



М.В. Новиков

Ярославский государственный педагогический университет им. К.Д. Ушинского

СОВЕТСКИЕ АВИАТОРЫ В КИТАЙСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ В 1937–1940 ГГ. (ПО МАТЕРИАЛАМ ВОСПОМИНАНИЙ)

Рассматривается участие советских летчиков, штурманов и других авиационных специалистов в национально-освободительной войне Китая против Японии в 1937–1940 гг. Приводятся данные, подтверждающие добровольный характер участия советских авиаторов в японо-китайской войне. Рассматривается боевая деятельность советских летчиков истребительной авиации, начавших воздушные сражения в небе Китая 21 ноября 1937 г. и завершивших их 2 марта 1940 г. Отмечается, что появление в небе Китая современных по тому времени советских истребителей и советских летчиков, имевших опыт боевых действий в Испании, стало неприятным сюрпризом для японской авиации, привыкшей за несколько месяцев к безнаказанности. Количественное превосходство японской авиации уравновешивалось боевым мастерством советских пилотов, сумевших уничтожить в небе Китая 986 японских самолетов. Рассматривается боевая деятельность советских экипажей бомбардировочной авиации, начавшаяся 2 декабря 1937 г. налетом на японский аэродром в Шанхае и завершившаяся 2 мая 1940 г. бомбардировкой подразделений японских сухопутных войск. Отмечается большой вклад советских авиаторов в оборону Нанкина, Уханя и других китайских городов, уничтоживших сотни японских самолетов на аэродромах и десятки боевых кораблей на реке Янцзы. Рассматриваются особенности психологических условий, в которых протекала боевая деятельность советских авиаторов в Китае. Отмечается недоброжелательное отношение к ним со стороны многих представителей и гражданской, и военной администрации гоминьдановского режима. Подчеркивается дружественный характер отношения к советским авиаторам простого народа – крестьян, ремесленников, торговцев. Подчеркивается уважительное отношение народа Китая к памяти погибших 211 советских авиаторов, навсегда оставшихся в китайской земле.

СССР, Китайская Республика, Япония, агрессия, военная помощь, боевые самолеты, летчики, авиационные специалисты.

7 июля 1937 г. «милитаристско-фашистская Япония» [15, с. 536] начала полномасштабную войну против Китая, рассчитывая на блицкриг. Правительство Китайской Республики во главе с Чан Кайши предсказуемо обратилось за военной помощью к западным державам, но получило отказ. В ситуации выбора между капитуляцией и обращением с просьбой к СССР о военной помощи антисоветски настроенное руководство Китайской Республики выбрало второй вариант. Подписав Договор о ненападении с КР 21 августа 1937 г. [6] и заключив аффилированные с ним договоренности об оказании военной помощи на условиях ее кредитования, руководство СССР продемонстрировало свою заинтересованность в недопущении капитуляции Китая и создания на его территории стратегического плацдарма для нападения на СССР.

В 1938–1939 гг. СССР подписал с КР три кредитных соглашения на общую сумму 250 млн долларов США на льготных для Китая условиях с условием их полного погашения поставками редкоземельных металлов и сельскохозяйственной продукции к 1949 г. Кредитные соглашения стали финансовой основой для поставок советской военной техники, оружия,

военного снаряжения и командирования в Китай советских военных специалистов.

Готовясь к «большой войне» с Китаем и покорению других стран Азии, военно-политическое руководство Японии уделяло серьезное внимание развитию боевой авиации, которая являлась самостоятельной частью армии и подчинялась непосредственно императору. В 1936–1937 гг. на вооружение 17 авиационных полков стали поступать новые самолеты с улучшенными тактико-техническими характеристиками. Широко использовалась транспортная авиация и разведывательные самолеты. Японские военные самолеты оснащались радиостанциями и приборами для ночных полетов. Серьезное внимание уделялось подготовке летного состава. В ходе тренировочных полетов отрабатывались групповое взаимодействие и взаимодействие с наземными войсками, умение наносить удары по аэродромам противника и т.д. [18, с. 28, 29]. «Надо отдать должное боевой выучке и упорству противника, – писал летчик-доброволец К.К. Коккинаки, – японские самолеты шли плотным строем, крыло в крыло, умело поддерживая огнем друг друга. Если одна машина, обьятая пламенем, падала к земле, ее место занимала сзади идущая, сохраняя боевой строй» [12, с. 366].

Поставки военной техники, оружия и боеприпасов Китайской Республике [10, с. 371; 25, с. 473]

Наименование	Китайская Республика	
	По данным VII тома «Истории Китая»	По данным издания «Рус.-кит. отношения в XX веке. Т. IV: Кн. 2»
Самолеты всех типов	985	1235
Танки	82	82
Бронеавтомобили	-	-
Артиллерийские орудия	1317	1600
Минометы	-	-
Пулеметы	14025	14000
Винтовки	-	110000
Патроны (млн штук)	164,5	15
Снаряды (млн штук)	1,9	2
Авиабомбы (тыс. штук)	82,3	215
Торпедные катера	-	-
Автомобили и тракторы	1580	1882

В этих условиях правительство Китайской Республики проявило настойчивость в переговорах с руководством СССР, обратившись к Сталину с просьбой о срочных поставках боевых самолетов и об отправке в Китай не только летчиков-инструкторов, но и летного состава для непосредственного участия в боевых действиях. В результате уже в сентябре 1937 г., в счет кредита, задолго до официального подписания кредитного соглашения, советское руководство приняло решение о поставках Китаю первой партии бомбардировщиков, истребителей и учебно-тренировочных самолетов.

В отечественной историографии тема участия советских авиаторов в японо-китайской войне разрабатывалась с меньшей степенью интенсивности, чем тема их участия в гражданской войне в Испании 1936–1939 гг. Из специальных работ можно выделить ряд статей [31; 17] и монографию А.А. Демина, название которой – «Авиация великого соседа. Кн. 1. У истоков китайской авиации» – может ввести в заблуждение, так как значительная часть данной работы написана на основе документов РГВА и посвящена истории оказания Советским Союзом военной помощи Китайской Республике и прежде всего помощи самолетами и авиационными специалистами [4]. В данной статье рассматриваются некоторые аспекты проблемы с опорой преимущественно на воспоминания участников войны.

Отбор советских авиаторов для командирования в Китай. В сентябре 1937 г. народному комиссару обороны СССР К.Е. Ворошилову было поручено срочно укомплектовать лучшими летчиками-добровольцами первые бомбардировочные и истребительные эскадрильи для отправки в Китай [18, с. 28, 29]. В течение второй половины сентября и в начале октября 1937 г. в СССР организовали отбор и дополнительные тренировочные занятия с летчиками-добровольцами. Непосредственно отбором и формированием группы советских летчиков для командирования в Китай руководили начальник ВВС РККА А.Д. Локтионов и его заместитель – участник гражданской войны в Испании Я.В. Смушкевич [31, с. 132]. По свидетельствам участников тех событий, отбирали самых опытных, предпочтение отдавалось среди прочих условий членам ВКП(б). Оценка кадровиками наркомата обороны морально-политических качеств будущих добровольцев имела, видимо, решающее значение в специфических условиях начавшихся репрессий осени 1937 г. Не случайно в составе первых групп летчиков,

отобранных для командировки в Китай, практически не было пилотов, получивших боевое крещение в небе Испании, что сыграло негативную роль в первых боевых сражениях в Китае [4, с. 297].

Летчики были настоящими, истинными добровольцами, их никто не принуждал и не уговаривал и это видно из материалов архивных дел и их воспоминаний. Правда и в том, что большинство из них хотели принять участие в гражданской войне в Испании 1936–1939 гг. В Российском государственном военном архиве сохранились рапорты летчиков, штурманов и других авиационных специалистов с просьбой направить их в Испанию или в Китай, иногда без указания конкретной страны для участия в борьбе с фашизмом. Среди них: инженер-летчик НИИ ВВС Т.И. Алтынов, инженер-летчик из НИИ ВВС А.Ф. Расстригин, летчик-испытатель П.М. Стефановский, летчик-испытатель С.П. Супрун и др. [23]

Будущий Герой Советского Союза и генерал-полковник авиации Ф.П. Польшин в 1933–1934 гг. работал летчиком-инструктором в китайской провинции Синьцзян, обучая летному делу китайцев и участвуя в подавлении военных мятежей. Осенью 1937 г. его пригласили в одно из управлений наркомата обороны и предложили снова поехать в Китай. «Честно говоря, – отмечал Польшин, – я ждал такого предложения, потому что страдания китайского народа были близки мне. Согласился без колебаний... Мне было поручено возглавить экипажи второй группы бомбардировщиков “СБ”, направленных для участия в боевых действиях в Китае» [18, с. 24].

Д.А. Кудымов служил летчиком в 9-й отдельной авиационной эскадрилье ВВС Тихоокеанского флота, имевшей на вооружении самый современный по тому времени истребитель «И-16». Осенью 1937 г. в эскадрилью с инспекцией прибыл недавно вернувшийся из Испании Герой Советского Союза П.И. Пумпур. Проверяя боеготовность отдельных летчиков, он отбирал кандидатуры для участия в боевых действиях в Испании и Китае. «Надо ли говорить, – пишет Кудымов в своих мемуарах, – что все мы горели желанием попасть в число добровольцев, воевавших в Испании. И действительно, вскоре нескольких летчиков отозвали в Москву» [14, с. 132].

А.З. Душин служил в 32-й отдельной истребительной авиаэскадрилье ВВС Тихоокеанского флота, имевшей на вооружении истребителя «И-15». «Летом 1937 г., – пишет Душин, – я подал рапорт с просьбой

отправить меня добровольцем в героическую Испанию. В октябре меня вызвали в штаб ВВС Тихоокеанского флота. Здесь я встретился с другими добровольцами, преисполненными тем же желанием». Прибыв в Москву в составе группы добровольцев, Душин узнал, что их направляют в Китай [7, с. 149, 150].

Ф.И. Добыш в апреле 1937 г. был назначен командиром отряда скоростных бомбардировщик «СБ», а в сентябре получил предписание явиться в Москву. «Мелькнула мысль, – пишет Добыш, – не связана ли эта поездка с просьбой направить меня добровольцем в Испанию». В Москве Добыш узнал, что предстоит ответственная командировка в Китай в качестве инструктора по обучению китайских летчиков на советских самолетах «СБ» [5, с. 193]. Фактически Добышу пришлось принять участие и в боевых действиях, и в перегонке самолетов из Алма-Аты в Ланчжоу, и в обучении китайских летчиков.

В октябре 1937 г. Я.П. Прокофьева, летчика «СБ», пригласили в управление ВВС наркомата обороны и предложили поехать летчиком-добровольцем, но не в Испанию, как хотел Прокофьев, а в Китай. «Вы подумайте, не спешите с ответом, – сказал сотрудник управления, – у вас семья, дети. Это дело добровольное. – Я все продумал, согласен, спасибо за доверие. Я его оправдаю», – ответил Прокофьев [19, с. 206].

Штурман бомбардировочной авиации, будущий Герой Советского Союза И.П. Селиванов и его товарищи по эскадрилье в 1937 г. подали рапорты с просьбой направить их добровольцами в Китай. «Зимой 1938 г., – пишет Селиванов, – нашу эскадрилью в полном составе вызвали в Москву и предложили на своих боевых самолетах вылететь для помощи китайскому народу в его освободительной войне с японскими милитаристами» [27, с. 242].

Весной 1938 г. летчика бомбардировочной авиации, будущего Героя Советского Союза и генерал-майора авиации А.И. Пушкина вызвали в Москву. «Наконец-то будет решено, – отмечал в воспоминаниях Пушкин, – куда нам ехать – в Испанию или Китай, наконец исполнится мое заветное желание стать добровольцем... Меня спросили, готов ли я помочь китайскому народу. Естественно, ответ мой был утвердительный. Мне сказали, что направляют в Китай. Обрадованный, я выскочил из комнаты, меня окружили товарищи, посыпались поздравления» [20, с. 229].

В 1939 г. два друга, два летчика-испытателя К.К. Коккинаки и С.П. Супрун занимались испытанием в воздухе боевых самолетов и ждали решения своей судьбы. «Мы со Степаном, – писал Коккинаки, – подали по команде рапорты с просьбой разрешить нам поехать добровольцами воевать в Китай. Тогда многие советские летчики, исполненные чувства интернационализма, сражались в Китае, а раньше в Испании. С остальными добровольцами нашей группы мы встретились в живописном уголке Подмосковья. Из нас, летчиков-истребителей, сформировали две эскадрильи: одну на самолетах «И-162», другую – на «И-15бис»» [12, с. 363].

Как видно из мемуаров авиационного техника А.К. Корчагина, отбор добровольцев в одной из авиационных частей в Забайкалье происходил несколько по-иному. Ранней осенью 1937 г. в выходной день он

получил приглашение от имени командира бригады, участника гражданской войны в Испании майора Г.И. Тхора в Дом Красной армии. Всем собравшимся объяснили, что пригласили с целью отобрать из числа желающих летчиков, штурманов, стрелков и других авиационных специалистов для выполнения секретного, важного и трудного задания, связанного с риском. Дело добровольное, каждый вправе отказаться без объяснения причин и некоторые приглашенные ушли. С оставшимися Тхор провел индивидуальное собеседование, отсеяв многих по семейным и иным причинам.

«Когда отбор закончился, – пишет Корчагин, – Тхор несколько конкретизировал задачу. Нам предстоит длительная командировка, она начнется сегодня. Можно считать, что она уже началась. Она продлится несколько месяцев. Мы будем находиться в весьма отдаленных районах. Нормальной связи с родными может не быть. Их сразу же нужно известить об этом, предупредить, что их письма могут оставаться без ответа... Конечная цель командировки оставалась пока неизвестной». Но каждый понимал, что дело связано с войной в Китае [13, с. 295, 296].

В первые годы антияпонской войны советские летчики-добровольцы составляли основу военно-воздушных сил Китайской Республики. Они состояли на службе в армии Китая и подчинялись китайскому командованию, в тесном контакте с которым находился главный советник по авиации. Именно через него советские летчики получали боевые задания. Действиями советских летчиков руководили известные советские авиационные военачальники П.Н. Анисимов, П.Ф. Жигарев, Ф.П. Польшин, А.Г. Рытов, П.В. Рычагов, Г.И. Тхор и др.

Боевая деятельность советских летчиков истребительной авиации. Первая группа летчиков-истребителей «И-16» (101 человек) под командованием майора Г.М. Прокофьева прибыла в Китай в октябре 1937 г. В ноябре 1937 г. – январе 1938 г. в Китай тремя группами был направлен летный состав эскадрильи истребителей «И-15» (99 человек) под командованием капитана А.С. Благовещенского. В марте 1938 г. в Китай прилетела новая группа добровольцев, из которых сформировали эскадрилью истребителей «И-16» (73 человека) под командованием капитана Е.М. Николаенко. В феврале 1937 г. прибыла еще одна группа летчиков-истребителей «И-15» (29 человек) во главе с капитаном М.Н. Якушиным. В июне 1938 г. в Китай были доставлены сразу две группы летчиков-истребителей «И-15» и «И-16» во главе соответственно с капитаном А.И. Лысункиным и ст. лейтенантом Елагиным.

В июне 1939 г. прибыли три группы летчиков-истребителей: первая (41 человек) – под командованием капитана Г.С. Воробьева («И-15»), вторая (41 человек) – во главе с капитаном С.К. Бдайнецевым («И-16»), третья (42 человека) – во главе с капитаном И.П. Степановым («И-16»). Летом 1939 г. прибыла эскадрилья истребителей «И-15» (150 человек) под командованием известного летчика-испытателя С.П. Супруна, в ее составе находился летчик-испытатель К.К. Коккинаки, испытывавший в боевых условиях новую модификацию истребителя «И-16» с пушечным вооружением [30, с. 163, 164, 168, 169].

Первая группа советских летчиков-истребителей вступила в бой над Нанкином 21 ноября 1937 г., отражая очередной налет на город японских бомбардировщиков и истребителей прикрытия. Семерка «И-16» действовала успешно против 20 японских самолетов, используя эффект неожиданности, сбив 2 истребителя и 1 бомбардировщик, потеряв один «И-16». 22 ноября другая шестерка «И-16» в равном воздушном бою сбila один японский истребитель. 24 ноября шестерка «И-16» атаковала 8 бомбардировщиков и 6 истребителей прикрытия, в том бою японцам удалось подбить три советских истребителя [4, с. 404].

1 декабря 1937 г. советские летчики-истребители 5 раз поднимались в воздух на перехват японских бомбардировщиков, пытавшихся прорваться к Нанкину. «Беспалов, Ковригин, Курдюмов, Шубич и другие товарищи, – пишет А.Я. Калягин, – в первый же день сбili несколько японских бомбардировщиков. Надо было видеть ликование народа, когда падали на землю японские самолеты! Город облетела весть, что в воздухе советские летчики-добровольцы» [11, с. 86]. В тот день советские летчики сбili и подбили 4 истребителя и 10 бомбардировщиков, потеряв 2 «И-16», пилоты которых воспользовались парашютами.

2 декабря 1937 г. советские летчики вступили в бой над Нанкином с очередной группой японских бомбардировщиков, сопровождаемых 20 истребителями. Будучи связанными воздушным боем с японскими истребителями, советские пилоты не смогли предотвратить бомбардировку нанкинского аэродрома, сбив один японский истребитель и потеряв 3 «И-16». В тот же день другая группа «И-16», по советским данным, сбila 6 бомбардировщиков; по японским данным, были сбиты 7 «И-16». В ходе воздушного налета на Нанкин 3 декабря 1937 г. советским летчикам удалось сбить 4 японских самолета, потеряв 3 своих [4, с. 405].

Перед захватом японцами Нанкина советская истребительная группа была перебазируется в районы Нанчана и Уханя для прикрытия аэродромов бомбардировочной авиации и боевых действий бомбардировщиков. Результаты деятельности истребительной авиации в ходе обороны Нанкина стали предметом серьезного анализа как в руководстве советских ВВС, так и непосредственно в Китае. УВВС квалифицировало воздушные бои с участием советских летчиков как неудовлетворительные, отметив большое количество потерь в людях и технике. Прибывший в Китай новый старший авиационный советник Герой Советского Союза, участник гражданской войны в Испании П.В. Рычагов провел 21 декабря 1937 г. совещание с советским летным составом истребительной авиации, на котором он услышал обоснованные претензии летчиков на то, что им приходится постоянно сражаться с численно превосходящим противником. Как пишет А.А. Демин, возникшая ситуация была связана с серьезным просчетом руководства наркомата обороны, в спешке отправившего в Китай командирами звеньев, групп, эскадрилий летчиков, не имевших боевого опыта. Просчет был быстро исправлен посылкой в Китай участников гражданской войны в Испании П.В. Рычагова, П.И. Пумпура, Н.И. Смирнова и др. С их прибытием ситуация стала меняться в лучшую сторону (Там же, с. 408).

Основными направлениями боевой деятельности советской истребительной авиации в Китае становится

сопровождение бомбардировщиков, воздушное прикрытие от бомбардировочных ударов крупных городов, промышленных объектов, объектов инфраструктуры.

Крупная победа была одержана советскими летчиками-истребителями 29 апреля 1938 г. в небе над Уханем. Японская авиационная группа в составе 30 бомбардировщиков и истребителей прикрытия решила преподнести подарок в честь дня рождения императора бомбовым ударом по Уханю, рассчитывая на легкую победу. Благодаря своевременно полученным разведывательным данным о готовящемся налете, П.В. Рычагов смог заблаговременно подготовить истребительные части к предстоящему воздушному бою, перебросив их из Нанчана в Ухань. Атака советских истребителей оказалась внезапной, скоростной и результативной, обратив японцев в бегство.

Го Можо, «китайский Маяковский» [1, с. 169–182], позднее так описывал этот бой в своих воспоминаниях: «Треск зениток, рев самолетов, взрыв бомб, непрерывный стрекот пулеметов – все сливалось в нескончаемый грохот... Тридцать напряженных минут и снова все стихло. Очень жаркий бой! Блестящие результаты: сбит 21 вражеский самолет, наших – 5» [3, с. 145, 146]. Китайский писатель ошибался, потери китайской авиации составили всего два самолета. Как отмечает Кудымов в своих воспоминаниях, «потрясенное сокрушительным отпором над Уханем, японское командование свернуло активные боевые действия своей авиации и перебазировало ее подальше в тыл» [14, с. 147].

31 мая 1938 г. советские летчики предотвратили еще один массированный налет на Ухань, используя тактическую новинку из опыта боев в Испании. Советское авиационное командование разделило истребители на 2 группы, первая из которых выделялась для воздушного боя с японскими истребителями сопровождения, а вторая – для удара по бомбардировщикам. Результатом боя стал полный разгром бомбардировочной группы, так и не долетевшей до Уханя, было сбито 15 японских самолетов [11, с. 95].

В том бою летчик-доброволец А.А. Губенко совершил свой известный подвиг, протаранив самолет противника. «Отстал немного, чтобы рассчитать удар, – рассказывал Губенко, – потом снова приблизился и рубанул винтом по крылу. У вражеского самолета что-то отлетело от плоскости. Завалился набок, перевернулся и начал падать». Губенко смог посадить свой изрешеченный пулями самолет с погнутым винтом, совершив в дальнейшем немало подвигов в небе Китая, сбив 7 японских самолетов [26, с. 103, 104]. Вслед за Губенко воздушные тараны японских бомбардировщиков были совершены Б.И. Михайловым, В.Е. Шараем, Л.З. Шустером [29, с. 127].

Летом 1938 г. происходила ротация советского летного состава в Китае. Заканчивались командировки большинства пилотов, был отозван в СССР и руководитель истребительной группы П.В. Рычагов, его сменил П.Ф. Жигарев. В дальнейшем главными военными советниками по авиации последовательно были Г.И. Тхор, затем П.Н. Анисимов, его заместителем по истребительной авиации стал С.П. Супрун, по бомбардировочной – В.А. Картаков [4, с. 427].

В июне – августе 1938 г. основные воздушные бои происходили в районе Нанчана и Уханя, где распола-

гались главные аэродромы китайской авиации. Воздушные бои в июле 1938 г. были неудачными для советских добровольцев. Скорее всего, это можно объяснить произошедшей ротацией и прибытием в Китай нового летного состава, не имевшего боевого опыта. В июле погибло 11 советских летчиков. Так, 12 августа 1938 г. в небе над Уханем встретились 120 японских самолетов и 40 истребителей группы майора Е.М. Николаенко. По советским данным, было сбито 16 японских самолетов и потеряно 5 своих. В том бою погибли И.Н. Гуров, А.П. Тихонов, Х.Х. Чуряков, Н.М. Терехов, А.Г. Магляк [4, с. 432].

В ноябре 1938 г. после захвата японцами Уханя и установления затишья на фронтах советские летчики получили приказ о временном прекращении участия в боевых действиях. Из оставшихся на вооружении китайских ВВС 281 самолета только 87 были полностью исправны, остальные нуждались в ремонте и техническом обслуживании. Летному составу требовался отдых после напряженных боев лета – осени 1938 г. в районе Уханя. Заканчивались 5–6-месячные сроки командировок, большинство пилотов отправили в СССР. Им на смену прибывали новые группы советских добровольцев. Параллельно шло пополнение китайских ВВС советскими самолетами.

После падения Уханя и Гуанчжоу советские истребительные группы базировались на аэродромах Чунцина и Чэнду. Их главной задачей оставалось прикрытие действующих аэродромов и крупных городов, в первую очередь Чунцина, новой временной столицы Китая.

2 марта 1940 г. завершилось 27-месячное пребывание советских летчиков-истребителей в Китае. Они получили приказ передать свои самолеты китайским летчикам и 5 марта 1940 г. на грузовых автомобилях отбыли в Советский Союз по Северо-Западной автомобильной трассе. Советские летчики-истребители, по некоторым данным, сбили в небе Китая 986 японских самолетов. Лучшими из советских асов стали А.С. Благовещенский (10 сбитых самолетов, в т.ч. 2 в группе), К.К. Коккинаки (7), А.А. Губенко (7) (Там же, с. 457).

Боевая деятельность экипажей бомбардировочной авиации. Первая бомбардировочная эскадрилья «СБ» (153 человека) под командованием капитана Н.М. Кидалинского, вскоре ставшего жертвой специфической атмосферы осени 1937 г. (Там же, с. 297–300), была отправлена в Алма-Ату 10 октября 1937 г. и в том же месяце она прибыла в Китай. Вслед за ней была отправлена еще одна группа в составе 24 бомбардировщиков «СБ». Третью бомбардировочную группу «СБ» под командованием капитана Ф.П. Польшина (63 человека) отправили 1 ноября 1937 г., в декабре она прибыла в Китай. В марте – мае 1938 г. летный состав бомбардировочного соединения «СБ» пополнила группа капитана Т.Т. Хрюкина (121 человек), в июне того же года – группа полковника Г.И. Тхора (66 человек). В июне 1939 г. прибыли две группы для пополнения бомбардировочных соединений «СБ» – майора Н.А. Зобова (56 человек) и ст. лейтенанта А.Е. Федина (57 человек). Одновременно в Китай перелетели 2 эскадрильи дальних бомбардировщиков «ДБ-3А» под командованием Г.А. Кулишенко и Н.А. Козлова (около 100 человек). Всего в Китай прибыло 640 человек летного состава бомбар-

дировочной авиации и 28 человек инженерно-технического состава [4, с. 333].

В конце ноября – начале декабря 1937 г. были сформированы две боевые группы бомбардировщиков «СБ» с советскими экипажами. 1 декабря 1937 г. на нанкинском аэродроме приземлились 20 бомбардировщиков «СБ», входивших в состав первой группы. На следующий день, 2 декабря, 9 бомбардировщиков «СБ» совершили воздушный налет на авиабазу в Шанхае [17, с. 31]. По советским данным, на аэродроме Шанхая были уничтожены 4 тяжелых бомбардировщика и выведено из строя много других самолетов. Вторая группа «СБ» двумя звеньями подвергла бомбардировке японские корабли, сгруппировавшиеся на р. Янцзы перед искусственной преградой из затопленных китайских судов. В результате атаки были потоплены 4 корабля. Обе группы «СБ» без потерь вернулись на свои аэродромы [22, л. 44, 45, 74, 160].

Последовавшие незамедлительно ответные бомбовые удары японской авиации показали слабые места китайской системы оповещения о приближении вражеских самолетов и китайской ПВО. Советские летчики, первый раз оказавшиеся под реальным бомбовым ударом, в условиях неорганизованности и неразберихи пытались спасти свои самолеты, взлетая и барражируя над аэродромом. Один «СБ» был сбит, летчик лейтенант В.С. Алексеев погиб [4, с. 361].

В течение 10 последующих дней, до занятия японцами Нанкина, бомбардировочная группа принимала активное участие в обороне города, подвергая воздушным ударам как сухопутные войска, так и японские военные корабли на реке Янцзы. С.В. Слюсарев подчеркивает, что основными объектами боевых действий бомбардировочной авиации были военные корабли и транспорты, аэродромы, авиационные базы и японские войска на поле боя и в тылу [28, с. 263].

В связи с близостью линии фронта к Нанкину 4–5 декабря 1937 г. бомбардировочная и истребительная группы были вынуждены перебазироваться на другие аэродромы вглубь Китая (Ухань, Чанша, Нанчан, Чэнду, Хэньян и др.). Вынужденная смена аэродромов базирования не повлияла на активность боевых действий советских летчиков-добровольцев.

12 декабря 1937 г. японцы захватили Нанкин и расчистили фарватер Янцзы от затопленных судов. Японские корабли двинулись вверх по течению глубоководной реки, поддерживая наступление сухопутных войск. Они стали одним из главных объектов советской бомбардировочной группы.

15 декабря 1937 г. две авиагруппы бомбардировщиков «СБ» под командованием М.Г. Мачина (18 самолетов с советскими экипажами) и Ф.И. Добыша (12 самолетов со смешанными или китайскими экипажами) совершили налет на недавно родной аэродром Нанкина, уничтожив, по советским данным, около 40 самолетов противника, объекты аэродромной инфраструктуры, склады горючего и боеприпасов [17, с. 31]. В ходе воздушного боя на обратном пути экипажи «СБ» подбили 4 японских истребителя, потеряв один свой самолет с китайским экипажем. 2 января 1938 г. 5 «СБ» вновь бомбили нанкинский аэродром, уничтожив 4 японских бомбардировщика, и без потерь вернулись на базу [4, с. 365].

26 января 1938 г. группа Ф.П. Польшина совершила очередной налет на нанкинский аэродром, уничтожив, по советским данным, 40–50 самолетов, склады горючего, боеприпасов, большое количество летно-технического состава. На обратном пути «СБ» были атакованы японскими истребителями, два бомбардировщика были сбиты, в том числе самолет Ф.П. Польшина, совершивший удачную вынужденную посадку на своей территории [22, л. 46].

В целом первые два месяца участия в боевых действиях в Китае оказались очень сложными для советских экипажей бомбардировочной авиации. Многие оказались непривычными: более жаркий климат Центрального Китая, другая пища, недоброжелательное провокационное отношение некоторых гоминьдановских руководителей, численное превосходство мало известного противника, примитивное аэродромное обслуживание, отсутствие разведанных о противнике и др. Все это привело к большому количеству потерь – 53 бомбардировщика «СБ» и 3 «ТБ-3» [30, с. 164, 165]. Разведывательное управление РККА фиксировало и потери личного состава летчиков и технических специалистов: к середине февраля 1938 г. погибло – 7, ранены – 3, контужен – 1, пропали без вести – 2 [24, л. 117].

К февралю 1938 г. японская авиация также потеряла много самолетов в воздушных боях и в ходе бомбардировок аэродромов, поэтому она усиленно закупала новые самолеты в Италии и Германии. Их выгружали с транспортных судов и производили сборку на о. Формоза (Тайвань), где располагалась крупнейшая авиационная база. Китайско-советское авиационное командование решило нанести бомбовый удар по этому аэродрому. Налет приурочили к 23 февраля 1938 г., к 20-й годовщине РККА. Для выполнения задания были сформированы две группы «СБ» по 12 бомбардировщиков в каждой. Из-за плохого руководства первая группа «СБ» (китайские летчики) задание не выполнила, приземлившись на запасном аэродроме, где планировалась дозаправка после возвращения с задания. Зато вторая группа, руководимая Ф.П. Польшиным, задание выполнила, сбросив 280 бомб на аэродром, уничтожив более 40 двухмоторных итальянских бомбардировщиков, склады с горючим и различными материалами. Этот налет вызвал явное замешательство в военном руководстве Японии, не ожидавшем такой неслыханной дерзости. Правительство Японии отправило в отставку губернатора и военное руководство острова [18, с. 41–47].

К маю 1938 г. истекли сроки командировок в Китай первого летного состава бомбардировочной авиации. В ходе ротации большинство авиаторов возвращались в Советский Союз, на смену им прибывали новые группы летчиков, штурманов и других авиационных специалистов. Сохранившиеся «СБ» также нуждались в ремонте и техническом обслуживании. На смену выбывшим из строя скоростным бомбардировщикам «СБ» из СССР перегонялись новые партии этих замечательных по своему времени самолетов.

Большую роль сыграла советская бомбардировочная группа в длительной обороне Уханя летом – осенью 1938 г. Наступление японских войск развертывалось вдоль глубоководной Янцзы, которая использовалась ими и как транспортная артерия, и как

место сосредоточения боевых кораблей для огневой поддержки наступающих пехотных соединений.

10 июня 1938 г. группа «СБ» подвергла бомбардировке японские военные корабли на Янцзы между Уху и Аньцином, потопив два из них и вернувшись без потерь [21, л. 30]. В результате налета 25 июня 1938 г. «СБ» потопили 4 корабля. 27 июня бомбардировка была продолжена, потоплено 2 корабля. 28 июня бомбы, сброшенные звеном С.В. Слюсарева, попали в 2 крупных и в 3 мелких корабля. 3 июля 1938 г. 10 «СБ», ведомые Т.Т. Хрюкиным, отбомбились по кораблям на Янцзы в районе Аньцина, серьезно повредив японский авианосец водоизмещением 14 тыс. т., который был вынужден уйти в Японию на ремонт (Там же, л. 24, 24 об.).

3 августа 1938 г. 5 «СБ» (2 советских экипажа и 3 китайских) бомбили японские корабли вблизи Аньцина. На обратном пути их атаковали 23 истребителя. В ходе воздушного боя все 5 «СБ» были сбиты, погибли 9 членов экипажей [4, с. 390, 391]. 11 августа 1938 г. 5 «СБ» бомбили корабли на Янцзы, повредив 6 и без потерь вернувшись на свой аэродром. 12 августа «СБ» совершили новый налет, потопив 3 корабля и повредив еще 5, также без потерь вернувшись на свой аэродром.

В сентябре – октябре 1938 г. перед бомбардировочной авиацией была поставлена новая задача – огневая поддержка оборонительных действий китайских сухопутных войск на подступах к Уханю.

Советские летчики бомбардировочной авиации сделали все возможное и невозможное, чтобы остановить наступление японских войск на Ухань. Их профессионализма и героизма однако оказалось недостаточно, японская армия была подготовлена к войне лучше, чем китайская и 25 октября 1938 г. китайские войска оставили Ухань. Все аэродромы в том районе, на которых базировались советские бомбардировочные группы, оказались в руках японцев. Китайская авиация, включая советские подразделения, перебазировалась на запад на аэродромы Ланчжоу, Чунцина, Чэнду, Сианя и др.

К октябрю 1938 г. моторы бомбардировщиков выработали свой ресурс, требовалось или их замена, или ремонт. В январе 1939 г. заканчивались сроки командировок второго потока летного состава бомбардировочной авиации и в феврале 1939 г. их на грузовых автомобилях отправили в СССР. Закончился второй этап участия летного состава бомбардировочной авиации в войне с Японией, продолжавшийся с мая – июня до конца 1938 г.

Летом 1939 г. прибывший в Китай третий состав бомбардировочной авиации, летавший на «СБ», был пополнен двумя эскадрильями дальних бомбардировщиков «ДБ-3А» под командованием Г.А. Кулишенко и Н.А. Козлова. Они базировались на аэродроме в районе Чэнду. Появление «ДБ-3А» стало неожиданным для японцев, об этом, в частности, свидетельствовал очередной дерзкий налет на бывший родной аэродром Ханькоу 3 октября 1939 г. Девять «ДБ-3А» под командованием Г.А. Кулишенко скрытно подлетели к аэродрому и сбросили бомбы в тот момент, когда на аэродроме проходила торжественная церемония приемки новых самолетов, стоявших в парадном ряду, с участием важных гостей. В резуль-

тате бомбового удара были уничтожены и повреждены 64 самолета, убито 130 и ранено более 300 человек. Погибли 7 высших офицеров, 12 было ранено, в их числе контр-адмирал Цукахара, командующий японской авиафлотилией. В связи с этим событием в Японии объявили траур, коменданта аэродрома приговорили к расстрелу.

Во время повторного налета 14 октября 1939 г. на аэродром Ханькоу было уничтожено от 36 до 60 самолетов, три «ДБ-3А» были подбиты японскими истребителями, включая самолет Г.А. Кулишенко. Будучи раненым, Кулишенко дотянул до своих и посадил самолет на Янцзы недалеко от берега, выпустил шасси после остановки, поставив самолет на дно. Кулишенко скончался от полученных ран, став национальным героем Китая. По результатам этих двух налетов и еще одного, третьего, по советским данным, было уничтожено 136 японских самолетов [4, с. 400].

В январе 1940 г. советские экипажи «СБ» совершили 4 налета на аэродром Наньина, уничтожив несколько самолетов. 3 апреля 1940 г. восемь советских экипажей и два китайских на «СБ» совершили из Чэнду налет на позиции японцев в южном Китае, уничтожив корабль, 5 автомобилей, несколько грузовых вагонов, убив и ранив до 400 человек. В тот же день другая группа «СБ» бомбила аэродром Юньчэн (Шаньси). 12 апреля смешанная группа (8 советских и 5 китайских экипажей) совершила налет на Юзян, повредив 2 корабля, уничтожив железнодорожную станцию и железнодорожный состав. 2 мая 1940 г. пять «СБ» отбомбились по позициям японских сухопутных войск. Это был последний боевой вылет советских экипажей бомбардировочной авиации в Китае. Завершился третий этап участия советских добровольцев в боевых действиях в Китае, после чего они были отозваны в СССР.

Советские летчики, гоминьдановские власти и китайский народ. Боевая деятельность советских летчиков-добровольцев протекала в сложных психологических условиях. Как отмечал комиссар истребительной группы А. Г. Рытов, летчиков «тяготило то, что им приходится все время воевать с численно превосходящим противником» [30, с. 173]. Летчикам приходилось сталкиваться с явными провокационными действиями со стороны гоминьдановских властей. Против них «применялись шантаж, угрозы и даже прямое вредительство и диверсии». Китайское командование настаивало, чтобы летчики совершали по три вылета в день, «не считаясь с усталостью людей и состоянием материальной части, – сообщали в Москву советские авиационные руководители в Китае. – ... Летный состав «СБ» бывает в воздухе с небольшим перерывом по 6 часов, помимо этого по тревоге вылетает в день 2–3 раза при температуре 50–55 градусов» (Там же, с. 174).

21 мая 1938 г. группа летчиков-истребителей написала наркому обороны СССР К.Е. Ворошилову письмо следующего содержания: «...пребывание на чужой территории, в глухой песчаной пустыне, отсутствие писем из дома и отпусков... в значительной степени подорвали моральное состояние группы». Подобные факты стали основанием для ряда официальных советских заявлений послу КР в Москве Ян Цзе. Послу указывалось, что «китайская военная ад-

министрация с халатностью, граничащей с преступлением, относится к выполнению обязанностей, связанных с оповещением советских летчиков о полетах японской авиации... что местное авиационное командование предьявляет явно неразумные и оперативно нецелесообразные требования к нашим людям... Если подобное положение будет продолжаться и впредь и не будут приняты надлежащие меры, то пребывание наших волонтеров в китайской армии может оказаться явно нецелесообразным» [30, с. 175].

Из воспоминаний советских летчиков следует, что обращение к китайскому послу мало что изменило. Во всяком случае, С.В. Слюсарев подчеркивает, что «к декабрю 1938 г. наши отношения с высшим китайским командованием стали ухудшаться. Мы заметили, что китайский обслуживающий персонал сменился, в столовой появились другие повара и официанты. Питание ухудшилось» [28, с. 288].

Своеобразной компенсацией недоброжелательного отношения представителей руководства КР к советским военным авиационным специалистам являлось отношение к ним простых китайцев. Практически все мемуаристы приводят факты дружеского, иногда просто трогательного проявления чувств крестьянами, торговцами при контактах с советскими летчиками. В случаях вынужденной посадки на рисовых полях следовала идентификация «японец – русский», после чего появлялись улыбки, предложение донести летчиков до ближайшей деревни на носилках, создание максимально возможных условий для отдыха, обильное угощение [20, с. 238; 26, с. 69, 89; 28, с. 274, 275].

Местная администрация считала своим долгом организовать праздничную встречу жителей с советскими летчиками. Как пишет С.В. Слюсарев, «население города, узнав, что мы – советские летчики, устроило нам торжественную встречу. Хотя мы еле держались на ногах (от рикш отказались, но они вереницей следовали за нами), нас водили по улицам города, и все население города радостными криками приветствовало нас. Вечером в нашу честь был организован общегородской митинг» [28, с. 268].

По свидетельству М.Г. Мачина, после удачных боевых вылетов, о которых мгновенно узнавал весь город, крестьяне и уличные торговцы привозили на аэродром Ланчжоу груды яблок, мандаринов, бананов и корзины вареных яиц [16, с. 128]. Такая же картина – груды апельсинов, мандаринов, яблок и др. – отмечается А.З. Душиным на аэродроме г. Нанчана [7, с. 158].

Удивительный эпизод дружеского отношения китайцев приводит в своих воспоминаниях А.К. Корчагин. В ходе многотысячной демонстрации протестов против японских бомбардировок в г. Ханькоу группа советских летчиков оказалась в самой гуще событий, их узнали и засыпали цветами. «Товарищи! Товарищи! Товарищи! – пишет А.К. Корчагин, – неслось к нам со всех сторон. Сначала мы как будто растерялись. Да и неудивительно. Кто мог подумать, что здесь, в чанкайшистском Китае, мы встретим такое отношение к себе?» [13, с. 324, 325].

В воспоминаниях С.В. Слюсарева приводится типичная для Китая сцена прощания жителей города с погибшим советским летчиком: «Погибшего товарища местные жители с почестями отнесли в город... Когда мы, представители советских добровольцев,

прибыли к месту прощания, на площади уже собралась огромная толпа. Народ продолжал подходить, многие шли во главе со священнослужителями. Здесь были буддисты, католики, магометане... С нашим приходом открылся митинг. Мэр города произнес речь, в которой горячо благодарил Советский Союз, его правительство и советских добровольцев, не жалеющих жизни в борьбе за счастье китайского народа» [28, с. 87].

Заключение. Прибытие в Китай советской авиационной техники и военных специалистов летного дела имело очень большое значение на начальном, самом трудном для Китая этапе японо-китайской войны. Привыкшие к безнаказанности японские летчики встретили достойного противника в лице советских асов, получивших боевое крещение в небе Испании. Имея значительный количественный перевес, японская авиация, тем не менее, уже не могла как раньше совершать налеты на любые объекты, не опасаясь противодействия.

В силу своей малочисленности советские летчики-добровольцы, конечно, не могли организовать противодействие японской авиации на всех участках огромного военного фронта. Но те боевые столкновения, в которых они принимали участие, свидетельствовали о высоком профессионализме, мужестве и готовности совершить военный подвиг, если того требовала конкретная боевая ситуация. Народ Китая это увидел, почувствовал, понял. Не случайно и в наши дни в этой стране хорошо помнят тех, кто искренне и самоотверженно поддержал китайский народ в самый трудный момент новейшей истории страны. Мой друг и коллега, доктор исторических наук профессор Пекинского педагогического университета Чжан Цзяньхуа буквально преображается, когда мы заводим речь о советских летчиках-добровольцах, «советских соколах», говоря его словами.

Всего за период с 1937 г. по 1941 г. в Китай было направлено более 2000 летчиков и авиационных техников [30, с. 163]. По подсчетам А.А. Демина, с декабря 1937 г. по май 1940 г. через Китай прошло более 1800 добровольцев-авиаторов, 150 инженеров, техников и авиационных инструкторов, готовивших китайские национальные авиационные кадры до второй половины 1944 г., 15 летчиков-инструкторов авиационной школы в Ланчжоу, 26 авиационных советников [4, с. 311]. Согласно сохранившимся документам, советский летный состав находился в Китае до мая 1940 г., после чего был выведен в СССР.

За мужество и отвагу, проявленные в боях в Китае, 14 летчиков были награждены орденом Ленина и получили звание Героя Советского Союза: А.С. Благовещенский, О.Н. Боровков, С.С. Гайдаренко, А.А. Губенко, В.В. Зверев, Г.П. Кравченко, М.Н. Марченков (посмертно), Е.М. Николаенко, Ф.П. Польшин, И.П. Селиванов, С.В. Слюсарев, С.П. Супрун, И.С. Сухов, Т.Т. Хрюкин [9, с. 73]. К ордену Боевого Красного Знамени были представлены 193 человека, к ордену Красной Звезды – 125. 211 летчиков и авиационных специалистов навсегда остались в китайской земле, в их числе командир отряда бомбардировщиков Г.А. Кулишенко и командир отряда истребителей А.С. Рахманов [29, с. 126]. Их имена вместе с именами американских пилотов золотыми буквами высечены на гранитных сте-

лах в мемориальном комплексе в Нанкине, посвященном летчикам, погибшим в войне с Японией в 1937–1945 гг. [4, с. 458]

В знак особой признательности многие из них похоронены в центральных парках Уханя, Чунцина и других городов, в их честь воздвигнуты памятники и обелиски [8, с. 85–90]. Надпись на обелиске в центральном парке «Освобождение» г. Уханя гласит: «Память о советских летчиках будет вечно жить в сердцах китайского народа. Пусть этот благородный дух пролетарского интернационализма, присущий рабочему классу, всегда развивает и укрепляет братскую нерушимую дружбу китайского и советского народов» [18, с. 54]. Никакие политические трансформации в Китае не смогли повлиять на это уважительное отношение к памяти советских летчиков-добровольцев и в гоминьдановском Китае, и в Китае периода «культурной революции» – периода критики «советского империализма», и в современном динамично развивающемся Китае память о «советских соколах» бережно передавалась и передается из поколения в поколение.

Студентка магистратуры Юго-Западного университета, г. Чунцин, Чэнь Вэйцой посвятила этой теме свою магистерскую диссертацию, которую она писала, находясь на стажировке в Ярославле в ЯГПУ им. К.Д. Ушинского в 2017–2018 годах. «После основания Китайской Народной Республики в 1949 г., – пишут Чэн Вэйцой и ее научный руководитель профессор Ли Сяотао, – правительство страны установило памятники советским героям, погибшим в городах, где они воевали». В Чунцине, в котором в годы войны находилось правительство Китайской Республики, в парке Сишань высится бронзовый памятник летчику Г.А. Кулишенко, на памятнике надпись: «Здесь покоится прах командира авиаэскадрильи советских добровольцев, героически погибшего в войне китайского народа против японских захватчиков Григория Акимовича Кулишенко». Чэн Вэйцой и Ли Сяотао подчеркивают, что памятники советским героям в Китае уже давно стали символом дружбы двух стран и что в Китае свято чтут память о советских воинах, которые помогли отстоять независимость государства [32, с. 332, 336].

Литература

1. Болдырева, Е. М. Российско-китайский культурный диалог: Го Можо – «китайский Маяковский» / Е. М. Болдырева // Ярославский педагогический вестник. – 2020. – № 4. – С. 169–182.
2. Военная помощь СССР в освободительной борьбе китайского народа. – Москва : Воениздат, 1975. – 190 с.
3. Го Можо. Песнь о бушующей волне. Воспоминания об антияпонской войне / Го Можо. – Москва : Издательство восточной литературы, 1962. – 212 с.
4. Демин, А. А. Авиация Великого соседа. Книга 1. У истоков китайской авиации / А. А. Демин. – Москва, 2008. – 543 с.
5. Добыш, Ф. И. Курс на Восток / Ф. И. Добыш // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 193–202.
6. Договор о ненападении между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой. 21 августа 1937 г. // Документы внешней политики СССР. Том двадцатый. Январь – декабрь 1937 г. – Москва : Политиздат, 1976. – С. 466–468.

7. Душин, А. З. На помощь китайскому народу / А. З. Душин // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 149–162.
8. Иванов, В. Памяти погибших посвящается / В. Иванов // Проблемы Дальнего Востока. – 1995. – № 4. – С. 85–90.
9. История Второй мировой войны 1939–1945 : в 12 томах. – Москва : Воениздат, 1974. – Т. 2. – 479 с.
10. История Китая с древнейших времен до начала XXI века. В 10 томах. Том VII. Китайская Республика (1912–1949) / главный редактор С. Л. Тихвинский ; ответственный редактор Н. Л. Мамаева. – Москва : Наука, 2013. – 863 с.
11. Калягин, А. Я. По незнакомым дорогам (записки военного советника в Китае) / А. Я. Калягин. – Изд. 2-е, доп. – Москва : Наука, 1979. – 445 с.
12. Коккинаки, К. К. Щит и меч / К. К. Коккинаки // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 363–366.
13. Корчагин, А. К. Забайкальцы в борющемся Китае / А. К. Корчагин // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 291–328.
14. Кудымов, Д. А. «Короли неба» теряют короны / Д. А. Кудымов // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 132–148.
15. Манн, М. Источники социальной власти. В 4 томах. Том 3. Глобальные империи и революция, 1890–1945 годы / М. Манн ; перевод с английского Д. Ю. Карасева ; под научной редакцией С. Моисеева. – 2-е изд. испр. – Москва : Дело, РАНХиГС, 2020. – 696 с.
16. Мачин, М. Г. Китайские маршруты / М. Г. Мачин // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 118–131.
17. Мильбах, В. С. Участие советских летчиков-добровольцев в боевых действиях в японо-китайской войне. Потери советских военных специалистов (советников) в Китае в 1937–1941 годах / В. С. Мильбах, И. С. Назаренко // Вестник ВГУ. Серия: История. Политология. Социология. – 2021. – № 2. – С. 29–34.
18. Польшин, Ф. П. Выполняя интернациональный долг / Ф. П. Польшин // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – С. 17–55.
19. Прокофьев, Я. П. Защищая китайское небо / Я. П. Прокофьев // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 203–228.
20. Пушкин, А. И. Москва – Ханькоу / А. И. Пушкин // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 229–241.
21. РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 268. Л. 24, 24 об., 30.
22. РГВА. Ф. 29. Оп. 37. Д. 248. Л. 44, 45, 46, 74, 160.
23. РГВА. Ф. 29. Оп. 47. Д. 490. Л. 137; Д. 599. Л. 21, 22, 23; Д. 600. Л. 45, 46.
24. РГВА. Ф. 33987. Оп. 3. Д. 1061. Л. 1179.
25. Русско-китайские отношения в XX веке. Том IV. Советско-китайские отношения. 1937–1945 гг. Книга 2. 1945 г. / ответственный редактор С. Л. Тихвинский. – Москва : Памятники исторической мысли, 2000. – 704 с.
26. Рытов, А. Г. В сражающемся Китае / А. Г. Рытов // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 69–117.
27. Селиванов, И. П. Память сердца / И. П. Селиванов // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 242–248.
28. Слюсарев, С. В. В воздушных боях над Китаем / С. В. Слюсарев // В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – Изд. 2-е. – Москва : Наука, 1986. – С. 249–290.
29. Сотникова, И. Н. Помощь СССР Китаю в антияпонской войне 1937–1945 гг. / И. Н. Сотникова // Проблемы Дальнего Востока. – 2011. – № 3. – С. 123–133.
30. Усов, В. Н. Советская разведка в Китае: 30-е годы XX века / В. Н. Усов. – Москва : Товарищество научных изданий КМК, 2007. – 454 с.
31. Чудодеев, Ю. Советские летчики в Китае / Ю. Чудодеев // Проблемы Дальнего Востока. – 1989. – № 4. – С. 131–139.
32. Чэнь Вейцой, Ли Сяотао. Историческая память и советская военная помощь Китаю (1937–1943 гг.) / Чэнь Вейцой, Ли Сяотао // Ярославский педагогический вестник. – 2017. – № 6. – С. 332–336.

M.V. Novikov

SOVIET AVIATORS IN THE REPUBLIC OF CHINA IN 1937–1940 (BASED ON MEMOIRS)

The article considers the participation of the Soviet pilots, navigators and other aviation specialists in the national liberation war of China against Japan in 1937–1940. The data confirming the voluntary nature of the participation of the Soviet aviators in the Second Sino-Japanese war are presented. The combat activity of the Soviet fighter pilots who began air battles in the skies of China on November 21, 1937 and completed them on March 2, 1940 is considered. It is noted that the appearance in the skies of China of the modern Soviet fighters at that time and the Soviet pilots who had combat experience in Spain was an unpleasant surprise for the Japanese aviation, accustomed to impunity for several months. The quantitative superiority of the Japanese aviation was balanced by the combat skills of the Soviet pilots who managed to destroy 986 Japanese aircraft in the skies of China. The combat activity of the Soviet bomber aviation crews, which began on December 2, 1937 with a raid on a Japanese airfield in Shanghai and ended with bombing the units of the Japanese ground forces on May 2, 1940 is considered. The great contribution of the Soviet aviators who destroyed hundreds of the Japanese aircraft at airfields and dozens of warships on the Yangtze River to the defense of Nanjing, Wuhan and other Chinese cities is noted. The features of the psychological conditions in which the combat activities of the Soviet aviators in China took place are considered. There is a hostile attitude towards them on the part of many representatives of both the civil and military administration of the Kuomintang regime. The friendly attitude towards the Soviet aviators of the common people – peasants, artisans, merchants – is emphasized. The respectful attitude of the Chinese people to the memory of 211 Soviet aviators who died, who remained forever in Chinese soil, is emphasized.

The USSR, the Republic of China, Japan, aggression, military assistance, combat aircraft, pilots, aviation specialists.