

*Ю.В. Чудодеев\**

**Советские лётчики в небе Китая  
в борьбе с японскими захватчиками  
(фрагмент из книги «На земле и в небе Китая»)**

**АННОТАЦИЯ:** После начала широкомасштабной японской агрессии в Китае в 1937 г. большую помощь борющемуся китайскому народу оказали направленные в Китай советские военные лётчики-добровольцы, активно участвующие в боевых сражениях с японскими самураями. СССР направил в борющийся Китай своих выдающихся асов, в частности, А.С. Благовещенского, А.А. Губенко, Г.П. Кравченко, П.В. Рычагова, Ф.П. Польшина, Г.И. Тхора и др. Более 200 советских лётчиков погибли в Китае в боях с японскими агрессорами. Китайский народ и сегодня помнит об этих жертвах.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Китай, СССР, советские лётчики-добровольцы, японские агрессоры.

Летом 1937 г. японские милитаристы, прикрываясь лозунгами «панasiatизма», развернули широкомасштабную агрессию против Китая. Серьёзную помощь борющемуся китайскому народу начал оказывать Советский Союз. В рамках этой помощи большую роль сыграла поставка в Китай советской авиационной техники и непосредственное участие в развернувшихся боевых действиях советских лётчиков-добровольцев.

В начале войны ситуация с военно-воздушными силами (ВВС) у китайцев сложилась катастрофическая: японские ВВС превосходили китайские в 13 раз. В первые месяцы начавшихся боевых действий японская авиация получила возможность безраздельно хозяйничать в китайском небе. Накануне войны у Китая было всего 300–400

---

\* Чудодеев Юрий Владимирович, к.и.н, в.н.с. Отдела Китая Института востоковедения РАН, Москва, Россия; E-mail: [chudo.yurij@yandex.ru](mailto:chudo.yurij@yandex.ru)

отечественных летчиков. Это были дети из богатых китайских семей (служить в авиации считалось престижным), которые не имели никакого боевого опыта и к тому же летали на устаревших самолетах, закупленных у ряда западных стран, — своей авиапромышленности у Китая не было. Эти маломощные китайские ВВС буквально в первые же месяцы войны были почти полностью уничтожены японскими асами, что позволило японским агрессорам безнаказанно бомбить важные многонаселённые китайские города — Шанхай, столицу Китайской Республики Нанкин, Ухань и другие центры, не говоря уже о массивированной поддержке наступательных операций японской армии. Естественно, это сказывалось как на состоянии китайского общества в целом, так и на боеспособности китайской армии, в частности.

В счёт предоставленных Китаю кредитов СССР уже с октября 1937 г. (хотя соглашение о первом кредите было официально оформлено только в марте 1938 г.) начал поставлять в Китай свою современную авиатехнику: истребители И-15 и И-16, скоростные бомбардировщики СБ, тяжёлые бомбардировщики ТБ-3, бомбардировщики дальнего действия ДБ-3. По тем временам это были первоклассные машины, не уступавшие моделям японских ВВС. Параллельно с начавшим действовать автотрактом Алма-Ата — Ланьчжоу (пров. Ганьсу), по которому в Китай поступала советская военная техника, для доставки срочных грузов была организована авиалиния протяжённостью 3500 км через провинцию Синьцзян до Ланьчжоу и далее до Ханькоу. Всего в 1937–1941 гг. в Китай было поставлено из СССР 1250 советских военных самолетов различных марок в сопровождении большой группы авиационных специалистов — лётчиков, авиатехников, механиков, радистов, метеорологов, начальников аэродромов, шифровальщиков, рабочих бригад по сборке самолётов, наконец, врачей (всего около 2000 человек).

Уже сам перелёт в Китай, часто сопряжённый с риском для жизни, был серьёзным испытанием воли и мужества советских людей. Трасса проходила через пустынные и гористые районы Северо-Западного Китая. Промежуточные аэродромы не были приспособлены для приёма тяжёлых воздушных машин типа СБ или тем более ТБ-3. Между небольшими посадочными площадками отсутствовала связь, не было сведений о метеоусловиях. На первых порах это приводило к невосполнимым потерям. Китайские аэродромы по трассе движения наших самолетов были расположены высоко в горах, где был разряженный воздух, и самолёты часто выкатывались за полосу приземления и разбивались (так погиб командир эскадрильи советский пилот Курдюмов и ряд других советских лётчиков).

Хотя все советские лётчики, которых направляли в Китай, были кадровыми военными РККА, их отправляли для оказания помощи борющемуся народу не в приказном порядке. Каждого вызывали к вышестоящему военному начальству, объясняли ситуацию, сложившуюся в дальневосточном регионе, и спрашивали о желании и готовности отправиться в соседнюю страну, чтобы помочь Китаю в войне Соппротивления японской агрессии. Подчёркивалось, что в оказании такой военной помощи Китаю заинтересован и Советский Союз. Хотя поставленный перед каждым лётчиком вопрос-предложение носил судьбоносный характер (всё-таки речь шла о поездке в зону военных действий), никакой отрицательной реакции со стороны опрошенных советских лётчиков не было. Естественно, сказывалась и общая социально-психологическая атмосфера, характерная в целом для советского общества тех лет — патриотический настрой, стремление к оказанию интернациональной помощи борющимся странам. И только после положительного ответа вызванного лётчика происходило его оформление для направления «в служебную командировку» в Китай. Поэтому вполне правомерна утвердившаяся в отечественной литературе характеристика наших лётчиков, участвовавших в японо-китайской войне, как лётчиков-добровольцев.

В сложной внешнеполитической обстановке тех лет и из-за неоднозначного характера японо-советских отношений отъезд в Китай советских лётчиков, естественно, не афишировался советскими официальными службами. Будучи кадровыми военными, они отправлялись в Китай как гражданские лица, правда, на московском вокзале их часто провожали видные деятели РККА (в частности, Яков Смушкевич, в то время — заместитель начальника ВВС РККА, Пётр Смирнов — начальник политуправления Красной Армии и др.), что должно было демонстрировать в глазах отъезжающих значимость их новой миссии для Страны Советов.

Советский Союз направлял в Китай своих выдающихся асов, мастеров воздушного пилотирования. Например, лётчика-испытателя новых боевых машин А.С. Благовещенского, видного советского аса Григория Кравченко (впоследствии дважды Героя Советского Союза), Павла Рычагова, до отъезда в Китай всего два месяца как вернувшегося из Испании, где он сбил семь фашистских самолетов, заслужившего два ордена Ленина и звание Героя Советского Союза. В этом же ряду можно назвать лётчиков П.Н. Анисимова, П.Ф. Жигарева, Ф.П. Польшина, А.Г. Рыгова, Г.И. Тхора, А.А. Губенко, Т.Т. Хрюкина и многих других. Большинство были членами ВКП(б) или ВЛКСМ. Возраст большинства был около 30 лет. Всего в 1937–1941 гг. Советский Союз отправил в борющийся Китай около 2000 лётчиков и

различных работников авиационных служб. В чисто человеческом плане это были замечательные люди, патриоты своей страны, открытые, добрые, храбрые, мужественно переносившие трудности, с которыми им пришлось столкнуться. Проявляя чудеса героизма и самопожертвования, они вынесли на своих плечах тяжесть многих воздушных сражений в небе Китая.

Советским лётчикам, особенно на первых порах, пришлось воевать в незнакомой и сложной обстановке. Им приходилось камуфлировать своё присутствие в новой стране, переодеваясь перед боевым вылетом в китайскую лётную форму, наносить на советские боевые машины опознавательные знаки китайских ВВС. Каждый советский лётчик был снабжён так называемой «охранной грамотой», в которой на китайском языке сообщалось, что «предъявитель сего иностранец прибыл в Китай, чтобы помогать в борьбе, гражданские и военные лица при необходимости должны оказывать ему помощь и содействие». Сказывалось отсутствие на китайских аэродромах надёжной противовоздушной обороны. В промежутках между налётами советским лётчикам приходилось много часов дежурить около своих боевых машин в ожидании возможного налёта японских бомбардировщиков.

Первые советские лётчики, направленные в Китай, ещё не приобрели боевого опыта и часто гибли в бою с превосходящим противником. Первое время одному советскому асу приходилось вести бой против пяти–семи японских самолётов.

Советским лётчикам пришлось вступить в боевые действия сразу же после приземления на нанкинском аэродроме 21 ноября 1937 г. После падения Нанкина, в то время столицы Китайской Республики, более 200 советских лётчиков приняли активное участие в оборонительных боях за «Трёхградье» — г. Ухань на реке Янцзы, куда переехало гоминьдановское правительство. В их групповых полётах иногда участвовали и отдельные китайские экипажи, сохранившие определённые боевые возможности.

Эффективно действовали и советские бомбардировщики. Так, 23 февраля 1938 г. группа советских бомбардировщиков под командованием Ф.П. Польшина совершила налёт на японскую военно-воздушную базу на острове Тайвань, который в те годы находился под японской оккупацией, где они уничтожили более 40 японских самолетов. Основная трудность боевой задачи, которую тогда предстояло выполнить, заключалась в отсутствии вблизи моря удобной площадки для посадки бомбардировщиков и заправки бензином. Советские лётчики предложили кратчайший маршрут по прямой. Но расстояние до цели составляло около 1000 км. Ещё одна трудность была в том, что

на сухопутных самолётах предстояло лететь над водой. Полёт решено было выполнять на высоте 4500–5500 м — на большой высоте увеличивалась дальность полёта, поскольку меньше расходовалось горючего. Чтобы обмануть японцев, советские лётчики решили пройти севернее острова, потом снизиться до 4000 м и с хода нанести удар.

Вот как описывал этот полёт в своих воспоминаниях сам его участник Ф.П. Полынин:

«22 февраля, накануне налёта 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 приглушёнными 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 самолёты, серые, ещё 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 всё ближе. На белых крыльях самолётов 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 самолёт 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 прошёлся и по японскому крейсеру в гавани Тайбэя, хотя мелкие бомбы особого вреда ему не причинили. И вот остров далеко позади. Идём на высоте 200 м. Дышится легко... Впереди всё отчётливее вырисовываются коричневые горы... Самолёт снова набирает высоту — горючего осталось мало. Но на аэродром дозаправки вопреки опасениям вышли точно».

Совершались регулярные бомбовые рейды на японские корабли на р. Янцзы, на рейде Шанхая и т.п. Боевая нагрузка лётчиков была чрезвычайно напряжённой. Каждый лётчик-истребитель за срок пребывания в Китае (5–6 месяцев) налетал по 150–250 боевых часов, а бомбардировочные экипажи сделали по 15–20 вылетов на цель.

Между советскими асами и китайскими лётчиками 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.

Советниками китайской авиации и организаторами боевых действий в небе Китая были выдающиеся советские авиаторы — П.Н. Анисимов, П.Ф. Жигарев, Ф.П. Польшин, П.В. Рычагов, А.Г. Рытов, Г.И. Тхор, Т.Т. Хрюкин и др.

Советские лётчики проявляли сочувствие к трудностям, которые испытывал китайский народ в ходе войны. Они воочию видели бедность китайского крестьянства, тяготы его жизни в ходе войны. Китайский народ платил им той же добротой.

Война не может быть без человеческих потерь. Более 200 советских лётчиков-добровольцев погибли в Китае в боях с японскими агрессорами. Большинство из них остались лежать в китайской земле.

Судьбы советских асов после возвращения из Китая сложились по-разному, причём не всегда благополучно. Так, накануне Великой Отечественной войны при разработке новой фигуры высшего пилотажа разбился и сгорел А.А. Губенко — советский ас, в 1938 г. совершивший таран японского самолёта в небе Китая. Некоторые участвовали в советско-финской войне 1939–1940 гг., большинство прошло через Великую Отечественную войну, во время которой погибли несколько советских лётчиков — участников боевых действий в Китае (в частности, дважды Герой Советского Союза Григорий Кравченко). Некоторые из вернувшихся на родину лётчиков в дальнейшем стали генералами. Хотя они возвращались в СССР в сложное время, переживаемое советским обществом, полоса сталинских репрессий их не затронула. Правда, через несколько лет после возвращения из Китая трагически сложилась судьба видного советского аса П.В. Рычагова. Пройдя советско-финскую войну, в 1941 г. в 30 лет он, генерал-лейтенант авиации, стал заместителем народного комиссара обороны СССР. Но 9 апреля 1941 г. на совещании у И.В. Сталина в связи с участвовавшими случаями гибели советских самолётов во время лётных испытаний позволил себе сделать смелое, но неллицеприятное замечание, адресованное непосредственно «вождю народов»: «Вы заставляете нас летать на гробах» (Рычагов

имел в виду недоделки при сборке отечественных самолетов). Эта реплика стоила ему жизни. «Вы зря сказали эти слова», — отвечивал вождь. В мае 1941 г. Павел Васильевич Рычагов был арестован службами Лаврентия Берия и 28 октября 1941 г. расстрелян вместе со своей женой Марией Нестеренко близ посёлка Барбыш под г. Куйбышевым (ныне Самара). Так окончилась мирская слава выдающегося советского аса. Только в 1954 г. он был посмертно реабилитирован. Его именем названа одна из улиц на севере нашей столицы — «Улица генерала Рычагова».

Китайский народ и сегодня помнит об этих жертвах. В некоторых районах Китая были сооружены монументы в честь погибших советских лётчиков. Так, в г. Ваньсянь (провинция Сычуань) воздвигнут памятник на могиле советского лётчика Г.А. Кулишенко, погибшего в небе Китая в период антияпонской войны. В марте 1956 г. в г. Ханькоу в парке Освобождения был сооружён мемориальный комплекс в честь советско-китайской дружбы, где были похоронены пятнадцать советских лётчиков, погибших в боях с японскими агрессорами. В центре монумента — стела, на одной из сторон которой начертано по-русски и по-китайски: «Вечная слава советским лётчикам-добровольцам, погибшим в войне китайского народа против японских захватчиков». За ней пятнадцать могил, накрытых плитами, на которых начертаны имена лежащих под ними лётчиков (по-русски и по-китайски): 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.

Более подробно о деятельности советских лётчиков в Китае рассказано в книге «В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских лётчиков-добровольцев». М., 1986.

*Yu. V. Chudodeyev\**

### **Soviet pilots in the sky of China struggle against Japanese aggressors**

**ABSTRACT:** In this article analyzes struggle of Soviet volunteer pilots against Japan militarists during Sino-Japanese War.

**KEYWORDS:** China, USSR, Soviet volunteer pilots, Japanese aggressors.

\* Chudodeyev Yury Vladimirovich, PhD (History), Senior Researcher of China Dept. of the Institute of Oriental Studies, RAS, Moscow, Russia. E-mail: [chudo.yurij@yandex.ru](mailto:chudo.yurij@yandex.ru)