

ВЯЧЕСЛАВ КОНДРАТЬЕВ

БИТВА НАД СТЕПЬЮ

АВИАЦИЯ В СОВЕТСКО-ЯПОНСКОМ
ВООРУЖЕННОМ КОНФЛИКТЕ
НА РЕКЕ ХАЛХИН-ГОЛ



ВОЗДУШНЫЕ ВОЙНЫ XX ВЕКА

ВЯЧЕСЛАВ КОНДРАТЬЕВ

БИТВА НАД СТЕПЬЮ

ВЯЧЕСЛАВ КОНДРАТЬЕВ

БИТВА НАД СТЕПЬЮ

**АВИАЦИЯ В СОВЕТСКО-ЯПОНСКОМ
ВООРУЖЕННОМ КОНФЛИКТЕ
НА РЕКЕ ХАЛХИН-ГОЛ**



ВОЗДУШНЫЕ ВОЙНЫ XX ВЕКА

**ФОНД СОДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ «РУССКИЕ ВИТЯЗИ»
МОСКВА 2008**

Кондратьев В.И.

**Битва над степью. Авиация в советско - японском вооруженном конфликте на реке Халхин - Гол.
М.:Фонд содействия авиации «Русские витязи», 2008.- 132 с., ил.**

Книга «Битва над степью» посвящена событиям 70-летней давности. В 1939 году на границе между Монголией и Маньчжурией произошел вооруженный конфликт между советско-монгольскими войсками с одной стороны, и японско-маньчжурскими — с другой.

В советскую историографию этот конфликт вошел как «Вооруженный конфликт на реке Халхин-Гол», в японскую - как «Номонханский инцидент». В конфликте активное участие принимала авиация противоборствующих сторон. Над степями Монголии разгорались горячие воздушные схватки между советскими и японскими летчиками.

По окончании конфликта обе стороны посчитали себя победителями в воздушной войне. Многие годы в Советском Союзе (позже - России) выходили в свет книги и журнальные публикации, в которых результаты воздушных сражений в небе над Халхин-Голом в 1939 году однозначно оценивались как разгром противостоящей японской авиационной группировки. В Японии, в свою очередь тоже считали, что в «Номонханском инциденте» японская авиация одержала громкую победу. Из идеологических соображений во времена «холодной войны» большинство западных историков и журналистов придерживались японской точки зрения.

Что же на самом деле произошло летом 1939 года в небе над Халхин-Голом? Кто одержал победу? И одержал ли ее кто-нибудь? Именно на эти вопросы постарался ответить автор в представленном Вашему вниманию исследовании. В книге на основе анализа документов РГВА, большого количества отечественных и зарубежных, в том числе японских, книг и журнальных публикаций, предпринята попытка наиболее полно осветить ход воздушных сражений в Халхин-Гольском конфликте. Автору удалось сопоставить и проанализировать два совершенно противоположных взгляда на рассматриваемые события и составить целостное и непредвзятое описание тех далеких событий.

Текст книги богато проиллюстрирован фотографиями и дополнен таблицами, схемами, чертежами и цветными схемами окраски самолетов, принимавших участие в конфликте.

**Книга издана в рамках программы «Незабытая история»
Фонда содействия авиации «Русские витязи»**

Автор выражает глубокую благодарность Юрию Свойскому за содействие в подборе материалов для данной книги и ценные консультации, а также Дмитрию Гринюку, Сергею Иванникову, Максиму Коломийцу и Алексею Калиновскому за помощь в подборе фотоиллюстраций.

© **Фонд содействия авиации «Русские витязи», 2008**
© **Кондратьев В.И., текст, оформление, 2008**
© **Вахрушев С.Г., иллюстрации, 2008**

Текст приведен в авторской редакции
Обложка - В.Кондратьев, Г.Бутрин
Макет, верстка, пре-пресс - В.Кондратьев

**Печать офсетная. Объем 16,5 печ.л. Тираж 2000 экз.
ISBN 978-5-903389-11-7**

**Фонд содействия авиации «Русские витязи»
fsark@yandex.ru тел. 8 (495) 644-17-32**

GERZA SCAN

**Посвящается памяти Федора Никитовича Черемухина,
летчика 22-го истребительного авиаполка,
участника боев на Халхин-Голе**



СОДЕРЖАНИЕ

ОТ АВТОРА	5
НА ГРАНИЦЕ ТУЧИ ХОДЯТ ХМУРО	6
КЕГЕЛЬБАН	12
ГОРЬКАЯ ПОБЕДА	20
ИМПЕРИЯ НАНОСИТ УДАР	26
НАД БАИН-ЦАГАНОМ	31
ИЮЛЬСКИЙ БАЛАНС	38
ПЕРЕЛОМ	46
РЕШАЮЩАЯ БИТВА	50
ФИНАЛЬНЫЙ АККОРД	56
ЮРТЫ В СТЕПИ	60
РАЗБОР ПОЛЕТОВ	64
КРЫЛЬЯ ХАЛХИН-ГОЛА	74
ХАЛХИНГОЛЬСКАЯ ПАЛИТРА	86
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	100
ПРИЛОЖЕНИЯ	101
ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ	130
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ДОКУМЕНТОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	132

Россия и Япония вступили в XX век под знаком борьбы за политическое и экономическое господство в Дальневосточном регионе, прежде всего - в китайской провинции Маньчжурия. В 1904 году эта борьба переросла в первую русско-японскую войну, которую Россия, как известно, проиграла.

Новый раунд противоборства начался на рубеже 20-30 годов, когда наследник бывшей Российской империи - СССР, залечив раны гражданской войны и укрепив экономику, проявил стремление вернуть утраченные позиции под лозунгом освобождения трудящихся от гнета капитала. Со своей стороны Япония, окрыленная чередой военных побед, активно продолжала экспансию. В 1931 году она оккупировала Маньчжурию, а затем начала проявлять интерес к Монголии и советскому Приморью.

До второй русско-японской войны дело дошло в мае 1939-го, правда, войной ее не называла ни одна из сторон. Для японцев это был «Номонханский инцидент» (по названию стойбища монгольских кочевников Номон-хан, возле которого вспыхнули боевые действия), а в советскую историографию он вошел под названием «Вооруженный конфликт на реке Халхин-Гол». И действительно, это не было войной в полном смысле слова. Во время конфликта между СССР и Японией сохранялись дипломатические отношения, а на всем протяжении советско-маньчжурской и монголо-маньчжурской границы, за исключением небольшого участка, на котором грохотали бои, царило спокойствие. Тем не менее, на берегах Халхин-Гола советские и японские войска дрались всерьез, массированно применяя самое современное вооружение и военную технику, в том числе авиацию.

С тех времен прошло уже около 70 лет. И на протяжении почти всего этого времени характер и итоги воздушных схваток над степями Монголии в нашей стране и за рубежом оценивали с диаметрально противоположных позиций.

Любой житель России, помнящий школьные уроки истории, на вопрос о том, что же произошло летом 1939-го в небе над Халхин-Голом, не задумываясь, ответит, что там доблестные советские ВВС наголову разгромили «воздушных самураев».

Совсем по-иному смотрят на эти события в Японии. Едва ли не каждый исторически подкованный житель страны восходящего солнца уверенно объяснит, что хотя императорской армии в том «инциденте» слегка «не повезло», но зато уж японские ВВС с лихвой отыгрались за неудачу наземных войск и сбили во много раз больше вражеских самолетов, чем потеряли сами.

Неудивительно, что во времена «холодной войны» большинство историков, литераторов и журналистов на Западе по вполне понятным соображениям поддерживали японскую точку зрения. Работы со-

ветских авторов на данную тему либо не принимали всерьез, либо и вовсе игнорировали. Впрочем, надо признать, что практически все эти работы, а особенно те, что публиковались в открытой печати, страдали односторонностью, тенденциозностью и зачастую несли явный налет пропаганды.

Точно так же и у нас было принято относиться к информации с японской стороны, которая либо замалчивалась, либо объявлялась лживой (и тоже зачастую небезосновательно).

Так продолжалось более полувека. Бывшие противники описывали и изучали как будто две разные войны, с абсолютно разными итогами, потерями и победами, которые объединяло только время и место действия. И даже после падения идеологических барьеров и рассекречивания многих архивных фондов кардинальные разногласия в данном вопросе оставались по-прежнему.

Видя все это, я поставил перед собой цель сопоставить и проанализировать две противоположные концепции, найти между ними точки соприкосновения и на их основе составить целостное, непротиворечивое и непредвзятое описание тех далеких событий.

Так в 2002 году появилась моя книга «Халхин-Гол: война в воздухе», написанная на основе документов Российского Государственного военного архива, а также советско-российских и зарубежных книжно-журнальных публикаций. Я благодарю всех, прочитавших ее и давших о ней как положительные отзывы, так и критические замечания, а особенно тех, кто использовал ее материалы в собственных исторических исследованиях.

За годы, прошедшие с момента выхода книги, я продолжал изучение темы боевого применения авиации на Халхин-Голе. Мне удалось отыскать много важной информации, позволяющей раскрыть доселе неизвестные страницы истории, сделав картину более цельной и яркой.

В новой книге, которую Вы держите в руках, благодаря привлечению целого ряда источников, ранее мне недоступных, гораздо шире, чем в предыдущем издании, представлен японский взгляд на описываемые события. Наряду с изучением дополнительного массива советских документов это дало возможность осветить многие доселе неизвестные моменты, устранить неточности и сделать более глубокий анализ произошедшего.

Данная работа, разумеется, не претендует на «закрытие темы», однако я надеюсь, что она дает достаточно полное и объективное представление о ходе воздушного противоборства на Халхин-Голе и о его итогах.

Список источников, на основании которых написана эта книга, приведен на странице 128, а ссылки на них даны по тексту в квадратных скобках.

НА ГРАНИЦЕ ТУЧИ ХОДЯТ ХМУРО

Японская оккупация Маньчжурии в 1931-32 годах резко изменила расстановку сил на Дальнем Востоке. Теперь Красной армии на всем протяжении советско-маньчжурской границы противостояли уже не малочисленные, слабообученные и неорганизованные китайские отряды, с которыми она легко справилась во время боев на КВЖД, а довольно сильная, дисциплинированная и хорошо вооруженная Квантунская армия Японии. И хотя на этом этапе в полномасштабной войне еще не была заинтересована ни одна из сторон, резкие различия в идеологии, противоречие экономических и политических интересов, а также взаимная нетерпимость, сохранявшаяся еще со времен японской интервенции 1918 - 1920 годов, рано или поздно делали вооруженный конфликт неизбежным.

Ситуация усугублялась нечеткой во многих местах демаркацией границы между СССР и Маньчжурией, а также между Маньчжурией и «Внешней Монголией», как по аналогии с китайской провинцией Внутренняя Монголия японцы называли Монгольскую Народную Республику (МНР). Кстати, в те времена ни Китай, ни Япония не признавали де-юре независимости МНР, провозглашенной в 1921 году. Они по-прежнему продолжали считать «Внешнюю Монголию» протекторатом Китая.

Почувствовав в Монголии более слабого противника, японские военные спровоцировали в 1935 году несколько вооруженных стычек с целью проверить на прочность монгольско-маньчжурскую границу. Весной следующего года японцы предприняли более масштабную провокацию. 24, 29 и 31 марта пехотные и кавалерийские части общей численностью не менее двух батальонов при поддержке артиллерии и авиации трижды вторгались на монгольскую территорию к востоку и западу от озера Буир-Нур и нападали на монгольские погранзаставы Булун-Дэресу и Адык-Долон. Но все нападения были отбиты.

В боях 29 и 31 марта принимал участие монгольский авиаотряд на самолетах Р-5Ш (он же ЛШ-5 - штурмовой вариант советского разведчика Р-5, дополнительно вооруженный четырьмя скорострельными пулеметами ШКАС на нижнем крыле). Пулеметным огнем и осколочными бомбами штурмовики рассеяли вражеских солдат, оказав существенную помощь монгольским наземным войскам.

Подробное рассмотрение этого эпизода выходит за рамки данной книги. Отметим лишь, что весь список авиаторов, отличившихся в боевых вылетах, состоит из чисто «монгольских» фамилий: Манн, Рейфшнейдер, Хазахметов, Судник, Филь (летнаб одного из экипажей, смертельно раненный в ходе штурмовки пулей из зенитного пулемета), Андрианов, Миронов, Новосельцев, Павлов, Полушин, Старостенко и Черенков. Впрочем, удивляться тут нечему: большую часть кадрового состава тогдашней монгольской авиации составляли советские летчики.

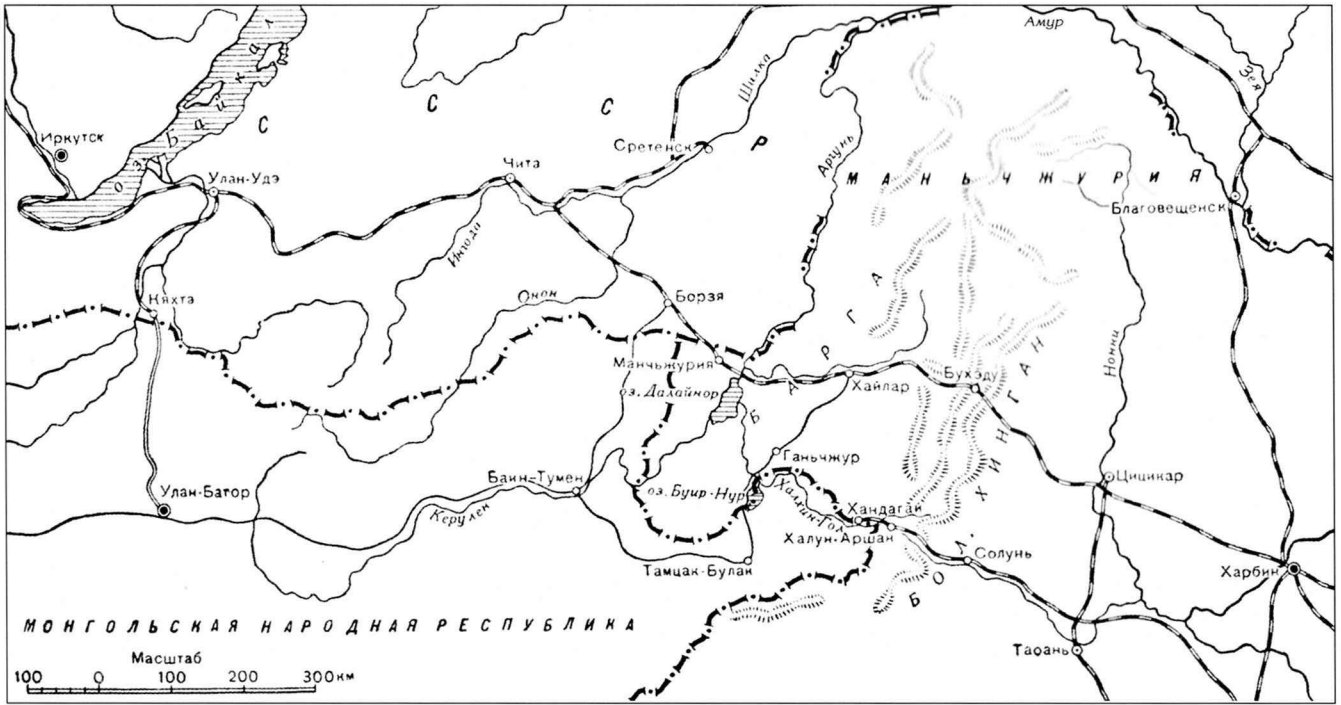
Руководство СССР, озабоченное угрозой своему дальневосточному союзнику, 12 марта 1936 года заключило с Монголией Протокол о взаимопомощи. По условиям этого документа, подписанного в столице МНР Улан-Баторе, Советский Союз брал на себя обязательство защищать территорию Монгольской Народной Республики от любых посягательств, с применением всех сил и средств, включая военные. На основании Протокола в сентябре 1937 года в Монголию была введена советская воинская группировка, получившая наименование 57-го Особого корпуса (57 ОК) и состоящая из 30000 военнослужащих, 265 танков, 280 бронемашин и 107 боевых самолетов различных типов.

1937 год прошел относительно спокойно, а летом 1938-го японцы попробовали немного «исправить» в свою пользу линию границы с Советским Союзом, захватив две сопки в районе озера Хасан. Однако в результате десятидневных кровопролитных боев они были отброшены. Из этой неудачной попытки командование Квантунской армии сделало правильный вывод, и вооруженные провокации на границах СССР прекратились. Но уже весной следующего года японские военные решили «попытать счастья» в другом месте.

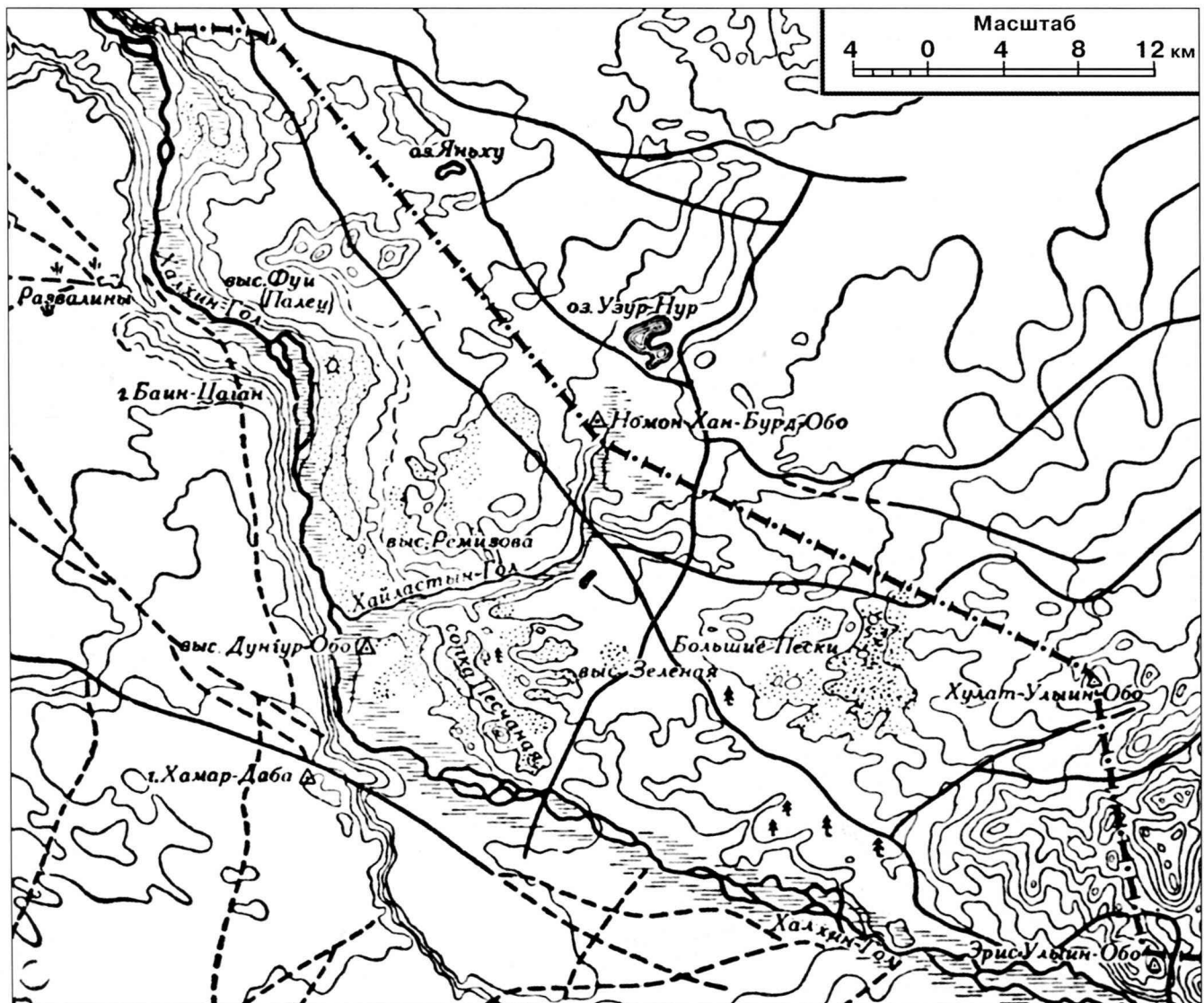
На этот раз полем битвы должен был стать 70-километровый участок монгольско-маньчжурской границы вдоль реки Халхин-Гол (правильнее было бы говорить «реки Халха», так как по-монгольски слово «гол» как раз и означает «река», но я буду пользоваться уже устоявшимся и привычным названием). Как и в предыдущем случае, широкомасштабная война с СССР пока не планировалась, речь шла о локальной операции, своего рода «разведке боем», но с привлечением гораздо более значительных, чем на Хасане, сил и средств.

По мнению советского военного командования, которое разделяет большинство российских историков, главной причиной, по которой японцы стремились к корректировке границы именно в этом районе, являлось строительство железнодорожной ветки Солунь - Халун-Аршан - Хандагай - Ганьчжур, направленной к границе Советского Союза. В случае войны с Монголией (а значит и с СССР) эта ветка приобретала стратегическое значение. На участке от Хандагая до Ганьчжура она должна была пройти всего в 20-30 километрах от восточного берега Халхин-Гола, то есть в непосредственной близости от линии восточной границы Монголии.

Естественно, что при начале военных действий дорога сразу оказалась бы в зоне артиллерийского огня с монгольской территории и могла быть легко перерезана. Поэтому японцам потребовалось отодвинуть границу к западу, за линию реки. Советское руководство, несомненно, знало об этих планах (тем более, что строительство дороги уже шло полным ходом) и всеми силами старалось им



Карты зоны конфликта и района боевых действий на реке Халхин-Гол.





Командир первого монгольского авиаполка Чоймболын Шагдасурэн (в центре) и советский военный советник В.А. Судец (слева). Снимок 1938 года

помешать. К весне 1939 года японцы успели протянуть рельсы до Халун-Аршана и вели работы на хандагайском участке трассы.

Для оправдания своих притязаний японское командование заявило, что в соответствии с имеющимися у него китайскими картами XIX века граница между Маньчжурией и «Внешней Монголией» должна проходить по реке Халхин-Гол. Монголы, а вслед за ними и Советский Союз объявили эти карты фальшивкой, продолжая настаивать на линии границы в 15 - 20 километрах к востоку от Халхин-Гола. Тогда японцы решили применить силу.

Можно назвать и другие причины, толкавшие обе стороны к вооруженному конфликту. Победитель получал дополнительный вес на дипломатических переговорах с потенциальными союзниками и противниками, которые активно велись как Японией, так и Советским Союзом в преддверии Второй мировой войны. К тому же японские военные горели желанием отомстить за Хасан, а в СССР хорошо помнили о бесчинствах японских интервентов на Дальнем Востоке, о поражении в русско-японской войне 1904-1905 годов и тоже мечтали о реванше.

Все это, вместе взятое, привело к тому, что в мае 1939 года пустынный и безлюдный участок зем-



ли на восточном берегу реки Халхин-Гол стал ареной упорной и кровопролитной необъявленной войны, продолжавшейся более трех месяцев.

11 мая у Халхин-Гола прозвучали первые выстрелы. В советской и японской литературе завязка конфликта описывается по-разному. Согласно нашим источникам, в то утро отряд баргутов (маньчжурской) конницы при поддержке броневиков атаковал монгольскую погранзаставу у Номон-Хана. Силы были неравные, и монгольским пограничникам пришлось отойти к восточному берегу реки. Но с помощью подошедших частей Монгольской Народно-революционной армии к вечеру удалось восстановить положение.

Японцы же утверждают, что никаких монгольских погранзастав на восточном берегу не было, поскольку эта территория принадлежала Маньчжурии, а 11 мая примерно 700 монгольских кавалеристов переправились через реку и сами напали на баргутов, однако были отброшены.

14 мая около 300 баргутских конников при поддержке двух рот японских солдат и семи броневымобилей снова нарушили границу и захватили погранзаставу на высоте Дунгур-обо. После упорного боя они оттеснили монгольских солдат и пограничников на западный берег реки, взяв под контроль большую часть спорной территории к востоку от Халхин-Гола. В тот же день в дело вступила японская авиация, начавшая разведывательные полеты над монгольской территорией. А 15 мая пятерка японских легких бомбардировщиков совершила налет на 7-ю пограничную заставу МНР, расположенную на западном берегу реки у горы Хамар-Даба и сбросила на нее 52 осколочные бомбы. Трое цириков (монгольских солдат) были убиты, еще 25 - ранены.

СССР, конечно же, не мог смириться с таким развитием событий. Японскому послу в Москве была вручена нота протеста и требование немедленно отвести войска. Но правительство Японии, возглавляемое премьер-министром Харанумо Кутаро - сторонником жесткой конфронтации с Советским Союзом, никак не отреагировало на «инициативу» командования Квантунской армии. Тогда советское руководство официально заявило, что СССР будет защищать территориальную целостность Монгольской Народной Республики «как свою собственную». Фактически это означало войну.

Рассмотрим, что представляли собой военно-воздушные силы сторон, сосредоточенные на ТВД к началу конфликта.

57-й Особый корпус, дислоцированный в Монголии, имел в своем составе 100-ю смешанную авиа-

Командир 6-й кавалерийской дивизии Монгольской Народно-революционной армии (МНРА) Л.Дандар, главноком МНРА маршал Х.Чойбалсан и полковой комиссар Э.Пэлжэ среди отважных монгольских цириков

ЧАСТИ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ЯПОНСКИХ ВВС, РАЗМЕЩЕННЫЕ В МАНЬЧЖУРИИ НА 1.05.1939

Часть	Подразделения	Количество	Тип	Дислокация
ВОСТОЧНЫЙ ОПЕРАТИВНЫЙ РАЙОН				
16-й сентай	3 чутая	18 (6)	Легкие бомбардировщики Ки-30	Муданьцзян
33-й сентай	3 чутая	27 (9)	Истребители Ки-10	Саньсин
58-й сентай	3 чутая	12 (4)	Бомбардировщики Ки-21	Цзямусы
64-й сентай	3 чутая	27 (9)	Истребители Ки-27	Муданьцзян
8-е авиадепо		18	Истребители Ки-27 и Ки-10	Лянкань ¹
		4	Бомбардировщики Ки-21	
		6	Легкие бомбардировщики Ки-30	
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОПЕРАТИВНЫЙ РАЙОН				
1-й сентай	3 чутая	27 (9)	Истребители Ки-27	Шуанчэн ²
11-й сентай	4 чутая	36 (9)	Истребители Ки-27	Харбин
12-й сентай	3 чутая	12 (4)	Бомбардировщики «Фиат» BR.20	Кунчулинь
15-й сентай	2 чутая	18 (6)	Легкие бомбардировщики Ки-30	Чанчунь
12-е авиадепо		18	Истребители Ки-27	Пинфань ³
		4	Бомбардировщики Ки-21	
		6	Легкие бомбардировщики Ки-30	
ЗАПАДНЫЙ ОПЕРАТИВНЫЙ РАЙОН				
24-й сентай	2 чутая	18 (9)	Истребители Ки-27	Хайлар
10-й сентай	1 чутай	9 (3)	Разведчики Ки-15	Цицикар
	1 чутай	9 (3)	Легкие бомбардировщики Ки-30	
9-е авиадепо		9	Истребители Ки-27	Юсутунь ⁴
		6	Разведчики Ки-15	
Всего в частях		213 (71)		
Всего, включая авиадепо		355		

Примечания: Таблица составлена по данным из 4-го тома «Японских исследований Маньчжурии». В ней показана штатная численность авиачастей, реальное же количество самолетов в них могло отличаться в меньшую сторону. В скобках указаны резервные самолеты, размещенные непосредственно на аэродромах базирования соответствующих частей и предназначенные для немедленной замены вышедших из строя машин. Самолеты на складах авиационных депо являлись резервом второй очереди.

¹ Железнодорожная станция в пригородах Муданьцзяна.

² В некоторых западных источниках встречается утверждение, что 1-й истребительный сентай до июня 1939 года базировался в Японии, на авиабазе Кагамигахара.

³ Поселок в 20 км к югу от Харбина.

⁴ Узловая железнодорожная станция и поселок к югу от Цицикара.

бригаду (сокращенно - АБ), состоявшую из 70-го истребительного полка (иап) и 150-го смешанного бомбардировочного (сбп). 70-й иап возглавлял майор Забалуев, а 150-й сбп - майор Бурмистров.

К середине мая 1939 г. в 70-м иап числилось 14 истребителей И-15бис и 24 И-16, всего 38 самолетов. Полк состоял из трех эскадрилий; первые две были укомплектованы И-16, а третья - И-15бис. Кроме истребителей, в каждой эскадрилье числилось по одному Р-5Ш, которые применялись в качестве курьерских и штабных машин. Полку также был придан старый двухмоторный Р-6, служивший для транспортных перевозок, но весной 1939 года этот бывший дальний разведчик попал в аварию, подломил шасси и более не использовался.

В 150-м сбп было две эскадрильи (17 штук) легких штурмовиков ЛШ-5, а также три эскадрильи скоростных бомбардировщиков СБ с моторами М-100 (29 экземпляров), относительно недавно полученных с авиазаводов и пока еще слабо освоенных летным составом.

Изначально бомбардировщики базировались на аэродромах в районах населенных пунктов Матат-Сомон (ныне поселок Мадат) и Ар-Джаргалант, в 350 км от будущей зоны конфликта, а истребители - на аэроузле Баин-Тумен (ныне город Чойбалсан), находящемся еще дальше - более чем в 400 километрах от Халхин-Гола. В марте 1939-го эскадрильи 70-го иап перебросили на новый аэродром у городка Тамсаг-Булак (в документах встречаются также на-

звания Тамцак-Булак, Тамцаг-Булак, Тамсак-Булак, Тамсаг-Булаг или просто «город Тамсык»).

100-я авиабригада организационно входила в состав ВВС Забайкальского военного округа, которые возглавлял комбриг Изотов. А саму бригаду в течение полугода перед началом боев буквально лихорадило от частой смены руководства. До ноября 1938 года ею командовал полковник Маслов. В документе, озаглавленном «Описание боевых действий ВВС 1-й Армейской Группы в период конфликта на реке Халхин-Гол», на который мы будем ссылаться еще не раз, об этом офицере сказано лишь то, что он «...своим пьяным поведением разлагающе влиял на подчиненных» [11].

Затем Маслова отозвали в Союз, а бригаду ненадолго возглавил начальник штаба майор Дьяченко. Потом, в начале 1939-го, его сменил майор Валегжанин, также бывший штабной работник, не имевший ни командного опыта, ни командирских способностей. В «Описании боевых действий...» ему дана весьма лаконичная и нелестная оценка: «Частей не знал, в частях не бывал, частями не руководил». В середине апреля Валегжанина, как не справившегося со своими обязанностями, перевели с понижением на должность начштаба, а его место занял полковник Калинычев [9]. Разумеется, вся эта «командная чехарда» не шла на пользу соединению, в котором и без того хватало проблем.

Несмотря на то, что затерянная в монгольских степях 100-я авиабригада считалась стоящей на передовых позициях борьбы с японским милитаризмом, в возможность внезапного начала войны с агрессивным восточным соседом, похоже, никто всерьез не верил. Иначе трудно объяснить тот факт, что состояние матчасти в бригаде, как говорится, оставляло желать лучшего.

Особенно это касалось истребителей. Все имевшиеся в 100-й АБ «ишаки» относились к устаревшему 5-му типу и имели двухпулеметное вооружение. На всех самолетах отсутствовали бронеспинки сидений. Стоявшие на некоторых машинах радиостанции были неработоспособны, из-за чего незадолго до начала конфликта их пришлось демонтировать. Несмотря на то, что большинство истребителей было выпущено относительно недавно, в 1937-38 годах, к весне 1939-го они считались уже порядком изношенными, а от длительного хранения под открытым небом перкалевая обшивка на некоторых из них начала гнить (как тогда говорили «сопрела»). Вдобавок многие машины (особенно это касалось И-15бис) имели серьезные заводские дефекты двигателей. В результате к 20 мая из 38 самолетов 70-го полка только 21 (13 И-16 и 9 И-15бис) мог подняться в воздух [11].

Не лучшим образом обстояли дела и с личным составом. Накануне войны в истребительном авиаполку боевой и летной подготовкой регулярно занимались лишь 40% пилотов. Остальные же либо болели, либо и вовсе отсутствовали по разным причинам. Из-за скверных бытовых и жилищных условий, усугубляемых суровым климатом, многие летчики писали рапорты с просьбами о переводе в

Союз. Дисциплина в авиационных частях оценивалась как «самая низкая», что и неудивительно, поскольку пилоты боролись с житейскими и служебными тяготами «традиционным» методом - с помощью выпивки.

Летчики-истребители были обучены технике пилотирования, но не обладали групповой слетанностью и не владели тактикой воздушного боя. Большинство не имело навыков воздушной стрельбы, что делало их фактически беспомощными в случае встречи с противником [9].

Пока на границе сохранялось спокойствие, все эти недостатки как бы оставались в тени, но с началом боевых действий за удручающее положение дел в бригаде авиаторам пришлось заплатить очень дорогую цену.

Монгольская Народно-революционная армия располагала одним смешанным авиаполком, состоящим из 36 самолетов - разведчиков Р-5 и штурмовиков Р-5Ш. Большинство его пилотов и командных кадров составляли советские граждане, а летнабам, как правило, были монголы. Полк базировался на аэродроме «Сангино» близ Улан-Батора, позже его перебазировали ближе к фронту, на аэродром «Матат-Сомон».

Японские военно-воздушные силы в Маньчжурии были представлены 2-й смешанной авиадивизией (хикосидан) под командованием генерал-лейтенанта Тецудзи Гига. До 1938 года она называлась Авиационной дивизией Квантунской армии. Ее состав, численность на начало мая 1939 года и размещение авиачастей представлены в таблице на предыдущей странице. Из этой таблицы видно, что большинство авиаполков (по-японски - сентаев) было сосредоточено в восточных и центральных районах Маньчжурии, где им противостояла довольно мощная авиагруппировка Особой Краснознаменной Дальневосточной армии (ОКДВА), размещенная в Приморье.

Западное же (монгольское) направление считалось в японских командных кругах второстепенным и маловажным, а потому в относительной близости от монгольской границы - в Хайларе - находился только один сентай - 24-й истребительный, да и он перебазировался туда всего за пару недель до начала конфликта.

В организационном плане 2-й хикосидан был разделен на четыре авиабригады (хикодан) - 7-ю, 8-ю, 9-ю и 12-ю. 7-я бригада считалась бомбардировочной (12-й и 15-й бомбардировочные сентаи), 12-я - истребительной (11-й и 24-й истребительные сентаи), а 8-я и 9-я были смешанными.

Японская смешанная авиабригада по штату состояла из трех сентаев (в советских документах тех времен их называли «авиаотрядами» или «боевыми авиаотрядами») - одного легкомобильного, в состав которого могла входить эскадрилья ближней разведки, одного тяжелобомбардировочного и одного истребительного. Бомбардировочные и истребительные бригады имели двухполковой состав.



Авария самолета Р-6, принадлежавшего 70-му иап, май 1939 г.

Сентай подразделялся на три эскадрильи, или чутая (в советских документах - «авиароты»). Изредка встречались сентаи, временно состоявшие из двух, четырех или даже из одного чутая. Численность самолетов в чутаях варьировалась от четырех (в тяжелобомбардировочных частях) до девяти (в истребительных). Низшей тактической единицей истребительной и легкобомбардировочной авиации являлось звено - сётай, в которое входили три самолета.

В связи с ростом напряженности на монгольской границе и по требованию генерала Комацубара - командира расквартированной там 23-й японской пехотной дивизии генерал Гига 12 мая сформировал временную оперативную авиагруппу Риндзи Хикотай. В нее вошел 24-й истребительный сентай (две эскадрильи Ки-27 по девять истребителей в каждой плюс две резервные машины), а также 15-й смешанный сентай, в который входила одна эскадрилья скоростных разведчиков Ки-15 (шесть самолетов) и одна бомбардировочная (шесть одномоторных легких бомбардировщиков Ки-30).

Всего группа насчитывала 32 самолета. Кроме того, для обеспечения боевых действий в нее включили 51-й и частично 48-й батальоны аэродромного обслуживания.



Японская пехота выдвигается в район боев

Авиагруппу возглавил командир 24-го сентай подполковник Кодзио Мацумура [46]. С 13 мая она базировалась на ближайшем к Халхин-Голу крупном маньчжурском аэродроме у города Хайлар, расположенном примерно в 160 километрах к северу от границ спорной территории. Оттуда японские разведчики и бомбардировщики с 14 мая начали совершать боевые вылеты.

18 мая одна эскадрилья 24-го сентай перелетела на полевой аэродром возле Ганьчжура, что в 50 километрах от Халхин-Гола. Одновременно началось сооружение еще нескольких взлетно-посадочных площадок для истребителей и легких бомбардировщиков.

Японцы поначалу считали вспыхнувший на Халхин-Голе конфликт мелким локальным инцидентом, для которого вполне достаточно выделенных авиасил. Несмотря на недавний пример жестоких хасанских боев, они надеялись, что Советский Союз, всецело поглощенный проблемами в Европе, не обратит серьезного внимания на небольшую передвижку границы в Монголии.

Но этим надеждам не суждено было сбыться. Командование МНРА и 57-го ОК оперативно выдвинуло в район боев 6-ю монгольскую кавдивизию, усиленную советским стрелково-пулеметным батальоном, ротой бронемашин, саперной ротой и артиллерийской батареей. 22 мая эти части форсировали Халхин-Гол и заняли позиции примерно в 10 километрах от его восточного берега.

Японскому командованию также пришлось наращивать силы, чтобы попытаться вновь оттеснить советско-монгольские войска за реку. В район Номон-Хана прибыл 8-й кавалерийский полк Квантунской армии, батальон 64-го пехотного полка, моторизованная рота с шестью броневиками и два полка баргутской конницы. Необъявленная война быстро разгоралась, втягивая в свою орбиту все больше людей и техники...

С первых же дней боев японская авиация начала оказывать поддержку своим наземным войскам. Советские авиачасти из-за большой отдаленности мест их базирования от района конфликта поначалу не проявляли активности, но затем истребители 70-го иап перелетели на приграничные полевые аэродромы и стали небольшими группами патрулировать вдоль границы.

Согласно японским данным, первый воздушный бой состоялся 20 мая, когда звено из трех Ки-27 под командованием подполковника Кодзиро Мацумуры якобы перехватило и сбilo разведчик Р-З, летевший в сопровождении двух И-16. По словам японцев, истребители бросили своего «подзащитного» и скрылись. В документах 100-й бригады мне не удалось найти никаких упоминаний об этом бое. Никаких потерь самолетов за этот день в советских архивах также не зафиксировано.

21 мая японские летчики записали на свой счет еще один сбитый Р-З. Эта победа подтверждается советскими источниками, но в действительности был сбит связной Р-5, который летел в расположение 6-й монгольской кавалерийской дивизии. Летчик Супрун погиб, став первой жертвой необъявленной воздушной войны, а летнаб Архипов выпрыгнул с парашютом.

Очередная короткая стычка отмечена 22 мая. На этот раз сам факт боя также подтверждается обеими сторонами, правда, выглядит он совершенно поразному. Японцы утверждают, что патруль Ки-27, состоявший из пяти самолетов, атаковал над Халхин-Голом шестерку И-16 и без потерь сбilo три машины. Победы записали капитану Сайдзи Кани, а также старшим сержантам Тацуми и Кимуре.

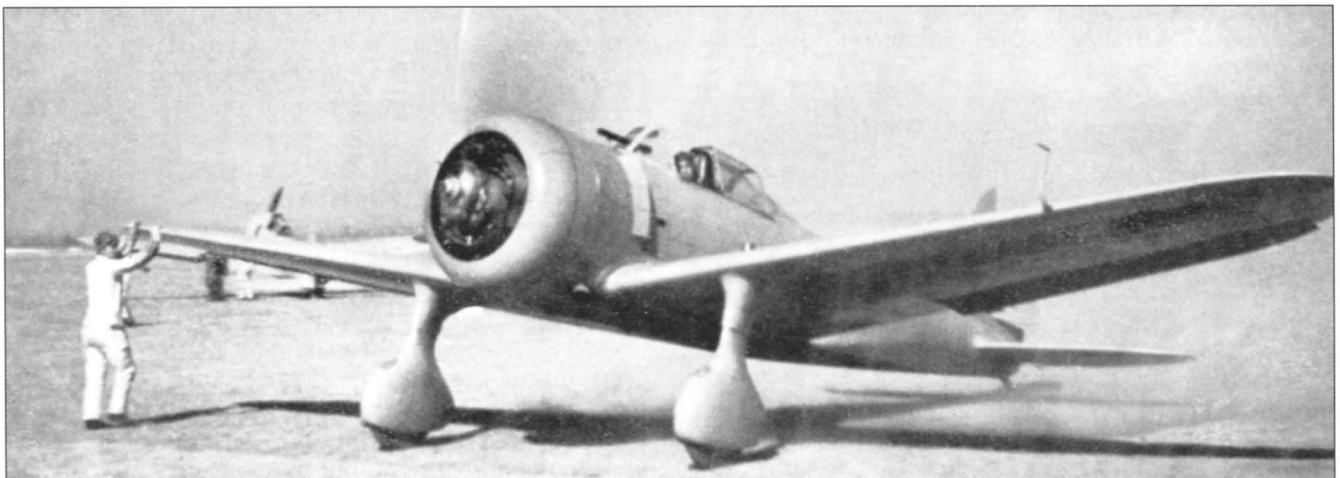
По нашим данным, три И-16 и два И-15бис летели вдоль реки, когда из-за облаков появилась пятёрка И-96 (так у нас называли японский палубный истребитель «Мицубиси» А5М, или «Клод» по союзни-

ческому коду). На самом деле японская морская авиация в конфликте не участвовала и никаких палубных самолетов на Халхин-Голе не было, а наши летчики поначалу принимали за них армейские истребители Ки-27 (советское обозначение И-97). Ошибка объяснялась внешним сходством этих машин, а также тем, что с «клодами» советские пилоты многократно встречались в небе Китая, а Ки-27 являлся для них новинкой. Примерно с начала июля, когда наши авиаторы достаточно хорошо изучили вражескую технику, упоминания об И-96 постепенно исчезают из их докладов.

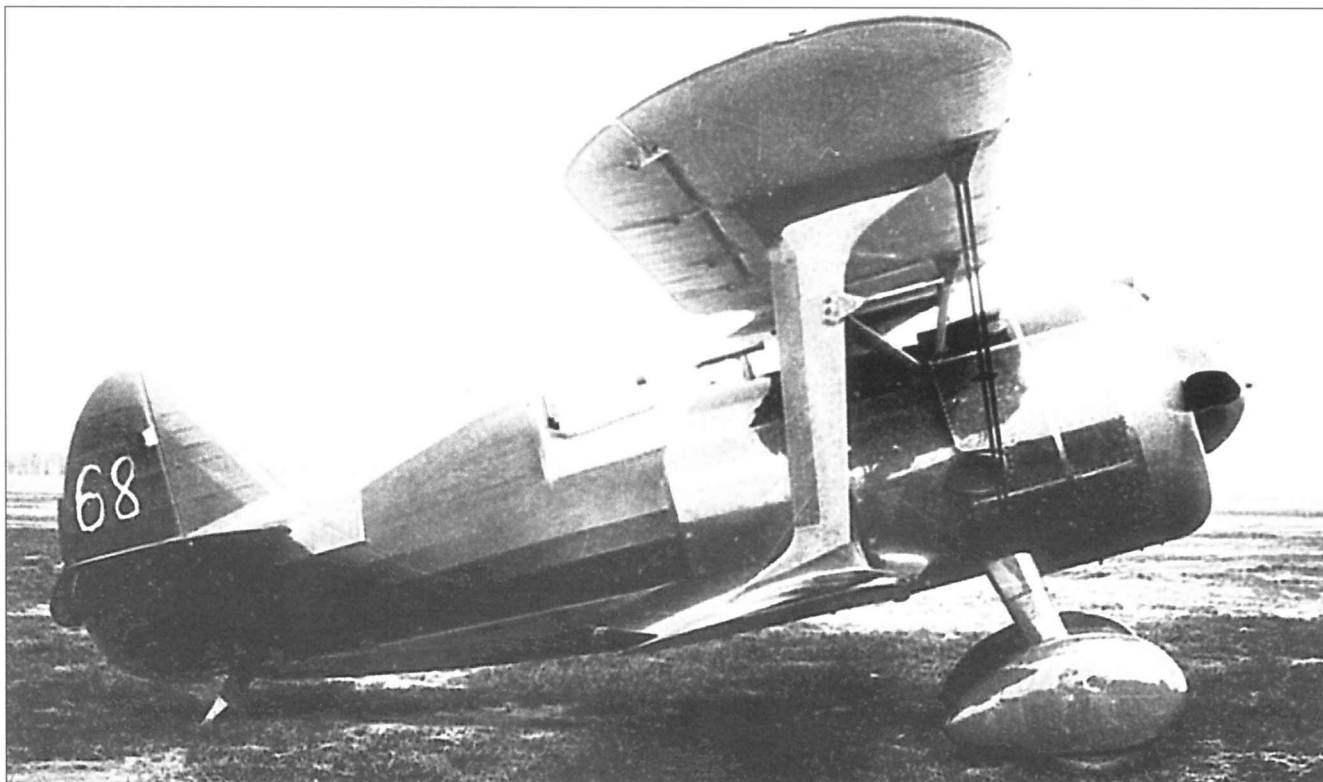
Согласно «Описанию боевых действий ВВС 1-й Армейской Группы», пилот одного из И-16 И.Т.Лысенко, увидев противника, оторвался от строя, в одиночку бросился в атаку и сразу был сбит. Горящий истребитель рухнул на землю, летчик погиб. Остальные самолеты в бой не вступали [11].

Однако «Описание» было составлено по окончании конфликта, спустя более чем три месяца после майских событий. А в заполнявшемся, как говорится, «по горячим следам» «Журнале учета потерь матчасти во время боевых действий на реке Халхин-Гол» [18] значит, что 22 мая не только был сбит самолет Лысенко, но и еще два советских истребителя вернулись из патрульного полета с пулевыми пробоинами. Это означает, что картина боя, нарисованная в «Описании», не совсем точна, и что в той неудачной для нас схватке, помимо лейтенанта Лысенко, участвовали еще, по крайней мере, двое пилотов.

21 мая на усиление советской авиагруппировки в Монголии началась переброска из Забайкальского военного округа 23-й авиабригады под командованием майора Т.Ф.Куцевалова. Уже 23 мая на аэродроме «Баин-Тумен» приземлился перелетевший из Читы 22-й иап майора Н.Г.Глазыкина в составе 28 И-16 тип 10 и 35 И-15бис. Чуть позже прилетели 59 СБ из 38-го скоростного бомбардировоч-



Японский истребитель «Накадзима» Ки-27 - основной противник советских летчиков в период боев на Халхин-Голе



Истребители И-15бис к началу конфликта морально устарели, что обусловило их высокие потери. На снимке - опытный экземпляр №3368, входивший в первую десятку машин, переданных в 1937 г. на войсковые испытания

ного полка (38 сбп) под командованием капитана Артамонова. Наземный состав и службы обеспечения прибыли автотранспортом 26-27 мая.

Перелет не обошелся без жертв. Из-за потери ориентировки один СБ разбился на маршруте.

24 мая во время патрульного полета пропал без вести И-15бис лейтенанта Д.С.Гусарова из 70-го иап. Ни самолет, ни летчика найти так и не удалось. Наиболее вероятным считалось то, что пилот заблудился, выработал горючее и разбился при вынужденной посадке где-то в степи. На самом же деле Гусаров приземлился вполне удачно, но... на вражеской территории. Это выяснилось, когда по окончании военных действий японцы вернули его живого и здорового в числе других советских военнопленных.

На допросе пилот рассказал, что потерял ориентировку, около часа безуспешно пытался найти свой аэродром, а затем, выработав бензин, где-то сел и вскоре был окружен группой японских солдат. По его словам, он пытался отстреливаться из табельного пистолета ТТ, но был взят в плен. Уничтожить машину лейтенант не успел, и совершенно исправный истребитель (заводской №3816) достался противнику. Японцы использовали самолет Гусарова, оставив на нем красные звезды, для разведывательных полетов над Монголией и Советским Союзом.

10 ноября 1939 года Военный Трибунал ЗаБВО приговорил Гусарова за «нарушение правил летной службы» к семи годам лагерей без поражения в правах. Его дальнейшая судьба неизвестна [53].



Истребитель И-15бис из 3-й эскадрильи 70-го иап, разбитый при вынужденной посадке, май 1939 г.

**ЧИСЛЕННОСТЬ СОВЕТСКИХ ВВС
В РАЙОНЕ КОНФЛИКТА НА УТРО 27.05.39**

авиаполк	тип самолета				ИТОГО
	И-16	И-15бис	СБ	Р-5Ш	
22 иап	28	35	-	-	63
70 иап	23	13	-	-	36
150 сбп	-	-	29	16	45
38 сбп	-	-	59	-	59
ВСЕГО	51	48	88	16	203

26 мая майор Чумаков, перелетая из Баин-Тумена в Тамсаг-Булак, также потерял ориентировку и погиб, пытаясь посадить свой И-16 в сгущавшихся сумерках. Все эти случаи говорили о том, что штурманская подготовка советских летчиков была далеко не блестящей.

Качество самолетов 22-го полка оценивалось как хорошее, но уровень боевой подготовки пилотов - как явно недостаточный. Полку не хватало слетанности, отсутствовали навыки группового воздушного боя. В «Описании боевых действий ВВС 1-й АГ» сказано, что летчиков 22-го полка не обучали высшему пилотажу и приемам воздушных боев «из-за боязни летных происшествий» [11].

Вместе с 23-й авиабригадой на ТВД прилетел командующий ВВС ЗаБВО комкор В.И.Изотов, сразу же взявший в свои руки «бразды правления».

Японцы тоже получали подкрепления. 24 мая в Хайлар из Харбина прилетели две эскадрильи 11-го сентая в составе 20 Ки-27 под командованием полковника Юдзиро Ногучи. А чуть позже на ТВД при-

был 12-й бомбардировочный сентай, состоящий из двух эскадрилий (12 машин) итальянских двухмоторных бомбардировщиков «Фиат» BR-20. Сводную авиагруппировку возглавил штаб 7-й авиабригады.

26 мая, согласно широко известной на западе работе японского историка Эйчиро Секигавы «Необъявленная воздушная война» (The Undeclared Air War) [49], летчики 24-го сентая якобы вели бой с советскими самолетами и сбили И-16, И-152 (И-15бис) и Р-З. Однако советскими данными ни эти потери, ни сам факт боя не подтверждаются.

К утру 27 мая японские авиасилы на ТВД насчитывали 76 самолетов: 52 истребителя, шесть разведчиков, шесть одномоторных и 12 двухмоторных бомбардировщиков. По сильно завышенным данным советской разведки, вражеская авиация выглядела намного внушительнее - 126 истребителей, 36 легких и 18 тяжелых бомбардировщиков, всего 180 машин. Им противостояли 203 красноезвездных боевых самолета (см. таблицу).

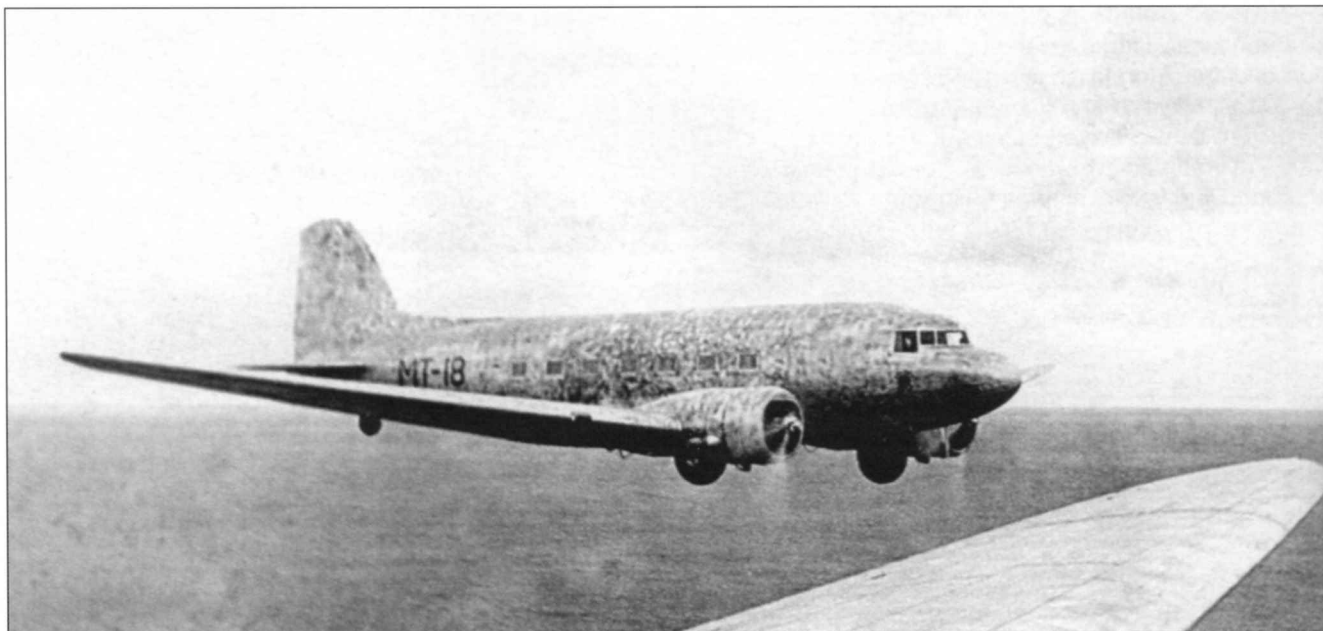
Таким образом, наши ВВС обладали почти тройным численным перевесом. Однако по истребителям превосходство было гораздо менее значительным, а многочисленные советские бомбардировщики в майских боях не участвовали.

Рано утром 27 мая эскадрилья И-16 из 22-го иап под командованием старшего лейтенанта Н.С.Черенкова перебазировалась на передовой аэродром у высоты 752 (гора Хамар-Даба). В 9.00 шестерка «ишаков» во главе с комэском взлетела на перехват девятки «И-96» (на самом деле - Ки-27), замеченной постом ВНОС у озера Буир-Нур.

Неравный бой закончился не в нашу пользу. Черенков был сбит и погиб. Летчик А.П.Пьянков совершил посадку из-за поломки двигателя, его само-



Аварийная посадка И-16 из 1-й эскадрильи 70-го иап, Баин-Тумен, 1 мая 1939 г.



DC-3 в полете по маршруту Чита - Улан-Батор. Фотоснимок сделан через иллюминатор другого «Дугласа»

лет японцы расстреляли и сожгли уже на земле. Капитан А.О.Савченко разбился, пытаясь посадить подбитую машину. Остальным удалось сесть, но два истребителя были серьезно повреждены и нуждались в ремонте. В одном из них насчитали 12 пробоин. Японцы потерь не понесли.

Эскадрилья совершила в тот день еще один вылет на патрулирование. Встреч с противником больше не отмечалось, но двум самолетам пришлось идти на вынужденную из-за отказов двигателей. Ночью четыре неисправных истребителя отправили в ремонт.

Согласно докладом японских пилотов, девять истребителей из 11-го сентая дрались не с шестью, а с восемнадцатью И-16, при этом им засчитали девять воздушных побед. А в книге американского автора Генри Сакаиды «Японские армейские асы» (Japanese Army Fighter Aces) [39] написано, что летчик Хиромичи Синохара 27 мая сбил четыре И-16, то есть на один самолет больше, чем советские ВВС реально потеряли в тот день.

На следующий день комбриг Изотов решил преподнести японцам урок. Со словами «ну, сейчас я им задам кегельбан!» он в 7.30 утра приказал отправить в полет к линии фронта эскадрилью 22-го иап - девятку И-15бис. Однако из-за различных неполадок на шести истребителях так и не удалось запустить двигатели. В результате на задание отправились всего три самолета. Почему-то никто не подумал, что, посылая навстречу врагу столь малую группу, ее заведомо обрекают на гибель. Так и случилось. Над рекой тройка была атакована превосходящими силами японцев и уничтожена в скоротечном неравном бою. Все трое пилотов - Е.П.Вознесенский, Г.К.Иванченко и П.В.Чекмарев погибли.

Но это не остудило воинственный пыл Изотова. В 10.00 он все с той же, очевидно, понравившейся ему фразой про «кегельбан» послал в бой

еще 10 И-15бис - эскадрилью капитана Балашева из 22-го иап. Над переправами через Халхин-Гол ее атаковали 18 Ки-27 из 11-го сентая. Противник внезапно напал сверху, из-за облаков, наши дрались отчаянно, но ничего не смогли противопоставить количественному и качественному превосходству японцев.

В итоге шесть И-15бис были сбиты. Погибли пятеро летчиков: заместитель командира полка капитан П.А.Мягков, лейтенанты И.Ф.Пустовойт, А.Я.Кулешов, В.П.Константинов и С.А.Соркин. Летчику Ходыреву удалось посадить изрешеченную машину, но в дальнейшем ее пришлось списать. Раненый в руку летчик Гаврилов также сел на вынужденную, но японцы добились его самолет на земле. Летчик Лобанов спасся на парашюте. Эскадрилья Балашева фактически перестала существовать, но самым досадным было то, что, по советским данным, враг снова ушел без потерь [11].

ПОТЕРИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ НА ХАЛХИН-ГОЛЕ С 20.05 ПО 31.05.39

	БОЕВЫЕ	НЕБОЕВЫЕ	ВСЕГО
И-16	4	2	6
И-15бис	12	1	13
СБ	-	1	1
Р-5	1	1	2
ИТОГО	17	5	22

Примечания: В этой и последующих таблицах к боевым потерям отнесены самолеты, потерянные от непосредственного воздействия противника в воздухе, уничтоженные на земле, а также списанные в результате боевых повреждений. В небоевые потери, помимо прочего, включены самолеты, списанные по износу.



На аэродроме Улан-Батора один из трех наскоро закамуфлированных «дугласов» DC-3, на которых 2 июня 1939 г. в Монголию прибыла группа опытных советских летчиков во главе с заместителем начальника ВВС Яковом Смушкевичем. Фото П.Трошкина



Штурманы прилетевших в Монголию «дугласов» Иван Душкин и Иван Прянишников

Таким образом, к полудню 28 мая в результате изотовского «кегельбана» 100-я авиабригада безвозвратно лишилась одиннадцати истребителей и восьмерых пилотов.

Согласно статье Эйчиро Секигавы, этот трагический для нас день выглядел для японцев настоящим триумфом. В ней сказано, что смешанная формация, состоящая из 60 (!) И-16 и И-15бис, дважды пересекала Халхин-Гол, вторгаясь на маньчжурскую территорию. Им навстречу взлетали истребители 11-го и 24-го сентаев, но летчики из 24-го так и не смогли обнаружить противника. В результате против советской «армады» дрались только 18 самолетов 11-го полка. Тем не менее, они разгромили ее наголову, сбив 42 самолета и потеряв всего один!

Летчик Мицутами выпрыгнул с парашютом и вскоре вернулся на аэродром. Впрочем, в официальной сводке Квантунской армии даже эта единственная потеря не упоминается, хотя о ней впоследствии рассказал на допросе пленный японский летчик Миядзимо. Наши тоже не заметили падения сбитого самолета противника. Возможно, его сбил кто-то из погибших в бою пилотов, который так и не успел доложить о своей победе.

Несмотря на многократное завышение японцами численности противника и своих успехов, реальные цифры наших потерь все же не вызывали сомнений в том, что «первый тайм» воздушной войны советская авиация проиграла. В «Описании боевых действий...» об этом говорится открыто и прямо: «В первоначальный период конфликта (...) Воздушные силы 57-го особого корпуса потерпели явное, позорное поражение». И в результате «японские бомбардировщики безнаказанно бомбили наши войска» [11].

Действительно, 28 мая «фиаты» и Ки-30 дважды бомбили переправу через Халхин-Гол, а советские истребители даже не пытались им помешать. На этом фоне японо-маньчжурские войска перешли в наступление и к вечеру в ходе упорного боя оттеснили советско-монгольские части на восемь километров, почти прижав их к восточному берегу реки. До наведенного советскими саперами понтонного моста оставалось не более двух километров, а разрушение этого моста поставило бы наши части на восточном плацдарме в критическое положение.

Обстановку спасало лишь то, что японские бомбардировщики сработали гораздо хуже, чем истребители. За весь день ни одна бомба не только не поразила мост, но даже не упала рядом с ним.

Тем не менее, вечером 28 мая командир 57-го ОК комкор Н.Ф.Фекленко писал в боевом донесении на имя начальника Генерального штаба РККА Б.М.Шапошникова: «Прошу немедленно дать ответ, так как это связано с планированием боя 29 мая. Авиация противника господствует в воздухе. (...) Наша авиация не в состоянии прикрыть наземные войска до захвата переправы. Удержать восточный берег реки Халхин-Гол можно, но с большими потерями от авиации противника. Прошу разрешения с наступлением темноты отвести части на западный берег и оборонять его, производя бомбежку противника».

Однако отвод войск на западный берег не состоялся. Вместо этого, ночью на плацдарм прибыло подкрепление - 149-й стрелковый полк, срочно доставленный на автомашинах из Тамсаг-Булака. С его помощью и при поддержке двух тяжелых артиллерийских дивизионов, также переброшенных в район конфликта, советские войска 29 мая нанесли контрудар и продвинулись на 1,5 - 2 километра к востоку, ликвидировав угрозу захвата переправы. Японцы в этот день снова бомбили понтонный мост, но опять безуспешно.

В литературных источниках, в частности, в мемуарах летчика А.В.Ворожейкина [34], порой встречается утверждение, что советское командование, ошеломленное разгромом эскадрильи Балашева, 28 мая наложило запрет на все боевые вылеты в районе Халхин-Гола. Некоторые авторы пишут даже, что запрет якобы исходил из Москвы, от самого наркома обороны К.Е.Ворошилова. Однако никаких следов подобного приказа или хотя бы упоминаний о нем в Российском Государственном военном архиве пока не найдено.

Между тем, все понимали, что необходимы безотлагательные и радикальные меры для исправления создавшейся ситуации. На донесение Фекленко Москва отреагировала незамедлительно. Буквально на следующий день с Центрального аэродрома в Монголию вылетели три новеньких, только что приобретенных в США транспортно-пассажирских самолета «Дуглас» DC-3.

За их штурвалами сидели выдающиеся летчики: Александр Голованов (личный пилот и порученец Сталина, впоследствии - Главный маршал авиации), Виктор Грачев и Михаил Нюхтиков. А в пассажирских салонах собралась буквально вся элита советских ВВС - 48 лучших боевых летчиков и специалистов, в том числе 11 Героев Советского Союза во главе с заместителем командующего Военно-воздушными силами РККА комкором Я.В. Смушкевичем.

Им предстояло взять в свои руки организацию летной и боевой подготовки авиачастей, а также лично принять участие в боевых действиях, встав во главе полков и эскадрилий. Комкору Смушкевичу было поручено возглавить советскую авиагруппировку на Халхин-Голе (в шифрованных документах он значился под характерным псевдонимом «Отец»).

Маршрут «Дугласов» пролегал через Свердловск, Омск, Красноярск, Иркутск и Читу. Здесь летчики-истребители пересели на боевые самолеты и далее летели уже самостоятельно. Транспортники приземлились на авиабазе «Баин-Тумен» 2 июня.

В «Описании боевых действий» немного высокопарно сказано, что «прибытие группы «Отца» всколыхнуло сознание летного состава» [11].

Надо отметить, что новое руководство действительно проделало большую организационную работу. В первую очередь «отец» отстранил от командования полковника Калинычева и «любителя кегельбана» комкора Изотова. Он понимал, что с японцами надо воевать всерьез, без шапкозакидательства, ухарства и штурмовщины.

ЧИСЛЕННОСТЬ СОВЕТСКИХ ВВС В РАЙОНЕ КОНФЛИКТА НА 21.06.39

	И-16	И-15бис	СБ	Р-5Ш	ВСЕГО
70 иап	60	24	-	-	84
22 иап	35	32	-	-	67
38 сбп	-	-	59	-	59
150 сбп	-	-	76 ¹	15 ²	91
ИТОГО	95	56	135	15	301

¹ Из них 26 «модернизированных самолетов последней конструкции», то есть с моторами М-103. На 76 машин 150-го сбп имелось 57 боеготовых экипажей, в остальных отсутствовали стрелки-радисты [7].

² В боевых вылетах не участвовали, использовались в качестве штабных и связных машин.

Для улучшения руководства частями была проведена реорганизация: вместо 100-й и 23-й смешанных авиабригад образовали истребительную (в составе 22-го и 70-го иап) и бомбардировочную (38-й и 150-й сбп) бригады. Истребительную бригаду возглавил полковник Т.Ф.Куцевалов, а бомбардировочную - полковник В.Е.Нестерцев.

В частях резко активизировалась летная и боевая учеба, а в штабе авиагруппировки разрабатывались инструкции и рекомендации для летчиков по ведению боев с японскими самолетами.

По приказу Смушкевича был значительно расширен тамсаг-булакский аэроузел; в дополнение к двум уже имевшимся на нем ВПП оборудовали еще три. Также был построен целый ряд новых полевых аэродромов для истребителей вблизи линии фронта и улучшено снабжение авиачастей. Налаживалось взаимодействие между воздушными силами и наземными войсками. Создавалась сеть оснащенных полевыми телефонами постов воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС).

Всему этому способствовало временное затишье, установившееся на фронте с начала июня. В течение трех недель воздушных боев не было, и руководство советских ВВС стремилось в полной мере использовать передышку.

Ему пришлось оперативно решать массу проблем технического и организационного характера, устранять множество недостатков. К примеру, проверка одной из эскадрилий СБ 150-го сбп выявила,

что более 50% самолетов имеют серьезные дефекты и непригодны к боевым вылетам. А 19 июня сразу пять бомбардировщиков из другой эскадрильи были вынуждены прервать тренировочный высотный полет и вернуться на аэродром из-за отказов кислородного оборудования.

Многие экипажи и летчики, как уже говорилось, обладали удручающе низким уровнем штурманской подготовки. 12 июня по этой причине заблудился в тренировочном полете и потерпел аварию скоростной бомбардировщик лейтенанта Тихонова, а на следующий день совершил вынужденную посадку в степи СБ лейтенанта Чуносова.

Эти и многие другие проблемы приходилось решать как можно быстрее, поскольку никто не знал, когда закончится пауза в боевых действиях.

Одновременно продолжалось наращивание численности советской авиагруппировки. В район конфликта перебрасывались новые эскадрильи, а изношенные и морально устаревшие машины (прежде всего, И-16 ранних модификаций) выводились из боевого состава полков. Численность советской авиации по состоянию на 21 июня представлена в таблице сверху.

Численный состав японской авиации оценивался нашей разведкой в 260 самолетов, из которых 125 составляли истребители. Истинная картина выглядела иначе. Японцы в конце мая - начале июня, действительно, намного усилили свою авиагруппировку в зоне конфликта, однако ее численность все равно значительно уступала советским разведанным (см. таблицу).

Большинство японских самолетов базировалось на аэродромах Хайлара и Чанчуня. Первый из них находился в 150, а второй - почти в 600 километрах от района боевых действий. Только 19 истребителей 24-го сентай стояли «на передовых позициях» - у городка Ганьчжур (Канджур-Миао), примерно в 40 километрах от линии фронта [49].

Разумеется, эскадрильи из Чанчуня не могли быстро отреагировать на внезапное обострение ситуации. Для их переброски на фронт вместе с наземными службами требовалось не менее суток. Но японцы пока еще чувствовали себя уверенно. После «феноменальных» майских побед они оптимистично полагали, что им не стоит опасаться советских самолетов, сколько бы их ни было...

ЯПОНСКИЕ ВВС В РАЙОНЕ КОНФЛИКТА ПО СОСТОЯНИЮ НА 16.06.39

1 сентай	2 чутая	23 истребителя Ки-27
11 сентай	4 чутая	36 истребителей Ки-27
24 сентай	2 чутая	19 истребителей Ки-27
10 сентай	1 чутай	6 разведчиков Ки-15
	1 чутай	6 бомбардировщиков Ки-30
12 сентай	2 чутая	12 бомбардировщиков BR.20
15 сентай	1 чутай	6 разведчиков Ки-15
	1 чутай	6 многоцелевых Ки-36
61 сентай	2 чутая	12 бомбардировщиков Ки-21
ВСЕГО		126 самолетов



Советские авиаторы - участники боев на Халхин-Голе на фоне «Дугласа». Крайний слева в первом ряду на верхнем снимке - заместитель начальника ВВС Я.В.Смушкевич, второй - летчик-истребитель подполковник И.А.Лакеев, крайний справа - военинженер 1-го ранга И.А.Прачик



ГОРЬКАЯ ПОБЕДА

Пока на земле сохранялось относительное затишье, воздух над берегами реки Халхин-Гол и озера Буир-Нур продолжал сотрясаться от гула самолетных моторов. Советские авиачасти вели интенсивную летную и боевую подготовку, готовясь взять реванш за майское фиаско. Но тренировками дело не ограничивалось: 11 июня 64 истребителя из 22-го и 70-го полков впервые после почти двухнедельного перерыва произвели групповой демонстрационный полет вдоль фронта (как сказано в оперсводке, «на поиск противника»), словно вызывая японцев на поединок. Однако поиск закончился безрезультатно. Навстречу краснозвездным машинам никто не поднялся.

Затем советская сторона перешла к более активным действиям. 17 июня три эскадрильи 22-го иап провели штурмовку японских позиций на восточном берегу Халхин-Гола. На следующий день самолеты того же полка проникли дальше в глубь маньчжурской территории и обстреляли из пулеметов железнодорожную станцию Халун-Аршан. По докладам пилотов, «одно строение загорелось». В обоих случаях вернулись все, хотя с земли по самолетам открывали пулеметный огонь.

На рассвете 19 мая летчики 70-го иап атаковали одну из площадок Ганьчжурского аэроузла. Самолетов там не оказалось, истребители обстреляли аэродромные постройки, уничтожив складскую палатку с продовольствием и бензохранилище. «Фейерверк» получился впечатляющий: в результате налета, согласно японским данным, сгорело 300 мешков риса и 140 бочек с бензином.

Во второй половине дня 14 И-15бис и 12 И-16 из 22-го иап во главе с командиром полка майором Глазыкиным дважды штурмовали японские наземные части на северном берегу озера Буир-Нур. Японские истребители по-прежнему никак себя не проявляли, однако на этот раз без потерь все же не обошлось. Пуля из зенитного пулемета вывела из строя двигатель на самолете Глазыкина. Майор кое-как дотянул до монгольского берега и совершил вынужденную посадку «на брюхо». Сам он при этом не пострадал, а самолет отправили в ремонт.

Николай Глазыкин, очевидно, считал, что ему повезло. Разве он мог знать, что всего через два дня ему и его пилотам предстоит гораздо более суровое испытание, которое для него окажется последним...

20 и 21 июня авиация не совершала боевых вылетов из-за плохой погоды. А в самый длинный день - 22 июня, ровно за два года до начала Великой Отечественной войны - над монгольской степью разгорелось крупнейшее с начала конфликта воздушное сражение, в котором приняли участие оба советских истребительных полка и 24-й сентай японской императорской армии.

За прошедшие годы эта битва обросла таким плотным слоем легенд, мифов и пропагандистских вымыслов, что сейчас чрезвычайно сложно пробиться сквозь него, чтобы восстановить реальную картину тех давних событий. Попытаемся сделать это на основании советских архивных документов, с одной стороны, и публикаций японских авторов - с другой.

Итак, с утра 22 июня над озером Буир-Нур, долиной реки Халхин-Гол и окружающей их степью стоял густой туман. Но к полудню он начал рассеиваться, а к примерно двум часам дня небо очистилось. На аэродромах по обе стороны реки засуетились механики, летчики начали заводить моторы боевых самолетов.

Первым советским документом, повествующим о том, что произошло дальше, является оперативная сводка №23 штаба истребительной авиабригады, составленная в 8 часов 00 минут 23 июня 1939 года, то есть утром следующего дня [10]. На тот момент штаб уже получил донесения с аэродромов и постов ВНОС, но еще не имел целостного и полного описания вчерашнего воздушного сражения. Еще не успели подробно опросить его участников, выяснить судьбы не вернувшихся из боя пилотов, отыскать и обследовать места падений сбитых машин.

Но, с другой стороны, у составителя оперсводки еще не заметно стремления как-то «загладить» негативные моменты и приукрасить факты, которое нередко возникает у людей при написании официальных бумаг для отправки «наверх». Поэтому оперсводка представляет для нас наибольшую ценность. Приведу ее содержание близко к тексту:

А) 22 иап. В 15.40 вылетел по тревоге в составе 12 И-16 и 14 И-15 (здесь и далее везде имеются в виду И-15бис, - прим. авт.). Вели бой с И-96, в 17.15 произвели посадку. Не вернулись 3 И-16 и 6 И-15, из них 1 И-15 и 1 И-16 сели на вынужденную в районе высоты 704. Одного летчика подобрали спасатели и доставили в госпиталь. В 16.57 12 И-15 и 10 И-16 вылетели в район воздушного боя. Противника не встретили, в 18.10 произвели посадку. По словам пилота Голубева, в 1-м вылете наши истребители сожгли один И-96 на территории противника.

Б) 70 иап. В 15.00 вылет по тревоге 12 И-16 и 9 И-15 в район устья р. Халхин-Гол, где вступили в бой с самолетами И-96. В 15.20 произведена посадка. В 15.15 по сигналу «воздух» вылетело 22 И-16 и 14 И-15 в район устья реки Халхин-Гол, Хуху-Ундур-Обо. В 15.42 вступили в бой с двумя группами И-96. Первая группа - 12 самолетов, 2-я - 27 самолетов. В результате двух боев потеряно 8 И-15, два И-16 сожжено на земле и один сбит в бою.

Уничтожено самолетов противника, со слов летчиков, - 7.

В 17.34 самураи ушли в направлении на Ганьчжур.



Самолеты И-16 тип 10 из 70-го иап на одном из монгольских аэродромов

Следующий по времени написания документ - «политдонесение», составленное 24 июня 1939 года комиссаром истребительной авиабригады батальонным комиссаром Русаковым. В нем нет хронологии боя, зато приведены фамилии погибших советских пилотов. 22-й иап потерял своего командира майора Н.Г.Глазыкина, а также летчиков А.В.Блажко, Б.К.Иванова, Г.Ф.Лоскутова, Н.А.Соловьева, и В.Ф.Смирнова. Лейтенант Крюков выпрыгнул с парашютом и остался жив.

В 70-м иап погибли капитаны А.М.Крючков и В.И.Юрецкий, лейтенанты В.А.Бакаев, В.П.Шорохов и Н.Д.Устюжанинов. В общем счете к вечеру 22 июня истребительная авиабригада поредела на 11 человек, и это были самые крупные однодневные потери с начала конфликта.

Далее в «политдонесении» оптимистично говорится, что «в бою, по неточным данным, сбито японских самолетов более 20, из которых 7 найдено на нашей территории». Однако три из этих семи самолетов на деле оказались нашими.

В «Журнале учета потерь матчасти во время боевых действий» дан список безвозвратно потерянных 22 июня советских самолетов с разбивкой по полкам и по типам. В 22-м иап было сбито пять И-15бис и два И-16; в 70-м иап сбито также пять И-15бис и один И-16. Кроме того, в 70-м иап расстреляно и сожжено на земле три И-15бис и один И-16, принадлежавший командиру эскадрильи лейтенанту Савкину [18].

Таким образом, общие уточненные потери по бригаде составили 17 самолетов, из них 13 И-15бис и четыре И-16. Это на одного «ишака» меньше, чем указано в оперсводке, причем речь, судя по всему, идет об одной из двух машин, «сожженных на земле». Очевидно, здесь мы имеем дело либо с ошибкой в первоначальных данных, либо один из «сожженных» истребителей впоследствии признали годным к восстановлению.

По завершении конфликта штаб ВВС 1-й Армейской группы составил пространный 160-страничный отчет, озаглавленный «Описание боевых действий ВВС 1-й Армейской группы в период конфликта на реке Халхин-Гол», на который я уже ссылался в предыдущих главах. Отчет, подписанный команди-

ром ВВС 1-й АГ полковником Куцеваловым, комиссаром этого соединения Жигаревым и начальником штаба полковником Смирновым, помимо всего прочего, содержит подробную хронологию действий советской авиации с первого до последнего дня необъявленной войны. В нем отмечены почти все воздушные бои и групповые боевые вылеты советской авиации.

О событиях 22 июня в этом документе сказано, что бои в тот день проходили с 15.00 до 17.00 одновременно в трех районах. С советской стороны в них участвовало 105 самолетов (56 И-16 и 49 И-15), а с японской - «более 120».

В районе Хамар-Даба эскадрилья Савкина в составе 12 И-16 и эскадрилья Степанова, состоящая из девяти И-15бис, подверглись внезапной атаке «не менее 30» японских самолетов. Комэск Савкин сразу был ранен и вышел из схватки, после чего его эскадрилья «рассыпалась». Затем японцы напали на эскадрилью Степанова и вскоре подбили четыре самолета, которых «противник преследовал до аэродрома и сжег уже на земле». В это время на горизонте показалась новая группа самолетов 70-го полка, и японские истребители, не вступая с ней в бой, ретировались на свою территорию [11].

Бросается в глаза противоречие между данными из «Описания» и из «Журнала учета потерь», в котором говорится, что на земле были расстреляны не четыре, а три И-15, плюс севший на вынужденную И-16 Савкина. С уверенностью определить, какой из двух документов содержит ошибку, сейчас уже вряд ли возможно, однако на общий итог боя данное расхождение не влияет.

В двух других районах воздушных боев, согласно «Описанию», «противник был сломлен и бежал», преследуемый советскими истребителями. Далее в документе говорится, что «На нашей территории найдено 14 самолетов с убитыми и сгоревшими японскими летчиками (цифра сильно завышена, - прим. авт.). Кроме того, разведкой установлено на территории противника падение 11 самолетов, три из которых, возможно, наши. На посадке при преследовании сожжены три японца». Таким образом, общее число «уничтоженных» 22 июня японских машин

продолжало расти и, по мнению авторов отчета, составляло уже «не менее 25» [11].

Позже количество сбитых японцев кто-то еще раз «подкорректировал», теперь уже до 31 самолета. Насколько мне известно, эта цифра впервые появилась на страницах советских официальных изданий в 1940 году. В дальнейшем она входила практически во все книги и статьи о Халхин-Голе, выпущенные в СССР и в России вплоть до наших дней.

Вернемся в жаркий монгольский июнь 1939 года. Сразу после боя советские поисковые команды отправились на розыск сбитых и упавших в степи машин. Помимо «ишаков» и И-15бис, им удалось за несколько дней найти на монгольской территории к западу от Халхин-Гола обломки четырех японских истребителей и трупы их погибших пилотов. Судя по всему, документов при них не было, либо все бумаги сгорели, и тела идентифицировать не удалось. В общем, почти никакой информации, кроме той, что «самураев» все-таки можно бить, эти находки не дали.

Но вскоре судьба в лице нескольких монгольских кавалеристов преподнесла советскому командованию неожиданный и щедрый подарок. Небольшой отряд всадников привез из разведки захваченного в плен японского летчика. Им оказался сержант Ётутака Миядзимо из 24-го сентая, сбитый 22 июня и совершивший вынужденную посадку на маньчжурской территории.

Миядзимо рассказал на допросе, что в тот день его 1-й чутай, в протоколе названный «ротой», вылетел из Хайлара (на самом деле - из Ганьчжура, - **прим. авт.**). Над линией фронта японцы увидели группу И-15бис и атаковали ее сверху. Вторая «рота» в это время вела бой где-то в другом месте. Потом на Миядзимо, по его словам, напал И-16 и первой же очередью повредил двигатель. Японец оторвался от своей группы и полетел на восток, в Маньчжурию, а советский истребитель продолжал его преследовать. Вскоре мотор заглох, и Миядзимо пришлось идти на посадку.

Приземлился он удачно, однако И-16 не оставил его в покое и обстрелял еще раз уже на земле. Пули пробили крыльевой бензобак, бензин вспыхнул, и самолет тут же охватило пламя, однако Миядзимо успел выскочить из кабины и отбежать на безопасное расстояние. Далее сбитый летчик пытался пешком выйти к своим, но заблудился, проплутал сутки в безводной степи и, в конце концов, упал, обессилев от жары и жажды. В таком состоянии его и подобрала 24 июня случайно наткнувшись на него монгольские разведчики. Очнулся он уже в плену.

Помимо довольно сбивчивого описания столь неудачного для него воздушного боя, Миядзимо поведал много интересного, в частности, о вооружении и летных характеристиках самолета Ки-27, о тактике воздушного боя, применяемой японскими истребителями, о численности и дислокации японских авиачастей в Маньчжурии и даже о том, насколько распространено среди японских летчиков употребление спиртных напитков (см. протокол допроса в приложении).

Также он опознал тела погибших коллег, сказав, что все они из 24-го «отряда» (то есть сентая). Первый - унтер-офицер Такамацэ, второй - унтер-офицер Исидзава, третий - фельдфебель Саито и, наконец, четвертый - капитан Моримото - командир 2-й «роты».

Впрочем, надо заметить, что в трех случаях из четырех Миядзимо ошибся: только командира второго чутая он указал правильно. А фельдфебель (точнее, старший сержант) Саито, сержанты Исидзава и Такамацэ выжили в том бою и вернулись на свой аэродром. Согласно японским данным, кроме капитана Моримото, 22 июня погибли старшие сержанты Ёсио Ёсино и Кунизо Исидзука. Неизвестно, кому принадлежал четвертый труп. Есть вероятность того, что это были останки старшего сержанта Кеньичи Наканиси, который у японцев числится погибшим 23 июня. Также неизвестно, солгал ли Миядзимо сознательно или же ошибки в идентификации были обусловлены повреждениями тел (возможно, сильно обгоревших).

Посмотрим теперь, как описывали воздушное сражение наши противники. Первое официальное коммюнике штаба Квантунской армии, выпущенное вскоре после битвы, гласило: *«22 июня около четырех часов дня (по токийскому времени, - прим. авт.) 150 советских самолетов нелегально пересекли границу около Ганьчжура и были встречены в воздухе восемнадцатью японскими истребителями. В последующем бою было сбито 49 вражеских самолетов, в то время как не вернулись на свои базы, из-за отдаленности, 5 японских самолетов. Сюда входит самолет, пилотируемый капитаном Моримото».*

В целом, японские и западные историки придерживаются схожих оценок вплоть до наших дней. Правда, со временем они все же признали, что четверо из пяти «не вернувшихся из-за отдаленности» японских пилотов погибли. В частности, Эйчиро Секигава пишет, что 22 июня все 18 боеспособных самолетов 24-го сентая вылетели из Ганьчжура навстречу «примерно сотне» советских истребителей, пересекших реку Халхин-Гол. Несмотря на более чем пятикратное численное превосходство противника, они смело вступили в битву, дрались «с необыкновенной быстротой и решительностью», сбив в двух отдельных схватках 22 и 25 самолетов, а сами потеряли всего пять истребителей Ки-27, причем пилот одного из них выпрыгнул с парашютом и вскоре вернулся в часть [49].

Впрочем, у японских авторов встречаются и другие цифры. Еще в 1959 году американское военное командование в Японии издало 4-й том так называемых «Японских исследований Маньчжурии», посвященный описанию действий авиации Квантунской армии с 1931 по 1945 год [36]. Эта книга написана группой бывших офицеров японских ВВС, служивших в Маньчжурии, включая непосредственного участника халхингольских событий, командира 24-го сентая полковника Кодзиро Мацумуру. Согласно таблице потерь и побед японских летчиков на Халхин-Голе (см. стр. 66), 22 июня японцы потеряли семь истребителей, четверых пилотов убитыми и двоих ранеными, зато сами они сбивали аж 56 советских самолетов.

Слева - самолеты Ки-27 из 24-го истребительного сентая. Машина на переднем плане с презентационной надписью «Айкоку 318 Даи-5 Кайсума» принадлежала командиру 2-го чутая лейтенанту Хие Янага, который сменил на этом посту погибшего 22 июня 1939 г. капитана Моримото



Справа - летчики-офицеры 24-го сентая, участники боя 22 июня: командир сентая подполковник Кодзио Мацумура, командир 1-го чутая капитан Сайдзи Кани и командир 2-го чутая лейтенант Хие Янага. Снимок сделан 24 июня 1939 г.



Если количество «побед» в этом документе выглядит, мягко говоря, неадекватно и более чем втрое превышает реальный урон советской стороны, то информации о собственных японских потерях вполне можно верить, поскольку такие данные берутся из штабных отчетов и сводок инженерной службы, ежедневно фиксировавших фактическое наличие в частях авиатехники и личного состава. А в этих документах фальсификации не допускаются, так как на их основе строится планирование боевой деятельности соответствующих частей и подразделений. Ту же цифру японских потерь - семь самолетов - приводит и американский автор А.Уэлдж в своей относительно недавней статье «Крылья над степью», посвященной действиям советско-монгольской авиации против японцев [50].

Однако в таблице потерь из «Японских исследований Маньчжурии» есть еще один очень интересный момент. 23 июня, то есть на следующий день после битвы, в ней отмечена гибель на Халхин-Голе четырех японских самолетов и одного пилота. Между тем, согласно советской оперсводке, 23 июня произошла всего одна незначительная воздушная

«стычка», в ходе которой советский воздушный патруль встретил пару «И-96» и сбил один из них, а другой скрылся в облаках. Больше никто в тот день с японскими самолетами не встречался и никаких воздушных побед не заявлял.

Откуда же взялись еще три сбитые машины? Единственное, на мой взгляд, логичное объяснение данного «феномена» состоит в том, что 23 июня японцы после обследования списали в расход не подлежащие ремонту самолеты, получившие тяжелые повреждения во вчерашнем бою. Таким образом, с большой долей уверенности можно сказать, что итоговое число японских потерь в воздушном сражении составляло не семь, а 10 машин.

Все представленные выше документы, несмотря на их обрывочность и противоречивость, можно рассматривать как своего рода кусочки мозаики, из которых я попытаюсь составить по возможности цельную картину боя.

Итак, в 15.00 22 июня 1939 года первыми с нашей стороны поднялись в воздух две эскадрильи 70-го иап: эскадрилья И-16 в составе 12 машин под командованием лейтенанта Савкина и эскадрилья



Все, что осталось от одного из японских самолетов, сбитого над Халхин-Голом



Летчики 22-го иап - участники боя 22 июня 1939 года: командир полка майор Н.Г.Глазыкин (погиб), лейтенант В.П.Трубаченко, лейтенант Г.А.Солянкин

И-15бис - девять самолетов под руководством опытного летчика, ветерана испанской войны, Евгения Степанова. Сигналом к взлету послужило сообщение поста ВНОС о приближении к аэродрому с северо-востока, со стороны озера Буир-Нур, группы японских самолетов. Вскоре после взлета на эскадрилью Савкина внезапно напала сверху девятка Ки-27 из 2-го чутая 24-го сентая под руководством капитана Сигенобу Моримото.

Зная, что в строю командир обычно летит первым, японцы атаковали головную машину. В ходе этой атаки комэск сразу получил тяжелое ранение и с резким снижением вышел из боя, а остальные пилоты его эскадрильи, растерявшись, бросились врассыпную. Савкин кое-как «притер» свой истребитель к земле, не выпуская шасси, но японцы еще раз обстреляли его и подожгли. Раненый летчик все же сумел выбраться из кабины и отползти от самолета, прежде чем взорвался бензобак.

Японцы не стали гоняться за разлетевшимися в разные стороны «ишаками», а всей девяткой обрушились на эскадрилью Степанова. Наши летчики опять не смогли оказать организованного сопротивления. Вскоре три самолета оказались подбиты, а остальные рассеялись. Поврежденные машины полетели обратно к своему аэродрому, но низкая скорость устаревших поликарповских бипланов не позволяла им оторваться от противника. При заходе на посадку и уже на пробеге враги продолжали осыпать их пулями до тех пор, пока они не загорелись. Просто удивительно, что всем трем советским пилотам удалось спастись, причем никто из них даже не был ранен.

На этом примерно в 15.20 завершилась первая фаза сражения, и завершилась она для нас крайне неудачно: две эскадрильи фактически разгромлены, сожжены четыре самолета, японцы же потерь не имели. Казалось, что, несмотря на все усилия советского командования, на горизонте снова маячил злобный «майский кегельбан», однако битва еще только начиналась...

В 15.15 с соседней площадки взлетели и устремились в бой еще 22 И-16 и 14 И-15бис из 70-го полка. Японцы, заметив столь большую группу противников, развернулись и стали уходить на свою территорию, пока наши не потеряли их из виду. Но затем Моримото, очевидно, решил, что бегство не к лицу самураям, и вновь повел своих пилотов в бой.

Возвращение его эскадрильи советские летчики приняли за появление новой группы вражеских истребителей. Этим, скорее всего, объясняется фраза из оперсводки о том, что пилоты 70-го полка дрались «с двумя группами И-96», а разница в их численности и несоответствие реальному количеству японских самолетов - вполне обычное дело для подобных документов.

Советские и японские истребители сошлись на встречных курсах. В яростной схватке наши потеряли шесть самолетов - пять И-15бис и один И-16. Пятеро пилотов погибли, шестой - лейтенант Прилепский - выпрыгнул с парашютом. Но и советские летчики на этот раз все же смогли поразить два Ки-27, которые рухнули на монгольскую землю, причем в одном из них погиб капитан Моримото. Японцы остались всемером и без командира против тридцати советских машин.

Противники отчаянно маневрировали, пытаясь поймать друг друга в прицел, и в одной из атак старший сержант Сёго Саито столкнулся с краснозвездным истребителем. При этом его самолет лишился части консоли крыла с элероном, но благодаря своему опыту и хорошей «летучести» Ки-27 Саито сумел дотянуть до аэродрома и совершить посадку. Советский истребитель, судя по всему, получил фатальные повреждения и рухнул на землю, поскольку среди вернувшихся из боя наших машин ни одна не имела следов столкновения с другим самолетом.

В официальной биографии японского летчика говорится, что он, израсходовав боеприпасы, совершил таран намеренно, и что это был первый воздушный таран на Халхин-Голе. Позже истребитель Саи-

то привезли в Токио и установили на постаменте в качестве памятника доблести японских пилотов. До наших дней эта реликвия не сохранилась.

Между тем, сражение шло уже более получаса. Патроны заканчивались не только у сержанта Сaito, да и силы японских пилотов были на исходе. Один за другим «самураи» начали выходить из схватки, пытаясь спастись. Наши пустились в погоню. «Бисы» быстро отстали, но пилоты «ишаков», не уступавших врагам в скорости, отомстили за гибель своих товарищей, сбив над Маньчжурией еще несколько самолетов.

В 15.40 в битву вступил 22-й иап. 12 «ишаков» и 14 И-15бис из этого полка взлетели по сигналу тревоги. Их противниками оказались девять летчиков из 1-го чутая. Инициатива нападения снова принадлежала японцам, которые в начале схватки обладали преимуществом в высоте и скорости. Они спикировали на группу «бисов», но вскоре подоспели И-16, и шансы уравнились. На нашей стороне был почти тройной численный перевес, на японской - более высокое мастерство, лучшая выучка и владение техникой.

Завязалась «воздушная карусель», в которой японцы сбивали семь самолетов - два И-16 и пять «бисов», в том числе «ишачок» командира полка майора Глазыкина. По воспоминаниям участников сражения, Глазыкин сумел покинуть горящую машину и дернуть за кольцо парашюта, но во время спуска на него налетел чей-то сбитый неуправляемый самолет, смяв и разорвав купол. Удар об землю оказался для майора смертельным... лейтенанту Крюкову повезло больше, он выпрыгнул из горящего И-15бис, раскрыл парашют и благополучно приземлился. Еще два поврежденных «ястребка» сели на вынужденную.

Нашим удалось сбить два Ки-27, кроме того, получил пулю в мотор и вышел из боя преследуемый советским истребителем самолет будущего пленника, сержанта Миядзимо. В конце концов, шестеро уцелевших японцев не выдержали долгой изнурительной схватки и обратились в бегство. И-16 гнались за ними до самого Ганьчжура, расстреляв на посадке еще два или три самолета.

Возможно, составленная мною «мозаика боя» кое-где содержит пробелы и неточности, но в целом события развивались примерно так. Какие же выводы можно из всего этого сделать? Прежде всего, надо признать, что десятилетиями тиражируемые в советско-российской литературе рассказы о тридцати одном якобы сбитом 22 июня японском самолете и японские легенды о 47 или 56 «уничтоженных» в этот день советских машинах одинаково далеки от реальности. На самом деле, несмотря на большой численный перевес (как видно из оперсводки, в сражении непосредственно принимали участие 83 краснозвездные машины: 46 И-16 и 37 И-15), наши летчики смогли уничтожить не более 10 вражеских истребителей, а потеряли 17.

Столь неблагоприятное для нас соотношение потерь объясняется целым рядом причин, главные из которых - неопытность и довольно слабая летная, тактическая и стрелковая подготовка многих советских пилотов, их неумение координировать свои действия, незнание тактики и боевых приемов противника, сильных и слабых сторон вражеских самолетов. Трех недель тренировок оказалось слишком мало для устранения этих недостатков. Доучиваться приходилось уже в бою, платя своим «учителям» кровью.

Также нельзя не отметить безусловное техническое превосходство японских истребителей Ки-27 над морально устаревшими бипланами И-15бис, на которые пришлось абсолютное большинство наших потерь (13 из 17 машин), хотя в общем количестве участвовавших в бою советских истребителей они составляли менее половины.

И все же, несмотря на горечь тяжелых утрат, победный для советских ВВС исход воздушной битвы не вызывает сомнений. 24-й сентяй всего за пару часов лишился более половины своих самолетов и четверти летного состава. Таких чувствительных ударов японские истребительные полки не получали еще ни разу. Но главный итог дня состоял в том, что впервые с начала конфликта умелым и храбрым японским пилотам пришлось отступить, не по своей воле покинув поле битвы. И впервые небо над Халхин-Голом осталось за нами.



ИМПЕРИЯ НАНОСИТ УДАР

Итоги сражения 22 июня оказались неожиданными для японского командования. Оно не предполагало, что русские одновременно введут в бой столь большое число самолетов, и что пилоты 24-го сентая не смогут выдержать схватку с ними. Поэтому уже следующим утром на передовые аэродромы Ганьчжур и Саенджо были срочно переброшены все 59 истребителей 1-го и 11-го сентаев. Сам генерал Гига для более оперативного руководства перевел свой штаб в Хайлар, поближе к линии фронта.

А в штабе Квантунской армии, располагавшемся в маньчжурском городе Синьцзине, пошли еще дальше. Уже утром 23 июня там появился «Оперативный приказ №1»:

10:00 23 июня 1939

Синьцзинь

1. Квантунская Армия незамедлительно уничтожит вражеские воздушные силы дислоцированные во Внешней Монголии.

2. Командир 2-й авиационной дивизии в подходящее время нанесет удар по авиабазам в районах Тамцак, Мадат, Баин-Тумен и уничтожит вражеские самолеты.

Этот приказ являлся серьезным шагом на пути эскалации конфликта, однако даты исполнения на нем пока оставлено не было.

На фронте 23 июня, как уже говорилось в предыдущей главе, был отмечен только поединок воздушных патрулей, в котором советские летчики без потерь сбили один истребитель. В статье Эйчиро Секигавы этот сбитый самолет подтверждается.

В тот же день командиром 22-го иап, вместо погибшего майора Глазыкина, назначили капитана А.И.Балашева.

24 июня бои за господство в монгольском небе разгорелись с новой силой. В 6.30 утра, согласно советским данным, восьмерка И-16 и девятка И-15бис из 70-го полка взлетели на перехват двадцати японских истребителей, появившихся над Халхин-Голом. Чуть позже к ним присоединились еще восемь И-16. По заявлениям советских пилотов, в бою было сбито семь японских истребителей. Японцам удалось сбить два И-15бис, погибли летчики Б.П.Полезов и Р.С.Григорян. Самолет Григоряна враги расстреляли, когда у него заглох двигатель и летчик пытался сесть на вынужденную.

В 18.00 состоялся еще один бой, в котором с нашей стороны участвовали 54 самолета. На высоте около 1000 метров среди густых облаков они атаковали

группу японцев численностью до 20 машин. Противник рассеялся, не приняв боя. Чуть позже в разрывах облаков была обнаружена и атакована другая группа истребителей примерно той же численности. Японцы снова не вступили в бой и поодиночке, скрываясь в тучах, улетели за линию фронта. Тем не менее, советские летчики заявили, что в этих боестолкновениях они без потерь сбили девять самолетов противника.

Один сбитый «самурай» (кстати, в документах советских ВВС той поры крайне редко встречается слово «японцы», а противники почти всегда названы «самураями») выпрыгнул с парашютом прямо над советскими позициями. Его попытались взять в плен, но он, поступив истинно по-самурайски, покончил с собой выстрелом в голову [11].

24 июня отмечен первый случай боевого применения бомбардировщиков СБ. 23 самолета из 150-го сбп бомбили японские войска на восточном берегу Халхин-Гола. На обратном пути шедшие без прикрытия бомбардировщики подверглись атаке истребителей. Стрелок-радист одной машины был ранен, но все же сумел, по его словам, «завалить» напавшего на него японца. Все бомбардировщики благополуч-



Дружеское рукопожатие капитана Сергея Грицевца (слева) и майора Вячеслава Забалуева



Командир и его бойцы осматривают место недавнего воздушного боя. В этой бесформенной груде металла сложно даже определить тип погибшей машины. Только по светло-серому цвету уцелевшего фрагмента обшивки можно предположить, что на фотографии останки одного из японских самолетов

но вернулись на базу. Интересно, что в этот же день японский летчик старший сержант Сёго Саито (тот самый, что двумя днями ранее таранил советский истребитель) доложил о сбитии советского бомбардировщика, однако сам он при этом получил ранение в ногу от огня хвостового стрелка...

Японцы заявили, что в боях 24 июня они уничтожили 15 советских самолетов, два из которых записали на счет командира 4-го чутая 11-го сентая Дзёдзо Ивахаси. Собственные потери они оценили в один Ки-27 и одного погибшего летчика.

25 июня стояла пасмурная погода, приковавшая самолеты к земле. А примерно в 15.20 следующего дня в районе озера Буир-Нур появилась группа японских самолетов. Навстречу ей взлетели 27 И-16 и 13 И-15бис из 70-го иап во главе с командиром полка майором Вячеславом Забалуевым. Над северным берегом озера они встретили 17 Ки-27, которые развернулись, не приняв боя, и ушли в направлении Ганьчжура. Забалуевцы бросились в погоню. Но первая группа японцев, судя по всему, была лишь приманкой. Над Ганьчжуром наши истребители встретили более 40 японских машин. Разгорелся бой.

Через некоторое время полковник Александр Гусев, непосредственно руководивший в тот день действиями нашей авиации с передового КП на горе Хамар-Даба, почувствовал неладное. Он выслал на подмогу 20 И-16 и 21 И-15бис из 22-го полка под руководством Григория Кравченко. Помощь подоспела вовремя: у летчиков 70-го иап уже заканчивалось горючее и боеприпасы, а японцы наседали со всех

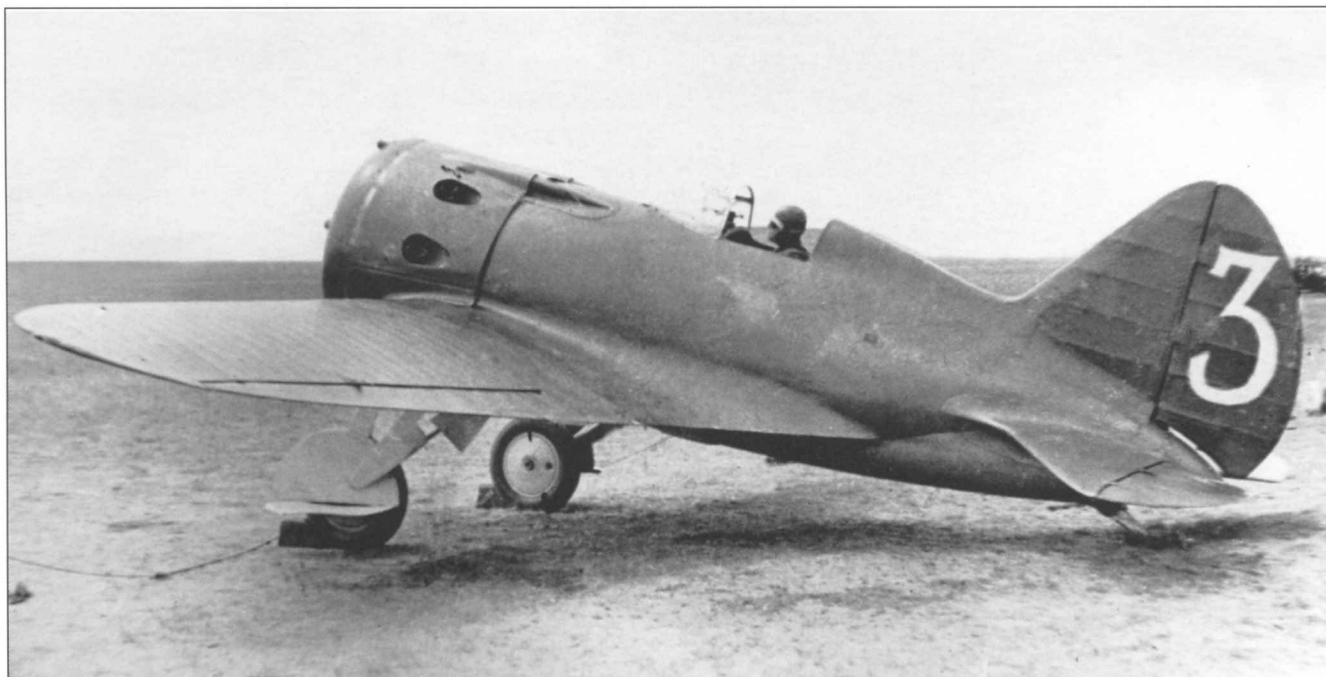
сторон. Самолет Вячеслава Забалуева был сбит, и майору пришлось прыгать с парашютом над вражеской территорией. Он приземлился у дороги, идущей из Ганьчжура в Обо-Сумэ в непосредственной близости от вражеской авиабазы.

Капитан Сергей Грицевец, рискуя сам оказаться в плену, решил спасти командира. Он посадил свой истребитель рядом с тем местом, где спустился Забалуев. С трудом втиснувшись вдвоем в кабину И-16 (Забалуеву для этого пришлось даже снять ремень с гимнастерки), пилоты взлетели на глазах у скакавших к самолету баргутских кавалеристов. Через 20 минут истребитель с «двойным» экипажем приземлился в Тамцак-Булаке.

Храбрый поступок Сергея Грицевца увенчался успехом не в последнюю очередь благодаря невысокому росту и худощавому телосложению майора Забалуева. Окажись на его месте человек более крупных габаритов, ему с Грицевцом вряд ли удалось бы поместиться в тесной кабине истребителя.



Обломки советских самолетов, сбитых над Маньчжурией, японцы свозили для изучения в специальный ангар



И-16 тип 10 из 70-го ИАП. Аэродром Тамсаг-Булак, июль 1939. На самолете для маскировки закрашены опознавательные знаки на верхней поверхности крыла и на фюзеляже

Тем временем, вступившие в схватку летчики 22-го иап прикрывали отход своих товарищей. Бой, длившийся более часа, завершился. Наши потеряли два И-16 и два И-15бис. Кроме Забалуева, над вражеской территорией были сбиты лейтенанты П.Я.Красночуб и А.И.Шматко. Оба пилота погибли. Летчик В.П.Гайдобрус столкнулся в атаке с японским истребителем. На сильно поврежденной машине он перетянул через линию фронта и выпрыгнул с парашютом.

Почти невероятная история произошла с летчиком Александровым из 70-го иап. В бою его истребитель получил повреждения, и пилот, пролетев несколько десятков километров на юго-запад, совершил вынужденную посадку в голой степи. Он полагал, что сел на монгольской территории, и решил остаться у самолета, дожидаясь подмоги. Но на самом деле Александров приземлился в Маньчжурии. К счастью, следующим утром на него случайно наткнулась группа монгольских кавалеристов, проводивших разведку во вражеском тылу. Монголы доставили пилота к своим, а затем, подогнав конную повозку и закрепив на ней хвост истребителя, вывезли и самолет!

По донесениям советских летчиков, они сбили 10 японских истребителей, упавших на территории противника. Собственные безвозвратные потери в итоге составили четыре истребителя. Между тем, японцы утверждают, что 26 июня они не потеряли ни одного самолета, сбив при этом 16 русских.

Несмотря на столь оптимистичную статистику, японцы были всерьез обеспокоены значительным ростом численности и повышением активности советской авиации. Видя, что уничтожить противника в воздушных боях не удается, командование Квантунской армии приняло окончательное решение привести в действие «Оперативный приказ №1» - нане-

сти массированный авиаудар по советским аэродромам в Монголии, чтобы, как говорится, одним махом «прикончить» врага на земле. Опасаясь негативной реакции «слишком осторожного» токийского начальства, воинственные квантунские генералы решили не извещать Главштаб о предстоящей операции, чтобы в дальнейшем поставить его перед свершившимся фактом.

На рассвете 27 июня 104 самолета 2-го хикосидана поднялись в воздух и взяли курс на запад. Ударную силу составляли девять одномоторных бомбардировщиков Ки-30 из 10-го сентая, девять двухмоторных бомбардировщиков Ки-21 из 61-го сентая и 12 «фиатов» BR-20 из 12-го сентая. Их сопровождали 74 истребителя из 1-го, 11-го и 24-го сентаев. Во главе армады на одном из бомбардировщиков летел сам командир 2-го хикосидана генерал-лейтенант Тецудзи Гига. Перелетев границу, японцы разделились. Часть из них направилась к аэроузлу «Тамсаг-Булак», где базировались самолеты 22-го иап, другие - к аэродрому 70-го полка «Баин-Бурду-Нур» [49].

В 4.50 дежурное звено истребителей 22-го иап перехватило и сбило разведчик Ки-15, появившийся над Тамсаг-Булаком. Одновременно с постов ВНОС поступило сообщение о приближении с востока большой группы японских самолетов. На аэродроме была объявлена тревога. Самолеты стали спешно готовить к вылету. Через 10 минут (в 5.00 по местному и в 6.00 - по токийскому времени) ударная группа бомбардировщиков, шедшая на высоте примерно 3000 - 3500 метров, показала над аэродромом. Сзади и чуть выше летели истребители. Наши зенитки открыли огонь. Часть советских истребителей в это время вырливалась на взлет, другие уже набирали высоту.



Красноармейцы одной из частей, направляясь к полевой кухне, ежедневно проходили мимо обломков сбитого истребителя Ки-27 из 3-го чутая 11-го сентая японских ВВС

На авиабазу посыпались бомбы. Всего, по советским данным, японцы сбросили на Тамсаг-Булак около 100 бомб калибром от 10 до 100 кг. К счастью, враги бомбили из рук вон плохо. За исключением нескольких воронок на летном поле, они не причинили никакого вреда. Большинство авиабомб на территорию аэродрома вообще не попало. Никто не был убит или ранен, и ни один самолет не получил повреждений.

Тем временем, успевшие взлететь краснозвездные машины вступили в бой с истребительным прикрытием японских бомбардировщиков. Всего в воздух поднялись 34 «ишака» и 13 И-15бис. Схватка продолжалась недолго. Бомбардировщики ушли, и эскорт последовал за ними.

По докладам советских пилотов, им удалось сбить пять японских самолетов, из них два бомбардировщика. Собственные потери составили три И-15бис. Погиб старший политрук А.Е.Гринденко и младший лейтенант В.Г.Паксютов. Летчик Гасенко получил ранение и выпрыгнул с парашютом из горящего истребителя. Еще двое пилотов - Ожерелов и Шабанов - также были ранены, но сумели посадить свои машины [11].

Майор Кравченко, увлекшись преследованием японского одномоторного самолета, который он определил как Р-97 (советское обозначение разведчика Ки-15), улетел далеко в глубь маньчжурской территории. По его словам, после долгой погони «японца» все же удалось сбить, но на обратном пути, за несколько десятков километров до аэродрома, у И-16 кончился бензин. Внизу, насколько хватало глаз, тянулась покрытая барханами и редкой растительностью полупустыня.

Майор посадил истребитель «на брюхо», не выпуская шасси, и почти двое суток брел, изнемо-

гая от жажды, на юго-запад, пока не наткнулся на пост красноармейцев. Только к вечеру 1 июля его на автомашине доставили в Тамсаг-Булак. В полку Кравченко уже считали пропавшим без вести, и телеграфная депеша об этом ушла в Москву.

Гораздо более успешно японцы действовали над аэродромом «Баин-Бурду-Нур». Из-за перерезанных диверсантами линий связи здесь не получили донесений от постов ВНОС и узнали о налете только по гулу самолетных моторов и свисту падающих бомб. Два И-16 накрыло бомбами на стоянке. Остальные суматошно пытались взлететь, но сверху на них обрушились Ки-27. Кого-то расстреляли еще на разбеге, других «срезали» при наборе высоты. Всего было сбито 14 самолетов (девять И-16 и пять И-15бис). Погиб комиссар 70-го полка капитан Н.М. Мишин, летчики Н.А.Заикин, А.Н. Юенко, И.Н.Черныш, Ю.П.Мальцев, Н.А.Карпов, А.В.Савин и Н.И. Герасименко. Летчики Князев и Овчинников получили ранения. Нападавшие ушли без потерь.

В 13.00 японцы произвели налет на тыловой аэродром «Баин-Тумен», где базировались советские бомбардировщики и группа истребителей прикрытия. По нашим данным, в налете участвовала пятерка Ки-30 и 21 Ки-27. Как и в предыдущем налете, противник отбомбился неточно. Ни один СБ не получил повреждений. Единственной потерей стал И-15бис, в одиночку взлетевший на перехват и сбитый истребителями сопровождения. Летчик спасся на парашюте. На земле погиб один моторист и было ранено 19 человек из аэродромного персонала [11].

Всего же в результате японского удара по аэродромам наши недосчитались 22 истребителей (девяти И-15бис и тринадцати И-16), включая так и не найденный самолет Кравченко. 11 человек, в том числе 10 пилотов, погибли, более 20 получили ранения.

Японцы, согласно статье Секигавы, потеряли в ходе налета всего четыре самолета - два истребителя Ки-27, один легкий бомбардировщик Ки-30 и один «тяжелый» Ки-21. Правда, о последнем японский автор пишет, что он не был сбит, а совершил вынужденную посадку за линией фронта из-за отказа обоих двигателей. Приземлившись, летчики подожгли самолет, а севший рядом другой бомбардировщик того же типа принял на борт экипаж и привез его в Ганьчжур.

В «Японских исследованиях Маньчжурии» приводится другая цифра потерь - шесть самолетов [36]. Погибли семеро летчиков, среди них лейтенант Тадаёси Мицутами и старший сержант Киёси Хори из 11-го истребительного сентая [40].

На монгольской территории после налета были найдены обломки трех японских самолетов: разведчика Ки-15, бомбардировщика Ки-21 и истребителя Ки-27.

Надо признать, что 27 июня советская авиация на Халхин-Голе понесла самый крупный однодневный урон в технике за все время конфликта. Однако ни о каком ее «разгроме» и тем более «уничтожении», естественно, не может идти речи, так как потери составили менее 10% от общего состава. Можно сказать, что задача, поставленная организаторами налета, в целом осталась невыполненной.

Японцы могли добиться большего эффекта, если бы при налетах на Тамсаг-Булак и Баин-Тумен пилоты Ки-27 не держались на одной высоте с бомбардировщиками, а снизились и атаковали советские истребители на взлете. Не менее действенной могла оказаться штурмовка аэродромов истребителями. Однако в течение всей войны японцы избегали применять истребители против наземных целей.

Впрочем, японцы (по крайней мере, на словах) и так были вполне довольны результатом своих действий. Официальное коммюнике штаба Квантунской армии напоминало триумфальный марш: в ходе ударов по аэродромам «Внешней Монголии» уничтожено 149 советских самолетов, из них 99 сбито в воздухе и еще 50 разбито бомбами на земле! И все это достигнуто ценой потери всего лишь шести машин. А раз есть столь блестящая победа, то должны быть и победители. Главным из них объявили 26-летнего старшего сержанта Хиромичи Синохару, который 27 июня «сбил» в одном бою аж 11 советских истребителей. Еще одним «героем дня» стал старший сержант Бундзи Ёсияма, якобы сбивший в том же бою четыре советских самолета [39].

Между тем, как и предполагало командование Квантунской армии, его затею с бомбардировкой советских авиабаз в Токио восприняли с раздражением. Опасаясь перерастания «пограничного инцидента» в полномасштабную войну, условия для которой, по мнению японского руководства, еще не созрели, Главный штаб императорской армии резко осудил самоуправство квантунских генералов. Уже вечером 27 июня, едва успев получить сообщение о налете, он направил в Маньчжурию радиogramму следующего содержания:

Радиogramма №797 Начальнику штаба Квантунской армии

Сегодня было получено донесение о бомбардировке территории Внешней Монголии вашими авиационными частями в соответствии с оперативным приказом Квантунской армии №1.

Так как эта акция совершенно не соответствует политике, которой, как мы полагали, придерживается ваша армия в урегулировании инцидента, исключительно жаль, что уведомление о ваших намерениях не было получено заранее.

Излишне говорить, что дело имеет столь далеко идущие последствия, что его нельзя оставить на ваше единоличное решение. Впоследствии существующая политика будет определена и строго соблюдаться.

Требуем немедленно прекратить выполнение программы воздушных ударов.

Далее авиации предписывалось ограничиться непосредственной поддержкой войск на поле боя и действиями в прифронтовой полосе.

В подкрепление этого приказа 29 июня в Синьцзинь отправился начальник 1-го (оперативного) отдела Главштаба полковник Инада, чтобы лично предупредить командующего Квантунской армии о необходимости ограничить военные действия пограничным районом восточнее озера Буир-Нур и прекратить воздушные действия над вражескими авиабазами [36].

А на Халхин-Голе 29 июня погода резко ухудшилась. Небо покрылось тучами, подул шквалистый ветер, начались дожди. Авиация снова на время вышла из борьбы.

Подводя итоги июньских боев, надо отметить, что, несмотря на значительный рост численности и улучшение качественного состава, советским ВВС пока не удалось переломить ход воздушной войны. Однако японские летчики стали вести себя более осторожно и сообщений о «безнаказанных бомбардировках» советских войск уже не звучало.

ВВС 57-го ОК в июне 1939 года потеряли 50 самолетов, причем подавляющее большинство из них составляли боевые потери. Японцы же за июнь, а точнее - за последнюю декаду месяца, признали потерю 18 самолетов сбитыми, не вернувшимися из боевых вылетов и списанными в результате боевых повреждений.

ПОТЕРИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ НА ХАЛХИН-ГОЛЕ С 1.06 по 30.06.39

	БОЕВЫЕ	НЕБОЕВЫЕ	ВСЕГО
И-16	19	2	21
И-15бис	26	2	28
СБ	-	1	1
ИТОГО	45	5	50

НАД БАИН-ЦАГАНОМ

За последнюю декаду июня численный состав советской авиагруппировки на Халхин-Голе немного сократился (см. таблицу). В основном это произошло за счет «выбивания» в воздушных боях морально устаревших И-15бис, проявивших свою неспособность драться на равных с японскими истребителями. Низкий боевой потенциал И-15бис прекрасно осознавался советским командованием. С начала июля «бисы» в основном действовали в качестве штурмовиков под прикрытием И-16. Но и при этом они несли большие потери. Тогда их стали выводить из состава 22-го и 70-го полков, формируя из них отдельные группы прикрытия аэродромов.

В начале июля советская авиация в Монголии получила первые образцы новой техники. На аэродром «Тамсаг-Булак» прилетела из Союза эскадрилья новейших истребителей И-153 «Чайка» в составе 15 машин. Правда, новейшими их можно назвать лишь по годам разработки и выпуска, а фактически они являлись очередной модификацией давно устаревшего биплана И-15, оснащенной убирающимся шасси и более мощным мотором. Но по скорости и скороподъемности «Чайка» заметно превосходила своего предшественника И-15бис, а это не могло не сказаться на результатах боев.

Эскадрилью «чаек» возглавил капитан Сергей Грицевец, и поначалу в штабных документах она так и называлась «Эскадрилья Грицевец» [14].

В дальнейшем прибыли еще несколько десятков «чаек». Некоторое время они считались строго секретными, и их пилотам категорически запрещалось летать за линию фронта, но уже к концу месяца этот запрет был снят.

Еще одной советской новинкой, поступившей на фронт в начале июля, стала эскадрилья из семи истребителей И-16 тип 17 (И-16П), вооруженных, помимо двух синхронных пулеметов, двумя крыльевыми 20-миллиметровыми скорострельными пушками ШВАК. Пушечные истребители решили использовать в первую очередь в качестве штурмовиков для атак против наземных целей. Эскадрилью включили в состав 22-го иап. Ее первым командиром стал уже знакомый нам капитан Евгений Степанов.

ЧИСЛЕННОСТЬ СОВЕТСКИХ ВВС В РАЙОНЕ КОНФЛИКТА НА 1.07.39

	И-16	И-15бис	СБ	Р-5Ш	ВСЕГО
70 иап	40	20	-	-	60
22 иап	53	25	-	-	78
38 сбп	-	-	59	-	59
150 сбп	-	-	73	10	83
ИТОГО	93	45	132	10	280

Примечание: указаны только боеготовые машины.



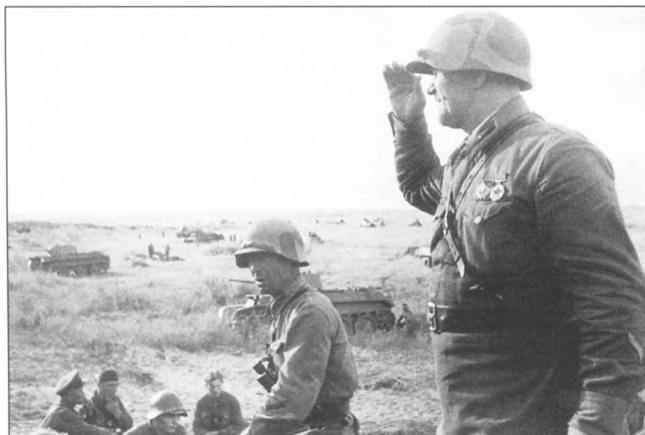
Авиаторы - участники боев на Халхин-Голе (слева направо) С.И.Грицевец, И.А.Прачик, Г.П.Кравченко, П.М.Коровов, А.И.Смирнов



Полковник Александр Гусев и командир 22-го иап майор Григорий Кравченко

Численность японской авиации в начале июля оценивалась нашей разведкой в 312 самолетов: 168 истребителей и 144 бомбардировщика [11]. Эти цифры, как и раньше, были завышены почти втрое. На самом деле по сравнению с серединой июля никаких новых авиачастей во 2-м хикосидане не появилось, а с учетом потерь количество боеспособных машин составляло к концу месяца не более 100 - 110 штук.

2 июля штаб Квантунской армии приступил к операции под кодовым названием «Второй период номонханского инцидента». В ходе этой войсковой операции предполагалось форсировать Халхин-Гол и, двигаясь вдоль западного берега реки с севера на юг, захватить переправы, отрезав тем самым советскую группировку на восточном берегу от основных сил, а затем ее уничтожить.



В ночь на 3 июля по наведенному понтонному мосту через реку переправились части 7-й и 23-й пехотных дивизий. Закрепившись на горе Баин-Цаган, японцы установили артиллерию и начали быстро сооружать оборонительные позиции. Одновременно два полка 23-й дивизии, как и было предусмотрено планом, двинулись вдоль Халхин-Гола на юг, к советским переправам. Тем временем на восточном берегу другие японские части нанесли отвлекающий удар.

С рассветом в битву вступила авиация. Бомбардировщики из 10-го, 15-го и 61-го сентаев атаковали и рассеяли монгольскую конницу из 6-й кавалерийской дивизии, сорвав намеченную контратаку. В оперсводке одной из советских наземных частей сказано, что «японская авиация действовала дерзко, производя бомбежку с высоты 800 - 1000 метров. Отдельные самолеты противника производили посадку в расположении их пехоты» (очевидно, для уточнения задач и целеуказания, - **прим. авт.**). Японцы совершили в тот день большое количество вылетов на поддержку наземных войск, потеряв от зенитного огня и атак истребителей шесть самолетов и четырех членов экипажей [36].

Узнав о японском наступлении, советское командование вызвало свой главный резерв - 11-ю танковую бригаду. На марше к месту сражения танкисты дважды подвергались атакам японских бомбардировщиков в количестве пяти и десяти машин, однако единственным ущербом от этих налетов стало повреждение близким разрывом бомбы гусеницы и опорного катка одного из танков. Уже через три часа танк был восстановлен.

В 11.00 танки 11-й бригады, только что прибывшие на фронт, двинулись на Баин-Цаган и с ходу вступили в бой. Началось знаменитое «баин-цаганское побоище», в котором советские танкисты ценою нескольких десятков сожженных машин взломали наспех созданную японскую оборону.

Примерно в 15.00 73 СБ из 150-го и 38-го полков с высоты 3000 м сбросили бомбы на вражеские позиции у Халхин-Гола, Хайластын-Гола и озера Яньху. Одна из эскадрилий точно накрыла бомбами штаб 23-й японской пехотной дивизии, на время парализовав его работу. Был убит начальник штаба полковник Оучи и ранен прикомандированный к дивизии офицер оперативного отдела штаба Квантунской армии майор Гондо [36]. Другая эскадрилья бомбила наведенный японцами мост через Халхин-Гол, но прямых попаданий не добилась. В районе цели на бомбардировщики напали Ки-27 и сбили один самолет.

Помимо СБ, японцев на Баин-Цагане несколько раз в течение дня атаковали И-15бис из 22-го иап. Пулеметным огнем они расстреливали пехоту в неглубоких, торопливо открытых окопах и разгоняли прислугу артиллерийских орудий.

В 16.45 бомбардировщики 150-го сбп совершили повторный налет. На этот раз их целью стали

11-я танковая бригада готовится к атаке, Халхин-Гол, июль 1939 г.



Командный пункт ВВС 57 ОК на горе Хамар-Даба. В центре полковник А.И.Гусев

японские резервы у сопки Номон-Хан-Бурд-Обо. Один самолет был сбит зенитным огнем, экипаж погиб. На обратном пути еще одна машина стала жертвой истребителей.

В докладах японских пилотов два СБ, сбитых ими за день, превратились в четыре. Вдобавок, согласно Эйчиро Секигаве, японцы заявили, что сбили шесть И-16 и один Р-З, однако на самом деле 3 июля был подбит только один «ишак» из 22-го иап, получивший пробоину в бензобаке, совершивший аварийную посадку на своем аэродроме и впоследствии списанный. Пилот - лейтенант Михайлов - получил ранение.

4 июля японские войска, потерпев поражение в «баин-цаганском побоище», начали отход на восточный берег. Толпы солдат, скопившихся у переправы, попали под удары советской артиллерии и авиации, понеся большие потери. Первый налет бомбардировщиков 150-го сбп под прикрытием И-16 состоялся в 11.00, второй - примерно в 15.40.

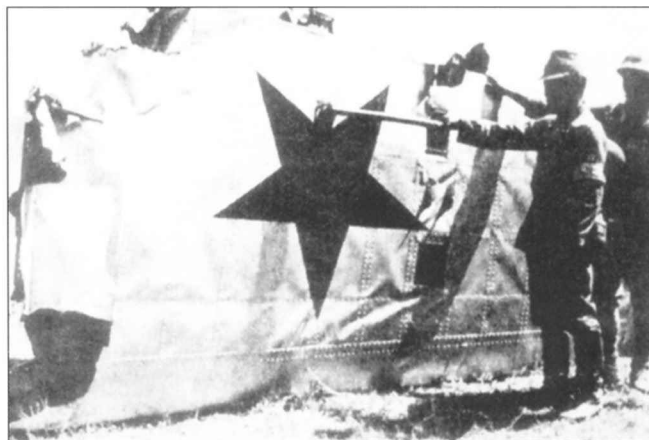
В обоих случаях бомбардировщики подвергались смертоносным атакам Ки-27. Наши истребители вступали в бой, но не смогли надежно прикрыть своих «подзащитных», хотя и заявили об уничтожении 17 самолетов противника (пять в первом бою и 12 - во втором). Японцы сбили семь бомбардировщиков и повредили два И-16 (пилоты получили ранения). Погибли 10 членов экипажей СБ.

Офицеры Квантунской армии на восточном берегу Халхин-Гола позируют возле крыла сбитого СБ

В 16.45 состоялся еще один воздушный бой с участием 24 И-16. По заявлениям советских пилотов, они сбили 11 японских истребителей. У нас пропал без вести летчик В.А.Кочубей из 70-го иап.

В том же бою произошел нелепый случай. Летчик Павлов из 22-го полка, почему-то забывший застегнуть привязные ремни, при маневрировании выпал из кабины И-15бис. Самолет, разумеется, упал и разбился, а Павлов благополучно приземлился на парашюте [14].

По итогам дня японцы объявили, что 4 июля они потеряли всего один самолет, сбив 53 самолета противника. В статье Секигавы фигурируют несколько иные цифры: 10 «сбитых» советских бомбардировщиков, 35 истребителей и один Р-З, то есть всего - 46 самолетов, причем без потерь с японской стороны.





Красноармейцы наблюдают за воздушным боем

В тот же день состоялся первый вылет на штурмовку вражеских позиций семерки пушечных И-16П из 22-го полка. «Штурмовикам» пришлось вступить в бой с японскими истребителями, в котором две машины получили повреждения и совершили вынужденные посадки. Пилотом одной из них был А.В.Ворожейкин - впоследствии знаменитый ас, дважды Герой Советского Союза, написавший несколько книг своих мемуаров. При посадке Ворожейкин получил травмы и до конца месяца лечился в госпитале.

5 июля бомбардировщики продолжали «работать» по вражеским войскам. Им снова пришлось выдержать тяжелый бой с истребителями, в котором были сбиты два СБ из 38-го полка. Пятеро членов экипажей погибли.

По утверждению японцев, они без потерь сбили пять СБ и семь И-16, но никаких потерь советских истребителей в тот день не было.

Далее штаб Квантунской армии объявил, что 6 июля летчики 1-го и 24-го сентаев вели бои против 60 русских истребителей и бомбардировщиков, сбив 24 самолета (у Секигавы - 22 И-16 и четыре СБ). Собственные потери - три истребителя и двое пилотов. Погибшими числятся лейтенант Наюки Дайтоку и старший сержант Рюичи Китаяма, оба из 11-го истребительного сента.

В ряде западных изданий говорится, что лейтенант Дайтоку не погиб в воздушном бою, а раненым попал в плен и уже там покончил с собой или был убит при попытке к бегству. Однако никаких подтверждений этой версии в советских документах пока не найдено, а летчик с таким именем и фамилией среди военнопленных не упоминается.

Согласно советским данным, 6 июля 22 И-16 и 23 И-15бис из 22-го иап, летевшие на штурмовку, в районе озера Узур-Нур подверглись атаке пример-

но 30 истребителей И-97. По заявлениям летного состава, в бою был сбит 21 японский самолет. Наши потери - пропали без вести И-16П летчиков Солянкина и Силина. Позже самолет Силина был найден севшим в степи, а Г.А.Солянкина признали погибшим. Кроме того, 18 машин вернулись с пробоинами, две из них требовали капитального ремонта.

В «Журнале боевых действий ВВС 1 АГ» записано, что 6 июля летчик 2-й эскадрильи 22 иап Витт Скобарихин во время боя таранил на встречных курсах самолет противника. Удар консолью крыла пришелся по колесу шасси японского истребителя.

Советский летчик благополучно совершил посадку, привезя в пробитой левой плоскости кусок резины от покрывки с отштампованными на нем иероглифами. Сам Скобарихин считал, что ему крупно повезло: если бы он попал чуть выше - не по колесу, а по стальной стойке шасси, то его истребитель, скорее всего, остался бы без крыла.

Это был первый таран, совершенный советским летчиком на Халхин-Голе. Довольно странно, что во всех статьях и книгах, изданных ранее, его датируют совсем другим числом - 20 или 21 июля (к сожалению, эту ошибку повторил и я в своей предыдущей работе «Халхин-Гол: война в воздухе»). Отчего возникло такое расхождение, а также кто и зачем решил «передвинуть» героический поступок советского летчика на две недели, остается загадкой...

В тех же публикациях (например, в мемуарах А.В.Ворожейкина) обычно говорится, что Скобарихин совершил свой таран, спасая другого летчика - Василия Вусса. При этом Вусса нередко представляют молодым и неумелым пилотом, впервые участвовавшим в воздушном бою. На самом же деле старший лейтенант В.Н.Вусс был опытным летчиком и командиром эскадрильи, в которой служил Скобарихин.

Советские бомбардировщики 6 июля потеряли одну машину, но не в бою с японцами, а из-за ошибки штурмана и собственных зенитчиков. Экипаж в составе пилота Красихина, штурмана Панько и стрелка-радиста Диярова, возвращаясь с задания на высоте 200 метров, сбился с курса и попал под огонь советской зенитно-пулеметной установки. Один из двигателей загорелся. Красихин совершил вынужденную посадку, не выпуская шасси. Летчики не пострадали, но самолет сгорел.

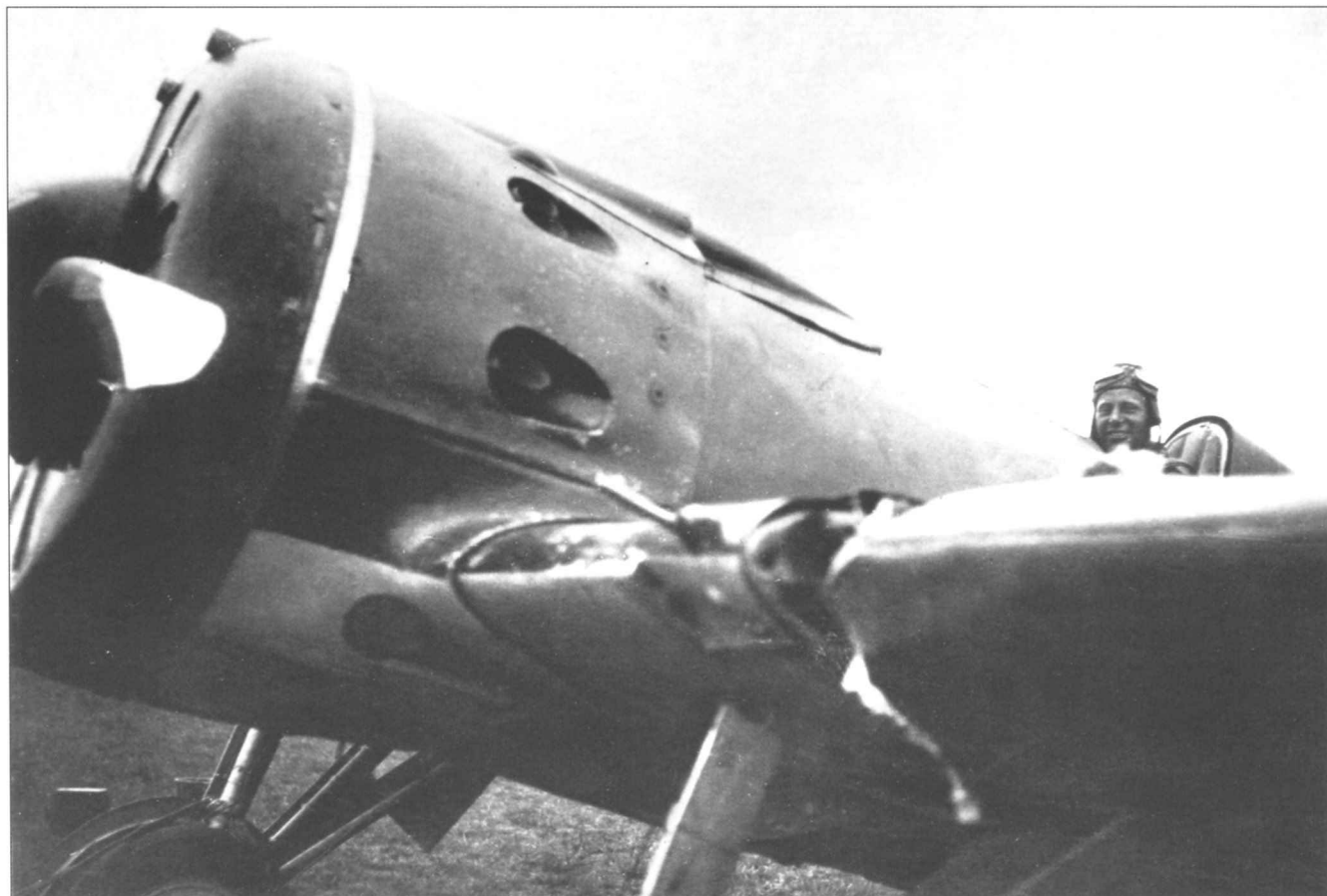
Всего же, по официальным японским данным, во время «Второго этапа номонханского инцидента», то есть с 2-го по 6 июля, истребители 1-го, 11-го и 24-го сентаев одержали 97 воздушных побед [49]. Еще пять самолетов записали зенитчикам. Реально советские боевые потери составили 20 машин, включая сбитые зенитным огнем. Нашим истребителям за те же пять дней засчитали 32 победы, однако японцы признали гибель только десяти самолетов.

7 июля первый боевой вылет на перехват японского разведчика совершила четверка И-153. Вылет прошел безрезультатно: пока «чайки» набирали высоту, «японец» успел скрыться в облаках. С 8 по 12 июля И-153 еще несколько раз взлетали по тревоге при появлении вражеских «фотографов» над их аэродромом, но ни один из перехватов не увенчался успехом. Гораздо больше шансов давало постоянное дежурство истребителей в воздухе, однако это привело бы к быстрому износу моторов, а потому было признано нецелесообразным.



Витт Скобарихин возле камуфлированного И-16.

На нижнем снимке он же в кабине своего истребителя с поврежденным при таране крылом





И-16 одного из советских авиаполков, воевавших на Халхин-Голе, идет на посадку

8 июля в воздушном бою между истребителями 22-го иап и 24-го сентая погибли военком эскадрильи старший политрук Н.Ф.Бибик и старший сержант Кусуке Гото. Также был сбит летчик Перевертов, но он удачно выпрыгнул с парашютом и не пострадал.

Из-за больших потерь в первых числах июля советским бомбардировщикам пришлось в дальнейшем повысить рабочий потолок с 2500 - 3000 метров до 6800 - 7500. На этих высотах они надолго стали неуязвимыми как для зениток, так и для истребителей. Правда, и точность бомбометания, естественно, снизилась. 8-го, 9-го, 13-го, 14-го и 15 июля экипажи СБ бомбили японские войска на линии фронта и в оперативном тылу. Все налеты прошли без боевых потерь, а насколько эффективными они оказались, сказать трудно.

В эти дни произошло несколько неприятных инцидентов, говорящих о том, что в советской авиации по-прежнему оставались серьезные проблемы с целеуказанием и штурманской подготовкой. Утром 8 июля около 50 самолетов И-16 и И-15бис по ошибке обстреляли части 36-й мотострелковой дивизии в районе понтонной переправы через Халхин-Гол. Среди солдат имелись убитые и раненые. Другая группа истребителей обстреляла монгольских кавалеристов из 6-й кавдивизии, ранив восемь человек. И в тот же день четыре девятки СБ сбросили бомбы на переправу. Погибших, к счастью, не было, но несколько понтонов затонули, из-за чего переправа оказалась выведенной из строя почти на сутки.

На следующий день эскадрилья СБ под командованием капитана Иванова, возвращаясь с боевого задания, потеряла ориентировку. В поисках аэродрома бомбардировщики израсходовали бензин и совершили вынужденные посадки в степи, при этом один самолет получил повреждения [1].

В ночь с 7 на 8 июля первые боевые вылеты на Халхин-Голе совершили тяжелые бомбардировщики ТБ-3. Три самолета сбросили 16 100-килограммовых бомб на город Ганьчжур. По донесениям экипажей, в результате бомбардировки возникли пожары, «центр города был покрыт дымом».

Несколькими днями ранее эскадрилья «ТБ третьих» из 4-го тяжелого бомбардировочного авиаполка (4 тбап) Забайкальского военного округа, перелетела на монгольский аэродром Обо-Сомон. В эскадрилью входили шесть «боевых кораблей», как в документах той поры называли эти огромные маши-

ны. Позже к ним добавилось еще несколько эскадрилий, так что к концу июля на халхингольском ТВД действовали уже 23 четырехмоторных гиганта. Эскадрилью, а впоследствии - группу ТБ-3 возглавлял майор Егоров.

Поскольку относительно низкие летные данные в сочетании с большими размерами делали ТБ-3 слишком уязвимыми как для зениток, так и для истребителей, эти бомбардировщики применялись только в темное время суток. Боевые вылеты обычно совершались одиночными машинами, реже - парами. Как правило, экипажи стартовали в 17-18 часов, то есть еще до темноты, и пересекали линию фронта с наступлением сумерек.

Средняя продолжительность боевого вылета составляла 7-8 часов. Бомбы сбрасывали с высот не более 2500 метров (обычно - 1000 - 1500 м). Применялись, в основном, боеприпасы небольшого калибра (ФАБ-10, ФАБ-32, ФАБ-50 и осветительные), реже - ФАБ-100. Бомбили по площадям. Главной задачей было изматывание противника, хотя иногда случались и удачные попадания, после которых японцы собирали убитых и тушили пожары.

На случай вынужденных посадок между Тамсаг-Булаком и горой Хамар-Даба оборудовали запасной аэродром с прожектором, однако воспользоваться им не пришлось. Хотя практически в каждом налете японцы открывали беспорядочный зенитный огонь и пытались поймать бомбардировщики лучами прожекторов, за все время боев в ТБ-3 не попали ни разу. Наши летчики в этой связи отмечали неважную выучку японских зенитчиков и несогласованность действий между зенитной артиллерией и прожектористами [11].

Лишь однажды на одной машине осколком снаряда повредило двигатель. Но самолет вернулся в Обо-Сомон и нормально сел на трех моторах.

Налеты продолжались до 26 августа каждую ночь, когда позволяла погода. За это время ТБ-3 совершили 160 боевых вылетов, потеряв только один бомбардировщик, разбившийся при посадке в ночь на 28 июля из-за одновременного отказа двух двигателей. Погиб находившийся в передней кабине комиссар 100-й авиабригады Кириллов, остальные члены экипажа не пострадали [11].

Помимо боевой работы, ТБ-3 активно привлекались к транспортным перевозкам. Из района боевых действий в Читу они возили раненых (в фюзеляже и крыльях помещалось до 20 человек), а обратно летели с медикаментами, боеприпасами, корреспонденцией и другими срочными грузами.

Вернемся к описанию июльских событий. Ночью с 8 на 9 июля одиночный японский бомбардировщик совершил налет на 703-ю авиабазу, «создав невероятный шум и суетню» (фраза из политдонесения начальника политотдела ВВС 57 ОК батальонного комиссара Стамма). Все бомбы упали мимо, не причинив никакого вреда, но этот инцидент показал, что персонал советских тыловых объектов психологически не готов к ночным налетам. Впрочем, япон-

Японские летчики из 24-го истребительного сентая возле аэродромного автостартера. Крайний слева - капрал Кацуки Кира, одержавший, согласно официальным японским данным, девять воздушных побед на Халхин-Голе

цы, очевидно из-за нехватки экипажей, умеющих летать в темное время суток, более не предпринимали подобных рейдов.

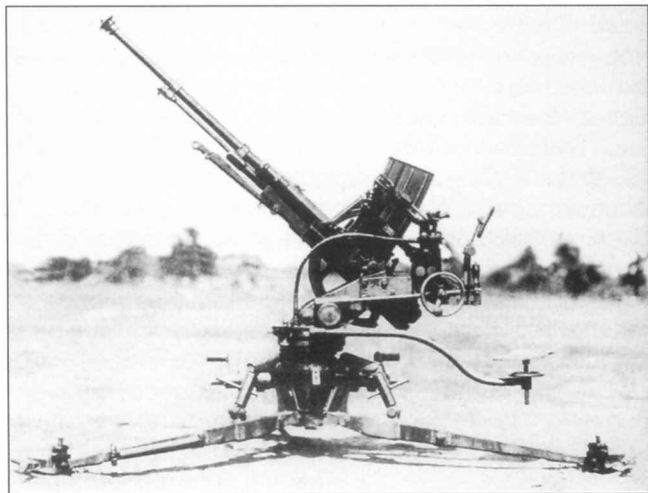
Днем 9 июля состоялся очередной неудачный для нас воздушный бой с участием самолетов 70-го иап. Согласно советским данным, в нем были сбиты три И-97 и пять И-16. Пилоты Г.И.Нечаев, П.С.Наровский, А.А.Стефаневский и Л.Т.Белокобыленко погибли, летчик Цацулин спасся на парашюте [18]. Японцы заявили, что в этот день они сбили 28 советских самолетов, потеряв всего один истребитель и одного летчика - старшего сержанта Тосио Накада.

Утром 10 июля 40 И-16 и 26 И-15бис из 22-го иап вылетели на штурмовку японских позиций. На высоте 3000 м они встретили до 40 Ки-27 и вступили с ними в бой. Вскоре к обеим сторонам подошло подкрепление - 37 И-16 из 70-го иап и до 20 Ки-27, прилетевших с японской стороны Халхин-Гола. Бой продолжался примерно 20 минут, после чего японцы ушли на свою территорию.

Наши заявили об 11 воздушных победах при потере трех И-16. Летчики 22-го иап Б.Н.Спивак, М.Т.Пискунов и М.Д.Прилепский пропали без вести. Еще четверо, среди них командир 22-го полка капитан Балашев, были ранены. Несмотря на смертельное ранение в голову, Балашев сумел вернуться на аэродром и совершить посадку. 13 июля он скончался в госпитале. В тот же день во главе 22-го иап, потерявшего с начала конфликта уже двух командиров, встал майор Г.П.Кравченко. 29 августа Балашеву присвоили звание Героя Советского Союза посмертно.

Японцы объявили об уничтожении 10 июля 64 (!) советских истребителей и признали потерю одного Ки-27, пилот которого получил ранение.

Следующий крупный воздушный бой состоялся 12 июля. С советской стороны в нем участвовали



Японская автоматическая зенитная пушка «тип 98» калибра 20 миллиметров. Такие орудия широко использовались в боях на Халхин-Голе, представляя серьезную угрозу советским самолетам на высотах до 2000 м



39 И-16 из 22-го иап, а также девять И-16 и 15 И-15бис из 70-го полка; с японской, по словам наших пилотов, - «до 50» И-97. Советские летчики заявили 16 воздушных побед, японские - 11.

На самом деле наши потеряли два самолета. Лейтенант А.А.Акимов из 22-го иап спасся на парашюте, а летчик Петров из того же полка удачно посадил подбитый «ишак», но впоследствии его истребитель признали неремонтопригодным.

Противник, если верить таблице из «Японских исследований Маньчжурии» (см. стр. 66), потерял две машины и двоих летчиков. Однако, согласно другому японскому источнику [40], 12 июля на Халхин-Голе погибли не двое, а четверо пилотов истребительных сентаев: сержант Мисамицу Вада, капралы Масанао Икегами и Хироси Сато, а также младший лейтенант Мамору Ханада - первый из имперских асов, убитых на Халхин-Голе.

Командир 1-го сентая подполковник Тосио Като выпрыгнул с парашютом из горящей машины над монгольской территорией. Но захватить ценного пленника не удалось. Сержант Мацумура под прикрытием трех других японских истребителей посадил свой Ки-27 рядом с местом приземления подполковника, взял его к себе на борт и улетел в Ганьчур. Тосио Като, получивший сильные ожоги, долго лечился и вернулся к летной работе только в 1941 году. После него 1-й сентай ненадолго возглавил майор Фумио Харада.

13 июля 19 И-15бис под прикрытием 27 И-16 вылетели на штурмовку автоколонн и бензоскладов в районе Ханьшира. Налет прошел успешно.

В тот же день две девятки СБ бомбили аэродром «Халун-Аршан». Потерь не было, результаты бомбардировки неизвестны.

Затем в действиях авиации наступил недельный перерыв, вызванный очередным ухудшением погоды. В разрывах туч и облаков изредка появлялись только разведчики и звенья СБ, бомбившие с больших высот. Воздушных боев не было, во всяком случае, о них не упоминается ни в работах зарубежных историков, ни в советских архивных документах.

За первые две недели июля ВВС 57 ОК потеряли более 40 машин, из них 13 бомбардировщиков. Японские потери все еще были значительно меньше - 16 сбитых самолетов. Но свою задачу по оказанию поддержки наземным войскам в битве на Баин-Цагане советские летчики выполнили.

ИЮЛЬСКИЙ БАЛАНС

Во время вынужденного затишья обе стороны занимались реорганизацией и наращиванием сил. 15 июля по приказу Наркома Обороны СССР 57-й Особый корпус был преобразован в Первую армейскую группу (1 АГ), которую возглавил командир (позже - комкор) Г.К.Жуков. Командующим ВВС 1-й АГ стал полковник А.И.Гусев, а командующим истребительной авиацией - майор И.А.Лакеев.

18 июля 70-й иап перебазировался на новый, только что построенный аэродром «Ихэ-Ташагай-Нур», что в 90 километрах от Тамсаг-Булака.

Японцы в середине месяца отвели в тыл 12-й сентай, состоящий из бомбардировщиков «Фиат» BR.20. Эти машины обладали дурной репутацией у летчиков и наземного персонала из-за низкой технической надежности. Вместо 12-го на фронт перебросили 10-й, 15-й и 16-й сентай, оснащенные в основном разведчиками Ки-15 и легкими бомбардировщиками Ки-30.

К середине июля на Халхин-Голе действовали уже две японских авиабригады в полном составе - 9-й и 12-й хикодан. 9-м бомбардировочным хикоданом командовал генерал-майор Иккаку Симоно, а 12-м смешанным - генерал-майор Эйдзи Азума.

Как видно из таблицы, японцам пока удавалось поддерживать на прежнем уровне и даже слегка увеличить число истребителей. Однако численность ударного компонента авиагруппировки оставалась явно недостаточной, несмотря на подтягивание трех новых авиаполков. Появление на фронте устаревших бипланов Ки-4 говорило о том, что противник начинает испытывать трудности с пополнением и его резервы на исходе.

ЧИСЛЕННЫЙ СОСТАВ ЯПОНСКОЙ АВИАЦИИ В НОМОНХАНСКОМ ОПЕРАТИВНОМ РАЙОНЕ ПО СОСТОЯНИЮ НА 14.07.39

9-й Хикодан	10-й сентай	5 разведчиков Ки-15 9 легких бомбардировщиков Ки-30
	16-й сентай	20 легких бомбардировщиков Ки-30
	61-й сентай	9 бомбардировщиков Ки-21
12-й Хикодан	1-й сентай	22 истребителя Ки-27
	11-й сентай	42 истребителя Ки-27
	24-й сентай	22 истребителя Ки-27
	15-й сентай	4 разведчика Ки-15 9 разведчиков Ки-4 6 многоцелевых Ки-36
	ВСЕГО	148 самолетов

Между тем, численный перевес советских ВВС продолжал нарастать. В состав 22-го и 70-го иап вливались новые эскадрильи и отдельные летчики, прибывавшие с территории Советского Союза. В частности, в июле на аэродром «Баин-Тумен» прилетела сводная эскадрилья морских истребителей, набранная из лучших летчиков Черноморского и Балтийского флотов. В нее вошли 10 пилотов с Балтики и пятеро с Черного моря. Возглавил эскадрилью летчик-балтиец майор Новиков.

Необходимо отметить, что летчики из различных полков, отправленные в «халхингольскую командировку», обычно числились в документах под своими прежними должностями. Так, например, капитан Евгений Степанов, будучи на Халхин-Голе исполняющим обязанности командира эскадрильи 22-го иап, по документам продолжал числиться инспектором по технике пилотирования 19-го иап, расквартированного в Ленинградском военном округе. Из-за подобных случаев в ряде современных публикаций встречаются ошибочные утверждения, будто на Халхин-Голе воевали 17-й, 19-й и некоторые другие полки.

На самом же деле после 22-го иап, прибывшего в мае, на фронт перебросили всего один истребительный полк в полном составе - 56-й иап под командованием майора Данилова. Полк прибыл в Монголию 21 июля.

Взросшую мощь советских ВВС японцы ощутили в разгоревшемся 21 июля самом крупном с начала конфликта воздушном сражении. С нашей стороны в нем участвовали 157 самолетов - 95 И-16 и 62 И-15бис из 22-го и 70-го полков, с японской - более 40 истребителей 1-го и 24-го сентаев (по нашим данным, от 130 до 150 машин, что, вероятно, связано с «двойным» и «тройным» подсчетом одних и тех же самолетов).

Примерно в 9.30 утра несколько групп И-15бис под прикрытием И-16 вылетели на штурмовку японских позиций и транспортных средств на восточном берегу Халхин-Гола.

Многие пилоты «бисов» из 22-го иап принадлежали к недавнему пополнению и совсем не имели боевого опыта. На своих устаревших бипланах они были легкой добычей для японских асов и в случае нападения могли рассчитывать только на защиту со стороны И-16. Но когда в 9.45 сверху на них ринулись стремительные монопланы с красными кругами на крыльях, защита чуть-чуть опоздала... Этого «чуть-чуть» японцам хватило, чтобы расстрелять несколько наших самолетов. Затем им самим пришлось отбиваться от подоспевших «ишаков».

Битва, начавшись еще над Монголией, в районе горы Баин-Хошу, вскоре распространилась на большую территорию по обе стороны от линии фронта и распалась на ряд отдельных схваток, которые продолжались более часа.



Советские летчики заявили об уничтожении двенадцати, а японцы - тридцати девяти самолетов. В действительности японцам удалось сбить шесть И-15бис. В своем первом и последнем бою, длившемся считанные секунды, погибли трое молодых советских пилотов - младшие лейтенанты Д.П.Артемов, П.Е.Варфоломеев и Н.М.Миляев. Еще трое были ранены, один из них - младший лейтенант Ф.А.Плыгин позже умер в госпитале [18]. Штурмовка была сорвана, однако за этот успех «самураям» пришлось заплатить тремя своими машинами, которых сбили пилоты И-16.

Все трое сбитых японцев также получили ранения, но все же они сумели воспользоваться парашютами. Правда, один из них - капитан Кейсуке Ямада из 1-го сентая - опустился на советской территории и при попытке захвата в плен застрелился [9]. Остальных подобрала японские солдаты и отвезли в госпиталь.

23 июля 135 бомбардировщиков СБ из 38-го и 150-го СБП двумя большими группами совершили массированный налет на японские тыловые объекты. Одну группу сопровождали истребители 22-го, а

другую - 70-го иап. В обоих случаях Ки-27 пытались перехватить бомбардировщики, но безуспешно.

В первом бою 27 И-16 и одна «Чайка» из 22-го иап отразили атаку 32 японских истребителей и, согласно докладом пилотов, сбили пять из них. С нашей стороны потерян один И-16, погиб младший лейтенант А.С.Данилин. В «Описании боевых действий ВВС 1 АГ» по этому поводу с удовлетворением отмечено, что «летный состав дрался хорошо».

Одновременно на другом участке 50 И-16 из 70-го иап встретили за линией фронта 15 Ки-27 и также не допустили их к бомбардировщикам. Нашим засчитали две воздушные победы, но этот успех был омрачен гибелью командира эскадрильи капитана П.С.Шамрая.

Все СБ благополучно вернулись на свои аэродромы, хотя четыре машины имели повреждения от зенитного огня.

Японские бомбардировщики Ки-21 и Ки-30 также проявили 23 июля большую активность, совершив 128 боевых вылетов и сбросив 48 тонн бомб.

В тот же день впервые вступили в бой пилоты 56-го иап. Дебют оказался неудачным, что и неуди-



Подготовка к эвакуации трофейного японского истребителя Ки-27, совершившего вынужденную посадку на монгольской территории. Внизу: иероглифическая надпись «исток реки в горном ущелье» (возможно, строка из стихотворения или указание на какое-то место, памятное для летчика) и пулевая пробоина в борту трофейной машины



вительно, ведь летный состав этой части в основном состоял из «необстрелянных» новичков - недавних выпускников летных училищ. 60 И-16 встретили над линией фронта примерно 40 Ки-27 и, согласно докладам пилотов, сбили один из них, но сами потеряли три самолета и одного летчика. Пропал без вести лейтенант Г.Т.Поневин.

Наконец, в 15.20 12 «ишаков» перехватили и сбили над нашей территорией японский разведчик Ки-15. Его пилот сгорел вместе с машиной, а стрелок-радист унтер-офицер Миядзава выпрыгнул с парашютом и попал в плен.

Всего же, по советским данным, 23 июля краснозвездные истребители сбили девять японских самолетов ценой потери пяти машин. ВВС Квантунской армии признали потерю всех девяти самолетов (редчайший случай), в том числе четырех истребителей из 12-го хикодана и пяти разведчиков и бомбардировщиков - из 9-го. Часть из них, очевидно, пришлось на зенитный огонь, поскольку среди заявок на победы советских истребителей в тот день бомбардиров-

щиков не было. Впрочем, возможны и ошибки в идентификации целей, поскольку японские одномоторные бомбардировщики Ки-30 с неубирающимися шасси в обтекателях весьма похожи на истребители Ки-27, да и окрашены они были практически одинаково.

В боях погибло девять японских пилотов и членов экипажей, еще трое получили ранения. Это были самые крупные однодневные потери имперских ВВС в личном составе с начала конфликта.

Собственные победные реляции «воздушных самураев» выглядели просто фантастично: пилоты 1-го, 11-го и 24-го сентаев в боях против 150 советских истребителей и 140 бомбардировщиков «сбили» 45 самолетов. А согласно статье Секигавы - еще больше - 45 И-16 и три СБ. К тому же семь И-16 и восемь СБ записали на свой счет японские зенитчики. Таким образом, общее количество советских потерь завышено без малого в 15 раз!

Следующей ночью состоялся допрос пленного унтер-офицера Миядзавы. Японский летчик рассказал, что он служит в 100-м легкомобильном

ном отряде (сентае, - прим. авт.), который прибыл на фронт 20 июля в количестве 30 самолетов и базируется в Джинджин-Сумэ. На самом деле Миядзава служил в 10-м сентае, который участвовал в боях еще с мая, а к середине июля насчитывал 14 самолетов.

И в дальнейшем он продолжал обманывать проводящих допрос офицеров, называя фальшивые номера авиачастей и вымышленные фамилии их командиров.

24 июля было для советских летчиков исключительно напряженным и тяжелым днем. В 5.25 утра 54 истребителя 70-го иап (41 И-16 и 13 И-15бис) вылетели на штурмовку. В районе цели их встретили 25 японских самолетов. Завязался бой, в котором наши потеряли три машины, заявив об уничтожении 13 истребителей противника.

В 6.40 11 И-16 из 22-го иап перехватили группу японских одномоторных бомбардировщиков и, согласно докладом, без потерь сбили два из них.

Тем временем на бомбардировку вражеских объектов вылетели 72 СБ: 54 - из 150-го сбп и 18 - из 38-го (так называемая «группа Вязникова» - две эскадрильи, базировавшиеся на истребительном аэродроме «Тамсаг-Булак»). Их сопровождали 35 истребителей 56-го иап.

По докладом с земли, экипажи отбомбились точно, несмотря на интенсивный зенитный огонь, но два самолета прямо над целью столкнулись в воздухе. СБ командира звена старшего лейтенанта Г.Я. Галаты, выполняя противозенитный маневр, налетел сзади на машину командира эскадрильи майора П.В.Костяева, срезав винтом киль и руль поворота. Костяеву удалось на искалеченной машине дотянуть до своей территории и совершить посадку, но при этом погиб штурман старший лейтенант Ансонский. Экипаж Галаты также долетел до западного берега Халхин-Гола и выпрыгнул с парашютами.

На обратном пути строй бомбардировщиков, летевший на высоте 5000 метров, атаковали «до 40» Ки-27. Неопытные пилоты 56-го иап не сумели им помешать. В результате два бомбардировщика из 2-й эскадрильи 150-го сбп, как сказано в политдонесении, были «сожжены в воздухе японскими истребителями на территории противника». Только один человек из двух экипажей - стрелок-радист старшина И.Ф.Шерстнев сумел воспользоваться парашютом над вражеской территорией. Он вернулся к своим по окончании боевых действий при обмене военнопленных.

Безуспешно пытаясь отразить нападение, наши истребители сами потеряли четыре машины. Трое пилотов погибли (заместитель командира 56-го иап капитан П.И.Курков, политрук Б.И.Мартынов и лейтенант А.С.Пермикин), еще один летчик был ранен.

Тяжелые потери понесла и «группа Вязникова», летевшая без истребительного прикрытия. На аэродромы не вернулись шесть СБ. Позже выяснилось, что на пути от цели, уже над нашей территорией, группу атаковали 15 вражеских истребителей. Три самолета были сбиты и сгорели, два разбились при вынужденных посадках (экипажи остались



Летчики Я.А.Курбатов и А.Ф.Мошин

живы), еще один получил серьезные повреждения, но приземлился благополучно вне аэродрома [1].

Экипаж одного сбитого бомбардировщика (старший лейтенант Денисов, лейтенанты Таланцев и Нестеренко) погиб в полном составе, команды двух других успели выпрыгнуть с парашютами, однако спастись удалось не всем. Четверо летчиков приземлились благополучно, но еще двое - стрелок-радист лейтенант А.М.Кирсанов и штурман старший лейтенант В.К.Елисеев - погибли.

Как рассказал очевидец трагедии пилот Свиначев, спускавшегося на парашюте Елисеева ударил крылом японский истребитель, буквально отрубив ему ноги. От удара Ки-27, вероятно, тоже получил повреждение, и ему пришлось сразу идти на вынужденную. Японец приземлился в Монголии, поджег самолет и попытался скрыться, но вскоре был окружен и при попытке захвата в плен застрелился [1].

Из тех самолетов, которым все же удалось дотянуть до своих аэродромов, многие имели пулевые и осколочные пробоины. Две машины 38-го полка потерпели аварии при посадке из-за пробитых колес шасси. Одну из них позже признали негодной к восстановлению.

Летчики 56-го иап по возвращении доложили, что они, защищая СБ, сбили шесть японских истребителей. Еще об 11 «сбитых» доложили воздушные стрелки. Однако все это, конечно, не могло компенсировать потерю девяти бомбардировщиков и гибель более 15 членов их экипажей. Оценка произошедшего советским командованием была нелицеприятной: «Наши истребители, имея численное превосходство, не смогли отразить атаки противника».

В 14.30 состоялся еще один бой. 32 И-16 из 70-го иап встретили в облаках несколько отдельных



Летчики 22-го иап, второй справа Виктор Рахов

групп по шесть-семь японских истребителей в каждой и, по докладам пилотов, сбили пять самолетов.

Всего за день наши безвозвратные потери составили 18 машин: 10 СБ (включая списанные из-за боевых повреждений), семь И-16 и один И-16П, разбившийся при посадке на своем аэродроме. Это был последний крупный успех японской авиации на Халхин-Голе. Японцы его, как обычно, преувеличили, объявив в официальной сводке, что 24 июля они одержали 41 воздушную победу, потеряв пять своих самолетов и четырех членов экипажей убитыми [36].

Утром 25 июля звено И-16 из 22-го иап в составе командира полка майора Кравченко, летчиков Витта Скобарихина и Виктора Рахова сбило японский привязной аэростат, с которого осуществлялась корректировка артогня по советским переправам через Халхин-Гол. На обратном пути советские летчики заметили ниже себя вражеский разведчик, шедший на малой высоте в глубь монгольской территории. Звено устремилось в атаку, и Ки-15, согласно докладу советских пилотов, был сбит.

В 13.30 прямо над горой Хамар-Даба, где размещался передовой командный пункт 1-й Армейской группы, разгорелось воздушное сражение. 40 И-16 и пять И-15бис из 70-го иап дрались примерно с пятьюдесятью И-97. Позже в бой вступили 32 И-16 из 22-го и 46 из 56-го иап. Японцы тоже вызвали подмогу, по советским данным - 55 истребителей (на самом деле, очевидно, меньше).

По итогам дня нашим летчикам засчитали 17 воздушных побед, а японцам - 72! Реально наши потери составили четыре И-16. Погибли лейтенанты А.А.Акашев и К.Ф.Стрельников из 22-го иап, старший лейтенант П.И.Афанасьев и лейтенант А.Ф.Матвеев из 56-го полка.

Японцы тоже потеряли четыре истребителя. Два Ки-27 из 24-го сентая были сбиты, а их пилоты - капрал Тосими Кацуге и старший сержант Сундзи Такагаки - признаны погибшими. Старший сержант Синтаро Кадзима из 11-го сентая также был сбит, но ему удалось выпрыгнуть с парашютом над Монголией. Японские авторы Икухико Хата и Ясуо Изава пишут, что его спас и доставил на свой аэродром летчик того же полка Бундзи Ёсияма [40].

Самолет старшего сержанта Хиромичи Синохары получил повреждение бензосистемы, вызвавшее остановку двигателя. Известный ас совершил вынужденную посадку на монгольской территории, далеко за линией фронта, однако стреляться или сдаваться в плен ему не пришлось: по словам Хаты и Изавы, его вывез в Маньчжурию на своем истребителе приземлившийся рядом под огнем советских войск старший сержант Коичи Ивасэ.

А нашим достался ценный трофей - почти неповрежденный Ки-27. На обшивке самолета виднелось несколько кое-как залатанных пулевых пробоин, полученных в предыдущих боях. Уже 27 июля истребитель по приказу Смушкевича отправили в Со-

ветский Союз, на аэродром «Чкаловск» [7]. Впоследствии машина была отремонтирована, испытана и всесторонне изучена в НИИ ВВС.

Интересно, что в таблице из «Японских исследований Маньчжурии» в графе потерь за 25 июля значатся всего два самолета [36]. Впрочем, это далеко не единственный случай, когда японские авторы исторических исследований противоречат друг другу.

26, 27 и 28 июля из-за густой облачности полетов было мало. В наших ВВС отмечена одна потеря - пропал без вести И-16 майора А.П.Васильева. 29-го погода улучшилась, и советские летчики, наконец, взяли реванш за потери и неудачи в предыдущих боях. В 7.15, как только рассеялся утренний туман, 20 пушечных и пулеметных «ишаков» из 22-го иап произвели штурмовку полевого аэродрома 24-го сентая в восьми километрах к северу от озера Узур-Нур (японское название - аэродром «Араи»). На летном поле стояли 11 Ки-27, механики готовили их к боевому вылету. Атака застала японцев врасплох. От меткой пушечной очереди один истребитель сгорел, еще несколько машин получили повреждения.

В 9.40 две эскадрильи И-16 нанесли повторный удар. На этот раз им удалось подловить звено японских истребителей в момент захода на посадку. Все три Ки-27 были сбиты и рухнули прямо на летное поле. Погибли двое асов: лейтенант Соичи Судзуки, на счету которого числилось 17 сбитых самолетов, и командир 1-го чутая капитан Сайдзи Кани - обладатель девяти воздушных побед. Третий сбитый летчик - старший сержант Секи - получил ранения и травмы [40].

Как пишет Эйчиро Секигава, в результате двух налетов 1-й чутай 24-го сентая потерял половину своих самолетов, остальные были повреждены. А советские истребители, как в первый, так и во второй раз вернулись без потерь. В общем, операция увенчалась полным успехом.

В тот же день СБ бомбили войска и склады противника в районе Номон-Хан-Бурд-Обо. Все экипажи возвратились благополучно. Ки-27 не пытались перехватить бомбардировщики, поскольку их связали боем истребители 22-го и 70-го иап, совершившие за день 205 боевых вылетов.

29 июля стало поистине «черным» днем для истребительной авиации Квантунской армии. Начавшись с разгрома аэродрома «Араи», он завершился воздушным сражением над Халхин-Голом, в котором японцы потеряли еще два самолета вместе с пилотами.

Не вернулись с боевого задания капрал Такео Фукуда из 1-го истребительного сентая и командир того же сентая майор Фумио Харада. Японцы сначала числили их пропавшими без вести, потом записали в погибшие, на самом же деле оба оказались в плену. Ни тот, ни другой почему-то не смогли исполнить «последний долг самурая», пустив себе пулю в лоб при угрозе пленения.

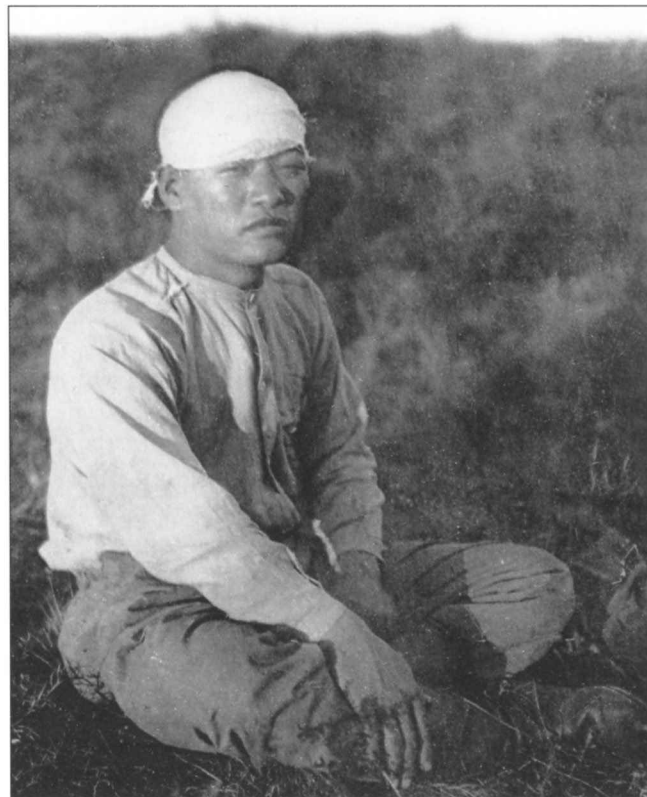
Фукуда был схвачен сразу после прыжка с парашютом на монгольской территории. На допросе он

верно указал свое имя, фамилию и звание (у нас его перевели как «младший унтер-офицер»), а также номер своего сентая. Но когда у него спросили фамилию командира полка, пленный назвал не Хараду, а его предшественника, подполковника Тосио Като, еще 12 июля оставившего свой пост из-за ранения.

Надо заметить, что в советской военно-исторической литературе победу над Фукудой обычно относят на счет помощника командира 22-го иап Виктора Рахова. Вполне возможно, так оно и есть. Рахов, действительно, сбил 29 июля японский истребитель. Однако при этом для придания большего веса успеху советского летчика многие авторы книг и статей «повышали в звании» японского капрала до майора, называли его знаменитым асом, «живой эмблемой» фирмы «Накадзима» и даже присваивали ему титул «непобедимого короля воздуха». На самом же деле Фукуда не только не был асом, но и не имел ни одной воздушной победы.

Вольно или невольно поспособствовал распространению этой легенды и маршал Г.К.Жуков, написавший в своих мемуарах, что «29 июля он (Виктор Рахов, - прим. авт.) встретился один на один с весьма опытным японским асом. В ходе боя японский летчик Такео продемонстрировал все свое мастерство, но, тем не менее, В.Г.Рахову удалось зажечь самолет Такео. Японец выбросился с парашютом и, увидев, что приземлился на монгольской территории, пытался застрелиться, но был захвачен в плен.

Оправившись от волнения и встретив хорошее отношение командования Красной Армии, Такео попросил показать ему летчика, который так мастерски вел бой и сбил его самолет. Когда подо-



Пленный на Халхин-Голе японский летчик



Вверху: постановка боевой задачи перед вылетом. Внизу: штабная юрта одного из советских авиаполков



шел В.Г.Рахов, японец отвесил глубокий поклон, приветствуя победителя». И в дальнейшем «история с поклоном» повторялась с различными вариациями во многих изданиях.

Майор Харада приземлился с парашютом на пустынном и безлюдном берегу реки Хайластын-Гол. Он два дня плутал среди барханов, пытаясь выйти к своим, но 31 июля был схвачен монгольскими кавалеристами, которые передали его советским войскам. На первом допросе он назвал себя «подпоручиком Тагути Синдзи» (майору был уже 41 год и выг-

лядел он соответственно, поэтому, назвав более низкое звание, он сразу вызвал бы подозрение).

Под этим «псевдонимом» Харада просидел в плену до 9 августа, когда он вдруг сам вызвался на допрос и назвал свое настоящее имя, должность и звание. Затем Харада рассказал всю свою биографию, описал систему подготовки летных кадров в Японии и организационную структуру японских ВВС, а также назвал фамилии нескольких офицеров штаба ВВС Квантунской армии. По окончании допроса он попросил дать ему возможность застрелиться,

сказав, что «иначе мне и моей семье в Японии жить все равно не дадут». Однако в этой просьбе ему было отказано.

Когда в сентябре, по окончании боевых действий, состоялся обмен пленными, Хараду в числе прочих выдали японцам. На родине он уже давно числился «геройски погибшим в воздушном бою», а согласно тогдашним нормам японской военной морали, сдавшийся в плен офицер покрывал позором не только себя, но и весь свой род. Но к майору отнесли «гуманно», не став разглашать факт его пленения и выдав ему пистолет с одним патроном... Подлинная судьба Фумио Харады стала известна в Японии только после Второй мировой войны.

Вернемся к описанию событий, произошедших 29 июля 1939 года. На наши аэродромы не вернулись из боевых вылетов три истребителя 70-го иап. И-16 лейтенанта В.С.Суслова был сбит, а «Чайка» лейтенанта А.А.Орлова разбилась из-за обрыва расчалок бипланной коробки. Орлов погиб, а Суслов, получивший ожоги лица, спустился на парашюте. Столкнулись в воздухе истребители Сафронова и Сахарова. Сахарову удалось приземлиться, а Сафронова спас парашют.

В 22-м иап погиб пилот И-15бис младший лейтенант М.И.Кралин. На И-16 капитана И.А.Павлюка из 56-го иап пулями перебило рулевые тяги. Летчик выпрыгнул с парашютом из потерявшей управление машины и благополучно приземлился. Наши истребители заявили шесть воздушных побед.

После пленения майора Фумио Харады 1-й сентай возглавил майор Наоси Ёсида. Подобно советскому 22-му иап, этот японский полк с начала конфликта сменил уже двух командиров.

31 июля, несмотря на пасмурную погоду, отправились на задание три девятки СБ из 150-го сбп. Густая низкая облачность вынудила экипажи лететь на высоте менее 2000 метров, что делало их легко уязвимыми для японских зениток. В результате над целью был сбит самолет под управлением старшего лейтенанта А.П.Ломова (штурман - старший лейтенант И.И.Митин, стрелок-радист - старшина Г.Ш.Дияров). Летчики других СБ видели, что из падающего бомбардировщика выпрыгнули двое парашютистов, третий член экипажа разбился вместе с машиной. Судьба выживших осталась неизвестной, скорее всего, их ждал плен. Еще двум самолетам уже на обратном пути пришлось совершить вынужденные посадки на своей территории из-за отказов двигателей.

Советские истребители трижды в течение дня вступали в бой с японскими воздушными патрулями, сбив, по докладом пилотов, четыре машины. В одном из боев погиб пилот И-15 бис из 22-го иап старший лейтенант Гасенко. Японцы заявили о том, что они в этот день сббили 11 советских самолетов, не потеряв ни одного.

В конце главы приведена сводная таблица потерь советских ВВС за июль. К данным таблицы надо добавить, что в июле японские боевые потери составили 41 самолет. В сравнении с июнем потери советских ВВС выросли на 75%, а японских - более чем

вдвое. И хотя счет все еще оставался не в нашу пользу, соотношение постепенно менялось. В ходе воздушной войны называл перелом.

Японское авиационное командование, несмотря на ежедневные победные сводки, прекрасно осознавало, что оно теряет инициативу в воздушной войне, и что чаша весов постепенно склоняется в пользу противника. Единственный выход из положения генералы Квантунской армии видели в возобновлении авиаударов по советским аэродромам. От этих ударов ждали очень многого, тем более что японские штабисты, слепо доверяя чересчур оптимистичным докладам экипажей, многократно завысили результаты налета 27 июня. Но после категоричного запрета на подобные акции для их возобновления пришлось просить разрешения у Главштаба. Чтобы не ущемлять свою гордость, «квантунские ястребы» оформили просьбу в виде «рекомендаций».

31 июля в Токио из Синьцзиня была отправлена депеша, озаглавленная «Рекомендации Квантунской Армии Верховному Командованию»:

Как уже отмечалось в ряде рапортов, наши авиационные части, действующие в окрестностях Номонхана, со времени начала Инцидента достигли огромных успехов. Тем не менее, их задачи были ограничены оборонительными операциями - перехватом и уничтожением вражеских самолетов, пересекающих границы.

Вследствие этого операции превратились в войну на истощение. Наши потери постепенно росли, и мы уже лишились шестидесяти пилотов. Перспективы наших действий в воздухе вызывают глубокую озабоченность.

В этих обстоятельствах и с целью нанесения врагу решающего удара, который разрушит его наступательные планы, мы считаем жизненно важным, чтобы наши авиационные подразделения получили свободу действий в отношении удара по районам к востоку от Тамцака, которые считаются частью театра военных действий у монгольско-маньчжурской границы.

Квантунская Армия рекомендует и требует разрешить начать воздушное наступление против упомянутого выше запретного района.

Теперь авиационному начальству в Синьцзине оставалось только ждать, надеясь, что ответ Главного штаба будет положительным.

ПОТЕРИ СОВЕТСКИХ ВВС НА ХАЛХИН-ГОЛЕ С 1.07 ПО 31.07.39

	БОЕВЫЕ	НЕБОЕВЫЕ	ВСЕГО
И-16	37	4	41
И-15бис	14	2	16
И-153	1	1	2
СБ	25	4	29
ТБ-3	-	1	1
ИТОГО	77	12	89

ПЕРЕЛОМ

В июле обе стороны продолжали «наращивать мускулы», правда, японцам делать это было все труднее. Теперь дополнительные силы приходилось перебрасывать из центрального Китая и даже непосредственно из метрополии.

Во второй половине месяца на номонханский ТВД прибыл 64-й истребительный сентай трехэскадрильного состава под командованием майора Хачио Ёкоямы, а также - 31-й сентай, состоящий из двух чутаев бомбардировщиков Ки-30. Благодаря этим пополнениям к началу августа на фронте действовало около 200 самолетов с красными кругами на крыльях.

Тем временем советская разведка продолжала резко завышать численность противника. Если верить ее докладам, японцы сосредоточили в районе Халхин-Гола 252 истребителя, 144 одномоторных и 54 двухмоторных бомбардировщика, то есть всего 450 самолетов [9].

Но даже если бы эти цифры оказались правильными, советско-монгольских самолетов все равно было больше.

Бомбардировочная авиация пополнилась переброшенным из Белорусского военного округа 56-м сбп. Из Союза постоянно прибывали все новые эскадрильи И-16 и И-153. Кроме того, в начале августа в боях впервые была задействована монгольская ночная легкомоторная эскадрилья на Р-5 в составе семи самолетов. Впрочем, заметной роли она не сыграла. Так же, как и экипажи ТБ-3, монгольские летчики совершали только одиночные налеты в темное время суток на японские оперативные тылы с целью изматывания противника. За время своего участия в военных действиях они выполнили 186 боевых вылетов.

В прифронтовой зоне продолжалось строительство новых аэродромов и посадочных площадок. На горе Хамар-Даба был оборудован постоянный КП командующего авиацией 1-й АГ, соединенный со всеми аэродромами телефонной связью. На взлетно-посадочной площадке вблизи КП размещалась специальная разведывательная эскадрилья истребителей, подчиненная непосредственно командующему. Кроме того, была значительно расширена сеть постов ВНОС и улучшено взаимодействие между авиацией и наземными войсками. В пехотные и артиллерийские части назначались представители ВВС. Все это наряду с ростом числа самолетов и накоплением боевого опыта позволило создать базу для завоевания господства в воздухе.

2 августа 23 И-16 из 70-го иап под прикрытием 19 «чаек» нанесли штурмовой удар по аэродрому 15-го сентая в 18 километрах к северо-западу от Джинджин-Сумэ. Майор Забалуев, лично руководивший атакой, сумел обмануть японские посты ВНОС, зайдя с юго-восточного направления, откуда нападавших не ждали.

Снаряды ШВАКов и пули ШКАСов изрешетили ангары, полевою рембазу и стоявшие на «линейке» самолеты. В этот момент шел на взлет Ки-36, в кабине которого сидел командир сентая полковник Кацуми Абэ. Меткая очередь превратила уже оторвавшийся от земли самолет в бензиновый факел. Ки-36 рухнул на землю, оба члена экипажа погибли. Кацуми Абэ - самый старший по званию японский летчик из тех, кто нашел свою смерть на Халхин-Голе.

Всего же, по данным Эйчиро Секигавы, в результате налета сгорели шесть японских самолетов и «много других» получили повреждения. По докладам советских пилотов, было уничтожено 11 вражеских са-

ЧИСЛЕННЫЙ СОСТАВ СОВЕТСКО-МОНГОЛЬСКИХ ВВС НА ХАЛХИНГОЛЬСКОМ ТВД НА 1.08.39

	И-15бис	И-153	И-16	СБ	ТБ-3	Р-5	ВСЕГО
Истребители							
22 иап	1	13	32	-	-	-	46
56 иап	13	24	64	-	-	-	101
70 иап	2	30	77	-	-	-	109
Группы прикрытия аэродромов	41	3	21	-	-	-	65
Всего	57	70	194	-	-	-	321
Бомбардировщики							
38 сбп	-	-	-	53	-	-	53
56 сбп	-	-	-	57	-	-	57
150 сбп	-	-	-	71	-	-	71
Группа ТБ-3	-	-	-	-	23	-	23
Монгольская аэ	-	-	-	-	-	7	7
Всего	-	-	-	181	23	7	211
ИТОГО	57	70	194	181	23	7	532

молетов. Несмотря на зенитный огонь, наши истребители потерь не имели, хотя по возвращении в нескольких из них насчитали от одной до шести пулевых пробоин.

Интересно, что в таблице Из «Японских исследований Маньчжурии» (см. стр. 66) данные за 2 августа отсутствуют, зато 3 августа отмечена потеря сразу восьми самолетов. Очевидно, это вызвано тем, что машины, сожженные при штурмовке аэродрома, были списаны на следующий день.

Согласно советским данным, 3 августа командир эскадрильи 56-го иап капитан Виктор Кустов таранным ударом сбил японский двухмоторный бомбардировщик «СБ-96» (так у нас называли Ки-21), но и сам при этом погиб.

Самолеты 3-й (пушечной) эскадрильи 22-го иап вылетали на штурмовку вражеских позиций у реки Хайластын-Гол. Встреч с японскими истребителями не было, но при возвращении, уже над своей территорией, неожиданно упал и сгорел И-16П лейтенанта В.А.Гаврилова. Вероятно, летчик был тяжело ранен зенитным огнем и потерял сознание в воздухе.

А 4 августа таран совершил лейтенант Александр Мошин из 56-го иап. Ударом винта своего И-16 он отрубил хвостовое оперение японского истребителя. Ки-27 рухнул вниз и врезался в песчаный бархан, а Мошин благополучно прилетел на свой аэродром. Правда, при таране оказался заклинен меха-



Яков Смушкевич доволен результатами воздушного боя...

низм выпуска шасси, и летчику пришлось садиться «на брюхо». Вполне возможно, что жертвой тарана стал погибший в тот день японский ас Минеёси Мотодзима из 1-го сентая, на счету которого числилось 16 сбитых самолетов.

На следующий день бои продолжались. Примерно в 7 часов утра 116 И-16 из 56-го и 22-го полков и 10 «чаек» из 70-го сражались с большой группой японских истребителей, которую наши летчики оценили примерно в 90 машин, и заявили 15 побед при потере одного самолета. Пропал без вести лейтенант Киселев из 22-го иап, другой летчик того же полка - лейтенант Пылков - получил ранение, но сумел привести машину на аэродром и совершить посадку.

Пилот одного из сбитых японских самолетов выпрыгнул с парашютом над монгольской территорией. Лейтенант Иван Красноюрченко из 22-го иап решил захватить его в плен. Он посадил свой И-16 рядом с тем местом, где вражеский летчик бросил свой парашют, выскочил из кабины и погнался за убегавшим японцем. Тот выхватил пистолет и дважды выстрелил в Красноюрченко, но промахнулся. Ивану пришлось тоже достать свой ТТ и вступить в перестрелку. Советский летчик оказался более метким - после его выстрела японец упал замертво.

По японским данным, 5 августа не вернулся из боя и был признан погибшим старший сержант Таро Кобаяси из 11-го истребительного сентая, на боевом счету которого значилось 10 воздушных побед. Можно предположить, что именно ему и досталась пистолетная пуля от лейтенанта Красноюрченко.



Комиссар 22-го иап В.Н.Калачев возле своего истребителя И-153 «Чайка»

БОЕВОЙ СОСТАВ ВВС 1-Й АРМЕЙСКОЙ ГРУППЫ ПО СОСТОЯНИЮ НА 17.08.39

В числителе - боеспособные машины, в знаменателе - небоеспособные

	И-16	И-16П	И-153	И-15бис	СБ	ТБ-3	ИТОГО
22 иап	58/5	7/1	10/3	1/0	-	-	76/9
56 иап	40/10	10/1	14/2	18/0	-	-	82/13
70 иап	73/6	-	11/1	0/3	-	-	84/10
АЭ МАТАТ¹	-	-	-	24/0	-	-	24/0
СББ	-	-	-	-	174/13	-	174/13
ТБ-3	-	-	-	-	-	22/0	22/0
БАИН ТУМЕН	3/0	-	-	11/0	-	-	14/0
ВСЕГО	174/21	17/2	35/6	54/3	174/13	22/0	476/45

¹ Эскадрилья, базирующиеся на тыловом аэродроме «Матат-Сомон».

В 13.50 34 И-16 из 22-го и 56-го полков атаковали 12 Ки-27 и без потерь сбили два из них. Всего же по итогам дня нашим пилотам засчитали 17 сбитых самолетов противника.

Японцы, как обычно, еще больше завысили свои успехи, объявив сбитыми 29 советских самолетов (в статье Секигавы - 27). На самом же деле результаты боев за 5 августа были для них нерадостными. Кроме Таро Кобаяси, списки потерь пополнил сержант Сабуро Кимура из 11-го сентая. Тяжело раненному в бою Кимуре удалось перетянуть через линию фронта, однако его истребитель разбился при посадке. Еще живого пилота извлекли из-под обломков, но 7 августа он умер от ран.

СБ из 150-го сбп 5 августа бомбили вражеские объекты в районе железнодорожной станции Халун-Аршан. На задание вылетели 26 самолетов. По докладам экипажей, цель была поражена, но на подлете японские зенитки сбили самолет комиссара полка Михаила Ююкина (штурман - старший лейтенант Морковкин, стрелок-радист - старшина Разбойников).

В ряде советских книг говорится, что Ююкин совершил первый в истории «огненный таран», направив свой горящий бомбардировщик на вражеский склад боеприпасов или на зенитную батарею. Однако в политдонесении, составленном вечером того же дня комиссаром бомбардировочной авиабригады Летовым, ничего не говорится о таране. В нем содержатся рассказы очевидцев трагедии, однополчан Ююкина - летчиков Волощука и Дидичко, участвовавших в том же боевом вылете.

По их словам, самолет Ююкина получил прямое попадание зенитного снаряда в левый крыльевой бензобак. Левую консоль и мотогондолу мгновенно охватило пламя, которое тут же перекинулось на фюзеляж и правую плоскость. Все случилось очень быстро, и только один из членов экипажа - штурман Морковкин успел воспользоваться парашютом. Самолет, весь в огне, скользнул на правое крыло, перешел в отвесное пики и врезался в землю. Произошло это за линией фронта, но куда именно упал горящий СБ, никто не заметил. Вечером в 150-м полку прошел траурный митинг, на котором летчики поклялись отомстить за своего комиссара.

7 августа 52 И-16, 20 И-15бис и 10 И-153 из 22-го и 70-го иап вылетели на штурмовку. Их должны были прикрывать 30 «ишаков» из 56-го иап, но из-за чьей-то ошибки встреча с эскортом в назначенной точке не состоялась.

На пути к цели ударную группу атаковали японские истребители, число которых советские летчики определили примерно в 50 штук. Вместо штурмовки нашим пришлось вступить в бой. Как уже не раз случалось, японцы выбрали себе первоочередной целью тихоходные «бисы», и вскоре несколько этих бипланов уже горело на земле, а Ки-27 «закрутили карусель» на малых высотах с «ишаками» и «чайками». По возвращении нашим пилотам засчитали семь воздушных побед.

Потери составили четыре И-15бис и один И-16. Погибли командир звена «бисов» старший лейтенант Ф.П.Баранов и младший лейтенант П.М.Митасов. Старшего лейтенанта С.А.Лахонина и лейтенанта В.И. Карцева спасли парашюты. Раненный лейтенант Н.Н.Кишкин сел на вынужденную у переднего края. Летчика вытащили пехотинцы, но его самолет расстреляла японская артиллерия. Японцы объявили о 48 сбитых самолетах противника при потере одного своего истребителя.

Насколько мне известно, это был последний случай на Халхин-Голе, когда И-15бис посылали в бой за линию фронта. Получение достаточного количества более современных машин, в том числе пушечных «штурмовиков» И-16 тип 17, позволило советскому командованию в дальнейшем не подвергать пилотов «бисов» излишнему риску, ограничив их задачи прикрытием собственных аэродромов.

А в штабе генерала Гига 7 августа царил радостное возбуждение. Из Токио, наконец, было получено разрешение на возобновление бомбардировок аэродромов в глубине монгольской территории. На следующий день руководство ВВС Квантунской армии начало тщательно и в строгом секрете готовить второй массированный удар по советским авиабазам.

11 августа при бомбардировке вражеских позиций были сбиты зенитным огнем два СБ из 38-го сбп. Один самолет разбился на вражеской территории, второй приземлился в Монголии, но впослед-

БОЕВОЙ СОСТАВ ВВС 1-Й АРМЕЙСКОЙ ГРУППЫ ПО СОСТОЯНИЮ НА 20.08.39

	И-16 ¹	И-153	И-15бис	СБ	ТБ-3	ИТОГО
22 иап	82	13	1	-	-	96
56 иап	64	24	18	-	-	106
70 иап	77	30	2	-	-	109
СББ	-	-	-	181	-	181
ТБ-3	-	-	-	-	23	23
Группы прикрытия аэродромов	21	3	41	-	-	65
ВСЕГО	244	70	62	181	23	580

¹ Включая И-16П

ствии был списан. Также был списан севший на вынужденную И-16 летчика Клещева из 56-го иап.

12 августа 137 И-16 из всех трех советских истребительных полков вновь дрались с японскими истребителями, число которых наши оценили примерно в 60 штук. Как сказано в «Описании боевых действий частей ВВС 1 АГ», японцы вступали в бой группами по 10-20 самолетов, стараясь заманить наших пилотов на свою территорию, но этот прием уже не работал. Сражение происходило над горой Хамардаба, где располагалась передовой КП советской авиагруппировки. По советским данным, в бою было сбито 11 Ки-27 и один И-16. Погиб старший лейтенант П.Г.Митягин.

Японцы объявили о 13 победах и гибели сразу двух своих истребителей-асов - капрала Дзиро Окуды, за которым числилось 14 сбитых, и старшего сержанта Масао Асиды, успевшего одержать 13 побед.

13 августа наступил очередной период нелетней погоды, заставивший японцев отложить бомбардировку наших аэродромов.

На предыдущей странице помещена таблица численности советской авиации на Халхин-Голе по состоянию на 17 августа 1939 года [9]. При сравнении цифр из этой таблицы с данными за 1 августа (см. стр. 46), сразу обращает на себя внимание резкое (почти в два раза) сокращение численности «чаек». Этот факт нельзя объяснить потерями, так как за первую половину августа не было сбито ни одного И-153, и лишь одна машина 11 августа разбилась в катастрофе.

Вероятно, часть новых истребителей по какой-то причине временно вывели из боевого состава. Об этой причине можно только догадываться, так как документов на сей счет пока не найдено. Интересно, что в таблице, составленной всего три дня спустя по данным на 20 августа, количество «чаек» вновь увеличилось до 70 машин.

Таким образом, к 20 августа советская авиагруппировка на Халхин-Голе достигла своей максимальной численности. Но для запланированной на это число решающей наступательной операции, помимо самолетов, требовалось накопление крупных запасов материальных средств.

В начале месяца при штабе ВВС 1-й АГ был создан отдел тыла, состоящий из подразделов общеевойсковой и материально-технического снабжения, вооружения и боеприпасов, снабжения ГСМ, автотранспорта, ремонта и аэродромной службы. При подготовке к наступлению этот отдел провел большую работу по организации доставки на десятки разбросанных в степи аэродромов всего необходимого для нескольких дней интенсивных боевых действий.

Сложности тылового обеспечения обуславливались большой отдаленностью ТВД от баз снабжения и отсутствием на большинстве полевых аэродромов складских помещений для хранения топлива, боеприпасов и другого имущества. Большая его часть складировалась прямо на земле под открытым небом. Однако сухой климат монгольской степи и относительно небольшие сроки хранения делали такую вынужденную меру оправданной.

За первые две декады августа резервы авиационного горючего и боеприпасов удалось довести до 9-10 боекомплектов и 15 заправок топливом на каждый самолет. Этого должно было хватить на 3-4 дня интенсивных боевых действий.

В ходе подготовки к наступлению в Монголию были переброшены 8-й и 32-й истребительные полки. Однако эти части считались резервными, в состав ВВС 1 АГ не входили и в боевых действиях участия не принимали [27].

Японцы тем временем также копили горючее и боеприпасы для предстоящего удара по советским аэродромам. Все приготовления шли в глубокой тайне. Обе стороны ничего не знали о планах противника, хотя и предполагали, что враг что-то замышляет. И те, и другие с нетерпением ждали улучшения погоды, от которого зависела дата начала операции.

18 августа небо начало проясняться. Воспользовавшись этим, наше командование отправило несколько экипажей СБ на фоторазведку. Один самолет, посланный в район Халун-Аршана, с задания не вернулся. Возможно, его сбили японские зенитки.

Видя, что погода существенно улучшилась, генерал Гига назначил бомбардировку аэроузлов «Тамцак-Булак» и «Матат-Сомон» на утро 21 августа, но наши опередили его ровно на сутки...

РЕШАЮЩАЯ БИТВА

Утром 20 августа, после долгой и тщательной подготовки, советско-монгольские войска начали решающую наступательную операцию по окружению и уничтожению японской группировки на восточном берегу Халхин-Гола.

В 5.45 по японским позициям нанесли удар 150 бомбардировщиков СБ (по другим данным - 153) под прикрытием 144 истребителей. СБ бомбили прицельно, с высот от 2500 до 3000 метров, так как многочисленный и надежный истребительный эскорт позволял им не опасаться вражеских перехватчиков. А специальные штурмовые группы И-16 общей численностью 46 самолетов подавили огонь зенитной артиллерии. В ходе налета ни один Ки-27 над полем боя так и не появился.

В 6.15 началась артиллерийская подготовка, которая продолжалась до 9.00. За 15 минут до ее окончания нанесла удар вторая волна бомбардировщиков. 52 СБ в сопровождении 162 истребителей отбомбились по японским укреплениям в долине реки Хайластын-Гол. После налетов весь восточный берег Халхин-Гола покрылся дымом пожаров.

В этот раз японские истребители, словно «очнувшись», попытались воспрепятствовать авиаудару. Некоторым из них удалось прорваться к бомбардировщикам и повредить три самолета. Все экипажи СБ вернулись на свои аэродромы, но у одной машины при посадке подломилась перебитая пулями стойка шасси, другая села на одном моторе. Позже в ней насчитали около 500 пробоин, однако по счастливой случайности никто из членов экипажа не пострадал. Самолет отправили в капитальный ремонт.

Пилоты «ишаков», защищая бомбардировщики, сбили два Ки-27. Во второй половине дня состоялся еще один бой, в котором впервые участвовала экспериментальная группа И-16, вооруженная реактивными снарядами РС-82. Эта группа из пяти машин под командованием капитана Н.И.Звонарева прибыла на фронт 16 августа. 20 августа состоялось ее боевое крещение. И в первом же бою «ракетно-

сы», согласно докладом пилотов, сбили на встречных курсах два японских самолета.

Тем временем, сразу по окончании артподготовки под торжественные аккорды «Интернационала», зазвучавшие из нескольких мощных репродукторов, установленных прямо на передовой, пошла в атаку советская пехота и танки. Эффект от артиллерийских и воздушных ударов был столь силен, что уцелевшие японские орудия смогли открыть огонь только спустя полтора часа.

Вечером того же дня наши летчики провели успешную штурмовку передового аэродрома 64-го сентая «Араи» и сожгли на стоянках пять истребителей, а также - двухмоторный транспортник «Накадзима» Ки-34 (в донесении советских пилотов он назван «Дугласом»). Еще девять Ки-27 получили повреждения. После этого «визита» японцы предпочли эвакуировать уцелевшие машины с площадки «Араи» на более отдаленный от фронта аэродром «Ганьчжур», что привело к снижению активности их авиации в прифронтовой зоне [49].

Штаб Квантунской армии признал потерю 20 августа восьми самолетов и троих летчиков ранеными, заявив, в свою очередь, об уничтожении в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии 33 советских истребителей и двух бомбардировщиков.

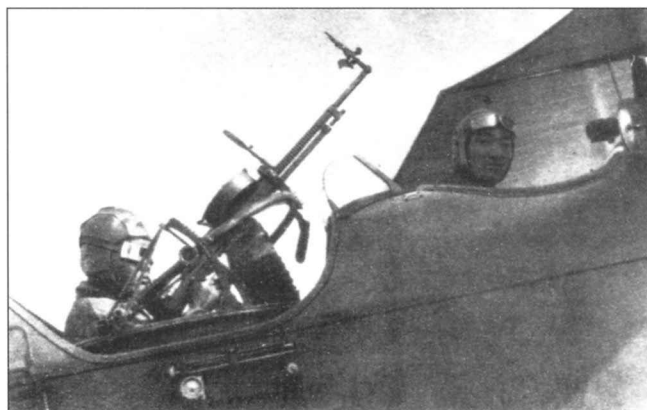
В реальности из боевых вылетов не вернулись два И-16. Их пилоты - Г.И.Биуль и М.И.Кирсанов - пропали без вести. Еще пять «ишаков» разбились при посадке в накрывшем аэродром тумане, при этом один из их пилотов погиб. Кроме того, потерпел аварию на взлете СБ из 56-го сбп, а два бомбардировщика из 38-го полка столкнулись в воздухе над монгольской территорией. Один из них рухнул на землю, другой совершил посадку «на брюхо».

Всего за день на японские позиции, тыловые объекты и транспортные коммуникации было сброшено 166 тонн бомб.

21 августа советское наступление продолжалось. Войска 1-й Армейской группы двумя охваты-



Монгольский зенитно-пулеметный расчет



Экипаж монгольского P-5



Обломки упавшего на монгольской территории японского бомбардировщика Ки-21 не раз служили советским фронтовым фотографам в качестве живописных «декораций» для съемок



вающими ударами с севера и с юга стремились взять в кольцо отчаянно сопротивляющуюся японскую группировку.

Авиация Квантунской армии в этот день предприняла намеченный еще в июле второй массированный удар по советским аэродромам. В операции было задействовано 24 Ки-30 из 10-го и 16-го сентаев, 12 Ки-21 из 61-го сента и 15 Ки-36 из 15-го сен-

тая. Истребительное сопровождение бомбардировщиков обеспечивали 88 Ки-27 из 1-го, 11-го, 24-го и 64-го сентаев.

Первая ударная волна стартовала с рассветом. Противник был заблаговременно обнаружен постами ВНОС и советские истребители встретили нападавших уже в воздухе. В 15 - 20 километрах к северу от Тамсаг-Булака разгорелось воздушное



Бойцы осматривают обломки сбитого над Монголией Ки-27 из 1-го чутая 1-го истребительного сента. В ряде советских источников указывалось, что на снимке тот самый самолет, который в июле 1939 года сбил тараном Витт Скобарихин. Внизу еще один Ки-27, сбитый советскими летчиками в августе 1939 г.



сражение, в котором с нашей стороны участвовали 123 И-16, 51 И-153 и 30 И-15бис, а с японской - более 50 бомбардировщиков и до 80 Ки-27. По советским данным, в бою было сбито 11 японских истребителей и два одномоторных бомбардировщика. Наши потери - шесть самолетов: три И-153 из 56-го иап (пилоты А.И.Егоров, И.Б.Савельев и Е.И.Сидоров

спаслись на парашютах), а также два И-16 из 70-го и один - из 22-го полка (летчики В.В.Загребин, М.Д.Катюгин и И.И.Панин погибли). Часть бомбардировщиков все же прорвалась к аэродрому, но только одна из сброшенных ими бомб точно попала в цель, уничтожив СБ, стоявший на краю летного поля. Еще одной бомбой был убит механик.

Примерно через час навстречу второй волне бомбардировщиков вылетели 32 И-16 из 56-го иап. В этот раз японцев удалось перехватить уже к востоку от Халхин-Гола. Вторая группа оказалась гораздо меньше первой - всего 20 - 25 машин.

Наши разогнали эскорт и без потерь сбили три бомбардировщика и три истребителя.

В 14.45 58 И-16 и 11 И-153 из 22-го иап, вылетевшие на штурмовку, встретили еще одну группу японцев, в которой было примерно 15 одномоторных бомбардировщиков и 25 истребителей. Краснозвездные машины устремились в атаку и, по докладом пилотов, без потерь сбили три ЛБ-97 (советское название Ки-30 или Ки-36) и семь Ки-27.

Последний за этот богатый событиями день воздушный бой состоялся примерно в 17.30. 52 И-16 и восемь «Чаек» из 22-го полка, также летевшие на штурмовку, встретили у самой земли, над берегами Хайластын-Гола, около 60 самолетов противника. Наши сбили два истребителя, потеряв один И-16, в котором погиб старший лейтенант Н.Н.Дементьев.

Под вечер настала пора подводить итоги. Главный из них состоял в том, что попытка японцев перехватить инициативу закончилась полным провалом. Повторить успех, достигнутый 27 июня, им не удалось. Впрочем, учитывая неравенство сил и возросший качественный уровень советской авиации, рассчитывать на какой-то иной результат было просто наивно.

При отсутствии реальных достижений их надо хотя бы придумать. И в японском штабе появилась депеша, согласно которой «воздушные самураи» 21 августа уничтожили на земле 18 бомбардировщиков и семь истребителей, а в воздушных боях сбили еще 58 истребителей и один СБ!

Собственные потери японцы оценили в восемь самолетов (один Ки-30, один Ки-36 и шесть Ки-27). Четверо пилотов погибли, в том числе старший сержант Яги Танака из 1-го истребительного сентая, а также лейтенант Казуми Ямагучи, старшие сержанты Такеси Сасаки и Торао Китамура из 64-го.

Реальные потери советских ВВС в ходе боевых вылетов составили 14 самолетов: семь истребителей и семь СБ, причем все бомбардировщики были сбиты зенитным огнем. Последнее, очевидно, связано с тем, что, в отличие от 20 августа, не выделялось специальных штурмовых групп истребителей для подавления зенитных батарей. Или же этим группам, вместо выполнения своей прямой задачи, пришлось участвовать в воздушных боях.

Кроме того, бомбардировщики, стремясь повысить точность бомбометания, «работали» с относительно небольших высот (1500 - 2000 метров), а это делало их уязвимыми не только для зенитной артиллерии среднего калибра, но и для 20-миллиметровых зенитных автоматов японцев.

По размаху воздушных битв и количеству участвующих в них самолетов 21 августа являлось рекордным днем за всю войну. И этот день показал, что, несмотря на мастерство и храбрость японских пилотов, авиация Квантунской армии утратила господство в небе над Халхин-Голом.

Советские бомбардировщики 21 августа совершили 255 боевых вылетов.

Тем временем наши войска на восточном берегу Халхин-Гола успешно продвигались вперед. 22 августа японцы перенацелили свою авиацию на атаки наземных целей, пытаясь если не остановить, то хотя бы ослабить натиск Красной армии. Но и в этом они не преуспели. В 8.00 наши истребители перехватили первую группу самолетов противника и сбили, по докладом пилотов, пять Ки-27 и два Ки-30, не дав остальным отбомбиться прицельно. С нашей стороны потерь не было.

В 16.45 девятка И-16 и восьмерка И-153 атаковали в районе Яньху 12 одномоторных бомбардировщиков, шедших к фронту в сопровождении 15-20 И-97. Истребители вступили в бой, а бомбардировщики, не долетев до наших позиций, сбросили бомбы куда попало и повернули обратно, но «ишаки» все же догнали и сбили один ЛБ-97, который рухнул на землю, похоронив экипаж под обломками. В схватке истребителей японцы также потеряли одну машину вместе с пилотом.

События 22 августа показали, что моральный дух «воздушных самураев» заметно пошатнулся, и некоторые из них начали уклоняться от боя.

По официальной сводке штаба Квантунской армии, ипоты недосчитались одного Ки-30, одного Ки-15 и четырех Ки-27, шесть членов экипажей погибли. Среди погибших был лейтенант из 1-го истребительного сентая Сабуро Ясухара и очередной «король воздуха» - командир 2-го чутая 11-го сентая капитан Кодзи Мотомура, на боевом счету которого значилось 14 воздушных побед.

Японские летчики заявили об уничтожении 12 советских самолетов - трех бомбардировщиков и девяти истребителей, но на деле только один И-16 лейтенанта А.С.Тертычного получил повреждение в воздушном бою и совершил вынужденную посадку на своей территории. Кроме того, вражеские зенитчики сбили два скоростных бомбардировщика.

На следующий день советские бомбардировщики совершили 54 боевых вылета под прикрытием истребителей, один из которых не вернулся с задания, а его пилот - майор Д.В.Семенов - пропал без вести. Зенитки сбили один СБ из 150-го сбп. Японские истребители заявили три воздушные победы.

24 августа в бою погиб командир 2-го чутая 1-го истребительного сентая капитан Ивао Масуда. Он разделил судьбу своего предшественника на этом посту - капитана Кейсуке Ямада, погибшего месяцем ранее. А ВВС 1-й АГ потеряли от зенитного огня еще два СБ.

Больших успехов наши летчики достигли 25 августа - в решающий день наступательной операции, когда вокруг японской группировки на восточном берегу Халхин-Гола замкнулось кольцо окружения.

Приведем выписки из «Описания боевых действий ВВС 1-й АГ», которые сухим языком цифр красноречиво свидетельствуют о ходе сражения:

9.55-11.00: 76 И-16 и 32 И-153 из 70-го и 22-го иап встретили в районах Яньху - Узур-Нур до 80 И-97; сбито 15 японских истребителей без потерь.



В кабине И-16 халхингольский ас Виктор Рахов

перь из всех офицеров 1-го сентая, прибывших вместе со мной в Маньчжурию с авиабазы Кагамигахара, в живых остался только я. За время войны наш полк уже лишился двух командиров, двух комэсков и всех летчиков в офицерском звании, кроме меня. Почему же я до сих пор жив?! Мне стыдно, очень стыдно. Я должен умереть, чтобы искупить свою вину перед ними!» С такими мыслями японский летчик ушел в последний бой и выполнил свое обещание...

Капитан Ёкодзима получил тяжелое ранение и выпрыгнул с парашютом из сбитой машины. В госпитале, куда его доставили маньчжурские кавалеристы, капитана буквально «вытащили с того света», но ему пришлось ампутировать все пальцы на правой руке, и к летной работе он больше не вернулся. Капитану Окуяме повезло больше. Хотя он тоже закончил бой под куполом парашюта, но без ранений, и после двух дней блужданий по пустыне вернулся в часть.

25 августа последние потери в ходе конфликта понесли советские бомбардировщики. Погибли два экипажа, в их числе командир 150-го сбп майор Михаил Бурмистров. Майор 22 раза лично водил свой полк в боевые вылеты. Согласно официальным данным, его самолет был сбит японской зениткой. Однако есть версия, что бомбардировщик Бурмистрова сбил по ошибке лейтенант Федосов из экспериментальной группы И-16, вооруженных реактивными снарядами.

Командир группы «ракетносцев» капитан Звонарев, рассказывал, что 25 августа он повел своих подчиненных в атаку на шедшие со стороны Маньчжурии двухмоторные бомбардировщики, которые он принял за японские СБ-97 (советское название Ки-21). Только подойдя на огневую дистанцию, он разглядел, что на крыльях светло-серых машин не круги, а звезды. В последний момент Звонарев резко отвернул, и ведомые повторили его маневр, но лейтенант Федосов успел перед этим дать залп двумя ракетами, одна из которых взорвалась рядом с головным бомбардировщиком. СБ некоторое время летел прежним курсом, однако на подлете к Халхин-Голу вдруг сорвался в пике и врезался в землю. Штурман Голышев успел выпрыгнуть с парашютом, а майор Бурмистров и стрелок-радист Шарохин погибли. Очевидно, летчик был ранен и потерял сознание, из-за чего неуправляемая машина круто пошла вниз.

Мы никогда не узнаем, была ли тому причиной ракета, выпущенная Федосовым, или же майор получил ранение еще раньше, при обстреле самолета японскими зенитками. Как бы то ни было, Федосова решили не наказывать, а гибель самолета Бурмистрова списали на зенитный огонь. Правда, драматический эпизод 25 августа вспомнили осенью, при награждении летчиков из группы «ракетносцев». Всем им присвоили ордена Красного знамени, а Федосову вручили лишь медаль «За отвагу».

Все, что осталось от японского аса Хиромичи Синохэры после того, как 27 августа 1939 года его самолет рухнул на землю и сгорел дотла

12.45-14.00 36 И-16 из 56-го иап встретили 25 И-97; без потерь сбито семь.

12.47-14.05: 11 И-16 из 56-го иап в районе Карган-Сумэ встретили до 20 И-97; без потерь сбито три.

14.20-15.25: 73 И-16 и 19 И-153 в районе Песчаных бугров перехватили на высоте 3000 метров 25 ЛБ-97 и 30-35 И-97. Без потерь сбито 12 И-97 и один ЛБ.

17.35: сбито без потерь пять из девяти ЛБ-97, шедших к фронту без истребительного прикрытия.

18.25-19.00: 11 И-16 и 13 И-153 в районе Узур-Нур встретили 35-40 И-97 и без потерь сбили пять [11].

Суммируя эти доклады, можно сделать вывод, что 25 августа стало для наших истребителей самым победным днем: они заявили о 48 сбитых самолетах. Но еще важнее другое: наши ВВС, наконец, научились бить врага, не теряя при этом людей и технику. Звучащая постоянным рефреном фраза «без потерь» говорит о том, как сильно изменился характер воздушных боев, да и сама обстановка в воздухе по сравнению с первыми днями и неделями конфликта.

Японцы заявили 18 мифических воздушных побед, однако сами они понесли вполне реальный и весьма серьезный урон. 25 августа японская авиагруппировка лишилась десяти самолетов и шестерых пилотов. Среди прочих погибли еще двое имперских асов: старший сержант Эисаку Судзуки (17 побед) и лейтенант Ёсихико Ядзима (16). Их судьбу разделил старший сержант Мацудзо Касаи.

За день до смерти лейтенант Ядзима написал в дневнике: «Сегодня из боя не вернулся капитан Масуда. Я потерял командира своей эскадрильи. Те-



Между тем, командование Квантунской армии, чувствуя приближение катастрофы, начало кидать в топку войны все, что можно. Не имея возможности отправить на Халхин-Гол дополнительные полки современных истребителей, так как это слишком ослабило бы японскую авиагруппировку в Китае, оно 26 августа отдало приказ о переброске на номонханский ТВД 33-го истребительного сентая, вооруженного устаревшими бипланами «Кавасаки» Ки-10 («Тип 95»).

27 августа солдаты окруженной японской группировки неоднократно пытались вырваться из кольца, но все их попытки были отбиты. Над полем боя продолжались яростные воздушные схватки, стоившие жизни двум выдающимся летчикам - японцу Хиромичи Синохаре и русскому Виктору Рахову.

Синохара, прозванный газетчиками «азиатским Рихтхофеном», являлся самым результативным на тот момент японским асом. На его счету значилось 58 воздушных побед, причем все они были одержаны на Халхин-Голе. В своем последнем бою Синохара якобы успел сбить три истребителя. Интересно, что это как раз и составляло все безвозвратные потери советских ВВС за 27 августа. Однако другие японские летчики в тот же день записали себе еще 16 побед!

Наши тоже завысили свои достижения, заявив об уничтожении 13 японских истребителей, хотя реально японцы потеряли в воздушных боях четыре самолета.

Старший лейтенант Виктор Рахов за три месяца пребывания на фронте успел сбить, по советским данным, восемь японских самолетов лично и еще шесть в группе. 27 августа, возвращаясь из боя, он был тяжело ранен в живот пулей из зенитного пулемета. Истекая кровью, Рахов сумел привести машину на аэродром и совершить посадку. 29 августа летчик умер в госпитале. Виктор Рахов так и не узнал, что в этот же день в Кремле был подписан указ о присвоении ему звания Героя Советского Союза [35].

В ночь с 27 на 28 августа единственную потерю в боевом вылете понесла монгольская легкобомбардировочная эскадрилья. Возвращаясь с задания, попал в густой туман и разбился при посадке Р-5 со смешанным экипажем (пилот русский, летнаб - монгол). Оба авиатора погибли.

29 и 30 августа советские войска продолжали давить очаги японской обороны внутри «котла». Враг защищался с отчаянием обреченных. Японская авиация безуспешно пыталась помочь окруженным, но ее атаки не приносили успеха. Утром 29-го 70 И-16 и 25 И-153 перехватили группу из девяти бомбардировщиков и 20 истребителей. В результате боя сбито четыре Ки-27 и один Ки-30. Наши потери - один И-16, пропал без вести летчик Попов. На следующий день 88 И-16 и 25 «чаек» из всех советских полков атаковали над Номон-Хан-Бурд-Обо девятку бомбардировщиков и «до 40» истребителей. По докладом пилотов, без потерь сбито 18 Ки-27 и два бомбардировщика.

Японскими данными подтверждаются девять машин, сбитых 29 августа, и один самолет, потерянный 30-го. Известно, что 29 числа погиб старший сер-

жант Тадаси Кикучи из 24-го истребительного сентая, а на следующий день - старший сержант Кацуси Като из 1-го [40].

Финальная точка в сражении была поставлена 31 августа, когда части Красной армии завершили разгром окруженной японской группировки. В последний день лета наши летчики заявили об уничтожении 21 истребителя и одного бомбардировщика при потере одного И-16 (погиб комэск из 56-го иап старший лейтенант В.В.Голубев). Японцы - о 20 воздушных победах и потере трех самолетов.

31 августа по приказу Георгия Жукова на толь-ко что освобожденном от противника восточном берегу Халхин-Гола началось сооружение двух передовых аэродромов для 60-70 истребителей [8].

Несмотря на прибытие 33-го сентая, численность квантунской авиагруппировки из-за потерь заметно сократилась. К концу августа в ней оставалось примерно 160 самолетов. Только за последнюю неделю месяца наши летчики сбили 27 вражеских машин. А всего за время советского наступления, с 20 по 31 августа противник лишился 51 самолета, что составляло примерно одну треть японских потерь в авиации за всю войну.

Для японцев такой расход самолетов, особенно - истребителей, являлся критическим, поскольку в то время единственный поставщик Ки-27 - авиазавод «Накадзима» - выпускал лишь по одной машине в день. Следовательно, в последнюю декаду августа японцы ежедневно теряли в несколько раз больше самолетов, чем могли возместить. Советские боевые потери за тот же отрезок времени не превышали 30 машин.

Подавленное состояние японских пилотов в августе 1939-го отразил в своих послевоенных воспоминаниях один из императорских асов командир 2-го чутая 64-го истребительного сентая капитан (позднее - майор) Ивори Сакаи. «*Это были самые тяжелые дни в моей жизни. Ежедневно я совершал по 4 - 6 боевых вылетов и под вечер уставал так, что, заходя на посадку, почти ничего не видел. Вражеские самолеты налетали на нас, подобно огромной черной туче, и наши потери были очень, очень тяжелы.*

Наш полк потерял убитыми и ранеными почти две трети своего первоначального состава. В других сентаях, насколько я помню, потери были не меньше. Мне как-то удалось выжить, хотя однажды после боя в моем самолете насчитали 50 пулевых пробоин...» [43].

ПОТЕРИ СОВЕТСКИХ ВВС НА ХАЛХИН-ГОЛЕ С 1.08 ПО 31.08.39

	БОЕВЫЕ	НЕБОЕВЫЕ	ВСЕГО
И-16	21	16	37
И-16П	3	-	3
И-15бис	4	1	5
И-153	7	4	11
СБ	21	2	23
ИТОГО	56	23	79

ФИНАЛЬНЫЙ АККОРД

Двадцать третьего августа 1939 года в Москве произошло событие, казалось бы, никак не связанное с боями на берегах далекой монгольской реки. Был подписан договор о ненападении между СССР и Германией, означавший, что Советский Союз, по крайней мере, в ближайшее время не будет втянут в надвигающуюся европейскую войну. А также это означало поражение «партии войны с Россией» в высшем японском руководстве. Драться один на один с русским медведем, оставив у себя за спиной непокоренный Китай, в Токио посчитали безумием. Тем более, что обстановка на монгольском фронте отнюдь не внушала оптимизма.

Осознавая свою ответственность за провал военной авантюры в Монголии, японский кабинет министров во главе с Харанумо Кутаро 28 августа подал в отставку. Новое правительство Сигэнори Того в начале сентября обратилось к СССР с предложением о перемирии.

К тому времени наземные сражения утихли. Советские войска, взяв под контроль монголо-маньчжурскую границу, закрепились на ней и не стали продолжать наступление. Но воздушное противостояние продолжалось. Императорские ВВС никак не хотели признавать свое поражение, а японские летчики с бессмысленным упорством

продолжали ввязываться в ожесточенные схватки с советскими истребителями. Наши раз за разом принимали вызов противника и, как правило, выходили из этих боев победителями. Но бомбардировочная авиация ВВС 1-й АГ в сентябрьских событиях уже не участвовала.

В 14.20 первого дня осени 145 И-16 и 43 И-153 из всех трех советских истребительных полков вступили в битву с приблизительно ста двадцатью японскими самолетами (количество японцев приведено по докладам советских пилотов и, очевидно, - завышено). Наши заявили 20 побед, в том числе 19 Ки-27 и один Р-97, японцы - 33. На самом деле были сбиты пять Ки-27, два И-16 и одна «Чайка».

Жертв среди пилотов с советской стороны не было. Лейтенант А.Ф.Мошин выпрыгнул с парашютом над нашей территорией. Так же поступил лейтенант Н.Г.Молтенинов, истребитель которого серьезно повредил зенитки. Лейтенант М.М.Кулак спустился на парашюте за линией фронта и попал в плен. По окончании военных действий его обменяли на японских военнопленных. Еще один И-16 летчика Федора Черемухина получил пробоину в бензобаке, из-за утечки бензина не смог дотянуть до аэродрома и совершил вынужденную посадку в степи неподалеку от Тамсаг-Булака.

АВИАЧАСТИ, ВОШЕДШИЕ В СЕНТЯБРЕ 1939 г. В СОСТАВ ОБЪЕДИНЕННОГО КОМАНДОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СИЛ ЯПОНСКОЙ ИМПЕРАТОРСКОЙ АРМИИ

2-й Хикодан	9-й сентай	3 чутая (30 истребителей Ки-10) ¹
	16-й сентай	3 чутая (18 легких бомбардировщиков Ки-30)
	29-й сентай	1 чутая (6 разведчиков Ки-15)
	65-й сентай	2 чутая (16 легких бомбардировщиков Ки-32) ¹
9-й Хикодан	10-й сентай	1 чутая (6 легких бомбардировщиков Ки-30)
		1 чутая (6 разведчиков Ки-15)
	31-й сентай	3 чутая (28 легких бомбардировщиков Ки-30)
	33-й сентай	3 чутая (27 истребителей Ки-10)
	45-й сентай	3 чутая (28 легких бомбардировщиков Ки-32)
	61-й сентай	3 чутая (13 бомбардировщиков Ки-21)
12-й Хикодан	1-й сентай	3 чутая (27 истребителей Ки-27)
	59-й сентай	3 чутая (23 истребителя Ки-27)
	64-й сентай	2 чутая (15 истребителей Ки-27)
Сусей Хикодан²	11-й сентай	3 чутая (23 истребителя Ки-27)
	15-й сентай	1 чутая (6 разведчиков Ки-15)
	24-й сентай	3 чутая (23 истребителя Ки-27)
ИТОГО		295 самолетов

¹ В боях не участвовал

² Авиабригада особого назначения

Японцы же потеряли за день семь самолетов и столько же летчиков, шестеро из которых погибли, а один получил ранение. Среди погибших было двое асов - Такаёри Кодама (11 побед) и Токуя Судо (10).

Следующим утром над фронтом вместе с Ки-27 впервые появились бипланы Ки-10. Дебют оказался не впечатляющим: в завязавшемся воздушном бою, согласно советским данным, были сбиты восемь японских истребителей: шесть Ки-27 и два Ки-10, а с нашей стороны - один И-16 (младший лейтенант А.Г.Стародубцев пропал без вести). И хотя советские заявки на победы были сильно завышены, у японцев реально погиб летчик 1-го истребительного сентая сержант Юкио Кидзима [40].

Утром 4 сентября 15 И-16 и 11 И-153 из 22-го иап в районе Ширен-Обо вступили в бой с восемнадцатью Ки-10. Вскоре подоспели еще 24 «ишака», и японцы обратились в бегство. Наши потеряли один И-16 и две «чайки» (лейтенант В.А.Пискунов погиб, лейтенант Н.И.Ковалев и батальонный комиссар М.Н.Волков спаслись на парашютах), сбив, по докладом пилотов, девять японских бипланов.

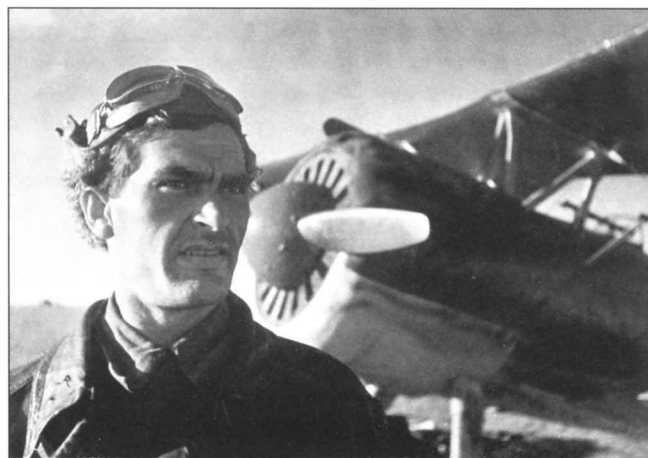
Японские данные об этом бое, как обычно, выглядели диаметрально противоположно: сбито 22 советских самолета при потере трех Ки-10. Погибли младший лейтенант Тадаси Харада и старший сержант Сейдзо Хираки. Старший сержант Акира Исикава получил смертельные травмы и умер на следующий день [40].

На следующий день - новый бой в районе Ханьшира против смешанной группы японцев. По докладом советских пилотов, сбито семь И-95 (то есть Ки-10) и один И-97. Два биплана с красными кругами на крыльях упали на монгольской территории. Пилот одного из них выпрыгнул с парашютом. Для его поимки отрядили группу бойцов, но японцу удалось скрыться. Другой Ки-10 «падал в неопределенном положении и не горящий разбился об землю».

Японцы признали потерю двух самолетов и одного пилота - младшего лейтенанта Хирокичи Мацуситы, записав своим летчикам 15 воздушных побед.



Советский расчет счетверенной зенитно-пулеметной установки на западном берегу Халхин-Гола



Комиссар штурмовой эскадрильи И-15бис старший политрук П.И.Селютин, фото М.Бернштейна



Летчики 33-го истребительного сентая возле истребителя Ки-10 и командир этого сентая подполковник Аоки Бузо



Японские летчики из 1-го чутая 11-го сентая демонстрируют свои трофеи - пистолет ТТ и парашют сбитого советского летчика. На переднем плане сидит командир чутая капитан Кендзи Симада, не вернувшийся из боя в последний день войны 15 сентая. В том же бою погиб и старший сержант Бундзи Ёсияма, стоящий в центре с пистолетом в руке. Крайний справа - лучший японский ас на Халхин-Голе Хиромичи Синохара, погибший 27 августа 1939 года

Реальные потери советских ВВС за 5 сентая - один сбитый И-16 тип 17. Его пилот старший лейтенант Т.Т.Кауров погиб.

К концу первой недели осени численность японской авиации в зоне боевых действий сократилась до 141 самолета [50]. Советско-монгольские ВВС, напротив, пополнились еще одной эскадрильей, переброшенной из Союза. Эскадрилья состояла из 15 И-16 под командованием капитана Горлова. Вновь прибывших зачислили в 22-й иап. Несмотря на потери и отвод в тыл группы ТБ-3, число советских самолетов в восточной Монголии по-прежнему превышало 550 машин.

Тогда же началось формирование первых двух монгольских истребительных эскадрилий, укомплектованных пилотами, прошедшими обучение в Советском Союзе. Одну из них вооружили самолетами И-16 тип 10, другую - И-15бис. Несколько опытных летчиков 22-го и 70-го полков прикомандировали к этим эскадрильям в качестве инструкторов по летной и боевой подготовке.

6 сентая на Халхин-Голе пошла дожди. Погода вновь прервала действия авиации.

9 сентая японцы провели реорганизацию своих ВВС на континенте. Руководству 2-го Хикосидана было приказано передать управление всеми подчиненными ему авиачастями Объединенному авиационному командованию - Коку-Хейдан, которое возглавил генерал Эйчиро Эбаси. Генерал Тецудзи Гига был отстранен от командования. Его назначили начальником бомбардировочного авиаучилища, а в 1941 году отправили в отставку.

Части, вошедшие в состав Коку-Хейдана по состоянию на 9 сентая 1939 года, а также имевшиеся у них самолеты перечислены в таблице на странице 56. Как видно из этой таблицы, Коку-Хейдан включал в себя довольно внушительные силы, однако они были рассредоточены по огромной территории, от западных границ Маньчжурии до Кореи. Далеко не все из них успели принять участие в боевых действиях на монгольской границе. Впрочем, это и не планировалось, поскольку новое токийское руководство взяло курс на прекращение конфликта.

12 сентая более 20 опытных советских летчиков (Гусев, Грицевец, Душкин, Лакеев, Кравченко, Нога, Смирнов, Степанов и ряд других) во главе со Смушкевичем покинули берега Халхин-Гола и

вылетели в Москву. «Монгольская командировка» закончилась. Командование посчитало задачу авиаторов выполненной. В столице их ждала беседа со Сталиным, торжественный ужин в Грановитой палате Кремля и... приказ немедленно отправляться на Запад, где советские войска заканчивали последние приготовления к польскому походу.

После отлета Смушкевича и Гусева советскую авиагруппировку на монгольском ТВД возглавил Т.Ф.Кучевалов.

Тем временем, в Кремле начались переговоры о перемирии. 15 сентая японский посол Того и советский нарком иностранных дел В.М.Молотов подписали соглашение, согласно которому боевые действия в районе реки Халхин-Гол прекращались с 13.00 16 сентая.

Но за два дня до этого японцы, воспользовавшись улучшением погоды, решили нанести заключительный и самый мощный «удар возмездия» по советским аэродромам, хотя с военной точки зрения никакого смысла в нем уже не было.

14 сентая они провели что-то вроде репетиции или разведки боем. 10 бомбардировщиков в сопровождении 45 истребителей пытались атаковать передовые советские ВПП. Но служба оповещения наших ВВС сработала четко. Навстречу противнику вылетели 75 И-16 и 15 «чаек». Видя столь «теплый прием», экипажи бомбардировщиков успешно освободились от бомб и развернулись обратно. Никакого ущерба нашим аэродромам эта бомбежка не нанесла. Произошло несколько коротких стычек истребителей, по итогам которых японские летчики заявили девять побед, а наши - три. На самом деле все самолеты благополучно вернулись на свои базы, хотя некоторые из них имели пробоины, а один японский летчик был ранен.

15 сентая, в последний день вооруженного противостояния, японцы повторили налет гораздо более крупными силами. Около 200 истребителей и бомбардировщиков, прилетевших с севера, со стороны озера Буир-Нур, атаковали аэроузел «Тамсаг-Булак». В налете впервые принимали участие легкие бомбардировщики Ки-32 из 45-го сентая.

Наши авиаторы, предчувствуя близкое окончание войны, не ожидали столь масштабного нападения. Информация с постов ВНОС запоздала, и попавшим под удар истребителям пришлось взлетать под огнем. Вот что писал в отчете об этом бое пилот «Чайки» старший лейтенант Петухов из 56-го иап: «После взлета я увидел справа и слева выше нас две группы японцев примерно по 30 машин. Весь удар приняла наша эскадрилья. Нас прижали к земле. (...) И-16 подошли с опозданием, и мы потеряли четырех летчиков» [13].

Подоспевшие к месту боя «ишаки» из 56-го и 70-го полков смогли переломить ситуацию. Воздушные схватки завязались в широком диапазоне высот - от нескольких десятков метров до трех километров. Японские бомбардировщики, которым пришлось отбиваться от истребителей, снова бомбили неточно. Несмотря на доклады их экипажей о шести уничтоженных на земле советских самолетах, ни одна красноразветная машина не получила от бомб серьезных повреждений.

Сражение в воздухе продолжалось около часа. Японским истребителям засчитали 39 побед, советским - 19. Еще два самолета записали на счет наших зенитчиков. Реально же были сбиты десять японских и шесть советских истребителей (один И-16 и пять «чаек»), а также один японский бомбардировщик. С нашей стороны в бою погибли пилоты «чаек» - лейтенанты С.Т.Матросов, М.Ф.Самойленко, Н.Ф.Кочетков и Н.П.Лебедев. И-16 младшего лейтенанта М.М.Сахончика из 70-го иап разбился при посадке. Лейтенант М.И.Чесноков выпрыгнул с парашютом из сбитой машины и благополучно приземлился.

Японцы потеряли восьмерых пилотов убитыми, в том числе двух комэсков. Еще трое летчиков получили ранения. Наибольшие потери понес только что переброшенный из Ханькоу 59-й сентай под командованием подполковника Иссаку Имагавы, впервые принимавший участие в бою с нашими летчиками. Шесть истребителей из этого полка остались догорать на монгольской земле у Тамсаг-Булака и озера Буир-Нур. Погиб командир 1-го чутая капитан Мицугу Ямамото, младший лейтенант Исидзакэ Тадамаса, старшие сержанты Мунетоси Накао, Масаси Сарута, Киёдзи Ногучи и сержант Ёсинори Коно.

Но финальный день войны оказался последним днем жизни не только для «зеленых» новичков из 59-го полка. Список павших на Халхин-Голе императорских асов - ветеранов конфликта - пополнился еще двумя фамилиями - командира 1-го чутая 11-го истребительного сентая капитана Кендзи Симады и старшего сержанта из того же подразделения Бундзи Ёсиямы. Симада прошел всю войну от первого до последнего дня и, по официальным японским данным, сбил 27 советских самолетов. Ёсияма также начал воевать еще в мае, и на его счету значилось 20 воздушных побед [40].

Несмотря на относительно удачное начало, японский «удар возмездия» обернулся новым провалом. Потери атаковавших оказались почти вдвое выше, чем у атакуемых. Всего же в сентябрьских боях авиация Квантунской армии потеряла 24 самолета, советские ВВС - 14.

Неудачу последнего и наиболее массового японского налета обусловило то, что в течение лета советские самолеты были рассредоточены по небольшим взлетно-посадочным площадкам, соединенным между собой, а также - с постами ВНОС телефонной связью. На каждой из таких площадок базировалось не более 15 машин. К концу войны число импровизированных полевых аэродромов достигло 65.

Японцам пришлось дробить свои силы, но даже при попытке одновременно атаковать несколь-

ко точек они почти сразу попали под удар истребителей, взлетающих с соседних площадок. А чуть позже в бой вступили самолеты, прилетевшие с более отдаленных ВПП.

В сущности, при налете 15 сентября японцам удалось нанести серьезный урон лишь одной эскадрилье «чаек» из 56-го полка, а цена за это оказалась весьма велика.

На следующий день военные действия завершились. Советские и японские воздушные патрули ходили вдоль границы параллельными курсами, не пытаясь вступить в бой. Летчики впервые получили возможность внимательно и спокойно рассмотреть своих недавних противников.

27 сентября, после соответствующих переговоров, состоялся обмен пленными и телами погибших. Советская сторона выдала пятерых японских летчиков живыми и 55 останков пилотов, чьи самолеты упали на нашей стороне фронта. Японцы вернули десятерых наших пленнх, большинство из которых составляли члены экипажей сбитых бомбардировщиков. Кроме упоминавшегося во второй главе лейтенанта Гусарова, никто из них по возвращении на родину не был привлечен к уголовной ответственности.

По словам Эйчиро Секигавы, все вернувшиеся из плена японские авиаторы, соблюдая самурайский кодекс чести, совершили ритуальное харакири. Впрочем, кое в чем Секигава ошибся. Майор Харада, как уже говорилось в седьмой главе, не стал вспарывать себе живот, воспользовавшись любезно предоставленным пистолетом.

А первым попавший в плен сержант Миядзимо, вновь оказавшись на родине, вообще наотрез отказался лишать себя жизни ради старинных традиций. Возмущенные столь «постыдным» поведением японские власти обвинили Миядзимо в дезертирстве и заключили в тюрьму, где он просидел до конца Второй мировой войны. Только после капитуляции Японии сержант вышел на свободу и смог вернуться в семью, которая считала его давно погибшим.

Но судьба Миядзимо все же была исключением из общего правила. А большинство других пилотов страны Ямато, оказавшихся под угрозой пленения, сразу поступали «по-самурайски». Как писал начальник штаба ВВС 1-й АГ полковник Устинов, - «Из числа японских летчиков, спустившихся на парашютах и совершивших вынужденные посадки на территории МНР, 9 летчиков застрелились, 6 летчиков и один стрелок взяты в плен». Судьба двоих из этих семи пленнх авиаторов до сих пор остается неизвестной.

ПОТЕРИ СОВЕТСКИХ ВВС НА ХАЛХИН-ГОЛЕ С 1.09 ПО 16.09.39

	БОЕВЫЕ	НЕБОЕВЫЕ	ВСЕГО
И-16	4	1	5
И-16П	2	-	2
И-153	8	1	9
ИТОГО	14	2	16

ЮРТЫ В СТЕПИ

Несмотря на то, что Красная армия еще с начала 30-х годов активно готовилась воевать на Дальнем Востоке, считая Японию одним из главных потенциальных противников, вспыхнувший на Халхин-Голе конфликт оказался для нее неожиданным.

Никто и не предполагал, что война начнется именно там, едва ли не в самом диком и глухом уголке советской «ойкумены». Расстояние от реки Халхин-Гол до ближайшего монгольского городка Тамсаг-Булак - почти 100 километров, причем на этом пути не было никаких дорог или населенных пунктов, только редкие стойбища кочевых скотоводов. Да и сам Тамсаг-Булак можно было назвать городом лишь условно. В 30-х годах прошлого века он представлял собой скопище из примерно полутора сотен войлочных юрт и палаток, окружавших десяток глинобитных сараев.

До весны 1939-го ни в Тамсаг-Булаке, ни к востоку от него в сторону Халхин-Гола не было ни советских, ни монгольских воинских частей, лишь несколько пограничных застав, расположенных в десятках километров друг от друга. Разумеется, не было там и авиации. Только в марте 39-го в Тамсаг-Булак перебросили 70-й истребительный полк и начали оборудовать что-то вроде авиабазы.

Надо отметить, что создание аэродромов в степях Восточной Монголии оказалась делом несложным. Вся эта территория представляет собой абсолютно плоскую равнину с довольно прочным грунтом, на которой тогдашние самолеты могли взлетать и садиться практически в любом месте. Только во времена сильных ливней, которые, впрочем, случались нечасто, земля размокала, но едва лишь тучи рассеивались, яркое солнце быстро высушивало почву, и уже через несколько часов бесконечная «ВПП» снова была готова к работе.

Благодаря этому советское авиационное командование за время конфликта организовало на территории между Халхин-Голом и Тамсаг-Булаком десятки импровизированных взлетно-посадочных площадок для истребителей, на которых в случае необходимости могли приземляться и транспортные самолеты, и бомбардировщики.



Но аэродром это не только участок сухой и ровной земной поверхности. Он должен включать в себя соответствующую инфраструктуру для жизни летчиков и наземного персонала, а также для хранения, обслуживания и текущего ремонта самолетов. С этим дела обстояли гораздо хуже - никаких построек в Восточной Монголии не было, да и возводить их было не из чего. О кирпичных и цементных заводах тогда в Монголии никто даже не мечтал, а ближайший строительный лес произрастал в северных районах страны, более чем в 500 километрах от ТВД. Еще дальше находилась ближайшая станция железной дороги.

Доставлять все стройматериалы - от бревен до гвоздей - на грузовиках за многие сотни километров было весьма долго и накладно, тем более что грузовикам приходилось возить еще и горючее для самих себя, причем в оба конца. К тому же, в стройматериалах не менее остро нуждались наземные войска, которым они были необходимы для возведения оборонительных сооружений.

Выход подсказала сама природа и быт аборигенов. Несмотря на то что советские истребители имели смешанную конструкцию с фанерно-полотняной обшивкой, сухой и жаркий климат монгольского лета вполне допускал их хранение в течение нескольких месяцев под открытым небом, без каких-либо ангаров, палаток или даже навесов. А в случае дождя или пыльной бури достаточно было хорошенько укрыть кабину и двигатель брезентом. Так же без укрытий, порой прямо на земле, хранились бочки с бензином и маслом, ящики с запчастями и боеприпасами. Мелкий и средний ремонт боевых машин тоже производился непосредственно на летных полях, под солнцем и звездами, среди степной травы.

Вопрос проживания личного состава решился так же просто благодаря местной специфике. Монгольское правительство предоставило советскому командованию сотни юрт, оказавшихся почти идеальным жилищем в степи. Юрта не промокает насквозь под сильным ливнем, хорошо вентилируется, сохраняет тепло холодными ночами и относительную прохладу в жаркий день. Юрты были разных размеров и вмещали от 4 - 6 до 30 спальных мест. Поначалу летчики и техники спали «по-монгольски» - на кошмах и циновках, но потом из Союза завезли разборные армейские кровати.

Лишь на некоторых площадках авиаторы жили в палатках, а на стационарных тыловых аэродромах, оборудованных у населенных пунктов еще до начала конфликта, - в деревянных или кирпичных казарменных бараках.

Типичный монгольский пейзаж, не менявшийся столетиями: овцы, юрты, степь...



Партия в домино на аэродроме «Тамсаг-Булак» в ожидании приказа на вылет

Резкое наращивание советской авиационной группировки на Халхин-Голе в конце мая - начале июня вызвало всплеск бытовых проблем. Тыловые службы ВВС 57-го ОК оказались не готовы к принятию и обустройству такого количества людей. Отражением этого стала, к примеру, докладная записка, направленная 11 июня комкором Смушкевичем командиру корпуса Фекленко: *«Летчики 22 иап живут по 25 человек в юрте в антисанитарных условиях. Нет воды, душевая установка не работает, ни у кого нет фляг».*

Обеспечение войск пресной водой вообще являлось одним из самых острых и болезненных вопросов в работе тыла Особого корпуса, а затем и 1-й армгруппы. Почти постоянное чувство жажды вспоминают и летчики, и танкисты, и пехотинцы, оставившие свои мемуары о боях на Халхин-Голе.

Монгольская степь крайне бедна источниками воды. От Халхин-Гола до Керулена (а это по территории Монголии почти 400 км.) на ней нет ни рек, ни ручьев, а колодцы редки и маловодны. Правда, на севере тамсаг-булакского выступа, на монголо-маньчжурской границе лежит крупное и богатое рыбой пресноводное озеро Буир-Нур, в которое впадает река Халхин-Гол. Но от его берегов до самого Тамсаг-Булака более 70 километров, а до многих полевых площадок советской авиации - еще дальше. На эти расстояния воду приходилось возить цистернами.

Если для питья и приготовления пищи воды все же кое-как хватало (во всяком случае, за время конфликта от жажды никто не умер), то для гигиенических нужд ее было явно недостаточно. В душную летнюю жару, когда столбик термометра поднимался до 40 градусов, летчики и техники неделями не могли нормально помыться и постирать одежду. От пота их обмундирование насквозь пропитывалось солью и, высыхая, становилось ломким как картон. Вода же из местных солончаковых болотцев не годилась не только для питья, но и для стирки, поскольку она сама была грязной и настолько горько-соленой, что в ней даже мыло не мылилось.

Б.А.Смирнов вспоминал, что уже к августу военная форма у многих летчиков 22-го иап окончательно превратилась в лохмотья, а новую, взамен изношенной, не подвозили. И даже приобрести ее за свои деньги было негде. Тогда пилоты попросили разрешения у Смушкевича купить себе в магазинчике Тамсаг-Булака гражданские сорочки и брюки. Комкор, видя столь бедственное положение своих подчиненных, разрешил. В результате авиаторы несколько дней ходили по гарнизону и летали на боевые задания в разноцветных штанах и рубашках, подшучивая по этому поводу друг над другом.

А вскоре на аэродром прибыл с инспекцией сам начальник Политуправления РККА Л.З.Мехлис.



Летчики Н. В. Овсянников и Н. В. Гринев за чтением газеты «Героическая красноармейская»

Судя по имеющейся у меня информации, меню японских авиаторов, воевавших на Халхин-Голе, также не отличалось богатством и разнообразием. Их пищевой рацион в основном состоял из того же риса, галет, чая, фруктовой воды в бутылках и сушеной рыбы.

Стоит остановиться еще на одном специфическом «продукте питания», который с той или иной степенью регулярности употребляли многие летчики, а именно - о спиртных напитках. Вопрос - надо ли разрешать авиаторам в боевой обстановке снимать стресс с помощью алкоголя - серьезно волновал командование ВВС 57-го ОК. Настолько серьезно, что на первом же допросе первого попавшего в плен вражеского пилота - сержанта Миядзимо - спросили: а пьют ли японцы перед боевыми вылетами? Пленный честно ответил: «пьем все», но не перед вылетом, а после - по ночам.

Официально спиртное в рацион советских летчиков тогда не входило. Ежедневные «наркомовские сто грамм» были введены во фронтовой обиход гораздо позже, уже в период Великой Отечественной. Но в магазинах военторга в Баин-Тумене, Тамсаг-Булаке и Матат-Сомоне весной и в начале лета 1939-го можно было свободно купить водку и портвейн, а иногда даже шампанское. Те, кто служил вблизи от этих «очагов цивилизации», конечно, пользовались предоставленной им возможностью. В гораздо худшем положении находились летчики с отдаленных полевых аэродромов: им доставать выпивку было негде.

Но постепенно спиртное иссякло и в магазинах, а нового из Союза, судя по всему, не завозили, отдавая предпочтение более важным военным грузам. Очевидно, начальство, в конце концов, все же решило, что армия может обойтись и без алкогольного «допинга». В результате примерно к августу на всем халхингольском ТВД с советской стороны наступило что-то вроде необъявленного «сухого закона». И хотя далеко не всех устраивало такое положение дел, с ним приходилось мириться. Летчик Ф. Н. Черемухин, прибывший из Союза на пополнение в 22-й иап, вспоминал, что первый же вопрос, который задал ему комполка Кравченко после обмена приветствиями, прозвучал так: «Ну что, лейтенант, выпить привез?» Ответ был отрицательным, и это очень расстроило прославленного аса...

Но все же надо отметить, что и в то время, когда спиртное было вполне доступно, инцидентов, связанных с пьянством среди летчиков и зафиксированных в ежедневных политдонесениях, было немного. Наиболее «яркий» из подобных эпизодов произошел в июле, когда один из пилотов поздно вечером, выпив две бутылки портвейна, решил покататься на автомашине. Недолго думая, он угнал армейский грузовик и, не обращая внимания на крики и предупредительный выстрел часового, понесся по улочке Тамсаг-Булака, распугивая редких прохожих. «Прогулка», впрочем, длилась недолго. Не справив-

Увидев, во что одеты летчики, он сперва немного опешил, но потом, разобравшись в чем дело, велел срочно отправить в Читу самолет за обмундированием. И уже на следующий день весь полк щеголял в новеньких красноармейских гимнастерках и форменных бриджах с наколенниками [45].

Кроме комплектов армейской униформы, самолет по распоряжению Мехлиса привез передвижную душевую кабину, однако в условиях продолжавшейся нехватки воды от нее было мало толку.

Вопрос с питанием летчиков командование решило более успешно. На нехватку еды и качество обслуживания в аэродромных столовых никто из авиаторов не жаловался. Кормили там вдоволь, блюда разносили официантки. Рацион питания был более чем достаточным по количеству и весьма калорийным (например, каждому летчику полагалось в день, помимо всего прочего, по 1200 граммов черного хлеба и по 300 белого), однако довольно однообразным, «тяжелым» и бедным витаминами. Его основу составляло мясо (как правило, баранина, поставляемая монголами) и различные каши (чаще всего - рисовая), а также макароны, консервированный компот, чай, сахар, сгущенка. Типичное обеденное меню состояло из двух блюд: баранина вареная и баранина жареная с кашей на гарнир и компотом на десерт.

Такой скудный ассортимент, разумеется, быстро приедался. Летчики неоднократно высказывали пожелания разнообразить свой стол, включив в него свежие овощи, фрукты и молочные изделия. Однако в условиях летней монгольской жары и отсутствия холодильных установок возить из Союза скоропортящиеся продукты было слишком рискованно.

Пилот «Дугласа» с гармонью - самым популярным среди наших летчиков в 1939 году музыкальным инструментом

шись с управлением, незадачливый «автолюбитель» врезался в палатку-кинотеатр, в которой как раз в этот момент шел просмотр фильма «Чапаев». К счастью, никто из зрителей и киноаппаратчиков не пострадал, но кинопроектор был разбит, а коробки с пленкой раздавлены. Несмотря на относительно благополучный исход, виновника происшествия тут же арестовали и отдали под трибунал.

И все же подобные ЧП, как я уже отметил, случались довольно редко. Командование ВВС 1-й АГ уделяло большое внимание тому, чтобы летчикам в промежутках между боями и летной подготовкой было чем занять свой досуг, помимо выпивки. Между аэродромами курсировало несколько передвижных библиотек - автофургонов с книгами и журналами. Начиная с июля в авиачасти, даже самые отдаленные, стали регулярно поступать свежие газеты.

Уже в мае политотдел 57-го Особого корпуса начал выпускать фронтовую газету «Героическая красноармейская». Вскоре к ней добавилась газета 100-й авиабригады «Сталинский сокол». С прибытием из Москвы группы опытных журналистов и фотографов, среди которых был, в частности, известный поэт и драматург Константин Симонов, выпуск «Героической красноармейской» стал регулярным, а качество публикуемых в ней материалов заметно повысилось.

Жаркий климат, высокая утомляемость в боевых вылетах и нехватка воды не способствовали популярности среди летчиков спортивных игр, вроде футбола и волейбола, а также других подвижных видов спорта, требовавших больших затрат энергии. Однако многие авиаторы на Халхин-Голе увлеченно играли в шахматы, шашки и в лото. Самым же популярным развлечением было домино. «Козла забивали» почти повсеместно, по этой игре даже проводились чемпионаты между экипажами, звеньями и эскадрильями, размещенными на одном аэродроме.

Не забывало начальство и о музыкальном творчестве летной братии. Еще в начале конфликта на аэродромы были разосланы гитары, мандолины, гармони и балалайки. Любителей струнных инструментов среди пилотов оказалось немного, зато на гармошках играли так активно, что к концу августа большинство из них пришло в негодность, а в политотдел стали поступать запросы прислать новые. Любопытно, что популярных на фронтах Отечественной войны патефонов на Халхин-Голе, судя по всему, не было. Во всяком случае, о них ни разу не упоминается ни в документах, ни в мемуарах участников событий.

Подводя итог краткому обзору повседневной жизни советских летчиков в юртах посреди монгольских равнин, надо отметить, что, несмотря на целый ряд серьезных проблем и неудобств, практически никто из авиаторов, оставивших нам свои воспоминания, не расценивает фронтовой быт на Халхин-Голе как нечто очень тяжелое и труднопереносимое.

Да и в целом та война, в отличие от Великой Отечественной, осталась в их памяти скорее не как



трагедия или драма, а как увлекательное и романтическое, хотя и опасное, приключение, причем довольно быстро закончившееся. Они не успели в полной мере устать от войны и не успели ее возненавидеть.

Даже к противнику они не испытывали той жгучей ненависти, какую вызывали у большинства советских людей пилоты Люфтваффе, бомбившие наши города и расстреливавшие колонны беженцев. Пока шли бои, японский солдат воспринимался как враг, с которым надо сражаться изо всех сил, потому что таков приказ и так велит воинский долг. Но когда победа одержана и мир подписан, он вновь превратился в обычного человека, с которым можно поговорить как с равным и даже выпить.

На этом фоне не удивительно, что последним знаковым событием халхингольского конфликта стал многолюдный и пышный банкет на нейтральной территории с участием представителей советского и японского командования, описанный в воспоминаниях Константина Симонова «Далеко на востоке». На банкете, где друг против друга за общим столом сидели вчерашние враги, рекой лились водка, вино и саке, поочередно провозглашались тосты за здоровье, мастерство и доблесть его участников. Можно ли представить себе что-то подобное, скажем, в Берлине в конце Второй мировой?!...

Да, на монгольской границе завершилась совсем другая война, в которой еще заметны отблески былых традиций средневековых «войн-турниров». Тех, что велись не с целью покорения или уничтожения противника, а ради того, чтобы померяться силами, показать свою удачу, завоевать почет и воинскую славу. Война короткая и яркая, как росчерк горящего самолета в бескрайнем небе над степью.

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

В западных публикациях обычно говорится, что воздушные бои на Халхин-Голе были самыми крупными с момента окончания Первой мировой войны. Однако это расхожее мнение не соответствует действительности. В «собачьих схватках» Первой мировой, как правило, участвовало не больше нескольких десятков самолетов с обеих сторон, а такие бои, в которых одновременно сходились свыше сотни аэропланов, происходили крайне редко. Таким образом, развернувшиеся на Халхин-Голе воздушные битвы с участием 200 - 300 самолетов, являлись беспрецедентными в истории авиации вплоть до начала знаменитой «Битвы за Англию». Да и во времена Второй Мировой сражения такого масштаба происходили нечасто.

«Авиации было много с обеих сторон, причем первые два месяца превосходство было на стороне японцев, и только на третий месяц после упорной борьбы оно перешло к нам. К концу боев с нашей стороны было собрано особенно много авиации. В первые сутки нашего августовского наступления мы подняли в воздух без малого тысячу самолетов. Что касается происходивших над степью воздушных боев, то я никогда потом не видел такого количества самолетов в воздухе сразу в обозримом глазом пространстве. Во время последнего сентябрьского воздушного боя, предшествовавшего мирным переговорам, когда японцы сделали последний звездный налет на наши аэродромы, воздух просто кипел самолетами: их было несколько сот одновременно» [30].

Так выразил свои впечатления от воздушной войны на Халхин-Голе непосредственный очевидец событий известный советский писатель и журналист Константин Симонов. В общем, впечатление это было верным. Маршал Георгий Жуков тоже вспоминал, что таких грандиозных воздушных боев, как в Монголии, ему больше видеть не приходилось.

С советско-монгольской стороны в боевых действиях участвовали в общем счете свыше 900 самолетов, с японской - более 400. Максимальная единовременная концентрация авиасил составляла примерно 600 советских и до 200 японских самолетов. При этом надо учесть, что все они действовали на относительно небольшой территории, не превышавшей в длину 60 - 70 километров. Таким образом, на каждый километр фронта приходилось по 10 - 15 самолетов, что во много раз больше аналогичных показателей времен Великой Отечественной войны.

С 22 мая по 15 сентября 1939 г. советская авиация выполнила 20524 самолетовылета, из них за август - сентябрь - 14458 (более 70%). 18509 вылетов (90%) приходилось на долю истребителей. Бомбардировочная авиация совершила 2015 самолетовылетов, из них - 1529 (74,2%) - на уничтожение вражеских войск непосредственно на поле боя.

Ниже приведена таблица распределения боевых вылетов советской авиации по выполняемым задачам. Из нее видно, что подавляющее большинство вылетов (почти 3/4) совершено с целью завоевания и удержания превосходства в воздухе, то есть основной задачей ВВС 1 АГ была не поддержка наземных войск, а борьба с японской авиацией.

По японским ВВС подобных цифр не публиковалось, но исходя из соотношения численности истребителей и бомбардировщиков во вражеской авиагруппировке, из суммарного тоннажа сброшенных японцами бомб (подробнее об этом - в следующей главе), а также из того, что японцы не практиковали штурмовых действий истребителей можно сделать вывод, что авиация Квантунской армии также направляла свои основные усилия не против наземных, а против воздушных сил противника.

Следовательно, авиационная специфика халхингольского конфликта, на мой взгляд, заключалась

КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВЫЛЕТОВ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ВВС 1 АГ, И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ИХ ПО ЗАДАЧАМ С 22 МАЯ ПО 16 СЕНТЯБРЯ 1939 г.

ЗАДАЧИ	КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВЫЛЕТОВ	ПРОЦЕНТ ОТ ОБЩЕГО КОЛИЧЕСТВА
Борьба за господство в воздухе	14532	74,8
Поддержка наземных войск	3216	17
Воздушная разведка	1377	7
Действия по железнодорожным коммуникациям и резервам	188	1,2
ИТОГО	19413	100

В таблице не учтены самолетовылеты, совершенные с целью перебазирования и обеспечения транспортных перевозок. В число вылетов на завоевание господства в воздухе, очевидно, включены и вылеты истребителей на сопровождение бомбардировщиков.



Советские авиаторы-халхингольцы и маршал Хоролгийн Чойбалсан на приеме в советском посольстве в Улан-Баторе. Крайний слева - Г.П. Кравченко, третий слева - Я.В. Смушкевич, в центре - советский посол в МНР И.А. Иванов, второй справа - С.И. Гриצעев

в том, что действия ВВС противоборствующих сторон были направлены, прежде всего, друг против друга, порой даже вне зависимости от того, насколько они могли повлиять на наземную обстановку. Особенно ярко это проявилось в сентябре, на заключительном этапе конфликта, когда наземные бои уже прекратились и ни одна из сторон не планировала их возобновления, однако ожесточенные схватки в воздухе и удары по аэродромам продолжались.

Можно сказать, что это противоречит военной теории, согласно которой действия авиации должны быть направлены в первую очередь на обеспечение успеха наземных войск, являющихся основным средством достижения победы в войне.

Однако бои на Халхин-Голе шли не только ради захвата или, наоборот, удержания нескольких десятков никому по большому счету не нужных квадратных километров бесплодной степи. Обе стороны рассматривали их как полигон для отработки тактических приемов, методов руководства частями и подразделениями, испытаний техники, тренировки личного состава, организации снабжения и многих других вещей, которые были необходимы для будущей «большой» войны. В этих условиях авиационное противоборство приобретало самостоятельное и в какой-то мере даже самодостаточное значение. А результаты такого «матча» наиболее наглядно выражались в соотношении потерь и количестве сбитых самолетов противника.

Не случайно именно эти моменты, а вовсе не количество уничтоженных вражеских солдат, артбатарей, блиндажей, автомашин или танков постоянно отображались в документах ВВС 1-й Армгруппы.

Посмотрим, как оценивали достижения своих подчиненных руководители советской и японской авиагруппировок.

Командование ВВС 1-й АГ определило потери противника на Халхин-Голе в 646 самолетов, из которых 588 (529 истребителей, 42 бомбардировщика и 17 разведчиков) сбито в воздушных боях и еще 58 (35 истребителей, два бомбардировщика, 15 разведчиков и шесть транспортников) уничтожено при налетах на аэродромы. 14 самолетов записали на счет зенитчиков [11]. При этом в некоторых советских источниках говорится, что японцы потеряли на Халхин-Голе не 646, а 660 самолетов.

Японские данные о количестве якобы уничтоженных в ходе конфликта самолетов противника различаются еще больше. Так, в 4-м томе «Японских исследований Маньчжурии» говорится, что только в воздушных боях были сбиты 1252 советские машины. А согласно статье Эйчиро Секигавы, японские летчики претендуют на уничтожение 1260 советских самолетов, из них 1162 - в воздухе и 98 - на земле. Наконец, Икухико Хата, Ясуо Изава и Кристофер Шорес в относительно недавно вышедшей книге с длинным названием *Japanese army air force fighter units and their aces* («Истребительные части

**БЕЗВОЗВРАТНЫЕ ПОТЕРИ СОВЕТСКИХ
ВВС НА ХАЛХИН-ГОЛЕ С 22.05 ПО 16.09.39**

	БОЕВЫЕ	НЕБОЕВЫЕ	ВСЕГО
И-16	78	25	103
И-16П	12	-	12
И-15бис	56	6	62
И-153	16	6	22
СБ	46	8	54
ТБ-3	-	1	1
Р-5	1	1	2
У-2	-	2	2
ИТОГО	209	49	258

ВВС японской армии и их асы») пишут, что японские истребители сбили 1093 самолета противника «точно» и еще 209 - «предположительно». Но при этом они не упоминают о заявках на победы воздушных стрелков, которые наверняка тоже имели место.

Кроме того, все три источника ничего не говорят об успехах японских зенитчиков, хотя по нашим данным значительная доля потерь, особенно - среди бомбардировщиков, приходилась на огонь с земли.

Впрочем, как бы то ни было, все эти цифры представляют лишь чисто умозрительный интерес, поскольку они весьма далеки от реальности. Надо признать, что советские данные о победах завышены примерно в четыре раза, а японские - более чем в шесть раз. В результате и те, и другие объявили об уничтожении гораздо большего количества вражеских самолетов, чем фактически принимало участие в боевых действиях.

Этот факт можно объяснить присущим большинству людей стремлением выдавать желаемое за действительное в сочетании с весьма «либеральной» системой учета воздушных побед. Как правило, командиры и работники штабов вообще не требовали от летчиков каких-либо подтверждений их докладов. В большинстве описаний воздушных боев с советской стороны информация о сбитых самолетах противника сопровождается лишь одним комментарием: «По донесениям летного состава». При этом безусловно сбитым, например, считался самолет, который «беспорядочно падал вниз и скрылся в облаках». Как в этом отношении обстояли дела у японцев, свидетельствует хотя бы то, что их приписки оказались гораздо выше советских.

Впрочем, я далек от того, чтобы обвинять как советских, так и японских пилотов в сознательной лжи. Непроизвольному завышению числа побед способствовали и вполне объективные факторы, такие как технические свойства самолетов и их вооружения. Дело в том, что к моменту начала халхингольского конфликта прочность и живучесть конструкций боевых самолетов, а также скорости и дистанции воздушных боев значительно увеличились по сравнению с Первой мировой войной. Однако вооружение истребителей осталось практически тем же - два, максимум - четыре пулемета винтовочного калибра (немногочисленные пушечные «ишаки», как уже говорилось, использовались в качестве штурмовиков и в воздушных боях фактически не участвовали). Немногого улучшились и прицельные приспособления: в ходу оставались телескопические (с очень малым углом обзора) и примитивные рамочные прицелы.

Все это привело к тому, что, относительно Первой мировой войны, значительно снизился процент

ПОТЕРИ ЯПОНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ НА ХАЛХИН-ГОЛЕ

ТИП САМОЛЕТА	СБИТО	СПИСАНО ИЗ-ЗА БОЕВЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ	ВСЕГО	ПОВРЕЖДЕНО, НО ВОССТАНОВЛЕНО	ВСЕГО
Ки-10	1	-	1	4	5
Ки-27	62	34	96	124	220
Ки-30	11	7	18	33	51
Ки-32	-	-	-	-	-
Ки-21	3	3	6	1	7
«Фиат» BR.20	-	1	1	20	21
Ки-4	1	14	15	7	22
Ки-15	7	6	13	23	36
Ки-36	3	3	6	6	12
Ки-34	-	1	1	-	1
«Тачикава» ККJ ¹	-	1	1	2	3
Vf-108 «Тайфун» ²	-	1	1	-	1
«Фоккер» F-VII ²	-	3	3	-	3
ИТОГО	88	74	162	220	382

¹ Лицензионный английский биплан «Фокс Мот»; использовался японцами в качестве связной машины.

² Самолеты маньчжурской авиакомпании, мобилизованные на время боевых действий.

попаданий, а также ущерб от них. Во времена халхингольскрго конфликта самолеты нередко возвращались из воздушных боев с десятками прострелов. В одном «ишаке», благополучно свешем на своем аэродроме, насчитали свыше 80 пробоин. Наверняка японцы посчитали эту машину сбитой, но буквально через день она снова ушла в бой. Бомбардировщики же порой выдерживали до нескольких сотен попаданий.

Естественно, что любой пилот, видя, как выпущенная им очередь поразила вражеский самолет, который после этого резко пошел вниз (летчики часто уходили из-под огня пикированием, а японцы к тому же нередко имитировали беспорядочное падение), пребывал в полной уверенности, что неприятель сбит. И таких «сбитых» с обеих сторон были сотни...

Японские летчики - ветераны боев на Халхин-Голе в беседах с Эйчиро Секигавой признавали, что официальные цифры побед императорских ВВС в этом конфликте были сильно завышены. Однако все они сходились во мнении, что «Советы» все же потеряли в воздушных боях не менее 400 самолетов. Так считали бывший командир 24-го сентая полковник Кодзиро Мацумура, сменивший его на этом посту подполковник Хидеми Ясухара и еще 11 пилотов, опрошенных японским историком [49].

Между тем, реальные потери советской авиации за весь период конфликта представлены в таблице, помещенной на странице 64 и составленной по документам Российского Государственного Военного архива [11, 18].

Данные получены путем суммирования месячных сводок о потерях, содержащихся в «Описании боевых действий ВВС 1-й АГ», а также - ежедневных сводок из «Журнала учета потерь матчасти во время боевых действий».

В дополнение к ним необходимо упомянуть 385 истребителей и 51 бомбардировщик, получившие различные боевые повреждения, но восстановленные силами аэродромного персонала или полевых авиаремонтных мастерских. Столь большое число истребителей объясняется тем, что многие машины ремонтировались не по одному разу.

Цифры безвозвратных и «ремонтных» потерь частично перекрывают друг друга, поскольку некоторые восстановленные машины впоследствии были сбиты или разбились в авариях.

Суммарные боевые потери личного состава советской авиагруппировки представлены в таблице: [16]

Погибло в воздушных боях	88
Погибло от огня зенитной артиллерии	11
Пропало без вести	65
Погибло при воздушных налетах	6
Умерло от ран	4
Всего погибших и пропавших без вести	174
Ранено	113
Всего потерь	287



Летчики-однофамильцы, ветераны войны в Испании Б.А.Смирнов и В.С.Смирнов, одержавшие на Халхин-Голе по четыре воздушные победы

К этой статистике надо добавить 15 авиаторов погибших и 19 раненых в авиакатастрофах и других чрезвычайных происшествиях. Неизвестно, включены ли в число пропавших без вести советские летчики, попавшие в плен к японцам и впоследствии возвращенные на родину.

Таблица японских потерь матчасти, помещенная на странице 64, взята из статьи Эйчиро Секигавы An Undeclared Air War [49]. Эти же цифры многократно повторялись в других, более поздних западных публикациях о боях на Халхин-Голе.



Летчики 1-го истребительного сентая японских ВВС. В центре - младший лейтенант Масатоси Масудзавы, сбивший на Халхин-Голе, согласно японским данным, 12 советских самолетов

**ЯПОНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ ПОБЕДЫ И ПОТЕРИ
В ХОДЕ НОМОНХАНСКОГО ИНЦИДЕНТА**

Дата	Уничтоженные самолеты противника	Самолеты потерянные	Летчики погибшие	Летчики раненые
МАЙ				
20-31.05	62	-	-	-
ИЮНЬ				
22.06	56	7	4	2
23.06	1	4	1	-
24.06	15	1	1	-
26.06	16	-	-	-
27.06	149	6	7	2
ИТОГО	237	18	13	4
ИЮЛЬ				
3.07	8	6	4	-
4.07	53	1	-	2
5.07	12	-	-	-
6.07	24	3	2	1
8.07	22	2	2	-
9.07	28	1	1	-
10.07	64	1	-	1
12.07	11	2	2	-
21.07	39	3	1	2
23.07	45	9	9	3
24.07	41	5	4	2
25.07	72	2	2	1
29.07	51	6	4	1
31.07	11	-	-	-
ИТОГО	481	41	31	13
АВГУСТ				
3.08	2	8	4	2
4.08	8	2	1	1
5.08	29	2	1	-
7.08	48	1	-	-
12.08	13	2	2	1
20.08	33	8	-	3
21.08	97	8	7	4
22.08	12	6	6	-
23.08	3	1	1	-
24.08	4	1	1	-
25.08	22	10	6	1
27.08	19	4	3	-
29.08	17	9	3	3
30.08	23	1	3	-
31.08	20	3	3	1
ИТОГО	350	66	41	16
СЕНТЯБРЬ				
1.09	33	7	6	1
2.09	4	1	-	-
4.09	22	3	2	1
5.09	15	2	2	-
14.09	3	0	1	-
15.09	44	11	8	2
ИТОГО	121	24	19	4
ВСЕГО	1252	149	104	64

Примечание: летчики, попавшие в плен, в данной таблице учтены как погибшие.

Людские потери японской авиации, по словам того же автора, составили 152 погибших и 66 «серьезно раненых». Среди них 163 человека из летного состава: 95 пилотов истребителей, 28 членов экипажей разведчиков и 40 членов экипажей бомбардировщиков. Принятая японским историком методика подсчета не позволяет определить, сколько же все-таки летчиков погибло, а сколько было ранено. Кроме того, неясно, учтены ли в числе погибших пропавшие без вести, а также какие ранения Секигава считает серьезными, а какие - «не очень».

Приводимые им цифры оставляют и другие вопросы. В частности, вызывают большие сомнения ничтожные потери (всего один сбитый) среди устаревших истребителей-бипланов Ки-10. По докладам советских пилотов, было сбито 19 таких машин. Разумеется, заявка на 19 побед наверняка завышена, однако сами японцы официально признали 4 и 5 сентября гибель троих пилотов из 33-го истребительного сентая (см. стр. 55), вооруженного как раз «ки десятками».

Также слегка настораживает то, что количество убитых и тяжело раненых пилотов истребителей почти точно совпало с числом сбитых и списанных машин этого класса (95 и 97). При этом Секигава и другие японские авторы пишут о том, что их летчики нередко выпрыгивали с парашютами из сбитых самолетов и невредимыми возвращались на базу. Кроме того, не менее десятка Ки-27 сгорело на земле при штурмовках аэродромов, когда пилотов просто не было в их кабинах.

Подобные нестыковки позволяют высказать предположение, что данные о потерях, приведенные в статье Секигавы, не совсем полные.

Есть и другая, гораздо менее известная сводная таблица японских потерь и «побед», помещенная на данной странице. Эта таблица из «Японских исследований Маньчжурии» [36] интересна тем, что в ней потери сгруппированы не по типам машин, а по дням конфликта, причем не только самолетов, но и членов их экипажей. Однако в заголовке указано, что это потери только в воздушных боях, то есть в таблице не представлены самолеты, уничтоженные на земле, сбитые зенитным огнем, а также разбившиеся по небоевым причинам.

При сопоставлении таблиц видно, что итоговая цифра японских потерь, указанная Секигавой, выше, чем в «Японских исследованиях Маньчжурии». Одна-



«Отчет о проделанной работе»: Я. В. Смушкевич демонстрирует командирам 1-й АГ кусок перкаля от сбитого японского самолета. Внизу - советские солдаты осматривают обломки бомбардировщика Ки-21





**Летчики-истребители, удостоенные звания Героя Советского Союза за бои на Халхин-Голе.
Слева направо: ст. лейтенант А.П.Пьянков, ст. лейтенант И.И.Красноюрченко, ст. политрук В.Н.Калачев**

ко эта разница (13 машин) не столь велика, чтобы можно было с уверенностью включить в нее все виды боевых потерь, помимо самолетов, сбитых в воздушных боях.

Но, судя по всему, вторая таблица, несмотря на заголовок, все же содержит (по крайней мере, частично) машины, уничтоженные при налетах на аэродромы. Об этом говорят данные за 20 августа, когда наши истребители осуществили успешную штурмовку аэродрома «Араи», а у японцев отмечена существенная убыль в матчасти, причем она гораздо выше, чем безвозвратные потери летного состава: на восемь уничтоженных машин приходится всего трое раненых летчиков и ни одного погибшего. Напрашивается вывод, что в этот день японцы потеряли большую часть самолетов не в ходе боевых вылетов, а на земле.

Обратимся к еще одному источнику информации о японских потерях на Халхин-Голе - книге Икухико Хаты, Ясую Изава и Кристофера Шореса «Истребительные части ВВС японской армии и их асы» [40]. В заключительном разделе книги приве-

ден поименный список погибших летчиков-истребителей японской армейской авиации с указанием дат и мест их гибели. Значительную часть этого «мартиролога» занимает Халхин-Гол, где, согласно подсчетам авторов, за три с половиной месяца погибло 66 пилотов армейских истребительных сентаев (для сравнения: за предыдущие восемь лет войны в Китае - всего лишь 20!).

Сразу обращает на себя внимание то, что данные, приводимые Хатой, Изавой и Шоресом, серьезно противоречат таблице из «Японских исследований Маньчжурии». К примеру, как уже говорилось на стр. 35, за 12 июля в таблице указаны только два сбитых самолета и двое погибших летчиков, а в списке «Истребительных частей...» за то же число приведены имена, фамилии и звания четырех погибших пилотов, причем только истребителей! 19 июля и 2 сентября в таблице вообще не отмечено потерь среди личного состава, однако в книге, опять-таки, есть имена, фамилии и звания двоих японских летчиков, погибших на Халхин-Голе именно в эти дни (старший сержант Буичи Намба и сержант Юкио Кидзима).



**Японские летчики-истребители, отличившиеся в боях на Халхин-Голе.
Слева направо: Такео Исии (18 побед), Хироси Секигучи (4 победы), Тамейси Куроки (3 победы)**

Как бы то ни было, на основании имеющихся противоречивых данных точно установить, сколько же вражеских самолетов сбили и расстреляли на аэродромах наши авиаторы в ходе той войны, не представляется возможным. Речь может идти лишь о примерной цифре в диапазоне 150 - 170 машин.

Впрочем, пробелы и «нестыковки» в японской статистике не должны скрывать от нас главного. А главным является то, что в ходе боев советская авиация все же добилась успеха и в конце концов захватила господство в воздухе.

Но произошло это далеко не сразу, а лишь примерно в начале августа. Ранее, как справедливо заметил Симонов, превосходством обладали японцы. Причин тому несколько. В следующей главе мы рассмотрим техническую сторону дела, а сейчас я хочу остановиться на «человеческом факторе». Надо признать, что в начале конфликта уровень летного мастерства у большинства японских пилотов был выше, чем у советских летчиков. Кроме того, японцы обладали высокими морально-волевыми качествами. Это, кстати, признавали и наши авиаторы.

Вот как характеризует врага полковник Куцевалов: *«Японские летчики хорошо обучены групповому воздушному бою. Они соблюдают правило «бить не того, кто бьет тебя, а того, кто бьет твоего товарища», демонстрируют принцип взаимовыручки, в критические моменты бросая свою жертву, чтобы выручить товарища. (...) Противник всегда стремится к высоте, внезапности, скрытности».* Благодаря этому в течение довольно долгого времени «господство в воздухе численно меньшего противника оставалось за ним» [11].

А вот что писал о неприятельской тактике ветеран испанской войны старший лейтенант В.А. Яманов: *«Самураи всегда имеют преимущество в высо-*



Экипаж бомбардировщика СБ с двигателями М-103 из 150-го сбп . Слева направо: летчик - командир экипажа лейтенант А.П. Чурилин, стрелок-радист старший сержант А.С.Анисимов и штурман старший лейтенант А.В.Егоров. Фото М.Бернштейна

Истребители-халхингольцы





Война окончена! Советские летчики в Монголии весело позируют фотографу с трофейной техникой - японским штабным автомобилем-вездеходом фирмы «Куроган»

те, не бросаются в атаку при виде большой группы, а имеют одиночек, которые выскакивают, дают очередь и снова встают в строй. В разбитом строю всегда лезут вверх. Стреляют из любых положений». У нас же «Ведущие групп, завидя противника, ходят на полных газах, растягивают группу, в бой вступают некомпактно и зачастую с невыгодных позиций» [13].

Другой ветеран Испании капитан Борис Смирнов, сравнивая прежних и новых противников, отмечает: «Японские летчики пилотировали значительно техничнее итальянских и вели бой гораздо напористее немецких. Это стало ясно сразу» [45].

Командир звена лейтенант Ковалев, указывая на постоянное использование японскими летчиками природных маскирующих факторов, отметил в своем «халхингольском» отчете: «Если хочешь найти в небе Ки-27, смотри на солнце или летай выше облаков» [13].

Пилоты Ки-27 продемонстрировали не только высокое летное мастерство, но и отличную стрелковую подготовку. Во многих отчетах наших летчиков с удивлением отмечается способность японцев вести прицельный огонь при любых положениях самолета в воздухе, в том числе и вверх колесами. Один из их боевых приемов заключался в том, чтобы, разойдясь с советским истребителем на встречных курсах, выполнить полупетлю и, не тратя времени на полубочку, открыть огонь сзади-сверху из перевернутого положения. В советских летных училищах возможность подобных «акробатических трюков» даже не рассматривалась.

Практически не отрабатывались и приемы группового взаимодействия в боевой обстановке. «У нас много учат индивидуальному бою отдельных самолетов, но не учат групповым боям. А на Халхин-Голе все бои - большими группами» - писал в своем отчете летчик Филиппов. В результате порой случалось так, как сказано в донесении об одном из боев, составленном лейтенантом Ямановым: «Больше боялись своих, чем противника, и выбрать цель было трудно. Гонялись за одиночными самолетами большими группами, мешая друг другу» [13].

Недостатки в боевой подготовке советских летчиков отмечали и японцы на состоявшейся в октябре 1939 года конференции офицерского состава ВВС Квантунской армии по итогам «номонханского инцидента». Причем они оценили ее гораздо ниже, чем это было в реальности.

Дело в том, что, если верить сборнику «Японские исследования Маньчжурии», авиационное командование Квантунской армии вполне серьезно и без малейших сомнений воспринимало фантастические отчеты своих пилотов о количестве якобы уничтоженных ими на Халхин-Голе советских самолетов (см. первую колонку таблицы на стр. 66). На основании этих дутых цифр определялась эффективность боевой работы японских истребителей и был сделан вывод, что за три месяца боев японские летчики нанесли врагу «катастрофический» урон, уничтожив едва ли не всю советскую авиацию к востоку от Урала!

В результате участники совещания сошлись во мнении, что относительно небольшое число отлично

подготовленных и обладающих высоким боевым духом японских пилотов сможет и впредь успешно справляться с гораздо более многочисленным, но заведомо хуже обученным и неумелым противником. Если бы японские штабные офицеры знали, сколько самолетов на самом деле удалось сбить в ходе конфликта «воздушным самураем», то наверняка их вердикт был бы куда менее оптимистичным.

Но даже при столь завышенной самооценке в материалах совещания проскальзывают тревожные нотки. Некоторые его участники отмечали в своих докладах, что безвозвратная убыль летных кадров, особенно на последнем этапе конфликта, оказалась столь велика, что если бы война продлилась еще два-три месяца, японцам пришлось бы начать отправлять на фронт пилотов, подготовленных по ускоренной сокращенной программе, и даже инструкторов летных школ, а это неизбежно привело бы к снижению уровня подготовки и дальнейшему росту потерь.

Для подобных опасений имелись веские основания. С мая по сентябрь летный состав ВВС 1-й АГ значительно вырос не только в количественном, но и в качественном отношении. Советские авиаторы проявили способность учиться на своих ошибках и воспринимать чужой опыт. Необходимые знания и навыки молодежь перенимала у ветеранов из «группы Смушкевича» и приобретала в боях. Истребители учились держать строй, правильно распределять силы, считать углы упреждения при стрельбе, эшелонировать боевые порядки по высоте и не бросаться в атаку «очертя голову», едва завидев противника.

В условиях численного превосходства нашей авиации практика взаимовыручки советских летчиков оказалась более эффективной, чем у японцев, так как если кто-то из краснозвездных истребителей во время боя попадал в опасное положение, рядом часто оказывался другой, готовый «снять врага с хвоста» своего товарища.

Между тем, по мере «выбивания» опытных летных кадров (в ходе летних боев японцы потеряли трех командиров полков и 17 командиров эскадрилий, многие из которых были асами) и накопления психофизиологической усталости «самураи» стали все чаще совершать ошибки, да и напористость их постепенно пошла на убыль. В августовских докладах наших летчиков стали встречаться упоминания о том, что противник, даже обладая преимуществом в высоте, избегает вступать в бой [13].

Можно сказать, что господство в воздухе было достигнуто советскими пилотами благодаря значительному численному перевесу. В известной мере это действительно так. Однако численное превосходство само по себе не отнюдь является гарантией победы. Им надо уметь воспользоваться, его надо грамотно реализовать. В начале конфликта советские летчики и их командиры еще не обладали подобными навыками, результатом чего стал бой 22 июня, когда наши ВВС, имея почти пятикратное численное преимущество, все же понесли неоправданно тяжелые потери. Но в дальнейшем они научились бить врага и числом, и умением.

В заключение надо заметить, что, по советским оценкам, доля вражеских самолетов, уничтоженных на земле, составляла около 10% от общего числа потерь японской авиации. По данным противоположной стороны, она была еще выше - примерно 15% от фактически уничтоженных японских самолетов сгорело при штурмовках аэродромов.

В то же время на действия по аэродромам было затрачено всего 545 боевых вылетов советских летчиков (менее 4% от общего количества вылетов, совершенных для борьбы за господство в воздухе). Причем все эти налеты были совершены только истребителями, а бомбардировщики СБ и ТБ-3 в подобных атаках вообще не участвовали. Таким образом, удары по аэродромам оказались для наших ВВС более эффективным способом борьбы с вражеской авиацией, чем воздушные бои.

К сожалению, этот факт был недооценен советским командованием в ходе анализа халхингольских событий. Многие командиры, в том числе и будущий начальник Главного управления ВВС РККА П.В.Рычагов, считали воздушные бои главным и едва ли не единственным способом достижения господства в воздухе, не придавая должного значения бомбардировкам аэродромов.

Японские удары по авиабазам в целом были менее удачными, чем наши. Совершив несколько массированных налетов на советские аэродромы, противник ни разу не добился сколько-нибудь заметных успехов. Основной урон при этих налетах ВВС РККА несли не от бомб, а в боях с истребителями сопровождения, которые сбивали наши самолеты на взлете. При этом на земле было уничтожено не более десятка советских самолетов, а в ходе последнего и наиболее крупного налета вообще ни одного.

Данный факт можно объяснить недостаточно высоким уровнем подготовки экипажей вражеских бомбардировщиков (это отмечалось и в «Описании боевых действий ВВС 1-й АГ»), лучшей организацией советской службы оповещения, а также тем, что японцы не практиковали штурмовки аэродромов истребителями, очевидно, не желая подвергать их риску потерь от зенитного огня.

Японцы на октябрьской конференции по итогам «номонханского инцидента» тоже довольно низко оценили результаты боевой работы своих бомбардировщиков. Несмотря на то, что участники совещания пользовались сильно завышенными отчетами экипажей об успехах, даже из этих отчетов получалось, что всего 6% советских самолетов, уничтоженных в ходе конфликта, погибли под бомбами, и что процент попаданий при налетах на аэродромы был удручающим.

На конференции прозвучало радикальное предложение вообще отказаться от фронтовых бомбардировщиков ввиду их неэффективности, а вместо них активно развивать штурмовую авиацию и начать готовить истребителей к нанесению ударов по наземным целям. Но в итоге все же возобладала более здравая точка зрения, состоящая в том, чтобы более тщательно тренировать бомбардировочные экипажи, прежде всего - бомбардиров и штурманов.

КРЫЛЬЯ ХАЛХИН-ГОЛА

Как уже отмечалось в первой главе, к началу боев советская авиагруппировка в Монголии состояла из поликарповских истребителей И-15бис и И-16, многоцелевых бипланов Р-5 в вариантах штурмовика (ЛШ-5) и разведчика, а также скоростных бомбардировщиков СБ.

И-16 70-го иап относились к ранним сериям (тип 5) и оснащались 700-сильными моторами М-25 или 730-сильными М-25А. Вооружение состояло из двух несинхронных скорострельных пулеметов ШКАС в центроплане с боезапасом по 900 патронов на ствол. Самолеты эти были изношены и не сыграли заметной роли в войне.

С прибытием 22-го истребительного полка на Халхин-Голе появились более новые И-16 10-го типа с форсированными 750-сильными моторами М-25В и повышенной прочностью планера. Их вооружение было усилено двумя синхронными ШКАСами с боекомплектом по 650 патронов на ствол, стоявшими над двигателем. На самолеты также установили тормозные щитки с пневмоприводом и 8-миллиметровые бронеспинки сидений. Все это вызвало увеличение взлетного веса, а потому, несмотря на повышение мощности двигателя, летные характеристики даже слегка понизились.

Истребитель-биплан И-15бис (И-152) к весне 1939 года являлся морально устаревшей машиной. При том же двигателе, что и у И-16 тип 10, он намного уступал ему в скорости на всех высотах, имел примерно равную скороподъемность и несколько лучшую горизонтальную маневренность. Вооружение состояло из четырех пулеметов ПВ-1 (облегченный вариант знаменитого «Максима»), менее скорострельных, чем ШКАСы, но гораздо более надежных. «Бисы» проигрывали японским истребителям практически по всем параметрам, кроме огневой мощи, а низкая скорость не позволяла им догонять даже бомбардировщики.

Тем не менее, примерно до конца июля И-15бис и И-16 тип 10 составляли основу советской истребительной авиации на Халхин-Голе. В дальнейшем «бисы» были постепенно вытеснены из частей первой линии более новыми «чайками», а на место «ишаков» с моторами М-25В начали поступать машины с двигателями М-62. Но об этом мы поговорим чуть позже.

Главным и до конца лета единственным активным оппонентом «сталинских соколов» был японский истребитель «Накадзима» Ки-27 (или «Тип 97», союзническое кодовое имя «Нэйт»). При его создании японские конструкторы поставили перед собой цель



Японский истребитель Ки-27 Оцу с полностью застекленным фонарем кабины

добиться гармоничного сочетания скорости и маневренности. Для этого они максимально облегчили машину, придали ей хорошо обтекаемые формы, оснастили крылом большого размаха и площади с аэродинамической круткой на концах.

В отличие от советских истребителей, самолет имел не смешанную, а цельнодюралевую конструкцию и закрытый фонарь кабины, что дало выигрыш в массе и аэродинамическом совершенстве конструкции. Чистые формы истребителя несколько портили неубирающиеся стойки шасси, однако это в значительной мере компенсировалось снижением веса (за счет отказа от механизма уборки), а также простотой и удобством в эксплуатации. А неизбежное увеличение лобового сопротивления японцы постарались минимизировать тщательным капотированием колес и стоек.

На самолете стоял девятицилиндровый звездообразный редукторный мотор воздушного охлаждения «Накадзима» Ха-1 Оцу взлетной мощностью 710 л.с. Наличие понижающего редуктора позволило установить двухлопастный винт относительно большого диаметра. В результате за счет некоторого снижения максимальной скорости увеличилась тяга на небольших скоростях, а соответственно - скороподъемность и разгонные характеристики.

Горизонтальная маневренность машины была великолепна. По мнению многих западных специалистов, Ки-27 вообще являлся самым маневренным истребителем-монопланом в мире. На испытаниях он выполнял установившийся вираж радиусом 86 м за 8,1 секунды! При этом самолет отличался высокой устойчивостью, простотой и легкостью пилотирования [52].

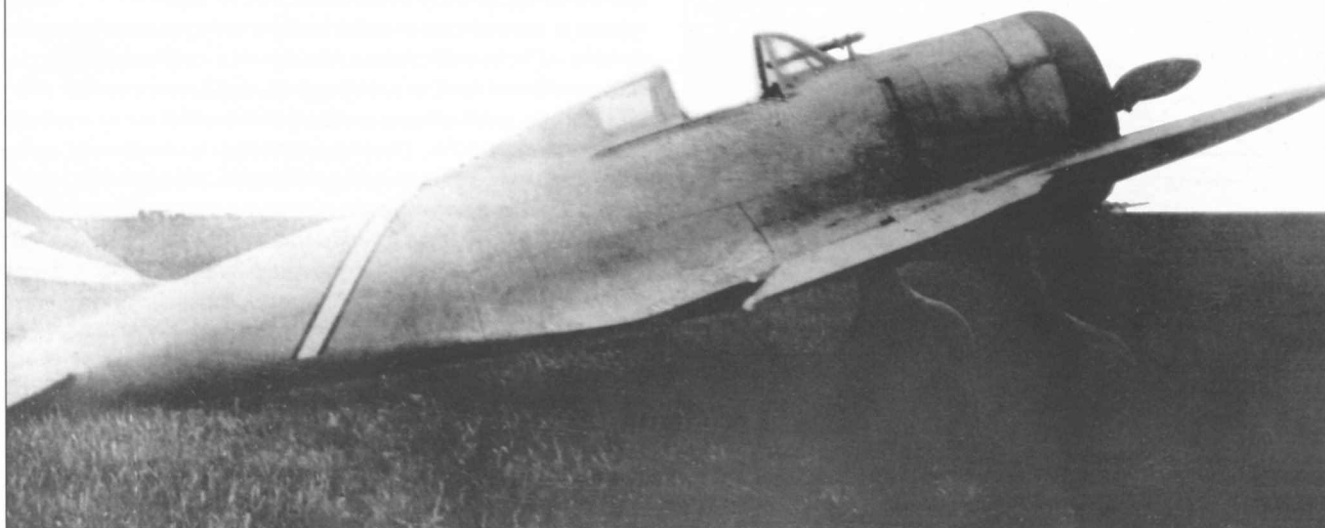


Несмотря на стремление к всемерному снижению веса, выразившееся даже в отказе от бронесиденья, японские конструкторы посчитали необходимым оснастить истребитель радиосвязью. Но произошло это не сразу - самолет был запущен в серию раньше, чем японские радиотехники сумели создать для него достаточно надежную рацию.

Первая модификация Ки-27 Ко еще не была радиофицирована, но на самолетах второй модификации Ки-27 Оцу уже стояли приемники «тип 96», а на каждом третьем (по другим данным - на каждом четвертом) экземпляре - еще и передатчики. Внешне такие машины выделялись наличием проволочной передающей антенны, протянутой между стойкой, укрепленной перед кабиной, и передней кромкой киля.

Полностью радиофицированные Ки-27 полтались командирам истребительных частей и под-

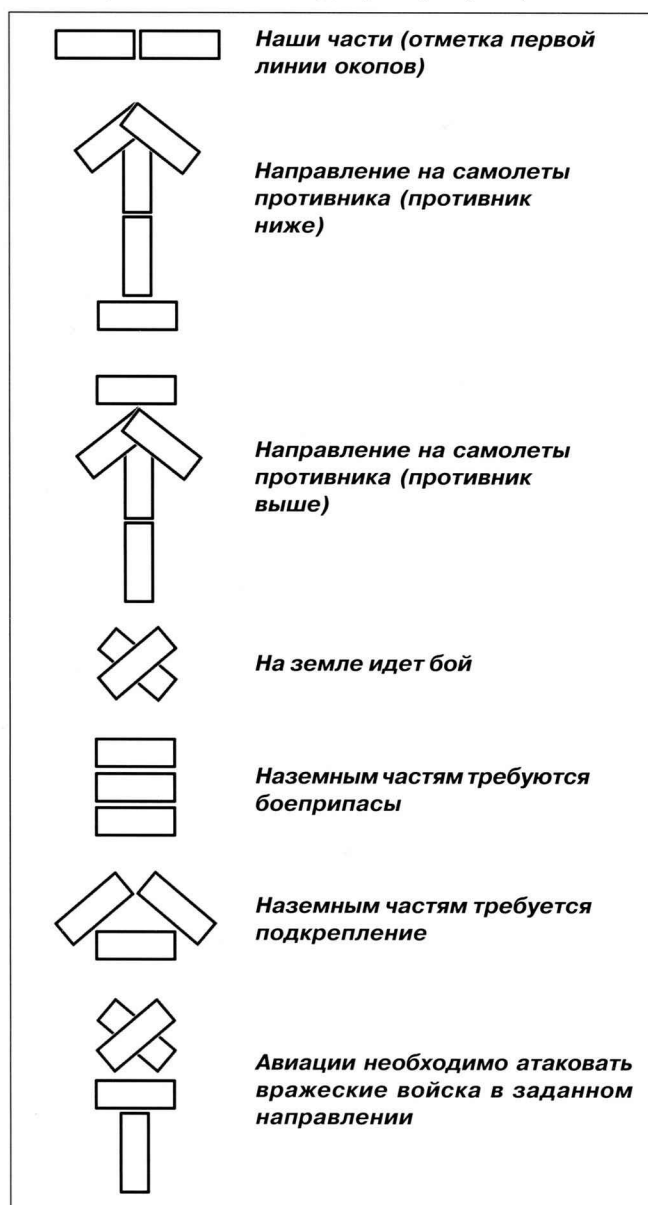
Трофейный истребитель Ки-27 Ко, захваченный на Халхин-Голе. Самолет принадлежал командиру 1-го чутая 11-го сентая японских ВВС, о чем свидетельствует эмблема этого подразделения (белая молния на киле) и отличительный знак машины комэска (белая диагональная полоса в красной окантовке на фюзеляже). На самолете демонтирована сдвижная часть фонаря



разделений, начиная с самых низших из них - командиров сётаев (звеньев).

Советским истребителям вне зависимости от их должностей и званий о радиостанциях тогда приходилось лишь мечтать. Рации стояли только на бомбардировщиках, да на некоторых Р-5Ш. А в истребительной авиации по-прежнему широко практиковались архаичные способы отдачи команд визуальными сигналами (покачиванием крыльями и жестикуляцией). Естественно, что в воздушном бою управление группой сразу терялось, а ведущий превращался в рядового летчика.

Наведение истребителей с земли осуществлялось путем выкладывания белых прямоугольных полотнищ ткани в форме стрел, острием направленных в ту сторону, где был замечен воздушный противник, либо иных геометрических фигур, обозначавших различные команды (см. рисунок).



Применявшаяся на Халхин-Голе таблица условных знаков (ТУЗ) для подачи наземными частями сигналов пролетающим над ними самолетам

Но вернемся к Ки-27. К его отрицательным сторонам надо отнести отсутствие бронезащиты пилота и протекторов на топливных баках, недостаточную жесткость и прочность крыла (как следствие борьбы за экономию веса) и слишком слабое для конца 30-х годов вооружение, состоявшее всего из двух синхронных пулеметов «Виккерс-Арисака тип 89» винтовочного калибра с относительно низкой скорострельностью и боезапасом по 500 патронов на ствол. ШКАС имел техническую скорострельность без учета синхронизации - 1800 выстрелов в минуту, а «Виккерс-Арисака» - всего 900.

Тем не менее, воздушные бои на Халхин-Голе показали, что И-16 с мотором М-25 и тем более И-15бис уступают японскому истребителю по совокупности летных и боевых характеристик. Ки-27 продемонстрировал более высокую скорость, лучшую высотность и скороподъемность, а его феноменальную маневренность отмечали не только пилоты «ишаков», но и те, кто летал на «бисах».

Вот строки из отчетов советских летчиков: Лейтенант Астафьев: «Самолет И-97 очень маневренный и быстро заходит в хвост».

Старший лейтенант Сутуев: «Воздушный бой с И-97 вести можно, правда этот самолет очень вертляв и при всех обстоятельствах находится выше...»

Старший лейтенант Бобров: «Бросалось в глаза то, что И-97 всегда (имеется в виду - перед началом боя, - прим. авт.) находились выше нас на 500 - 1000 м».

Лейтенант Астафьев: «И-97 очень живучий, плохо горит. Был случай, когда мы всей группой преследовали одного японца, который уходил на бреющем. Атаковали очень долго, и он упал только когда убили летчика».

Лейтенант Лухтионов: «Самолет И-97 от И-16 уходит не по горизонту и не на пикировании, но уходит по набору высоты, так как он очень легкий и у него высотный мотор».

Капитан Долбин: «На высотах 4000 метров и выше один самурай охотно бросается на двух И-16. Ниже 2000 воздушных боев с самураями я не видел».

Но в ходе боев наши летчики выработали групповую тактику воздушного боя, которая позволяла им компенсировать отставание своих машин в высотности и скороподъемности. Вот что пишет об этом в своем отчете лейтенант Сериков:

«Японский истребитель И-97 все время уходит вверх, и за ним приходится карабкаться, а когда теряешь скорость, он сваливается (в смысле - пикирует, - прим. авт.) на тебя. Идущий сбоку сосед ждет, когда японец свалится, и атакует его, отрезая путь наверх. Таким образом И-97 заманивается вниз. На пошедшем вниз самурае можно ставить крест. Внизу И-16 легко расправляются с ним».

Нетрудно заметить, что подобная тактика эффективна лишь при численном превосходстве, когда на каждый японский истребитель приходится по два советских. То же отмечает и Сериков: «Самолет И-16 является истребителем коллективного боя. При взаимной поддержке и численном перевесе бой (с Ки-27, - прим. авт.) можно выиграть с небольшими потерями».

И-16 с М-25 превосходил своего оппонента по массе секундного залпа, прочности конструкции, позволявшей реализовать значительные перегрузки, а также - по скорости разгона на пикировании (последнее - за счет большего веса). Впрочем, лучшая огневая мощь советских истребителей компенсировалась худшей устойчивостью, мешавшей вести прицельный огонь и вызывавшей большое рассеивание пуль.

Хотя Ки-27 не мог оторваться от «ишака» пикированием, японские летчики, особенно в первое время, нередко использовали этот прием. Расчет состоял в том, что их машины на выходе из пике давали меньшую просадку или, как писал лейтенант Филиппов, «легко переламывали траекторию». Более тяжелый и инертный И-16 в такой ситуации порой не успевал повторить маневр противника и врезался в землю. Борис Смирнов вспоминал, что в одном из июньских боев он оказался свидетелем подобного случая. Правда, этот маневр был смертельно опасен и для самих японцев. Некоторые советские летчики видели, как при резком выводе из пике у Ки-27 из-за перегрузок отлетали крылья...

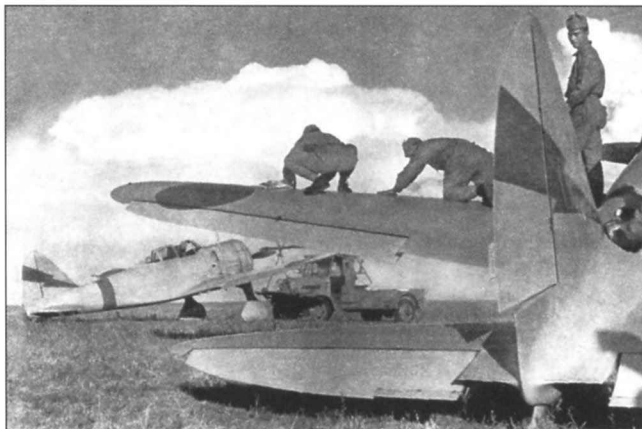
Июньские бои показали необходимость принятия срочных мер для повышения летных данных И-16. Наиболее простым и доступным в полевых условиях способом было облегчение машины за счет демонстрации «излишнего» оборудования. С самолетов сняли 32-килограммовые аккумуляторы для запуска двигателей. Электропроводку переделали таким образом, чтобы задействовать внешний аккумулятор. Сняли кислородные баллоны, которыми летчики все равно не пользовались, так как, по их словам, кислородная маска с шлангом сковывала движения и мешала оглядываться по сторонам. Кроме того, пилоты опасались взрыва баллона, закрепленного на борту кабины рядом с сиденьем, от попадания пули.

Тормозные щитки (закрылки), одним из предназначений которых было повышение маневренности в воздушном бою, также, по мнению летчиков, себя не оправдали. Во-первых, отмечалось такое вредное явление, как отсос щитков в полете, заметно снижавшее максимальную скорость. А во-вторых, в условиях скоротечного боя пользоваться закрылками пилоты просто не успевали. В результате щитки на всех самолетах законтрили в убранном положении, а пневмооборудование для их привода сняли [11].

Все эти меры позволили облегчить «ишак» примерно на 80 кг, что весьма незначительно повысило его летные характеристики.

Относительно И-15бис мнение было однозначным: воевать на равных с И-97 он не способен, никакие облегчения тут не помогут, необходима срочная замена. И такая замена поступила в июле в лице нового представителя семейства поликарповских бипланов - И-153 «Чайка».

«Чайка» так же, как и Ки-27, являлась отражением поиска гармонии между скоростью истребителя и его маневренностью. Только если японцы сделали ставку на более прогрессивную монопланную схему, советский конструктор продолжал совершенствовать «старую добрую» бипланную компоновку.

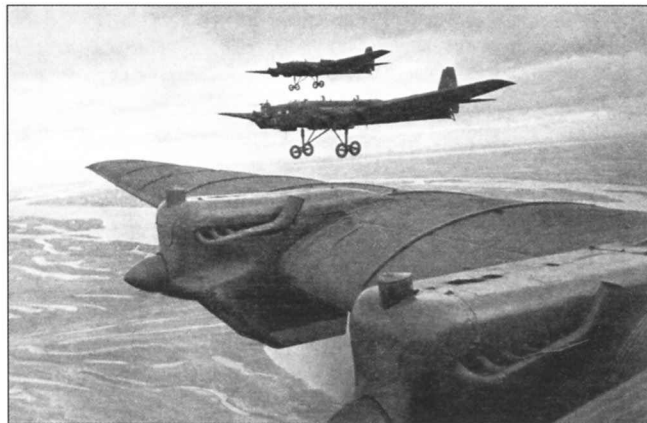


Техобслуживание Ки-27 Оцу из 11-го сентября. На нижнем снимке хорошо виден характерный для этой машины кольцевой маслорадиатор и стойка радиоантенны



Японцы упростили и облегчили машину за счет отказа от уборки шасси, Поликарпов же, наоборот, решил повысить скорость, применив уборку в фюзеляж основных стоек.

Действительно, в сравнении с И-15бис максимальная скорость увеличилась примерно на 40 км/ч на всем диапазоне высот, возросла скороподъемность и потолок. Впрочем, все это объяснялось не только внедрением убирающегося шасси, но также более мощным и высотным мотором М-62, снабженным двухскоростным нагнетателем. Зато маневренность заметно ухудшилась, и по этому показателю «Чайка» уступала не только И-15 бис, но и Ки-27. Не могла она сравниться с японской машиной также по скорости и скороподъемности. А присущая всем коротким и толстым поликарповским истребителям путевая неустойчивость («рысканье») сводила на нет



ТБ-3 М-17 из 4-го тбап Забайкальского военного округа над рекой Амур. Снимок 1937 года. Два года спустя эти машины приняли участие в боях на монгольско-маньчжурской границе

более чем двойное превосходство над «японцем» в огневой мощи.

Летчики негативно восприняли ухудшение переднего обзора на «Чайке» по сравнению с И-15бис, обусловленное характерной формой верхнего крыла. Приведу цитату из отчета старшего лейтенанта Волина: «Японцы, пользуясь тем, что у «Чайки» плохой обзор вперед, где самолет совершенно слепой, не боялись атаковать их спереди» [13]. При этом на «ишаки» и И-15бис японские истребители обычно не решались идти в лобовую.

Ранним «чайкам» были присущи и другие серьезные дефекты. Летчики отмечали очень большие нагрузки на органах управления, особенно - на элеронах, что ограничивало выполнение резких горизонтальных маневров и приводило к быстрому утомлению. Чрезмерные усилия требовались при стрельбе из пулеметов. «Гашетки (на И-153, - прим. авт.) очень тугие. Имели место случаи, когда летчики выходили из строя вследствие заболевания пальцев от

Транспортные «Дугласы» DC-3 в период боев на Халхин-Голе использовались для перевозки в Союз на лечение раненых бойцов





Экипаж СБ - участники боев в МНР. Слева направо: летчик старший политрук К.С.Швецов, штурман старший лейтенант С.Б.Исаев, моторист А.Н.Ковалев, стрелок-радист Н.Я.Мыльников, техник К.Н.Балакин. Фото М.Бернштейна

нажимания на гашетку» пишет в своем отчете полковник Куцевалов.

Отмечалось также отсутствие противопожарной перегородки и сильное задувание кабины через ниши шасси. В случае возгорания это представляло смертельную угрозу для летчика [26].

Но самым опасным дефектом был обрыв в полете несущих лент расчалок. С начала июля по середину августа имели место семь таких инцидентов, причем два из них закончились катастрофами. 29 июля в ходе боевого вылета разбился лейтенант А.А.Орлов, а 11 августа во время учебного боя погиб комиссар эскадрильи «чаек» капитан Е.В.Владимиров. 14 августа военинженер первого ранга И.А. Прачик писал в докладной записке Смушкевичу: «У летного состава вполне законно появилась боязнь и недоверие летать на самолетах «Чайка» [8].

Возможно, именно этим объясняется тот факт, что в первой половине августа около половины всех «чаек», присланных на Халхин-Гол, были на время выведены из боевого состава.

Обрыв расчалок, тугие гашетки, задувание кабины и отсутствие противопожарной переборки являлись следствием производственных дефектов и недоведенности конструкции нового самолета. В дальнейшем эти недостатки были устранены. Однако

И-153 раннего выпуска с крупным коком винта фиксированного шага; такие «чайки» в начале июля 1939 года первыми прибыли на Халхин-Гол

нельзя не отметить, что сама концепция истребителя-биплана являлась анахронизмом уже в момент появления «Чайки» на свет. В общем и целом «Чайка» уступала как «ишаку» с аналогичным мотором, так и Ки-27 с двигателем меньшей мощности. Но, несмотря на все недостатки машины, замена безнадежно устаревших И-15бис на И-153 все же являлась для советских ВВС безусловно положительным фактором.

С «чайками» на Халхин-Голе связана одна расхожая легенда, больше напоминающая анекдот. Приведу ее в том виде, как она изложена в популярной книжке английского автора Роберта Джексона *The Red Falcons* («Красные соколы»). «Появление этих самолетов (И-153, - прим. авт.) над Халхин-Голом застало японских летчиков врасплох - особенно после того, как русские летчики стали применять спе-



циально разработанную тактику введения противника в заблуждение. Советские самолеты приближались к району боя с выпущенными шасси, создавая впечатление, что это более медленные И-15 (на Халхин-Голе этих машин не было, - прим. авт.) и И-15бис, и как бы приглашая японцев атаковать. Как только японцы бросались в бой, летчики И-15З убирали шасси, давали полный газ и врзались в середину боевого порядка противника, приводя его в полное замешательство. Части японских ВВС несли тяжелые потери в боях с И-15З, пока японские летчики не стали понимать, что происходит» [38].

Стоит ли говорить, что ничего подобного никогда не происходило в реальности, а если бы кому-то пришла в голову бредовая мысль попытаться таким способом «ввести противника в заблуждение», то это закончилось бы очень быстро и печально для него самого. И вообще, похоже, что мистер Джексон представляет себе завязку воздушного боя чем-то вроде лихой атаки кавалеристов, которые, прищипив коней, «врзаются в боевой порядок противника, приводя его в полное замешательство»...

Вернемся, однако, к советской авиатехнике, воевавшей на Халхин-Голе. Вместе с «чайками» в Монголию поступили запасные 800-сильные двигатели М-62. Их габариты и крепежные узлы в точности соответствовали моторам М-25. Это натолкнуло на мысль установить новые моторы повышенной мощности на И-16.

Замена двигателей производилась прямо на полевых аэродромах силами техперсонала частей с

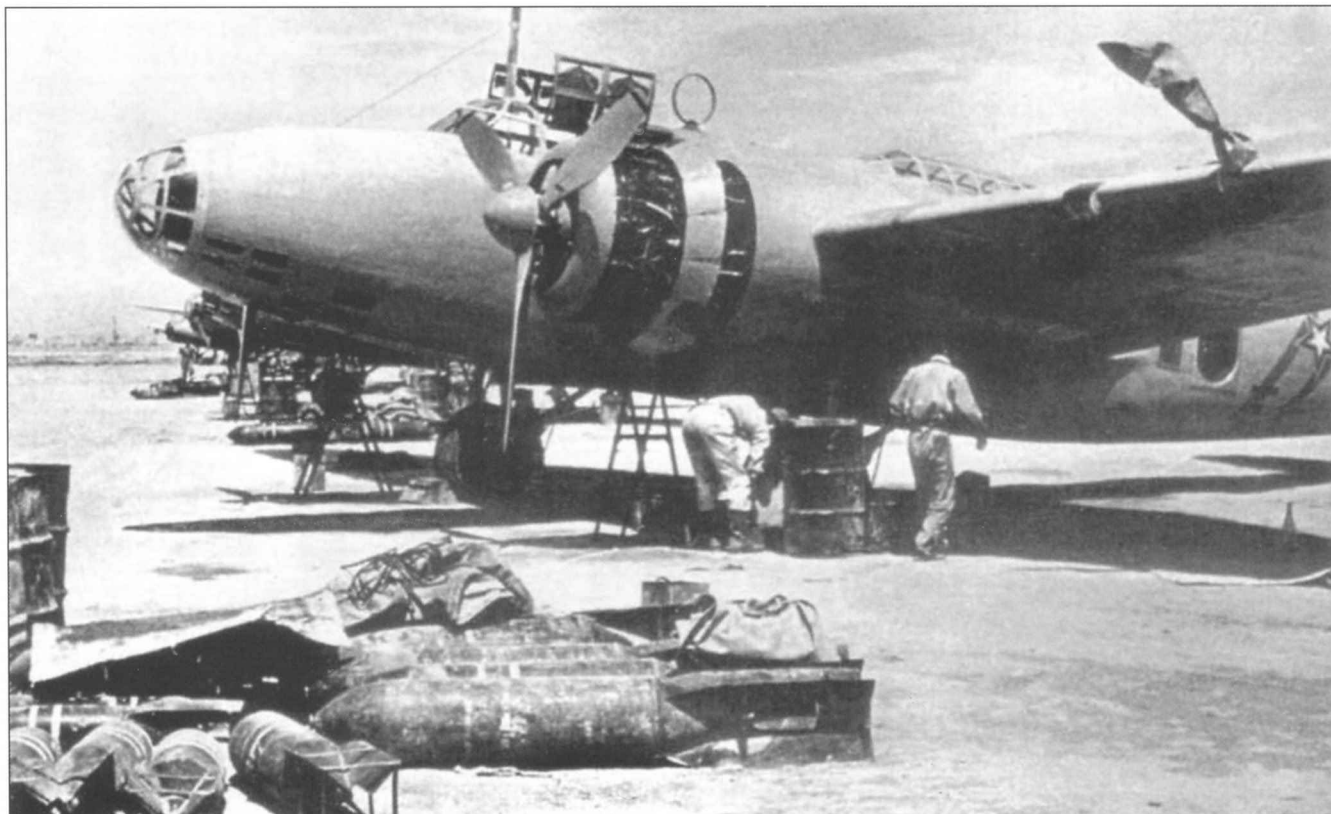
помощью ремонтных летучек. При установке М-62 вместо М-25В, приходилось демонтировать регулятор наддува, поскольку он упирался в маслобак. Из-за этого мотор постоянно работал на форсаже, что, конечно, снижало ресурс. Кроме того, отсутствие на И-16 тип 10 винта изменяемого шага не позволяло «снимать» с двигателя максимальную мощность. Тем не менее, замена М-25В на М-62 обеспечила «ишакам» заметный прирост летных характеристик.

На некоторые истребители, помимо новых моторов, установили еще и бомбодержатели для двух 10-килограммовых осколочных бомб АО-10, укрепленные под фюзеляжем.

В августе в Монголию стали поступать И-16, у которых замена двигателей производилась на авиазаводе №21 параллельно с доработкой маслосистемы и установкой протектированных бензобаков. Новая модификация получила индекс И-16 тип 18.

Чуть раньше - в начале июля на Халхин-Голе появились И-16 17-го типа (И-16П). Это были все те же И-16 тип 10, но вместо крыльевых ШКАСов на них стояли 20-миллиметровые автоматические пушки ШВАК. Взлетная масса машины возросла примерно на 90 кг. Летные данные, наоборот, снизились, поэтому самолеты использовались в качестве штурмовиков и действовали под прикрытием «обычных» пулеметных И-16.

Другим способом повышения огневой мощи истребителя стала подвеска под крылья неуправляемых реактивных снарядов (ракет). В начале августа в Монголию прибыла экспериментальная пятерка специаль-



Подготовка к вылету бомбардировщика Ки-21 из 60-го бомбардировочного сентая, лето 1939 г. 60-й сентай, размещенный в Китае, не успел принять участие в номонханском инциденте

Легкие бомбардировщики «Кавасаки» Ки-32 входили в состав 45-го и 65-го сентаев, принявших ограниченное участие в боях на завершающем этапе конфликта. Наши летчики не заметили появления у противника этих самолетов



Внизу: пассажирский самолет «Накадзима» Ки-34 (наши летчики ошибочно принимали его за «Дуглас») во время боев на Халхин-Голе применялся японцами в качестве военно-транспортной, санитарной и штабной машины



но доработанных И-16 тип 10. По фамилии командира - капитана Н.И.Звонарева - группа получила кодовое наименование «Звонари». Кроме самого Звонарева, в нее входили летчики И.А.Михайленко, Т.А.Ткаченко, С.И.Пименов и В.И.Федосов. Поначалу группа действовала автономно, а 2 сентября ее включили в состав 22-го иап.

Под каждой консолью крыла ракетных И-16 были установлены по четыре рельсовые направляющие типа «флейта» для пороховых ракет РС-82 калибра 82 миллиметра с осколочно-фугасными боеголовками. Ракеты оснащались регулируемыи неконтактными взрывателями шрапнельного типа с таймером, который можно было выставить на земле на срабатывание в промежутке от 2,8 до 4,5 секунд полета, что примерно соответствовало дистанциям от 800 до 1500 метров.

Для снижения пожароопасности полотноную обшивку нижних поверхностей крыльев в местах установки направляющих заменили дюралевой, а крыльевые пулеметы с целью уменьшения веса демонтировали. На ручках управления укрепили кнопки ракетных электрозапалов.

16 августа «Звонари» перелетели на прифронтовой аэродром в районе Тамсаг-Булака. Чтобы секретное оружие ни при каких обстоятельствах не досталось врагу, им строго запретили пересекать линию фронта. Первый боевой вылет группа под прикрытием «чаек» совершила 18 августа, но противника не обнаружила. Только в третьем вылете 20 августа были произведены первые ракетные залпы по вражеским истребителям. «Ракетносцам» засчитали две победы. На следующий день «Звонари» доложили об уничтожении уже трех вражеских самолетов, в том числе двухмоторного бомбардировщика.

Всего же до конца конфликта группа Звонарева совершила без потерь 85 боевых вылетов и провела 14 воздушных боев, выпустив в общем счете 413 ракет. Коллективный счет группы, согласно справке, составленной начальником оперативного отдела 22-го иап майором Цибадзе, составил 13 побед (10 Ки-27, два Ки-21 и один Ки-4), последняя из которых одержана 1 сентября. Реальное число япон-

ских самолетов, сбитых группой, теперь, по прошествии стольких лет, установить невозможно.

Любопытно, что японцы до конца боев так и не поняли, какое оружие было применено против них. Сперва они принимали взрывы ракет за стрельбу зениток, а потом решили, что русским каким-то образом удалось установить на истребители артиллерийские орудия крупного калибра, которые стреляют трассирующими снарядами.

Опыт применения РС-82 против воздушных целей показал, что основными достоинствами этого оружия являются большая дальность стрельбы и широкий радиус поражения, а наиболее серьезными недостатками - значительное рассеивание и недостаточная надежность запальных пиропатронов (из-за их несрабатывания произошло 16 отказов).

От летчика требовалось точно определить расстояние до цели, иначе реактивные снаряды рвались с недолетом или с перелетом. Но и в случае правильного расчета дистанции, поражение цели не гарантировалось, так как таймер взрывателя давал большой разброс моментов срабатывания.

«Имеющийся на самолете комплект реактивных снарядов в количестве восьми штук недостаточен для ведения современного напряженного воздушного боя. Существенным недостатком наших ракет является то, что у них нельзя в воздухе менять дистанцию разрыва» писал Звонарев в своем отчете [29].

Но разработка надежных и эффективных дистанционных взрывателей с возможностью регулировки в полете оказалась тогда для советских конструкторов слишком сложным делом.

Японцы также вели работы по усовершенствованию своего основного армейского истребителя Ки-27. Уже в ходе боев на Халхин-Гол поступила его вторая модификация Ки-27 Оцу. Правда, двигатель и вооружение не изменились, летные данные тоже остались прежними. Доработки самой машины сво-

дились к замене маслорадиатора и установке полностью застекленного фонаря кабины с улучшенным обзором. Надо заметить, что Ки-27 стал первым в мире крупносерийным истребителем, получившим такой фонарь.

Но главным улучшением, имевшим очень большое значение, стала установка на истребители радиостанций. Это позволяло коренным образом улучшить взаимодействие пилотов между собой, облегчало взаимовыручку и давало возможность командирам авиаподразделений гораздо более эффективно руководить своими подчиненными непосредственно во время боя.

Радиофикация машин также давала возможность оперативно осуществлять наведение самолетов на цели с земли, однако ни в одном из источников мне не встречалось упоминаний о том, что японцы на Халхин-Голе использовали наземных авианаводчиков.

При сравнении И-16 с Ки-27 обычно отмечают более высокую защищенность советских машин благодаря наличию у них бронеспинков сидений и протекторов на бензобаках. Действительно, начиная с 10-го типа, на всех «ишаках» стояли бронеспинки, а на 18-м типе появились и протектированные баки. Однако реальная эффективность и того, и другого оказалась ниже ожидаемой.

В июле с халхингольского фронта была отправлена шифрограмма: «Москва, ВВС РККА, Алексееву. Бронеспинки пробиваются в воздушных боях». Это краткое и выразительное послание говорит само за себя. А полковник Куцевалов в заключительном разделе «Описания боевых действий...», посвященном техническим вопросам, заявляет: «Протекторы неудовлетворительны, при пробоях баков бензин вытекает» [11]. Но все же благодаря протекторам пожары на И-16 стали более редкими. Это заметили и японцы, которые решили, что в августе 1939-го русские начали устанавливать на свои истребители бронированные баки [36].

С бронеспинками на Халхин-Голе связан курьезный случай, отмеченный в одном из «политдонесений». Когда в июне на аэродром «Тамсаг-Булак» привезли эти стальные пластины, чтобы установить их на старые «ишаки» 5-го типа, ранее лишённые бронезащиты, один из летчиков решил проверить надежность нового изделия советских металлургов. Он установил бронеспинку вертикально, слегка вкопав ее в землю, и примерно с 50 метров выстрелил в нее из винтовки. Бронеспинка оказалась пробитой насквозь. В результате «экспериментатор» получил большой нагоняй от начальства за порчу казенного имущества и «дискредитацию заботы партии и правительства о жизни и здоровье летчиков». Впрочем, никаких более суровых мер в отношении него не последовало.

«Накадзима» Ки-27 оказался для советских пилотов очень трудным и опасным противником, чего нельзя сказать про другой японский истребитель, с которым им пришлось «иметь дело» на Халхин-Голе - «Кавасаки» Ки-10. Этот истребитель-биплан, разра-

ботанный в 1935 году, оснащался довольно мощным 800-сильным двухрядным мотором жидкостного охлаждения «Кавасаки» Ха.9-II Ко (лицензионная копия немецкого BMW-9). Однако его летные данные были хуже, чем у «Чайки», не говоря уж про И-16. Ки-10 мог бы с успехом сражаться против И-15бис, но «бисы» к тому моменту в боях уже не участвовали.

Достоинствами Ки-10 являлась неплохая маневренность и хорошая устойчивость, отчасти компенсирующая, как и у Ки-27, слабость двухпулеметного вооружения.

По оценкам советских пилотов, Ки-10 не произвел на них впечатления. Самолет считался явно устаревшим и неинтересным. Описания тактики японских пилотов, летавших на этих истребителях, и особенностей боев с ними никто не составил.

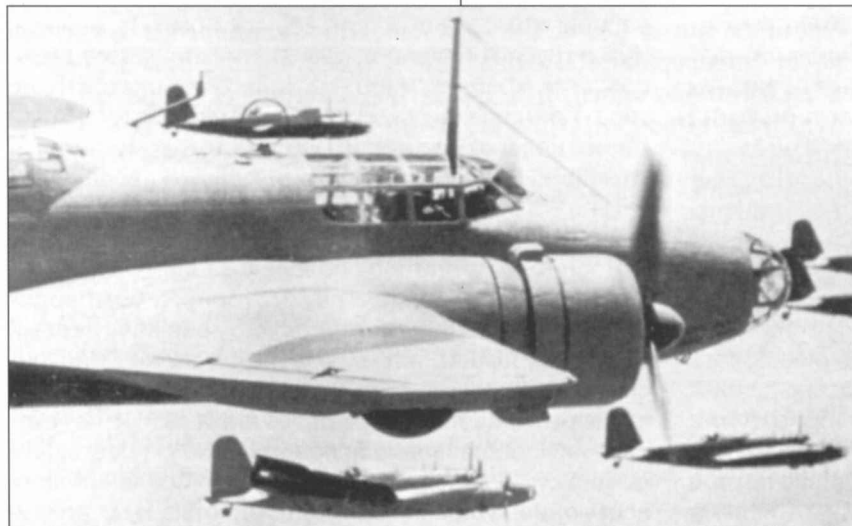
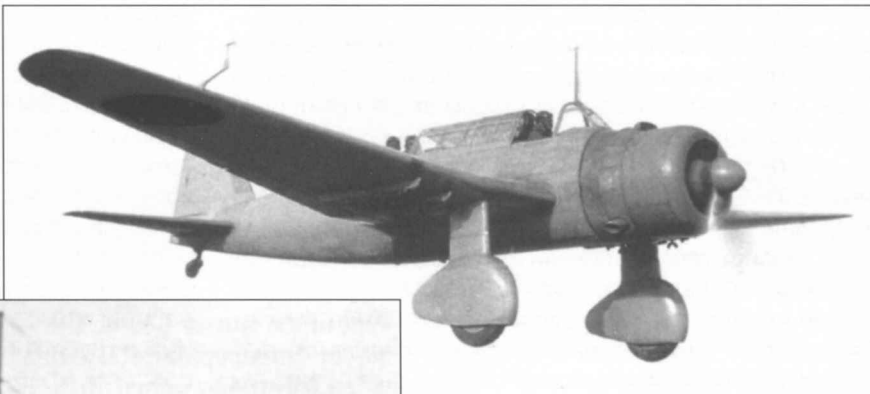
В целом ряде советско-российских публикаций встречаются рассказы о том, что в августе или в сентябре на Халхин-Гол для проведения фронтовых испытаний была отправлена эскадрилья новых двухместных истребителей ДИ-6. Некоторые авторы описывали их участие в боях. Приводились даже подробности, вроде того, что японцы пытались атаковать эти машины сзади, но неожиданно попадали под огонь хвостового стрелка и несли большие потери [31].

Самое удивительное заключается в том, что ни в одном из документов Российского Государственного Военного архива нет никаких упоминаний о присутствии ДИ-6 на Халхин-Голе! Все остальные машины, попавшие в Монголию, включая даже экспериментальные и строго секретные И-16 с ракетным вооружением, так или иначе упоминаются в документах этого архива. Откуда же в статьях и книгах взялась информация о «халхингольских» ДИ-6, сказать трудно. Могут лишь констатировать факт: какие-либо документальные подтверждения данной информации на сегодняшний день отсутствуют. Поэтому я вынужден относиться к рассказам о боях ДИ-6 с «воздушными самураями» как к очередной исторической легенде.

Основной ударной силой советских ВВС на Халхин-Голе был туполевский скоростной бомбардировщик СБ. Эти машины хорошо проявили себя в Испании, однако халхингольские бои показали, что их век неизбежно подходит к концу. СБ уже не могли за счет скорости отрываться от истребителей, а довольно слабое оборонительное вооружение являлось неважной защитой в бою. В нескольких схватках, в которых Ки-27 смогли перехватить группы СБ, идущие без прикрытия, наши летчики понесли тяжелые потери. В дальнейшем пришлось повышать рабочий потолок бомбардировщиков или сопровождать их сильным истребительным эскортом.

В то же время СБ отличался довольно высокой надежностью и боевой живучестью, хотя последнее, возможно, связано с тем, что на японских истребителях отсутствовали пушки и крупнокалиберные пулеметы. Как-то раз в одном СБ, вернувшемся из боя, насчитали 160 пулевых пробоев. Список поврежденных этого самолета занимает полторы страницы машинописного текста, включая прострелы всех бензобаков, маслобаков, радиатора одного из двигате-

Японский легкий фронтовой бомбардировщик «Мицубиси» Ки-30, широко применявшийся в боях на Халхин-Голе с первых до последних дней конфликта. Высокая скорость этой машины делала ее трудной мишенью для советских истребителей



Боевой строй двухмоторных бомбардировщиков Ки-21 Оцу из 61-го сентября. Эти самолеты отличались хорошими скоростными данными и большой дальностью полета, но уровень подготовки японских экипажей оказался недостаточным для того, чтобы Ки-21 достигли существенных успехов на Халхин-Голе

лей, лонжеронов крыла и стабилизатора, элементов гидросистемы, кабин пилота и штурмана, стойки шасси и так далее. Тем не менее, экипаж нормально приземлился на своем аэродроме, а после ремонта этот СБ снова вернулся в строй [9].

Еще один самолет, как уже говорилось в главе «Решающая битва», 20 августа привез на аэродром почти 500 пробоин, но и это не помешало ему благополучно совершить посадку. Правда, так везло далеко не всем, и 46 сбитых в ходе войны СБ - свидетельство того, что в защите скоростного бомбардировщика имелись серьезные изъяны. Главный из них

- большие непротектированные крыльевые бензобаки, представлявшие собой отличную мишень. Если в такой бак попадала зажигательная пуля, самолет нередко вспыхивал или взрывался в воздухе... Именно из-за пожаров и взрывов бензобаков погибло большинство СБ, не вернувшихся с боевых заданий на Халхин-Голе.

Другой бомбардировщик Туполева - тяжелый четырехмоторный ТБ-3 - также зарекомендовал себя как весьма надежная машина. Несмотря на то, что самолеты, применявшиеся на Халхин-Голе, были старые, из самых первых серий, 1932-33 годов выпус-



Разведчики-бипланы Ки-4 состояли на вооружении 15-го смешанного сентая Квантунской армии

ка, все они, кроме одного, потерпевшего аварию из-за одновременного отказа двух двигателей, исправно отлетали кампанию, совершив в общем счете более 1000 боевых и транспортных вылетов. Проверить на практике их боевую живучесть в Монголии не пришлось, поскольку ни одного случая атак истребителей на ТБ-3 там не было, как не было и серьезных повреждений от зенитного огня.

Японцы задействовали в конфликте гораздо более широкий «ассортимент» многоместных боевых машин - целых три типа одномоторных бомбардировщиков и два - двухмоторных, а также - специализированные разведчики. Наиболее широко был представлен «Легкий армейский бомбардировщик тип 97», он же «Мицубиси» Ки-30. У нас его называли ЛБ-97.

Этот относительно новый трехместный цельнометаллический моноплан был принят на вооружение в 1937 году (97-й год по традиционному японскому летоисчислению, отсюда и цифра «97» в его обозначении). Он оснащался радиальным мотором «Мицубиси» Ха-5 Ко, развивал неплохую по тем временам скорость 430 км/ч и был способен пикировать под углом до 60°. Высокие скоростные данные делали его практически неуязвимым для И-15бис, а при полете без бомб - также и для «чаек». Тем не менее, на эти машины приходится наибольшее число потерь среди японских бомбардировщиков, что можно объяснить их интенсивным использованием.

«Самолет непосредственного взаимодействия с наземными войсками тип 98», он же «Тачикава» Ки-36, состоял на вооружении с 1938 года и тоже использовался в качестве легкого фронтового бомбардировщика. Некоторые даже называют его штурмовиком, хотя для самолета такого класса наступательное стрелковое вооружение, состоящее всего из одного пулемета винтовочного калибра, мягко говоря, слабовато.

Будучи внешне очень похожим на Ки-30 (наши летчики нередко их путали), Ки-36 проигрывал ему во всех отношениях, за исключением разве что взлетно-посадочных характеристик. Численность этих машин на Халхин-Голе была невелика и никогда не превышала 10 - 15 экземпляров. Большинство из них уничтожили или вывели из строя советские летчики при штурмовке аэродрома 15-го сентября близ Джинджин-Сумэ 2 августа 1939 года. На заключительном этапе конфликта Ки-36 в частях первой линии уже не числились.

«Легкий армейский бомбардировщик Тип 98», или «Кавасаки» Ки-32, появился одновременно с Ки-30, однако затянувшиеся проблемы с доводкой его силовой установки - двухрядного двигателя жидкостного охлаждения «Кавасаки» Ха 9-11 - привели к тому, что в войска он стал поступать на год позже. На Халхин-Гол Ки-32 также прибыл намного позже своих «коллег» и фактически успел поучаствовать только в одной операции - последнем сентябрьском налете на советские аэродромы. Согласно японским данным, ни один Ки-32 при этом не был потерян. Похоже, наши летчики просто не заметили, что против них применен какой-то новый бомбарди-

ровщик, во всяком случае, он не упоминается ни в одном из их отчетов.

Самолет «Мицубиси» Ки-15 Ко, или «Армейский разведчик тип 97 модель 1», оказался самым быстрым самолетом из всех, воевавших на Халхин-Голе. Несмотря на неубирающуюся шасси и несколько архаичный капот в виде кольца Тауненда, он показал на испытаниях в 1938 году максимальную скорость 481 км/ч, то есть более высокую, чем у большинства тогдашних истребителей. Несомненно, у серийных машин скорость все-таки была поменьше, иначе трудно объяснить, как нашим летчикам удалось сбить, по крайней мере, несколько самолетов этого типа. Тем не менее, скоростные и высотные Ки-15 считались нелегкой добычей. Перехватить их могли только новые И-16, но и им приходилось действовать буквально на пределе возможностей. Как правило, экипажам Ки-15 удавалось, сделав разведывательные фотоснимки, уходить от преследования.

Основным типом двухмоторного бомбардировщика у японцев считался «армейский тяжелый бомбардировщик тип 97 модель 1», он же «Мицубиси» Ки-21. Несмотря на то, что в обозначении этого самолета присутствовало слово «тяжелый», а не «скоростной», он развивал более высокую скорость, чем даже СБ, обладая при этом гораздо большей дальностью, но худшей скороподъемностью и потолком. Самолет оснащался двухрядными звездообразными 14-цилиндровыми моторами «Мицубиси» Ха 6 «Кинсэй». Экипаж - четыре человека: двое пилотов, штурман-бомбардир и стрелок-радист.

Ки-21 активно применялись на протяжении всего конфликта. При этом потери были на удивление низкими - всего шесть самолетов. Возможно, это связано с хорошим истребительным прикрытием, которое умели обеспечить японцы, а может быть, с тем, что Ки-21 обычно летали на таких высотах, где их не доставали советские зенитки, а истребители не могли эффективно работать из-за падения мощности двигателей и отсутствия кислородного оборудования.

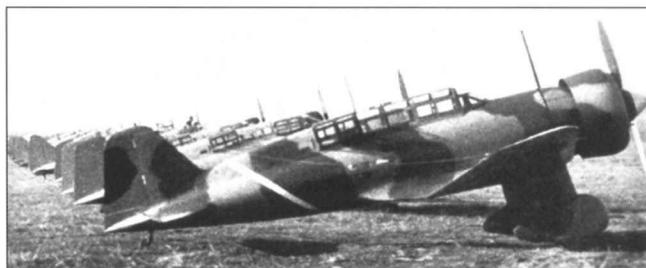
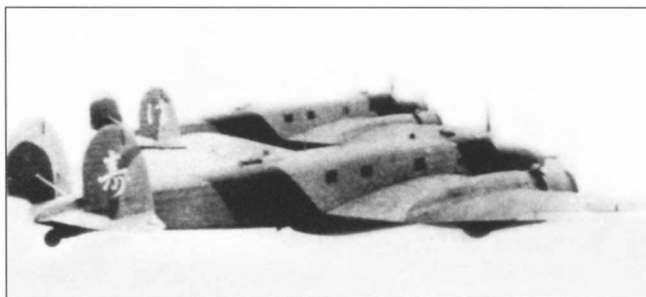
Еще один японский «тяжелый» бомбардировщик, применявшийся на Халхин-Голе, носил необычное для Императорских ВВС обозначение «тип I», причем I в данном случае не римская цифра, а буква - сокращение от слова Italia. 12 итальянских бомбардировщиков «Фиат» BR-20 из 72 машин данного типа, закупленных Японией в 1938 году, состояли на вооружении 12-го сентября.

Несмотря на вполне приличные летные данные и высокую бомбовую нагрузку, «фиаты» не пользовались популярностью у японских летчиков и механиков из-за низкой надежности двигателей и постоянной нехватки запчастей к ним. Неоднократно случались отказы в полете, после чего машины подолгу простаивали, ожидая ремонта. Хотя самолет без бомб мог держаться в воздухе и на одном моторе, остановка обоих двигателей над вражеской территорией не оставляла экипажу почти никаких шансов на спасение. Согласно японским данным, именно по этой причине погиб единственный «Фиат», потерянный в ходе боев на монгольской границе.



Вверху: участники «номонханского инцидента» - многоцелевой боевой самолет «Тачикава» Ки-36 и бомбардировщики «Фиат» BR-20 из 12-го сентай японских ВВС

Справа: разведчики «Кавасаки» Ки-15 Ко одного из японских авиаполков, размещенных в 1939 году на территории Китая



В середине июля 12-й сентай со своей надежной техникой был отведен в тыл, а в сентябре «тип I» сняли с вооружения японской авиации.

В завершение главы приведем еще несколько цифр, касающихся расхода авиационного вооружения, а также выводы, сделанные на основе анализа этих цифр.

За время боев советская авиация израсходовала 990266 патронов к пулеметам ШКАС, 75054 патрона к пулемету ПВ-1 и 57979 снарядов к пушкам ШВАК. Пулеметы ПВ-1 оказались самыми надежными: при стрельбе они дали только 1% отказов. У пушек ШВАК было 3% отказов, у ШКАСов - 9% [11].

Советские бомбардировщики сбросили на противника 78360 бомб общим весом 1298 тонн. Из них: ФАБ-250 - 405 штук, ФАБ-100 - 5335, ФАБ-50 - 5701 и экспериментальных РРАБ-3 (ротативно-рассеивающие бомбовые кассеты с мелкими осколочными суббоеприпасами) - 5 штук. Остальные боеприпасы - более мелкого калибра.

Японская авиация расстреляла на Халхин-Голе примерно 1,6 миллиона пулеметных патронов. Бомбардировщики «страны Ямато» сбросили около 970 тонн бомб, из них 6371 бомба массой 15 кг, 14401 бомба по 50 кг, 1024 стокилограммовых и 204 - 250-килограммовых.

Глядя на цифры расхода боеприпасов к стрелковому оружию, сразу обращаешь внимание на один весьма интересный момент: японцы, уступавшие советским ВВС по количеству боевых самолетов на ТВД почти втрое, умудрились расстрелять за время боев в полтора раза больше патронов к авиапулеметам. При этом японские пулеметы «Виккерс-Арисака» обладали гораздо меньшим темпом стрельбы, чем ШКАСы, стоявшие на абсолютном большинстве тогдашних советских истребителей и бомбардировщиков.

Мало того, истребители Ки-10 и Ки-27, как уже говорилось, были вооружены только двумя синхронными пулеметами, а почти все И-16 и все «чайки» несли по четыре ШКАСа. В результате И-16 с четырех-

пулеметным вооружением и И-153 могли выпускать с учетом синхронизации до 100 пуль в секунду, а японский истребитель - только 25. Даже для И-15бис с его четырьмя устаревшими ПВ-1 значение этого параметра составляло примерно 45 пуль в секунду.

Почему же японские летчики, несмотря на все это, израсходовали намного больше патронов, чем их советские оппоненты? Думаю, ответ заключается главным образом в относительно низкой надежности скорострельных ШКАСов, которые слишком часто «захлебывались» при стрельбе. 9% отказов означает, что в среднем примерно каждый 11-й выстрел давал задержку. И хорошо еще, если эту задержку удавалось устранить в полете путем перезарядки оружия.

Ненадежность ШКАСов в известной мере компенсировалась количеством стволов на борту самолета. Пилот «ишака» или «чайки» с одним, двумя и даже тремя отказавшими пулеметами все равно мог продолжать бой, хотя его шанс сбить неприятеля, естественно, снижался. Соответственно снижался и расход боеприпасов. К сожалению, у меня нет данных о том, насколько часто советские истребители возвращались из боя с неработающими пулеметами и нерастроченным по этой причине боекомплектом, но полагаю, что подобных случаев было немало.

Кроме того, очевидно, что японские летчики открывали огонь чаще, чем наши, и вели его более длинными очередями, не опасаясь «сжечь» стволы. В результате несложно рассчитать, что на каждый реально сбитый советский самолет они потратили в среднем более 8000 патронов, а наши на каждого сбитого «японца» - примерно 7000 патронов и снарядов (на самом деле еще меньше, поскольку советским истребителям, в отличие от их японских коллег, нередко приходилось штурмовать наземные цели).

Данные цифры лишний раз свидетельствуют о достаточно высокой боевой живучести советских машин, а также о том, что уровень стрелковой подготовки наших летчиков на фоне их противников, в общем, был не так уж плох.

ХАЛХИНГОЛЬСКАЯ ПАЛИТРА

Как выглядели боевые самолеты СССР и Японии, участвовавшие в летних боях 1939 года? Я имею в виду их окраски, камуфляжи, расположение опознавательных знаков, бортовых номеров и других обозначений. Вопрос этот, особенно в отношении советской авиации, оказался совсем не прост, и, чтобы ответить на него, пришлось немало дней провести в архивах.

Дело в том, что в частях 57-го Особого корпуса, в том числе и авиационных, действовал строгий запрет на фотосъемку, обусловленный соображениями секретности. А на военных аэродромах летчикам категорически воспрещалось не только фотографировать, но и вообще иметь фотоаппараты. В условиях недавно прокатившейся по РККА волны репрессий желающих нарушить этот запрет и тем самым навлечь на себя обвинение в шпионаже, разумеется, не находилось.

Первые советские фотокорреспонденты Бернштейн, Тёмин и Трошкин прибыли на ТВД только в конце июня вместе с группой писателей и журналистов, которым предстояло наладить выпуск фронтовой газеты «Героическая красноармейская». Поэтому первые «аэродромные» съемки датируются лишь началом июля. Но и на них мы видим прежде всего людей, а не самолеты, которые лишь изредка присутствуют на заднем плане. Очевидно, это было вызвано все той же гипертрофированной секретностью.

Значительным подспорьем, а порой и единственным источником информации в деле реконструкции внешнего облика самолетов, воевавших на Халхин-Голе, стали фотографии из «аварийных актов» авиаполков, расквартированных в Монголии, за 1938, 1939 и 1940 годы. На них запечатлены машины, совершившие по разным причинам вынужденные посадки, а также - разбитые или поврежденные в лет-

ных происшествиях. Только на этих кадрах удалось найти ранние «ишаки» из 70-го полка, первыми вступившие в бой в мае 1939-го, СБ с двигателями М-100, а также штурмовик ЛШ-5 из 150-го сбп.

К сожалению, не все эти снимки можно воспроизвести в книге, поскольку в РГВА часть архивных дел из-за их ветхости выдается только в виде микрофильмов, а фотографии там слишком мелкие и не поддаются качественному сканированию. Но многие другие документы сохранились и в оригинальном «бумажном» виде, благодаря чему вы можете видеть в качестве иллюстраций к этой главе подлинные снимки самолетов - участников халхингольских событий.

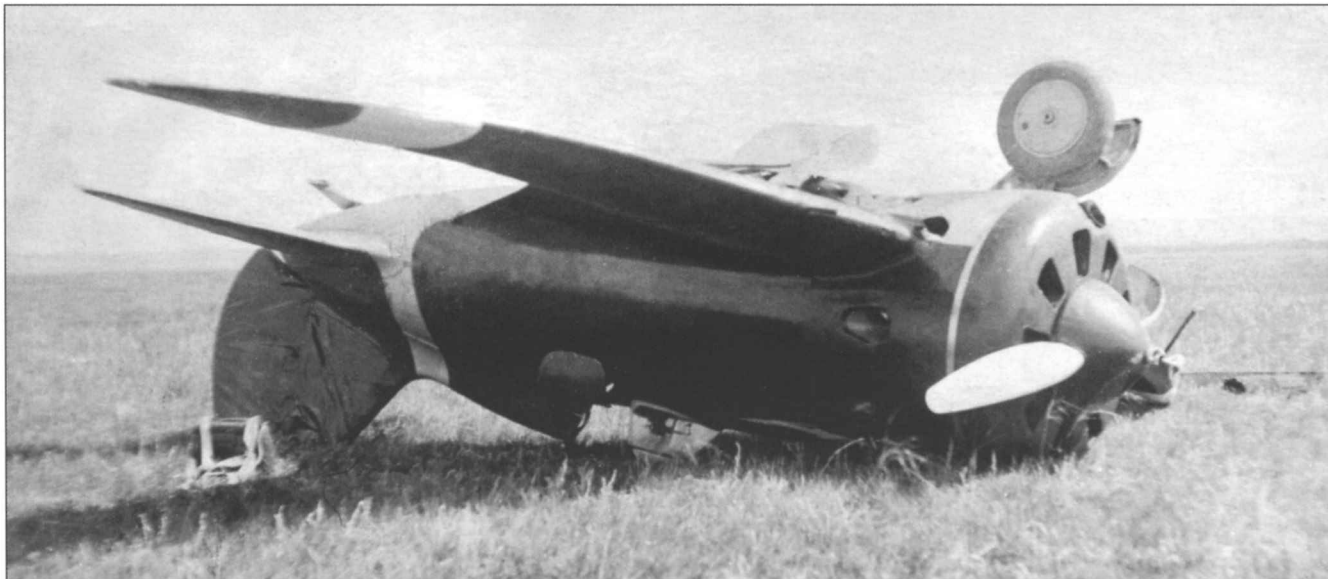
Отдельного разговора заслуживает то, что порой можно увидеть на кино- и телеэкранах под названием «халхингольской кинохроники». Изучение этих материалов в Российском Государственном архиве кинофотодокументов позволяет сделать вывод, что к Халхин-Голу они зачастую не имеют никакого отношения. К примеру, в этой «хронике» присутствуют истребители И-15 (не И-15бис, а просто И-15 с крылом - «чайкой»). Такие самолеты широко применялись в Испании, а вот в Монголии их никогда не было.

Также нередко мелькают СБ поздних серий с «остроносими» мотогондолами и тоннельными радиаторами, которые начали поступать на вооружение ВВС РККА только в конце 1939 года.

На основании архивных документов и фотографий можно сделать определенные выводы. Как уже говорилось в первой главе, 70-й иап к началу конфликта состоял из трех эскадрилий. Первая и вторая имели на вооружении И-16 тип 5, а третья - И-15бис. Все самолеты сверху и с боков были окрашены в однотонный защитно-зеленый цвет, а снизу - в серебристый или светло-голубой.



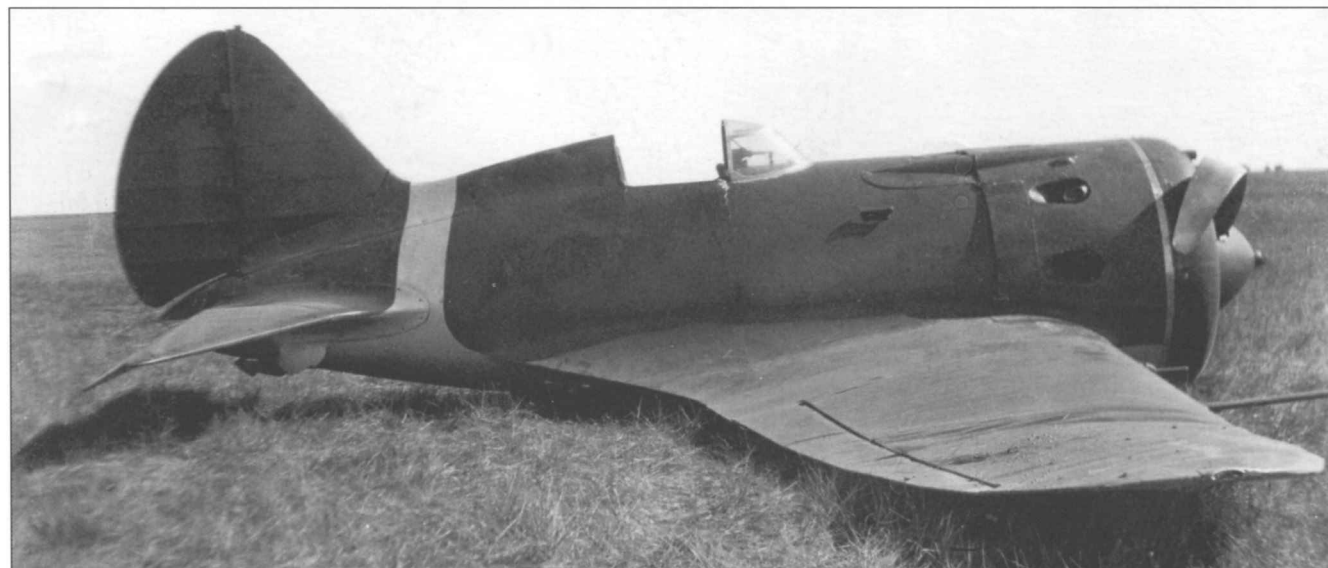
Авария И-16 тип 17 младшего лейтенанта Каталова из 22-го иап. Снимок сделан весной 1940 года. Хорошо видна идентификационная полоса вокруг фюзеляжа и тактический номер 51 с цифрами разного размера



Авария младшего лейтенанта Давиденко из 22-го иап. Помимо полосы вокруг фюзеляжа, на консолях крыла этого истребителя нанесены широкие белые полосы, назначение которых не известно



Еще одна аварийная посадка И-16 тип 10 из 22-го авиаполка с характерной полосой вокруг фюзеляжа. Все опознавательные знаки, кроме звезд на нижней поверхности крыла, закрашены



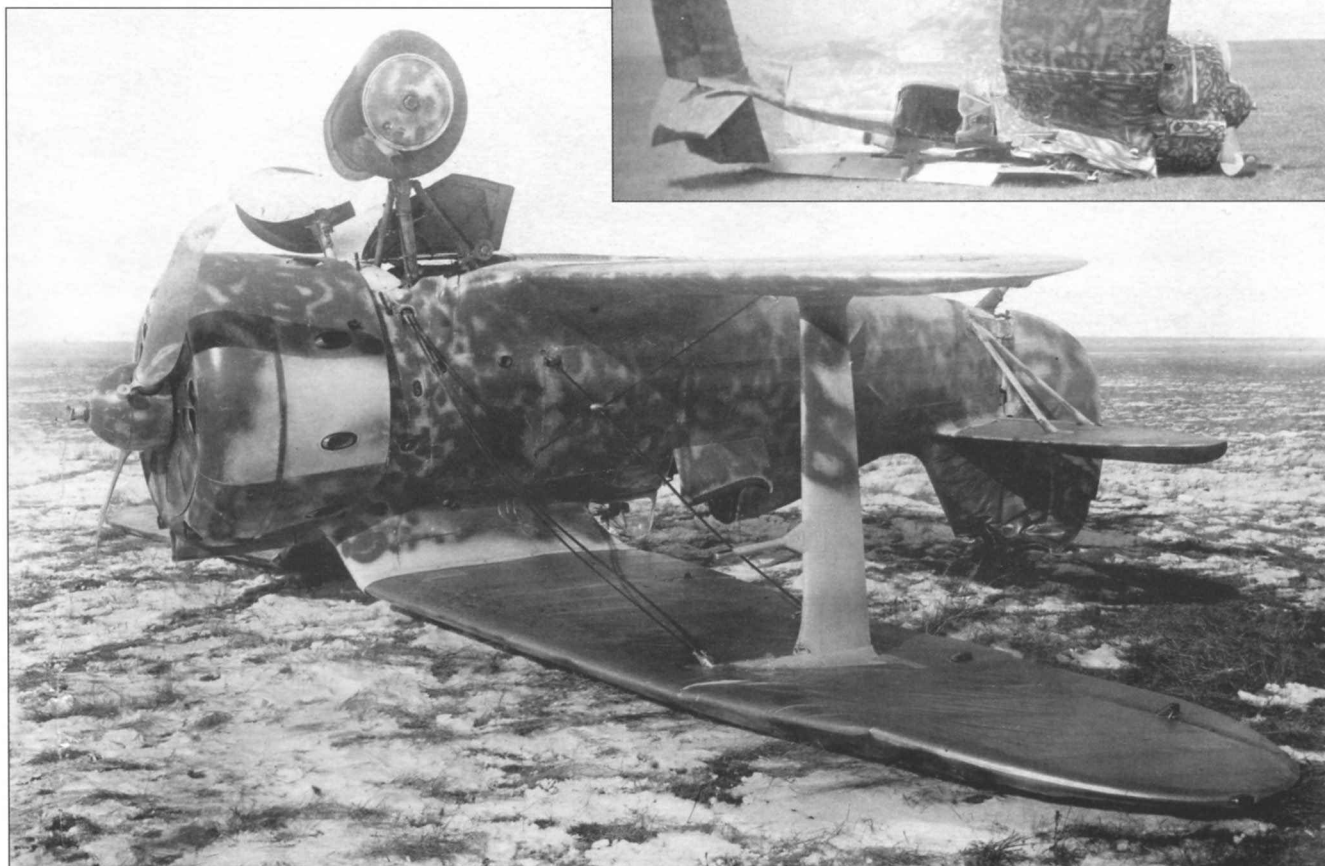


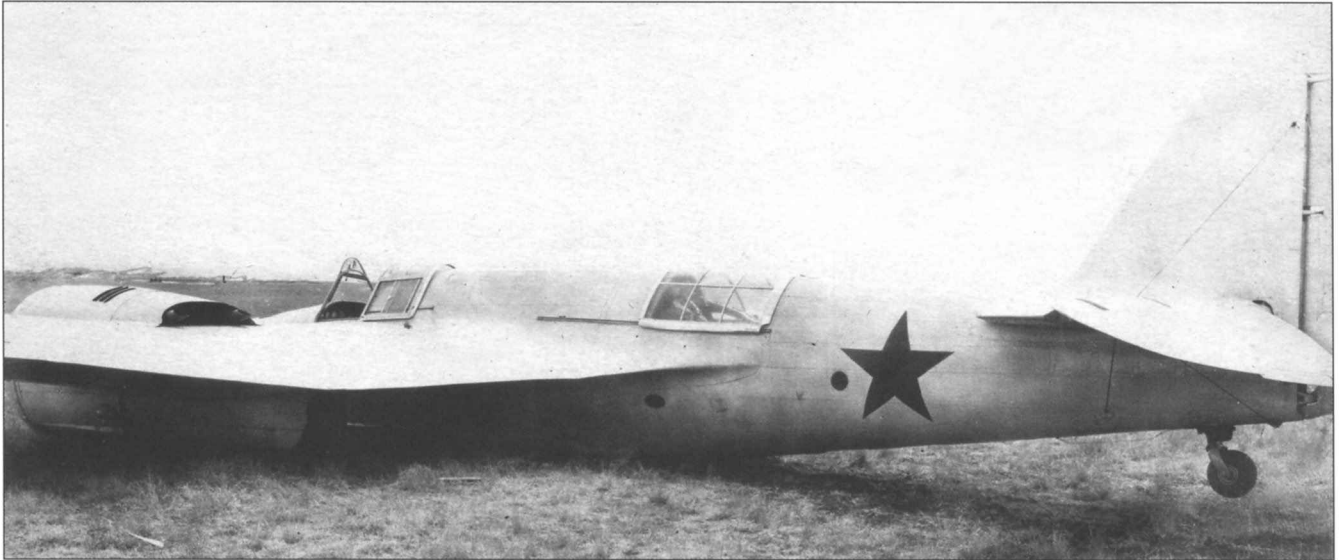
**Вверху - летчик штурмовой эскадрильи И-15бис лейтенант П.Ф.Подколзин у своего самолета. Обратите внимание на двухцветную раскраску кока винта и «дополнительный камуфляж», нанесенный поверх заводской окраски.
Внизу - летчик той же эскадрильи лейтенант С.Т.Матросов, позже воевавший на «Чайке» и погибший в последнем воздушном бою халхингольского конфликта 15 сентября 1939 года. Фото М.Бернштейна**



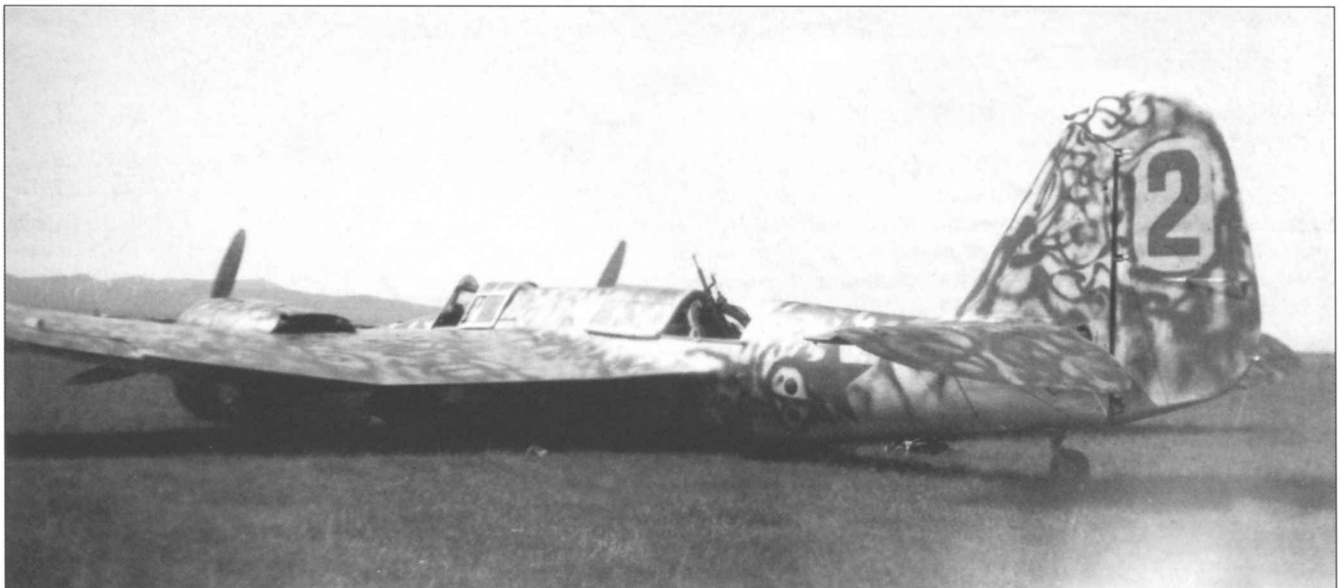


Три фотоснимка из аварийных актов, запечатлевшие результаты аварийных посадок двух «чаек» из 70-го иап, произошедших в октябре-ноябре 1939 года. На верхнем и нижнем фото - одна и та же машина, принадлежавшая помощнику командира эскадрильи В.А.Гусарову. Обратите внимание, что на самолете камуфлирован даже кок винта и диски колес. На руле поворота - тактический номер «26». На самолете с центрального снимка видны заплата на пулевых пробоинах и неокрашенная (возможно - замененная) обшивка нижнего крыла

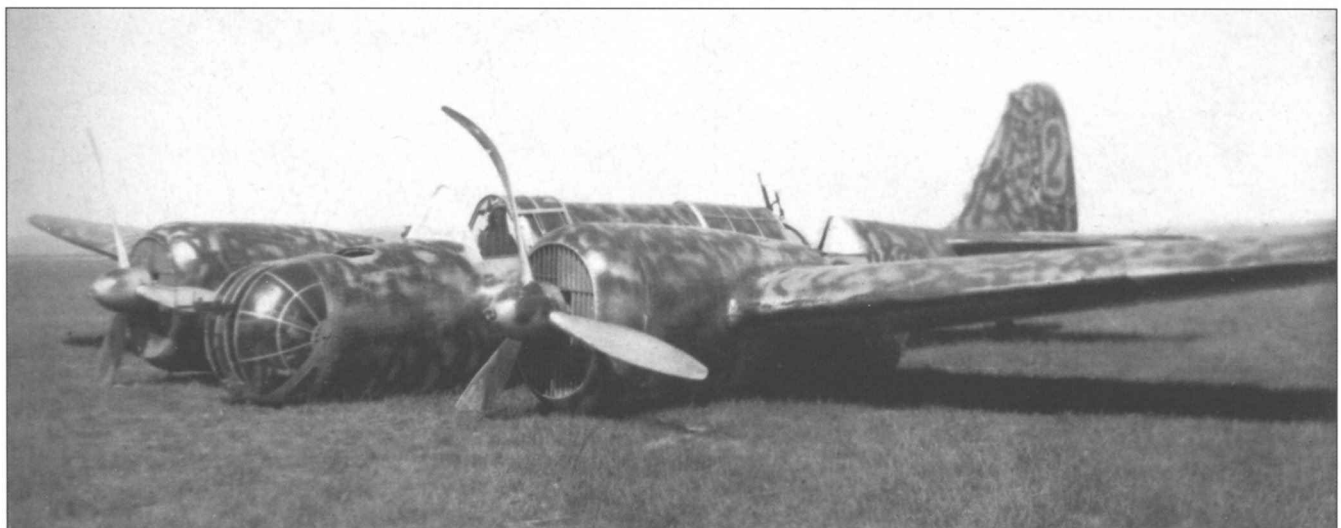




Аварийная посадка СБ М-100 из 100-й авиабригады, произошедшая в мае 1939 г. Весь самолет окрашен в светло-серый цвет, звезды в стандартных шести позициях - сверху и снизу на крыле, а также на фюзеляже. Судя по записи в «аварийном акте», тактический номер на этой машине отсутствовал



Вынужденная посадка СБ М-103 из 49-го сбп (ранее данный самолет принадлежал 38-му сбп), май 1940 г. Поверх заводской «серебрянки» машина окрашена в характерный «халхингольский» камуфляж





Здесь и внизу: ЛШ-5 (Р-5Ш) из штабного звена 70-го иап, потерпевший аварию в декабре 1938 г. на аэродроме «Баин-Тумен». Ранее самолет принадлежал 150-му сбп. Самолет окрашен в защитно-зеленый цвет, тактический номер «7» нанесен белым контуром, «пилотка» кия желтая или голубая

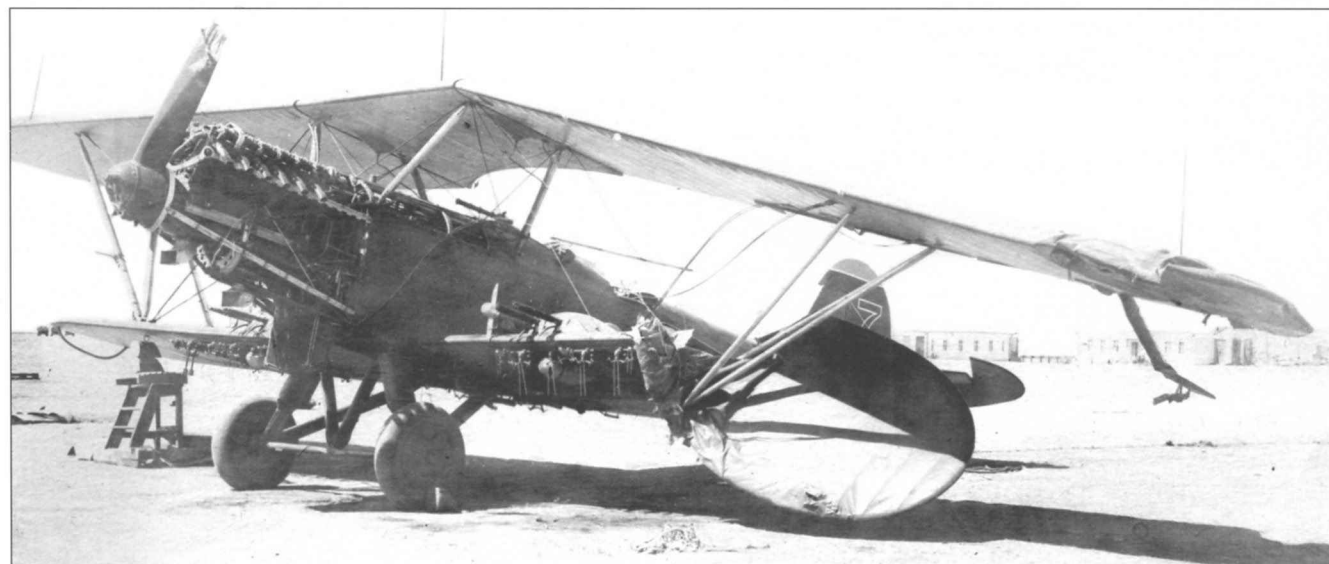
В соответствии с действующим тогда стандартом, опознавательные знаки на боевые самолеты наносились в шести позициях: на борту фюзеляжа за кабиной и на крылья сверху и снизу (у бипланов - сверху на верхнем крыле и снизу - на нижнем). Однако, судя по фотоснимкам, на истребителях 70-го иап фюзеляжные звезды были закрасены.

Отличительным признаком самолетов первой эскадрильи являлись красные тактические номера в белой окантовке, нанесенные на рулях поворота, и красная верхушка кия («пилотка»), отделенная от зеленого фона тонкой белой полосой.

Идентификационным или, как говорили в старину - «приборным» цветом второй эскадрильи был светло-голубой. Этой краской наносили тактические

номера, а также дополнительные элементы быстрого распознавания. Первоначально таким элементом была вертикальная полоса шириной примерно 30 см. на закабинном гаргроте, полукольцом охватывающая фюзеляж сверху, либо окрашенный в голубой цвет кок винта. В дальнейшем на самолетах второй АЭ стали рисовать голубые «пилотки».

И-16 командира эскадрильи старшего лейтенанта М.П.Ноги (в полковых документах он проходит под №039) вместо тактического номера имел на руле поворота голубую (или белую) пятиконечную звезду. Вероятно, это служило отличительным признаком командирской машины. К сожалению, мне не удалось выяснить, были ли аналогичные эмблемы на истребителях командиров других эскадрилий 70-го иап.





«Дуглас» DC-3 стартует с аэродрома «Баин-Тумен». В кадр попали еще один камуфлированный «Дуглас» и тяжелый бомбардировщик ТБ-3 в стандартной темно-зеленой окраске с голубым низом и белым тактическим номером «3» на руле поворота. Это единственный известный на сегодняшний день фотоснимок ТБ-3, сделанный на монгольском аэродроме в период боев на реке Халхин-Гол

Третья эскадрилья «бисов» маркировалась точно так же, как и первая - красными в белой обводке номерами на рулях поворота и такого же цвета «пилотками» с белой отбивкой от фона. Очевидно, считалось, что внешний облик ее машин сам по себе вполне достаточен, чтобы отличать их от И-16 из 1-й эскадрильи.

Бомбардировщики СБ 150-го сбп в 1938-м и в первой половине 1939 года летали в заводской светло-серой окраске со звездами в стандартных шести позициях. Тактические номера красного цвета наносились на рули поворота, однако, судя по документам, в полку были по крайней мере две машины без номеров.

Легкие штурмовики ЛШ-5 из 4-й эскадрильи 150-го полка, как видно на сохранившихся фотографиях, также были окрашены стандартно - защитно-зеленый верх и светло-голубой низ. Тактический номер - красный в белой окантовке или контурный, законцовка киля, скорее всего, желтая, отделенная от фона тонкой белой полосой. Обращают на себя внимание неокрашенные алюминиевые обтекатели крыльевых пулеметов (см. фото на стр. 89).

Истребители, прибывавшие на Халхин-Гол в ходе боевых действий, имели два типа раскрасок, применявшихся в советской авиации в конце 30-х годов. Во-первых, это серебристая (или, как вариант, - серебристо-серая) расцветка всего самолета,



Командир эскадрильи 22-го иап капитан В.М.Найденко возле своего истребителя И-16 с тактическим номером «33», осень 1939 г. Оригинальной особенностью этой машины является диагональная белая полоса перед килем. Красная звезда на фюзеляже не закрашена



Советский летчик осматривает обломки сбитого Ки-27 из 2-го чутая 11-го истребительного сентая (эмблема - красная «молния» на киле). Перед стабилизатором с обоих бортов видны презентационные надписи «айкоку 292». Фюзеляж опоясывает широкая белая диагональная полоса. На левом борту нарисована голова демона или какого-то иного человекоподобного мифологического существа. Фото П. Трошкина

так называемый «камуфляж мирного времени», введенный летом 1937 года. Считалось, что такая окраска обеспечивает повышенную стойкость к атмосферным воздействиям.

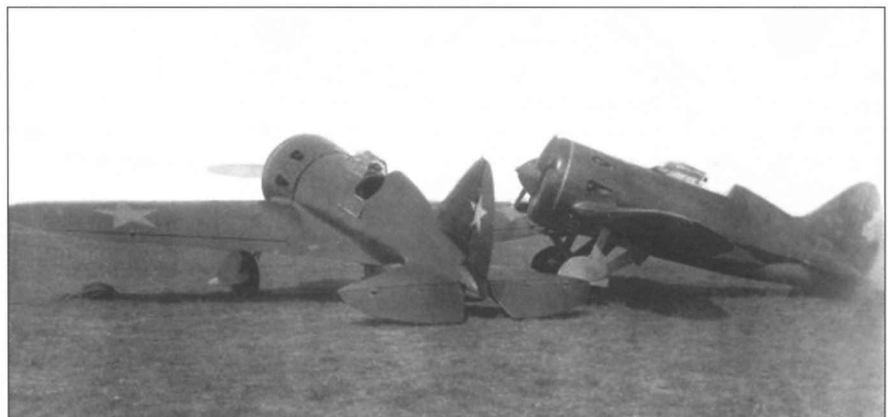
И во-вторых, - темно-зеленый защитный цвет на верхних поверхностях машины и светло-голубой, либо серебристо-серый - на нижних. Есть информация, что И-16 постройки московского авиазавода №39 имели черные капоты моторов, однако достоверных фотографий или иных документов, подтверждающих, что такие машины попали на Халхин-Гол, мне не встречалось.

Серебристо-серыми были самолеты 22-го иап, переброшенного в Монголию в конце мая. Первые же бои показали необходимость срочного изменения окраски, так как японские Ки-27 выглядели почти идентично, отличаясь лишь оттенком серого цвета, а это могло привести к трагическим инцидентам. Среди июньских документов 22-го полка есть копия заявки, адресованной «Инженеру ВВС товарищу Бугрову».

В ней сказано: «Прошу вашего распоряжения о немедленной высылке в 22 полк специалистов, пульверизаторов и краски для камуфлирования са-

Столкновение на рулежке двух И-16 тип 5 из 2-й эскадрильи 70-го иап в начале осени 1938 г. У машины, стоящей справа, на руле поворота виден тактический номер «4», а у другой нанесена голубой краской пятиконечная звезда, которая, судя по всему, является эмблемой командирской машины.

Впоследствии оба истребителя были отремонтированы и принимали участие в халхингольском конфликте. На одной из них летал командир 2-й эскадрильи 70-го полка М.П.Нога. Фото из коллекции А.Сергеева





Истребители Ки-27 Ко из 2-го чутая 59-го сентая с белыми «боевыми полосами» и эскадрильными эмблемами в виде зеленых молний на фюзеляжах. Самолет на левом снимке принадлежал старшему сержанту Кацутаро Такахаси. Черный иероглиф «Ка» на руле поворота - личная эмблема пилота

молетов. Помощник командира 22 полка по эксплуатации Котков» [8].

Верхние и боковые поверхности И-16 перекрасили в зеленый цвет. При этом звезды на фюзеляжах и верхних поверхностях крыльев также были закрасены. Единственным «опознавательным знаком» на самолетах при виде сверху осталась сама темно-зеленая окраска, резко контрастирующая со светло-серой японской.

При нанесении защитного цвета у самолетов 22-го полка оставили непрокрашенными широкие серые полосы, охватывающие фюзеляж между крылом и оперением. Эти полосы или кольца вокруг фюзеляжей стали отличительным признаком истребителей 22-го иап. Такие же кольца рисовали белой краской на самолетах, поступавших в полк уже в защитно-зеленой расцветке, в частности, на экспериментальных И-16 с ракетным вооружением.

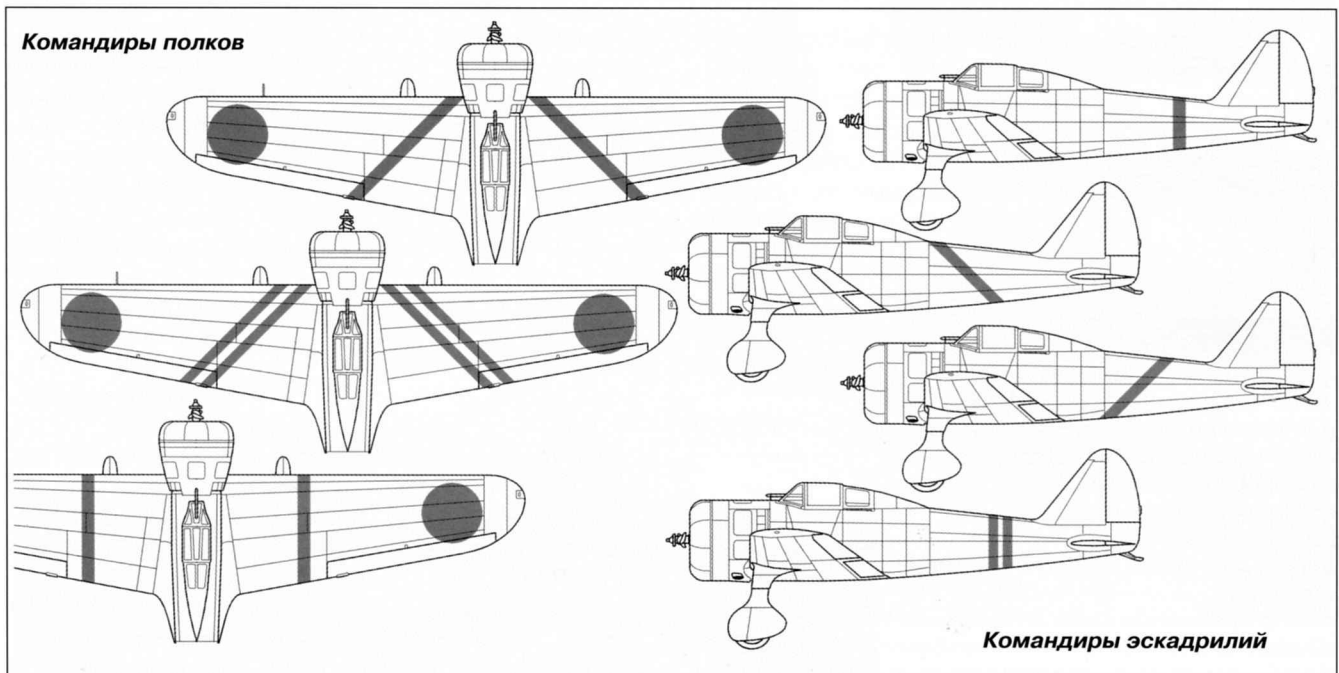
На рули поворота И-16 обычно наносились крупные белые (реже - цветные) тактические номера. Чаще они были однозначные, но иногда и

двузначные, причем во втором случае одну цифру, как правило, рисовали на руле, вторую - на киле. Иногда одна цифра была значительно крупнее другой. Возможно, одна из них обозначала номер эскадрильи в полку, а другая - номер самолета в эскадрилье.

Принцип нанесения тактических номеров на вертикальном оперении распространялся на все типы советских боевых самолетов, принадлежавших ВВС 1-й АГ.

На ряде снимков халхингольских «ишаков» видны и другие элементы быстрой идентификации, которые отличались широким разнообразием. Помимо уже упоминавшихся цветных коков, «пилоток», колец и полуколец, на некоторых фотографиях видна тонкая белая горизонтальная полоса на киле, белая или серебристая передняя кромка киля, наконец, широкие белые полосы на консолях крыла.

Приказы и распоряжения, регламентирующие нанесение этих графических элементов, к сожалению, не сохранились, поэтому сейчас можно



Типичные примеры графических обозначений японских командирских машин

только догадываться, что именно они означали. Дополнительную путаницу вносит тот факт, что на Халхин-Гол ходе конфликта перебрасывали эскадрильи и отдельные самолеты из разных полков, расквартированных на территории Советского Союза. И эти самолеты зачастую несли на себе тактические номера и идентификационные символы своих прежних частей и подразделений.

Отдельно надо сказать о двухцветном «пятнистом» камуфляже И-16 на Халхин-Голе. Такой камуфляж можно различить всего на двух из нескольких десятков просмотренных мной фотоснимков. Один из них хорошо известен и неоднократно публиковался. На нем запечатлен герой Халхин-Гола Витт Скобарихин на фоне своего (а может, и не своего) И-16, покрытого пятнами с различной интенсивностью цвета (см. стр. 33). Второй - снимок из «аварийного акта» о катастрофе И-16 тип 17 из 56-го иап, произошедшей в октябре 1939-го. На уцелевших фрагментах обшивки почти полностью сгоревшего самолета виден примерно такой же камуфляж, а на руле поворота - белый тактический номер «13», оказавшийся роковым для пилота этой машины.

К сожалению, без дополнительной информации цвета по черно-белым снимкам определить невозможно. Быть может, этот камуфляж появился под влиянием опыта испанской войны, в ходе которой наши летчики убедились, что окраска разноцветными пятнами резко снижает заметность самолетов на фоне земли. Но, как бы то ни было, судя по фотографиям, подобная раскраска встречалась на И-16 крайне редко.

На некоторых снимках также можно увидеть своего рода «псевдокамуфляж», когда впечатление пятнистой расцветки создавалось непреднамеренно, за счет небрежного и неравномерного нанесения пульверизатором защитной краски поверх серебристой или светло-серой, в результате чего из-под тонкого слоя зеленой эмали кое-где просвечивает прежний светлый фон.

Перейдем к другим типам машин. «Чайки», поступавшие на Халхин-Гол, поначалу ярко блестели заводской «серебрянкой». Разумеется, для войны такой демаскирующий цвет не годился. И уже в июле самолеты покрыли своеобразными замысловатыми «узорами», состоявшими из небольших пятен, полосок, «змеек», зигзагов и спиралей, густо переплетенных на первоначальном серебристом фоне. Камуфляж наносился краскопультом с тонким факелом распыла «на глазок» и без трафаретов, поэтому буквально каждая машина выглядела индивидуально. Серебристыми оставались нижние поверхности, а на некоторых самолетах - еще и верх нижнего крыла.

Точно так же перекрасили в ходе конфликта транспортные «дугласы» и скоростные бомбардировщики. Тактические номера на СБ и на «чайках» размещались на рулях поворота. Они были красные, в отдельных случаях - с белой обводкой или «оттенением», создающим впечатление выпуклых, рельефных цифр (см. фото на стр. 45).

ТБ-3, судя по единственной сохранившейся фотографии с аэродрома «Баин-Тумен», были стандартного для этого типа машин темно-зеленого цвета с голубым низом.

В ряде изданий (например, журнале «Авиация и космонавтика» выпуск 22 за 1996 г.), встречается рисунок халхингольской «чайки» с камуфляжем широкими зелеными полями на серебристом фоне и красным двузначным тактическим номером на борту фюзеляжа. В том же журнале сообщалось, что данная окраска восстановлена по воспоминаниям ветерана 56-го иап И.П.Бакшеева. Сложно судить, насколько эта реконструкция соответствует действительности. Во всяком случае, ни одного фотоснимка «Чайки» с подобным камуфляжем мне не встречалось, а изображение номеров на бортах самолетов абсолютно нехарактерно для ВВС 57-го ОК и 1-й АГ.

Еще больше сомнений вызывает рисунок «Чайки» из книги «Самолетостроение в СССР (1917-1945)» [31], также отнесенный авторами к периоду боев на Халхин-Голе. Зеленая раскраска с голубым низом, ярко-красным капотом и таким же рулем поворота не подтверждается вообще ничем.

Напротив, советские истребители вновь начали красить на авиазаводах зеленой и голубой нитроэмалью только после издания соответствующего приказа Наркомата авиапромышленности от 28 мая 1940 года. А судя по фотографиям, зелено-голубые И-153 появились в советских авиаполках, размещенных в Монголии, не ранее середины лета того же года, то есть почти через год после завершения халхингольского конфликта.

«Халхингольский камуфляж» истребителей И-15бис не менее оригинален, чем у «чаек». Основываясь на имеющихся у меня фотоснимках, можно утверждать, что типичная для «бисов» заводская схема окраски с зеленым верхом и серебристым или голубым низом во время боевых действий была дополнена узкими размытыми полосами и разводами какого-то третьего цвета, более темного, чем голубой, но более светлого, чем защитно-зеленый. Эти разводы и волнистые полосы покрывают верхние и боковые поверхности самолетов, переходя на межкрыльевые стойки, а также на стойки и обтекатели колес шасси.

О том, что это за цвет, сказать сложно. Наиболее вероятны салатный (смесь зеленого с белилами), светлый желто-зеленый или же средне-серый цвет, который использовался для окраски интерьеров кабин и прочих «внутренностей» самолетов. Возможен также светло-коричневый или песочный (светло-серый с добавками желтого и красного). Все эти предположения строятся на основе номенклатуры красителей (белый, защитно-зеленый, желтый, голубой, красный, черный и серый), которые, согласно документам, поставлялись в авиачасти 57-го ОК в 1938-1939 годах.

Однако документ, в котором был бы указан точный состав камуфляжной краски, применявшейся на Халхин-Голе, пока не найден. Неизвестно, сохранился ли он вообще. Также неизвестно, все ли «бисы»



Легкий бомбардировщик Ки-32 - наглядный пример японского трехцветного камуфляжа, состоящего из двух оттенков зеленого и коричневого цветов

получили вышеописанный камуфляж и когда это произошло. Во всяком случае, на захваченной японцами в конце мая 1939 года машине лейтенанта Гусарова была нанесена только стандартная заводская окраска с идентификационными элементами 3-й эскадрильи 70-го иап.

Завершая рассказ о самолетах ВВС 1-й АГ, отметим, что ни на одной из их фотографий не видно никаких надписей, индивидуальных эмблем или декоративных рисунков, весьма характерных для советской авиации периода Гражданской и Великой Отечественной войн. Не наносились на них и отметки воздушных побед - эта традиция пришла к нашим летчикам гораздо позже.

Перейдем к описанию окрасок и обозначений самолетов противника. Оознавательным знаком японских ВВС тогда, как и сейчас, являлся красный



Командир 1-го чутая первого истребительного сентая лейтенант Сигетоси Иноуэ возле своего ярко разукрашенного Ки-27. Эмблемой эскадрильи являются окрашенные в желтый цвет рули самолета. На руле поворота - личный знак летчика - иероглиф «на». Белый «шеvron» под кабиной, очевидно, нетипичная эмблема командирской машины, нарисованная в дополнение к белой «боевой полосе» и двум вертикальным красным (или черным) полосам в задней части фюзеляжа

круг «хиномару» - символ восходящего солнца. В 1939-м такие круги наносили только на крылья сверху и снизу.

Наиболее массовый японский боевой самолет, воевавший на Халхин-Голе, - истребитель Ки-27. Три полка этих истребителей - 1-й, 11-й и 24-й сентаи сражались практически всю войну, позже к ним присоединился 64-й, а уже «под занавес» - 59-й сентай.

Все Ки-27 в описываемый период целиком окрашивались в бледный светло-серый цвет с легким зеленоватым оттенком (нашими летчиками он на расстоянии порой воспринимался как белый). Эту «малоинтересную» расцветку заметно украшали различные графические элементы, обозначающие принадлежность к полкам и эскадрильям, должность пилота (комполка, комэск, командир звена), а также индивидуальные эмблемы.

Практически каждый полк имел свой символ, который полагалось наносить на все его самолеты. У 1-го сентай роль такого символа играла цветная окраска рулей высоты и руля поворота, причем, 1-й чутай имел черные, либо желтые рули, второй - красные, а третий - зеленые.

Эмблемой 11-го сентай была диагональная стрела-молния на вертикальном оперении; у 1-го чутая - белая, у 2-го - красная, а у 3-го - желтая.

Самолеты 24-го сентай выделялись горизонтальными полосами на киле и руле поворота: на киле - две широкие полосы, а на руле - четыре узкие (т.е. 2 и 4 - 24). Цвета полос по эскадрильям были те же, что и у 11-го сентай.

59-й сентай щеголял длинными зигзагообразными молниями, нарисованными вдоль фюзеляжей от хвостового оперения до передних кромок кабин. У 1-го чутая молния зеленого цвета, у 2-го - черная или синяя, у 3-го - желтая.

Наконец, истребители 64-го сентай помечались стилизованной фигуркой орла красного цвета под задней частью фонаря кабины. Кроме того, 1-й чутай носил два узких белых кольца на фюзеляже



ближе к кабине, 2-й - два красных, а 3-й - окрашенную в черный цвет нижнюю треть руля поворота.

На самолетах командиров сентаев полагалось рисовать диагональные полосы на крыльях. Цвета полос соответствовали «приборным» цветам эскадрилий данного полка. Машины командиров чутаев, как правило, обозначались вертикальными, либо диагональными полосами вокруг хвостовой части фюзеляжа, причем их цвет обычно совпадал с цветом эскадрильной эмблемы. Для контраста со светло-серым фоном белые полосы обычно имели черную или красную окантовку. Ширина «командирских полос» не регламентировалась, иногда они были двойными.

Вышеописанная символика нередко дополнялась нерегламентированными декоративными элементами, например, цветными обечайками капотов или обтекателями стоек шасси. Красные обтекатели шасси имел самолет командира 1-го чутая 11-го сента капитана Кендзи Симады, за что японские летчики прозвали его «красноногим соколом». В дальнейшем и другие летчики этой эскадрильи по примеру своего командира также окрасили «ноги» своих истребителей в красный цвет.

Известны также случаи нанесения на самолеты различных иероглифических надписей или отдельных иероглифов, как правило, обозначавших фамилию летчика. А фотоснимок сбитою Ки-27, помещенный на 91 странице, - единственный известный пример размещения на самолете-участнике «номонханского инцидента» довольно сложного художественного изображения.

Крайне редко японские летчики на Халхин-Голе рисовали на своих самолетах отметки воздушных побед в виде маленьких красных пятиконечных звездочек, нанося их на левый борт фюзеляжа под задней частью фонаря кабины. По фотографиям известны всего два истребителя с такими отметками. Оба они принадлежали 1-му чутая 11-го сента. На одном летал командир этого чутая капитан Кендзи Симада, а на другом - старший сержант Хиромичи Синохара. Любопытно, что японские летчики начали обозначать свои победы красными звездочками гораздо раньше, чем советские.

Истребители-бипланы Ки-10, принявшие участие в боях на заключительной фазе конфликта, были окрашены по тому же, что и Ки-27, «светло-серому японскому стандарту». Полковая эмблема в виде декоративного рисунка, напоминающего стилизованную морскую волну или завиток, наносилась на вертикальное оперение, а ее цвета распределялись между чутаями по тому же принципу, что в 11-м и 24-м полках (первый чутай - белая, второй - красная, третий - желтая).

На разведчики Ки-15 и легкие бомбардировщики Ки-30 из 10-го сента сверху наносили трехцветный камуфляж, состоящий из двух оттенков зеленого и коричневого цветов. Нижние поверхности оставались светло-серыми. На Ки-15 никаких полковых обозначений не было, а на Ки-30 рисовали две белые горизонтальные полосы в верхней части вертикального оперения.

Ки-15 и Ки-36 из 15-го сента так же, как и истребители, красили в светло-серый цвет и маркировали двумя горизонтальными полосами на верхней части руля поворота (1-й чутай - белые полосы, 2-й - красные, 3-й - желтые). Точно так же выглядели Ки-30 из 16-го сента, с той лишь разницей, что у них «эскадрильные полосы» охватывали не только руль поворота, но и киль.

Аналогично окрашивали Ки-15 из 29-го сента. Эмблемой этого разведывательного полка, состоявшего в сентябре 1939 года всего из одной эскадрильи, в то время являлся желтый иероглиф, вписанный в окружность того же цвета и нанесенный в центре руля поворота.

Разведчики-бипланы Ки-4, некоторое время входившие в состав 15-го смешанного сента, тоже были светло-серые, однако эмблемы на них резко отличались от маркировки других самолетов того же полка. На вертикальном оперении этих машин изображали три стилизованных красных цветка с пятью лепестками, расположенные по углам условного равностороннего треугольника (два на руле поворота и один на киле). Капоты Ки-4 обычно красили в черный цвет.

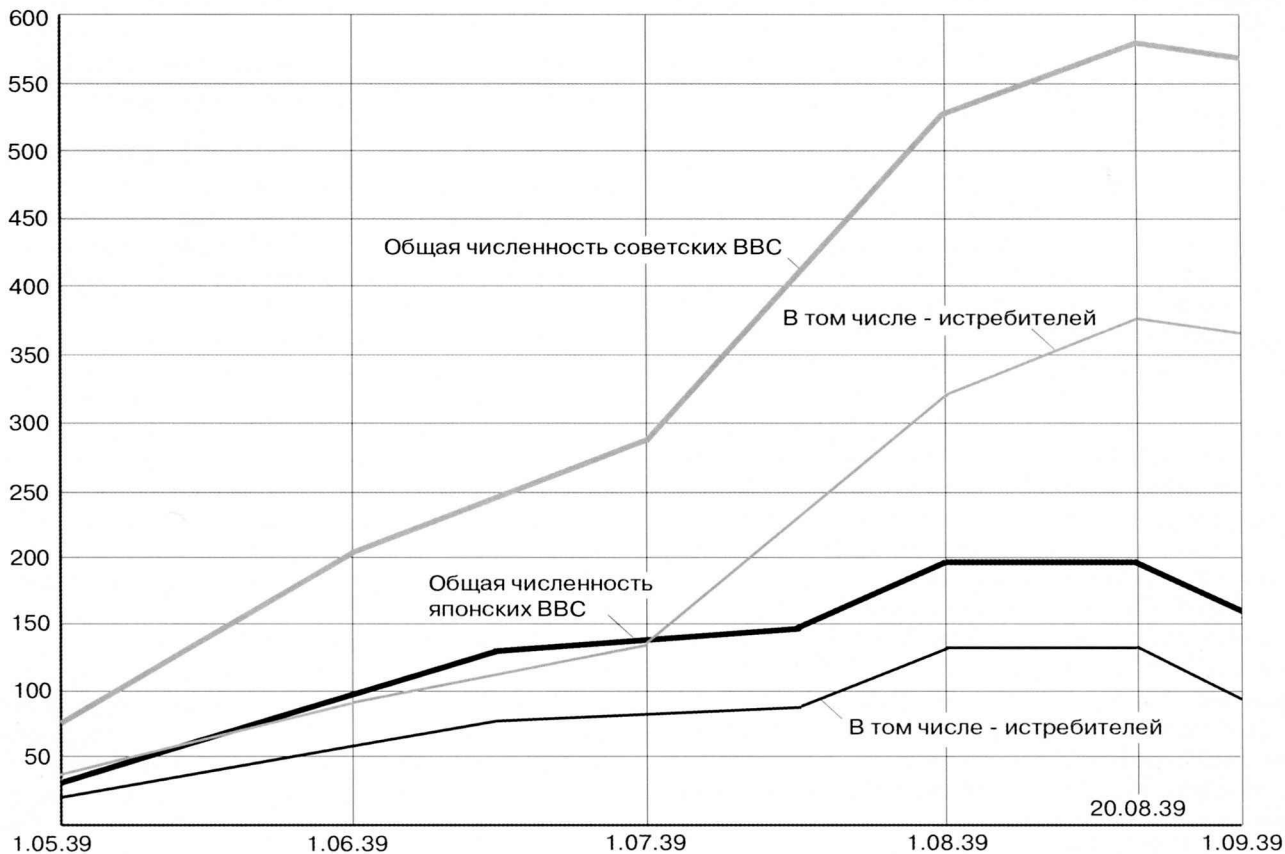
Легкие бомбардировщики Ки-32 из 45-го и 65-го сентаев были закамуфлированы в те же цвета, что и самолеты 10-го полка. Единных полковых эмблем на них не было, а эскадрильные обозначения представляли собой горизонтальные контурные ромбы, стилизованные изображения птиц, гор и цветков сакуры. Все это изображалось белой, красной или желтой красками на вертикальном оперении.

«Тяжелые» Ки-21 из 61-го сента, подобно большинству своих японских современников, несли светло-серую окраску на всех поверхностях. Отличительным знаком части была тонкая диагональная полоска на вертикальном оперении: желтая - у 1-го чутая, синяя - у 2-го и красная - у 3-го.

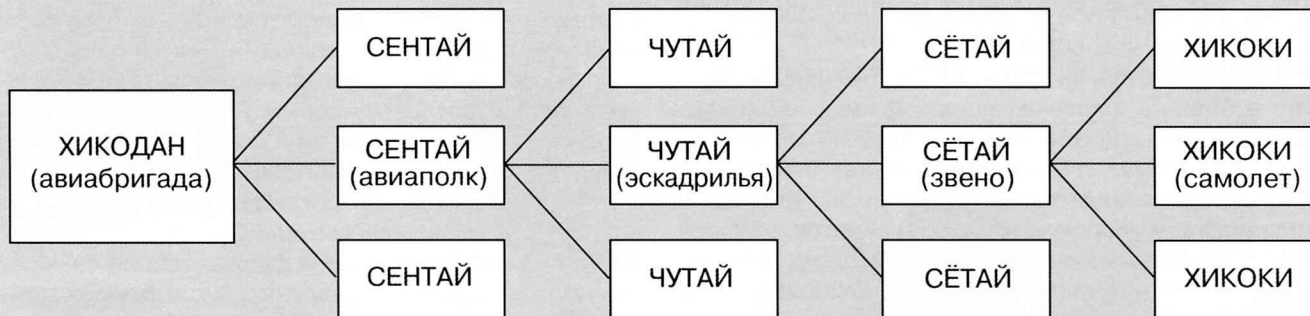
Двухмоторные «фиаты» BR.20 из 12-го сента выглядели гораздо ярче. Их верхние и боковые поверхности покрывал пестрый трехцветный камуфляж с розовато-песочным фоном, поверх которого были нанесены широкие с волнистыми краями поля светло-рыжего (охра) и темно-оливкового цветов. Нижние поверхности светло-серые. Такой камуфляж бомбардировщики получили еще в Италии. Японцы дополнили его индивидуальными эмблемами машин в виде крупных белых иероглифов, изображенных на внешних сторонах килевых шайб.

К сказанному надо добавить, что на самолеты, непосредственно участвующие в боевых действиях, у японцев в то время полагалось наносить так называемые «боевые полосы» - вертикальные белые кольца шириной от 15 до 30 сантиметров, охватывающие заднюю часть фюзеляжа перед хвостовым оперением. Такие полосы можно видеть, к примеру, на самолетах 10-го, 59-го и 64-го полков. Однако на многих фотографиях халхингольских машин эти полосы отсутствуют, свидетельствуя о том, что данное правило было не обязательным, либо не повсеместным.

ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ СОВЕТСКО-МОНГОЛЬСКОЙ И ЯПОНСКОЙ АВИАГРУППИРОВОК В РАЙОНЕ ХАЛХИНГОЛЬСКОГО КОНФЛИКТА

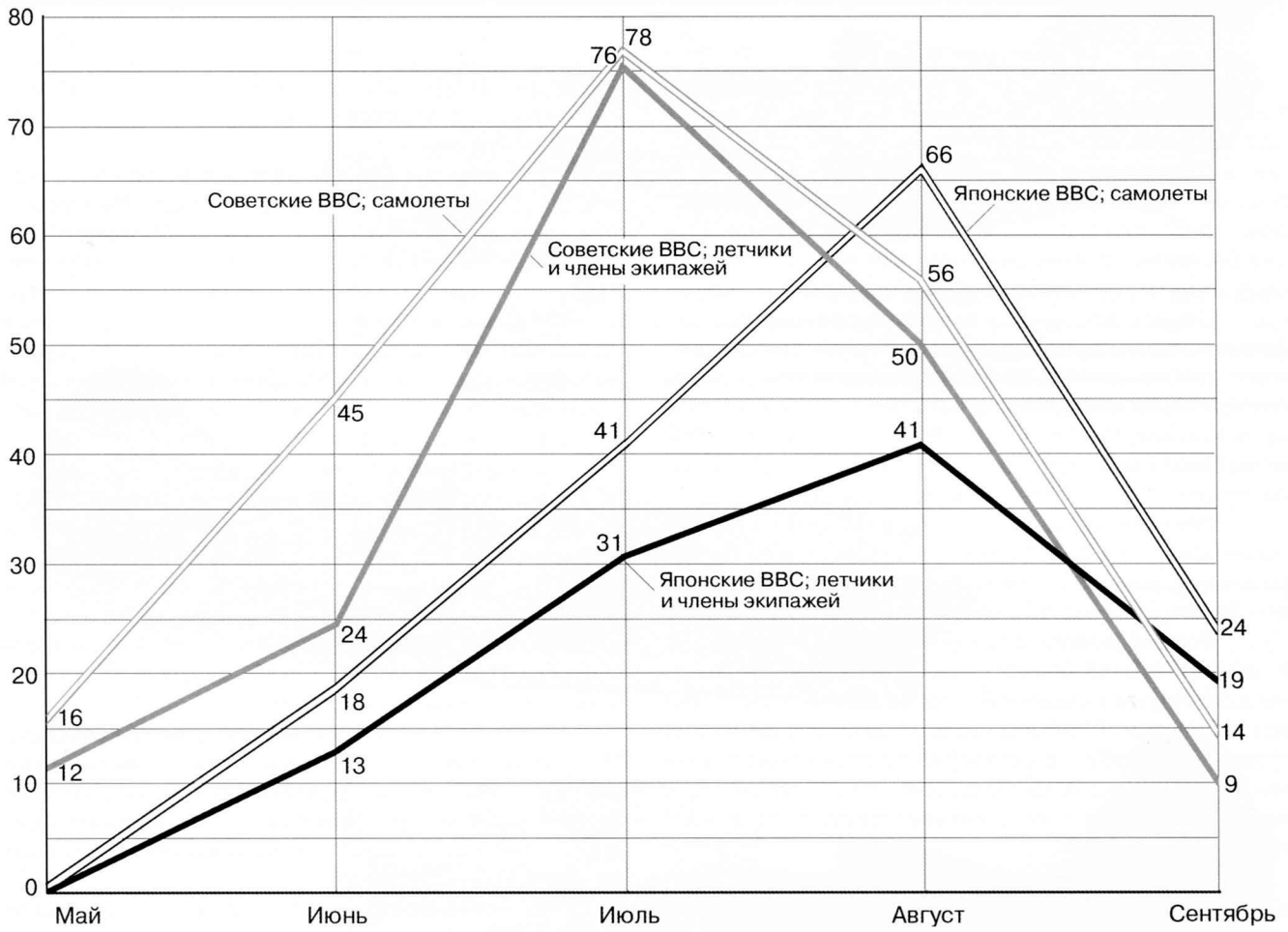


ОРГАНИЗВЦИОННАЯ СТРУКТУРА АРМЕЙСКОЙ АВИАЦИИ ЯПОНИИ В ПЕРИОД ХАЛХИНГОЛЬСКОГО КОНФЛИКТА

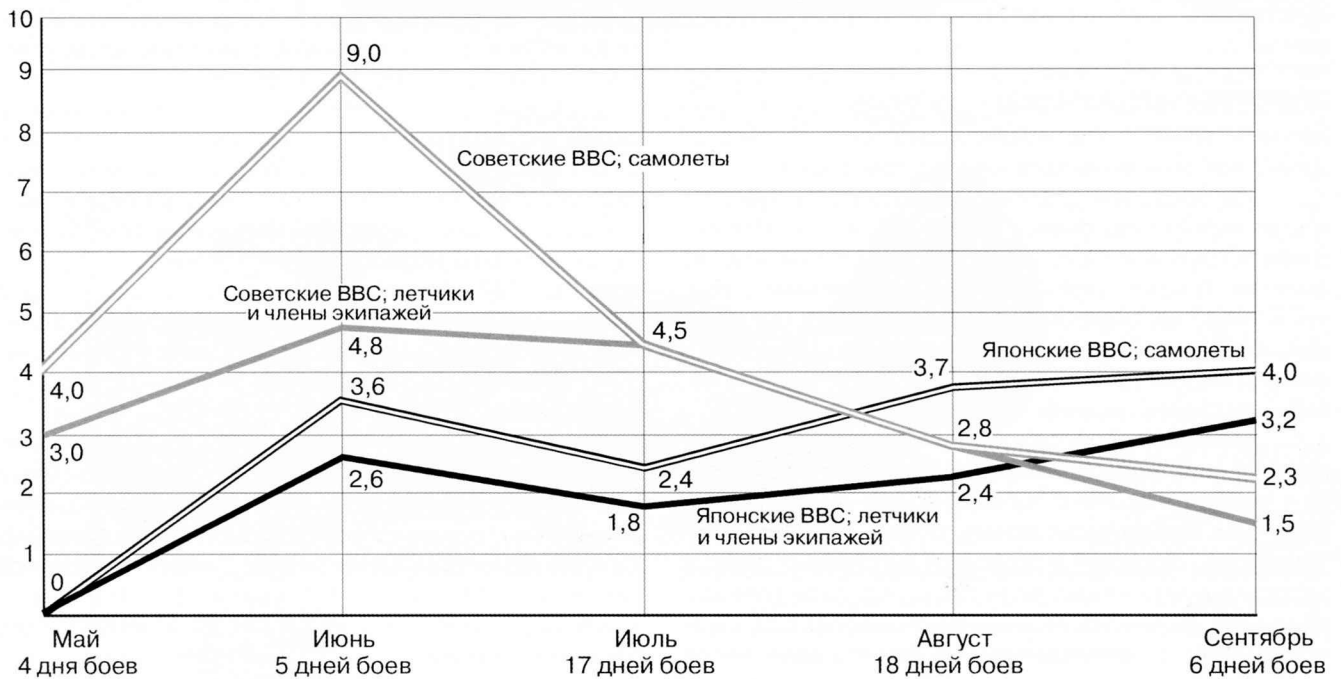


Примечание. В японские авиаполки, как правило, входили по три эскадрильи, однако 1-й истребительный сентай во время боев на Халхин-Голе (точнее, до 1 сентября 1939 г.) имел двухэскадрильный, а 11-й сентай - четырехэскадрильный состав.

ДИНАМИКА БОЕВЫХ ПОТЕРЬ МАТЧАСТИ И ЛЕТНОГО СОСТАВА ВВС В ХОДЕ КОНФЛИКТА



ДИНАМИКА СРЕДНИХ ОДНОДНЕВНЫХ БОЕВЫХ ПОТЕРЬ МАТЧАСТИ И ЛЕТНОГО СОСТАВА ВВС В ХОДЕ КОНФЛИКТА



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Бои над Халхин-Голом стали первым серьезным испытанием для советских ВВС накануне Второй мировой войны, своего рода экзаменом на зрелость. С уверенностью можно сказать, что экзамен этот они выдержали. ВВС 1-й армгруппы в упорных боях завоевали господство в воздухе и в конце августа сломали противодействие вражеской авиации, способствуя тем самым победе наземных войск.

Однако Халхин-Гол выявил и целый ряд серьезных недостатков. Воздушные бои наглядно показали необходимость срочной модернизации парка боевых самолетов. По итогам войны стало ясно, что истребители Поликарпова фактически полностью исчерпали свои резервы, и что продолжение линий развития И-15 и И-16 означает дорогу в тупик.

Реакция на «халхингольское предупреждение» последовала незамедлительно. В Советском Союзе развернулась масштабная программа создания новых образцов авиатехники, моторов и вооружения.

Все это довольно скоро принесло свои плоды. К началу Великой Отечественной войны были созданы и запущены в серийное производство новые типы истребителей, бомбардировщиков и штурмовиков, ставших крупным шагом вперед по сравнению с теми машинами, на которых советские летчики вступали в яростные схватки с «воздушными самураями» в жарком небе Монголии.

Однако далеко не все проблемы удалось решить. В частности, состояние радиосвязи и радионавигации в советской истребительной авиации к лету 1941 года было немногим лучше, чем двумя годами ранее. На подавляющем большинстве истребителей, в том числе новых типов, радиостанции отсутствовали, а те, что имелись, зачастую были ненадежны или неработоспособны.

Ситуация с авиационным вооружением к началу Отечественной войны тоже улучшилась весьма незначительно, в частности, надежность пулеметов ШКАС все еще вызывала немало претензий.

По-прежнему слабой оставалась штурманская и стрелковая подготовка, тактическое взаимодействие в группе и пилотажные навыки большинства пилотов. В известной мере это было связано с тем, что в 1940 году советское военное руководство взяло курс на резкое количественное наращивание военно-воздушных сил даже в ущерб качеству летной и боевой подготовки пилотов.

Можно предположить, что на данном решении, помимо геостратегических соображений (подготовка к войне в Европе с гораздо более многочисленным, чем Квантунская армия, потенциальным противником), сказался и опыт халхингольских боев, в которых достижение советской истребительной авиацией двойного численного превосходства одновременно с поступлением на фронт новых типов

машин (И-16 с моторами М-62 и И-153) в конце концов позволило переломить ситуацию и добиться решающего успеха.

В Отечественной войне этот фактор также сыграл свою роль, хотя и далеко не сразу. На начальном ее этапе значительный численный перевес советской авиации над германской не помог избежать июньского разгрома 1941 года и тяжелейших потерь в последующие месяцы. Но в дальнейшем ставка на массовость сыграла свою роль, позволив сохранить боеспособность ВВС даже в самый тяжелый период войны, а в конечном итоге - завоевать превосходство в воздухе.

В психологическом плане Халхин-Гол, особенно на раннем этапе конфликта, показал опасность «шапкозакаидательских» настроений, недооценки противника и недостаточного внимания к территориальным и природно-климатическим факторам. К сожалению, этот урок не был усвоен советским командованием в должной мере, и в начале финской войны оно столкнулось с той же проблемой, хотя и в совершенно других условиях.

На Халхин-Голе многие советские летчики приобрели ценный опыт, а командиры - практические навыки оперативного руководства и организации боевой работы в условиях реальных военных действий. Все это немало пригодилось им на фронтах Великой Отечественной.

На основании халхингольского и «финского» опыта летом 1940 года был подготовлен перевод советских ВВС на дивизионную структуру, что позволило улучшить управление частями и подразделениями. Сформированные на Халхин-Голе истребительная и скоростная бомбардировочная авиабригады по количеству входящих в них самолетов фактически уже являлись дивизиями.

Кроме того, Халхин-Гол продемонстрировал нецелесообразность «раздувания» численного состава авиаполков до ста и более самолетов, поскольку управлять такими полками, да еще и рассредоточенными по многим удаленным друг от друга аэродромам, было излишне сложно.

В 1940 году были утверждены новые боевые уставы истребительной и бомбардировочной авиации, в которых также нашли отражение уроки конфликта на монголо-маньчжурской границе и советско-финской войны.

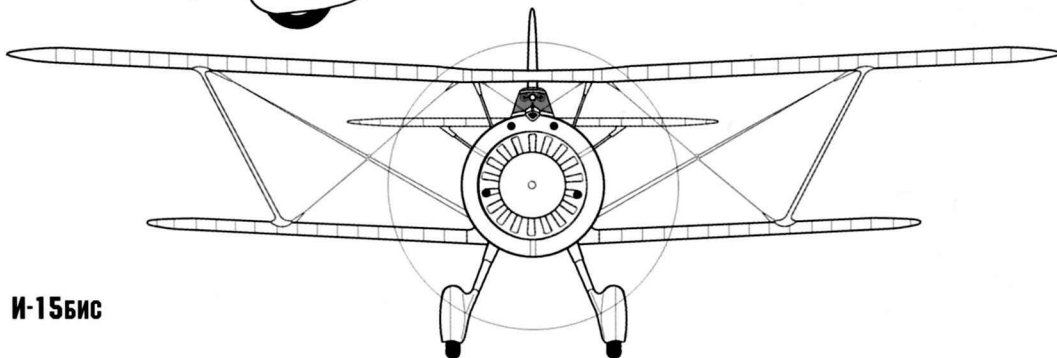
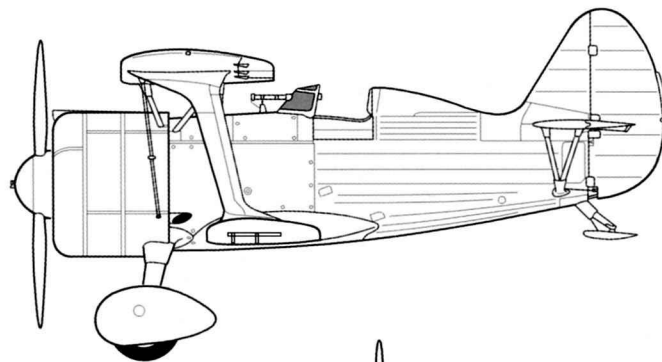
В заключение необходимо отметить, что более тысячи советских летчиков и работников наземных служб ВВС, принимавших участие в боях на реке Халхин-Гол, получили правительственные награды, 28 авиаторам присвоено звание Героев Советского Союза, а С.И.Грицевец, Г.П.Кравченко и Я.В.Смушкевич были удостоены этого звания вторично, став первыми Дважды Героями Советского Союза.

ПРИЛОЖЕНИЯ

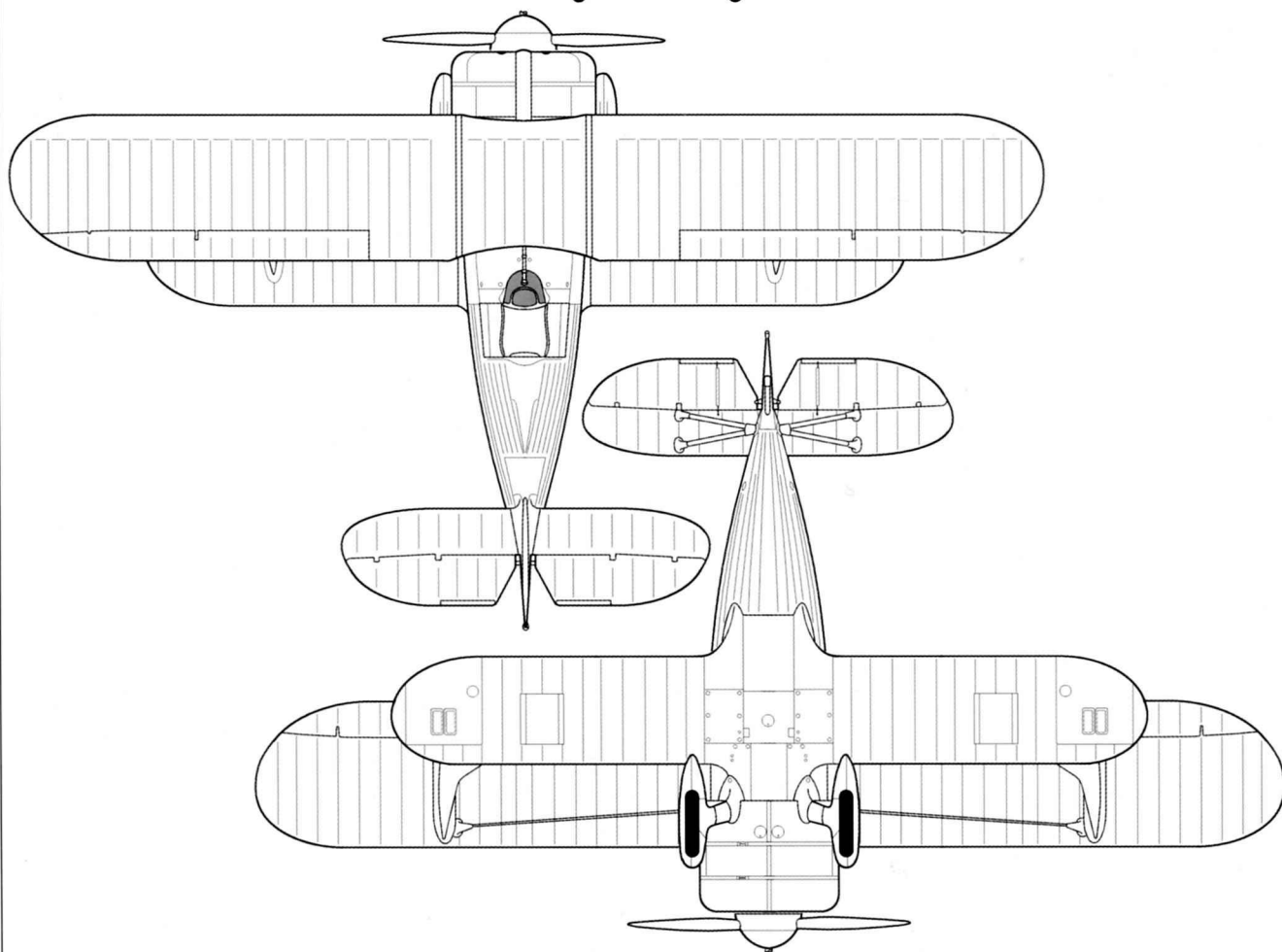
СПИСОК СОВЕТСКО-МОНГОЛЬСКИХ АВИАЧАСТЕЙ, ВХОДИВШИХ В СОСТАВ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ АРМИИ В ПЕРИОД КОНФЛИКТА НА РЕКЕ ХАЛХИН-ГОЛ

№ ЧАСТИ	В ДЕЙСТВУЮЩЕЙ АРМИИ	№ ЧАСТИ	В ДЕЙСТВУЮЩЕЙ АРМИИ
УПРАВЛЕНИЯ БРИГАД		АВИАЦИОННЫЕ ОТРЯДЫ	
100 СБАБр	11.06.39.-16.09.39	16 АО	04.07.39 - 05.07.39
212 авиадесантная бригада	28.07.39.-16.09.39	23 АО	04.07.39 - 05.07.39
Истребительная авиационная бригада 1-й Армейской группы	07.06.39.-16.09.39		
АВИАЦИОННЫЕ ПОЛКИ		АВИАЦИОННЫЕ БАЗЫ	
22 ИАП	23.05.39 - 16.09.39	103 АБ	01.08.39 - 16.09.39
38 СБАП	29.05.39 - 16.09.39	108 АБ	01.06.39 - 16.09.39
56 СБАП	20.07.39 - 16.09.39	144 АБ	15.07.39 - 16.09.39
56 ИАП	16.07.39 - 16.09.39	145 АБ	20.06.39 - 16.09.39
70 ИАП	11.05.39 - 16.09.39	218 АБ	11.05.39 - 16.09.39
150 СБАП	11.05.39 - 16.09.39	224 смешанная склад-база	11.05.39 - 16.09.39
Авиационный полк Армии МНР	11.05.39 - 16.09.39	703 АБ	11.05.39 - 16.09.39
БАТАЛЬОНЫ		СКЛАДЫ	
19 инженерно-аэродромный батальон	07.06.39 - 16.09.39	Головной склад ВВС 1-й Армейской группы	28.08.39 - 16.09.39
500 отдельный батальон связи ВВС	14.06.39 - 16.09.39	Головной склад ВВС в Баин-Тумен	15.08.39 - 16.09.39
		Склад боеприпасов ВВС в Байшанту-Сумэ	11.05.39 - 16.09.39
		Склад боеприпасов ВВС в Санд-Шанда	11.05.39 - 16.09.39
		Склад ВВС в Баин-Обо-Сомон	11.05.39 - 16.09.39
		Склад боеприпасов ВВС в Арджаргаланта-Хид	
		Хим. склад Армии МНР	
АВИАЦИОННЫЕ ЭСКАДРИЛЬИ (ОТДЕЛЬНЫЕ)		СОКРАЩЕНИЯ	
Отдельная истребительно- разведывательная эскадрилья	15.07.39 - 16.09.39	АБ - авиационная база	
Ночная авиационная эскадрилья ТБ-3	18.07.39 - 16.09.39	АБр. - авиационная бригада	
19 ТрАЭ	11.05.39 - 16.09.39	СБАБр. - скоростная бомбардировочная авиационная бригада	
56 АЭ ТБ-3	14.07.39 - 16.09.39	ИАП - истребительный авиационный полк	
		СБАП - скоростной бомбардировочный авиационный полк	
		АЭ - авиационная эскадрилья	
		СД - стрелковая дивизия	
		ТрАЭ - транспортная авиационная эскадрилья	
		АО - авиационный отряд	
		ТрАО - транспортный авиационный отряд	
		АЗ - авиационное звено	
		Отд.АЗС - отдельное авиационное звено связи	
РОТЫ			
Отдельная маскировочная рота	10.08.39 - 16.09.39		
10 отдельная саперно- маскировочная рота	11.05.39 - 16.09.39		
20 авиатехническая рота	10.06.39 - 16.09.39		
АВИАЦИОННЫЕ ЗВЕНЬЯ			
Авиационное звено связи 57 СД (107 Отд.АЗС)	01.08.39 - 16.09.39		
90 Отд.АЗС	11.05.39 - 16.09.39		
634 АЗ	10.06.39 - 16.09.39		

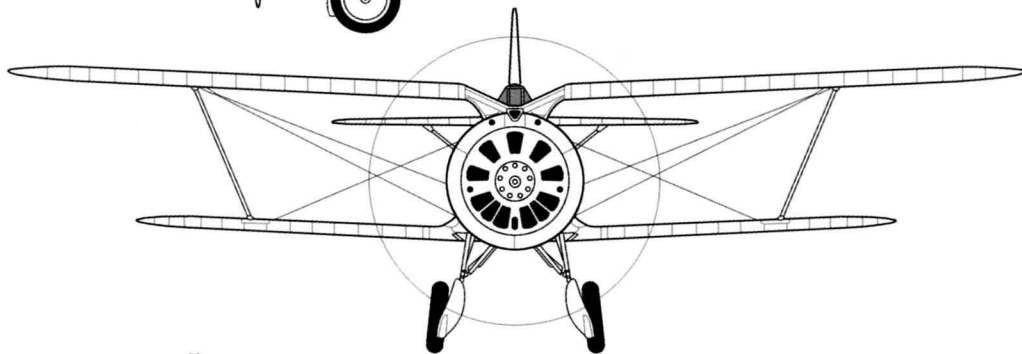
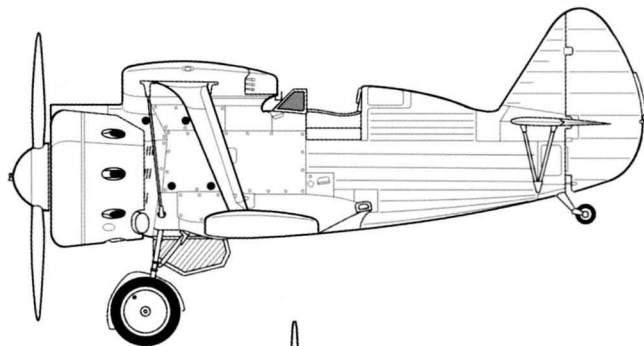
САМОЛЕТЫ - УЧАСТНИКИ ХАЛХИНГОЛЬСКОГО КОНФЛИКТА



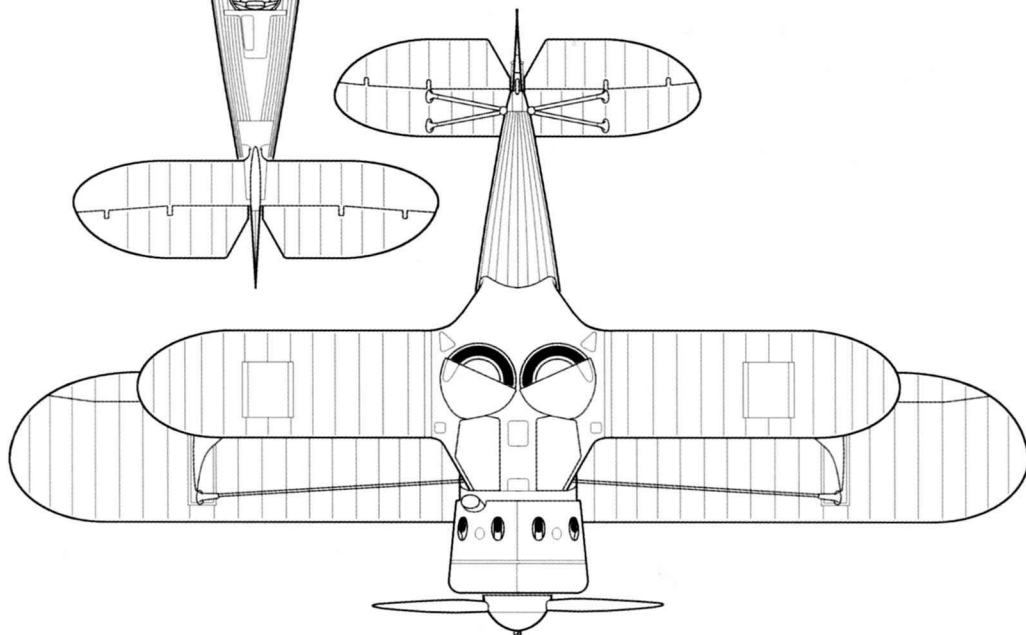
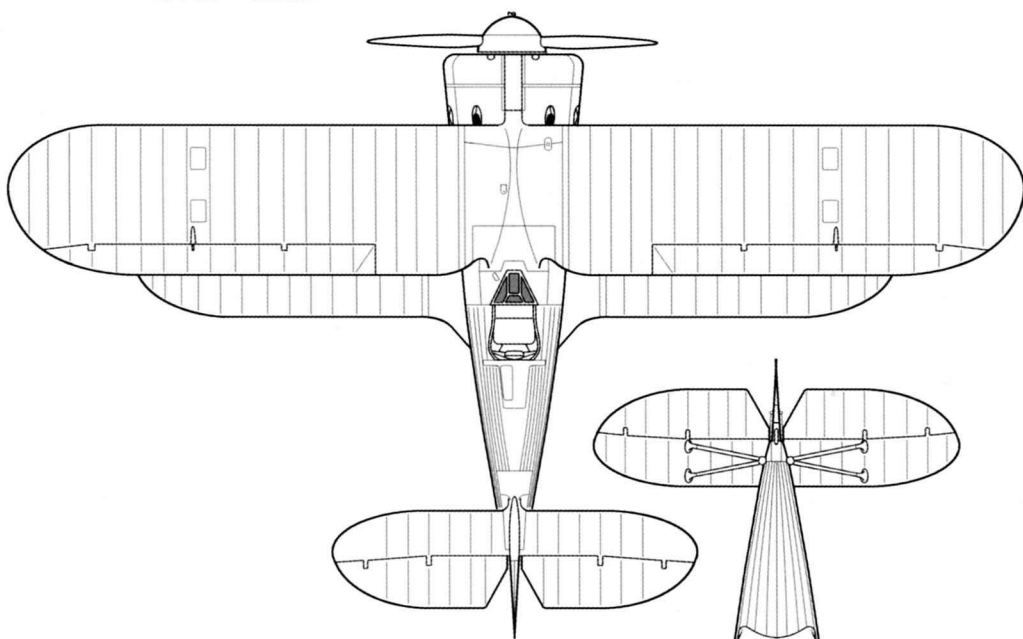
И-15бис



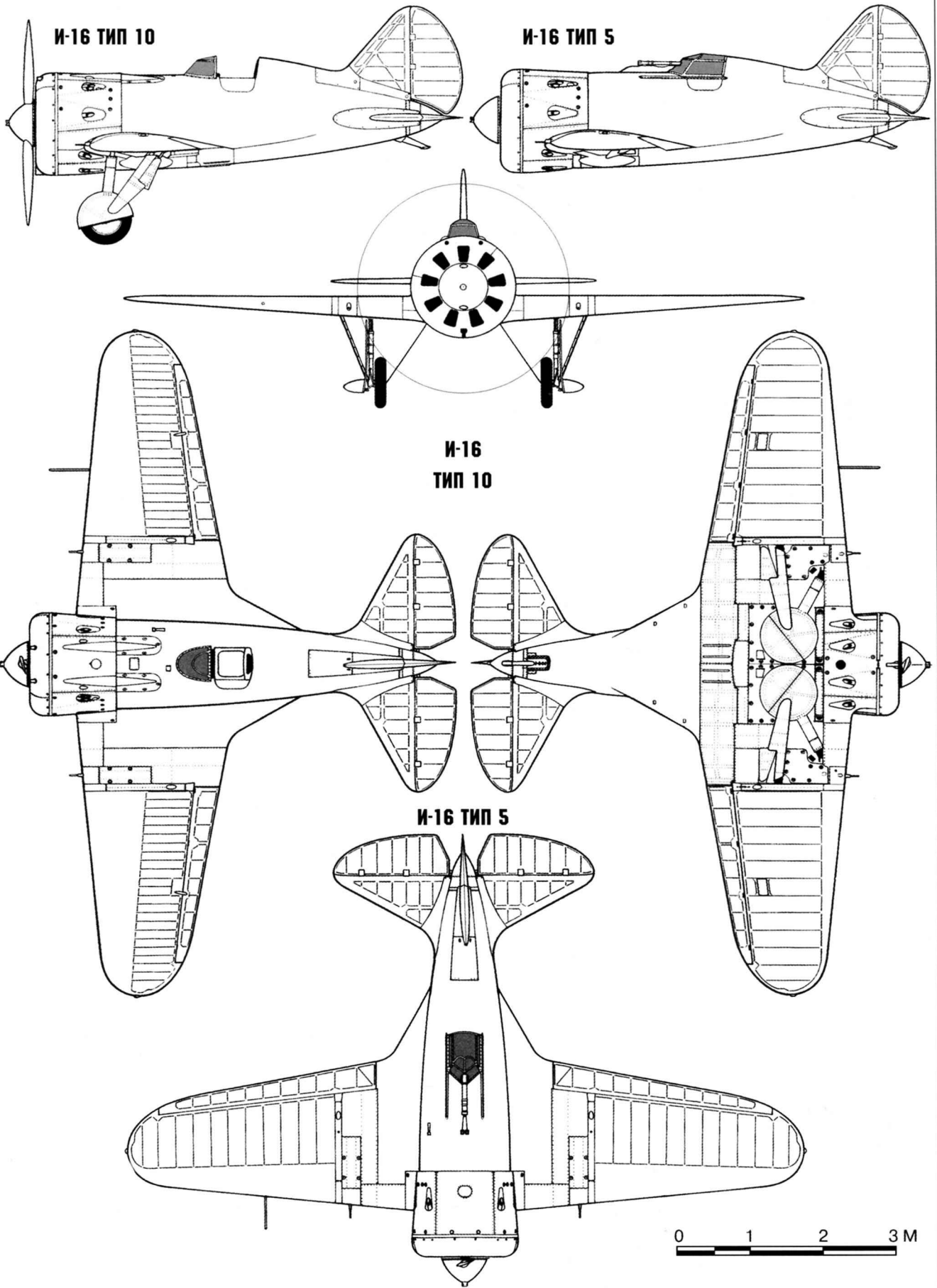
0 1 2 3 М

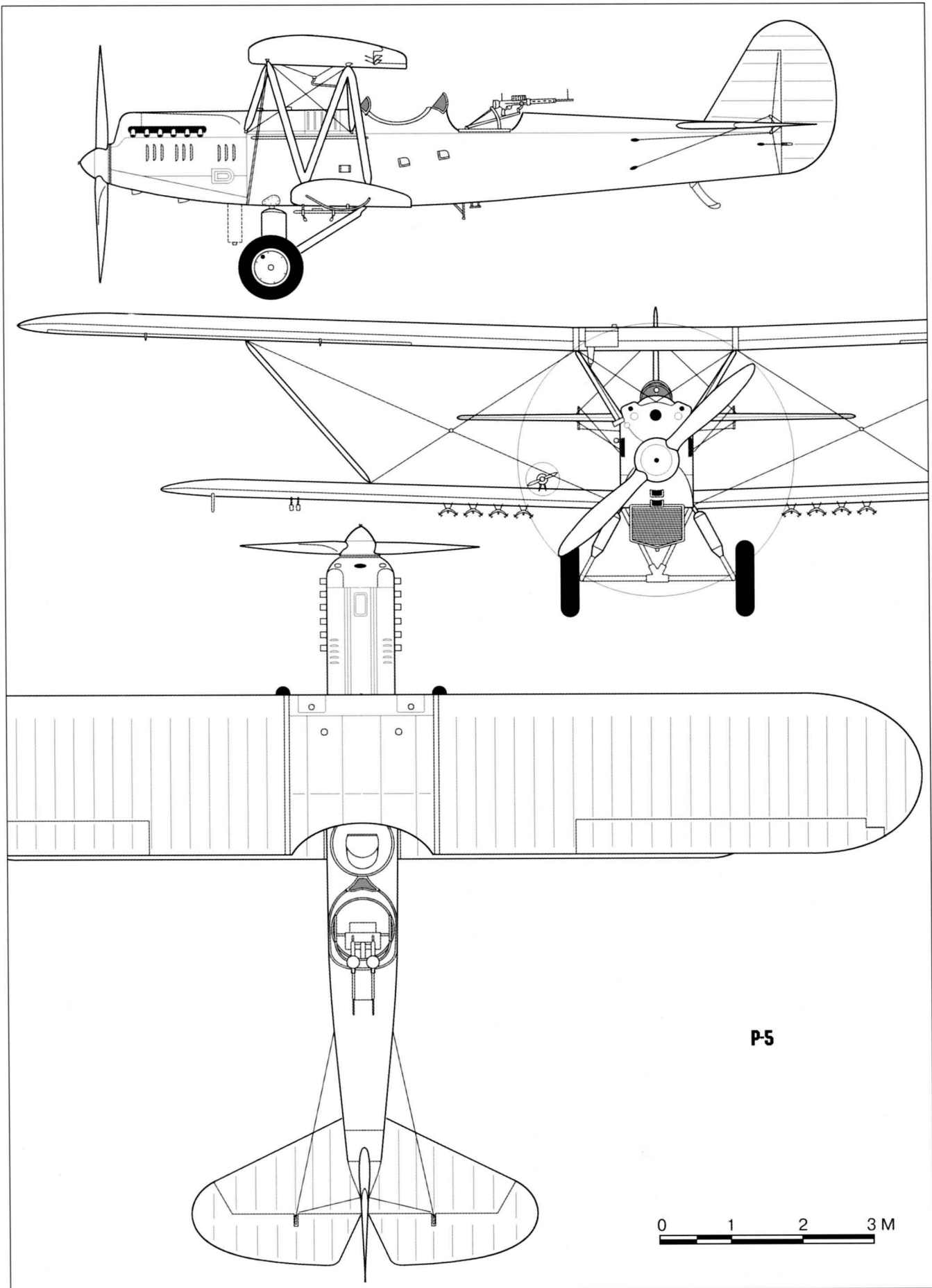


И-153 «ЧАЙКА»



0 1 2 3 М

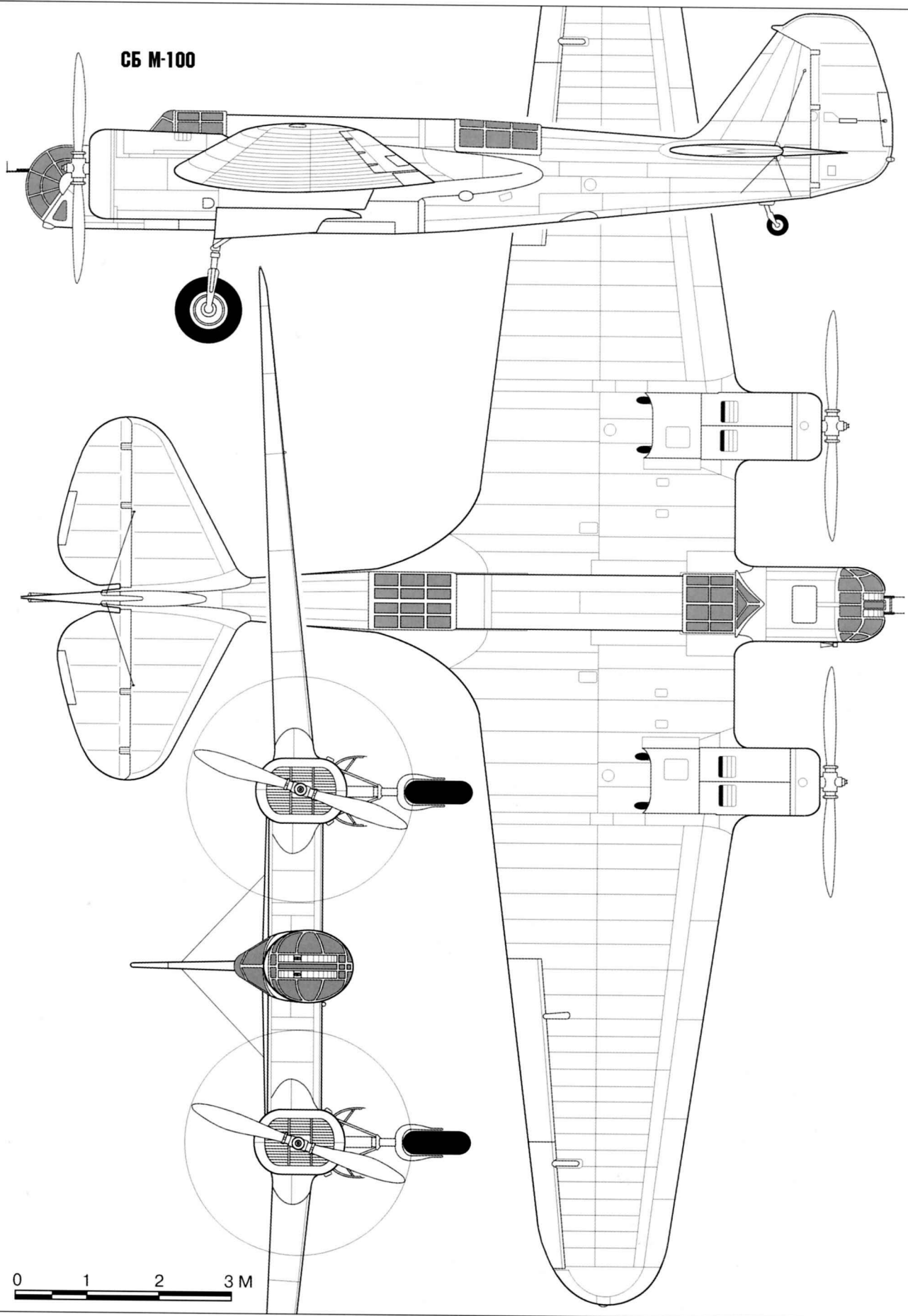




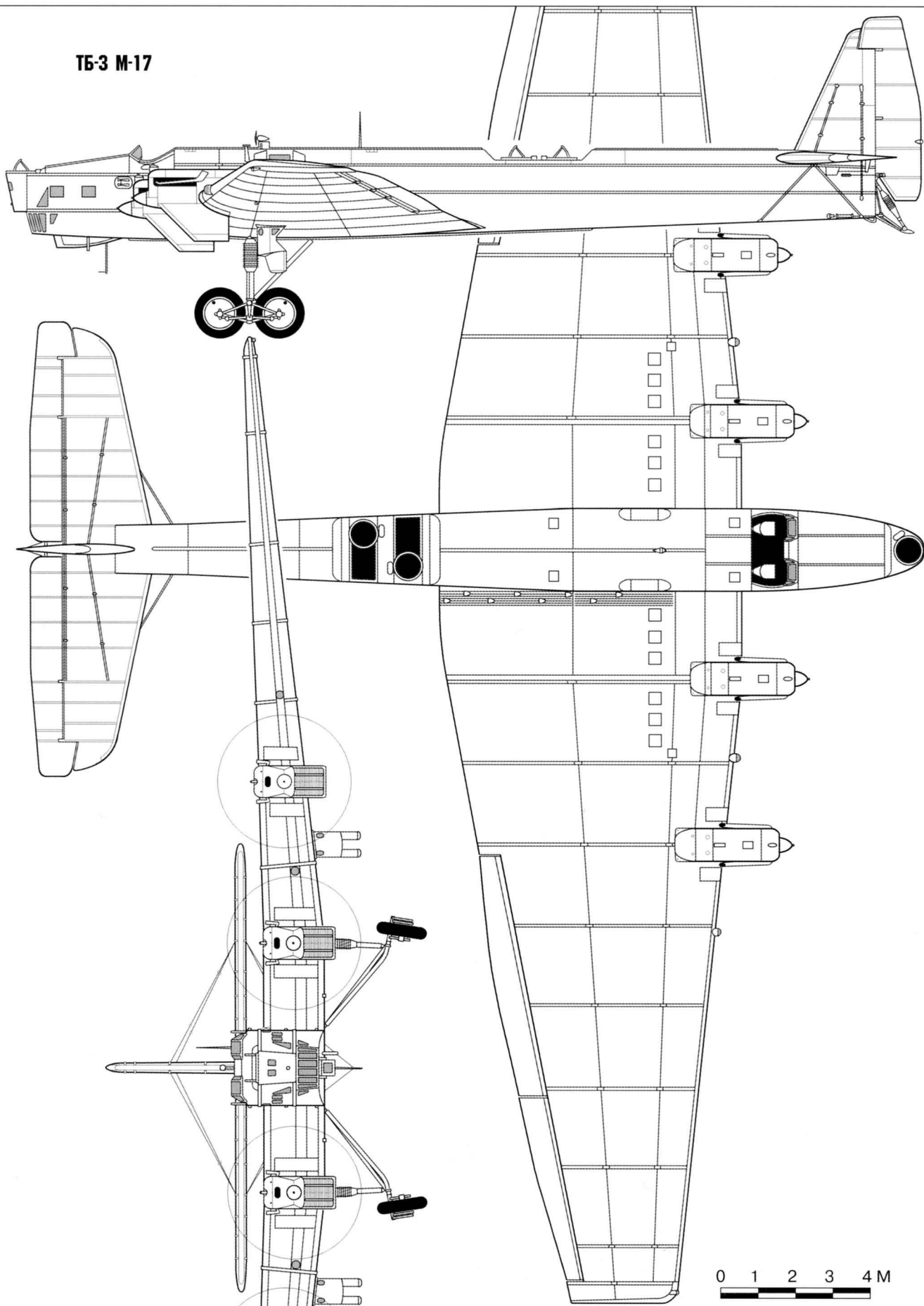
P-5

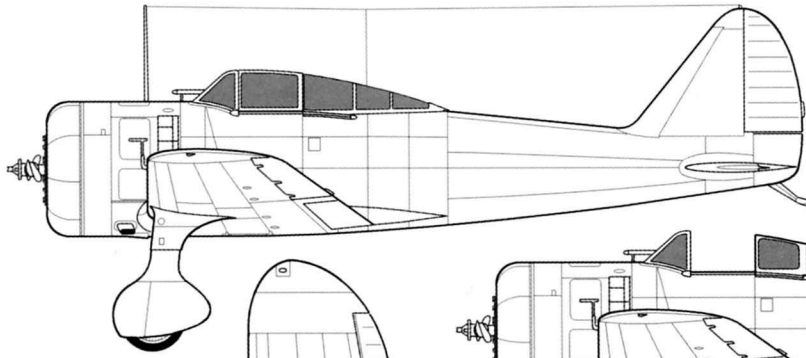
0 1 2 3 M

СБ М-100



ТБ-3 М-17

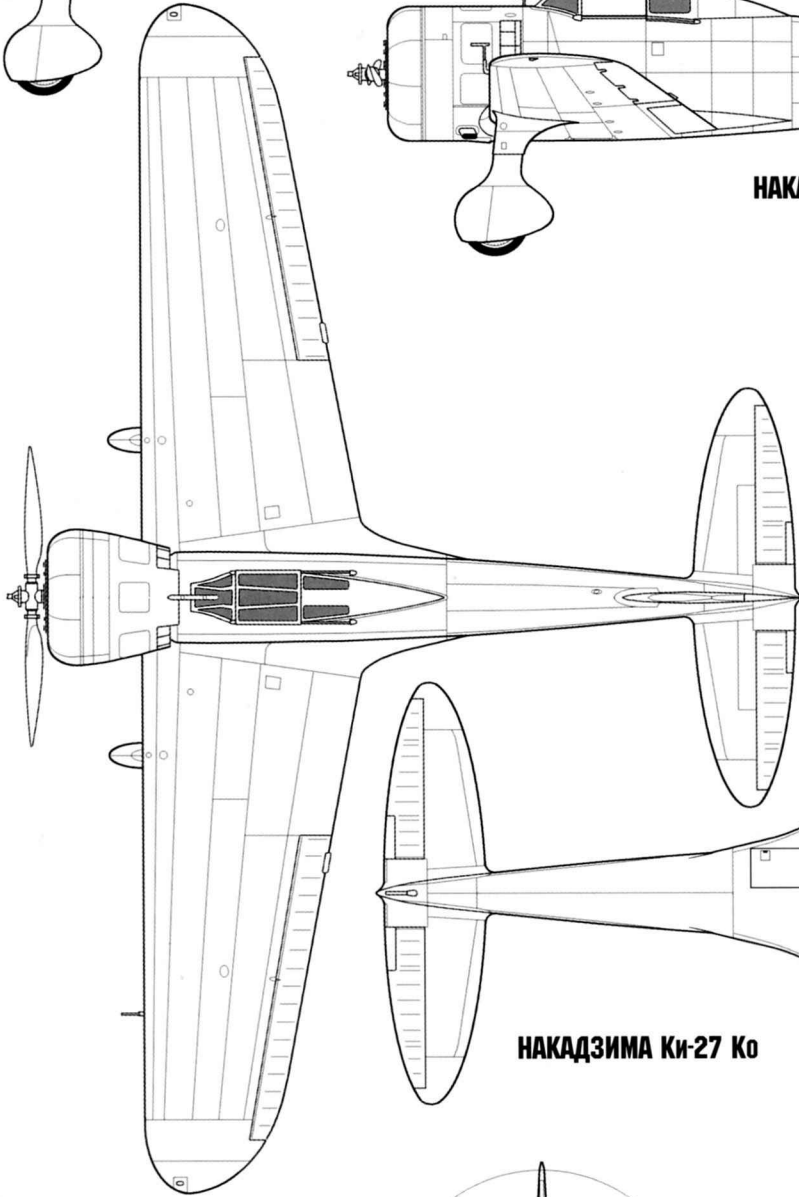




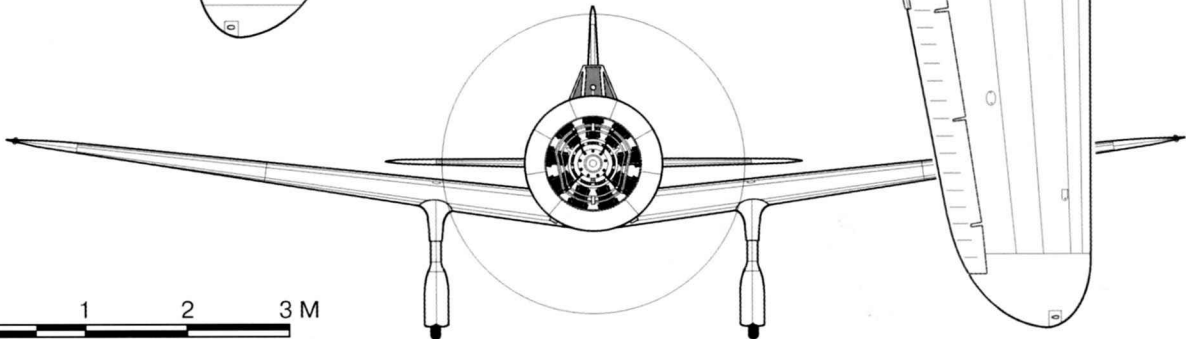
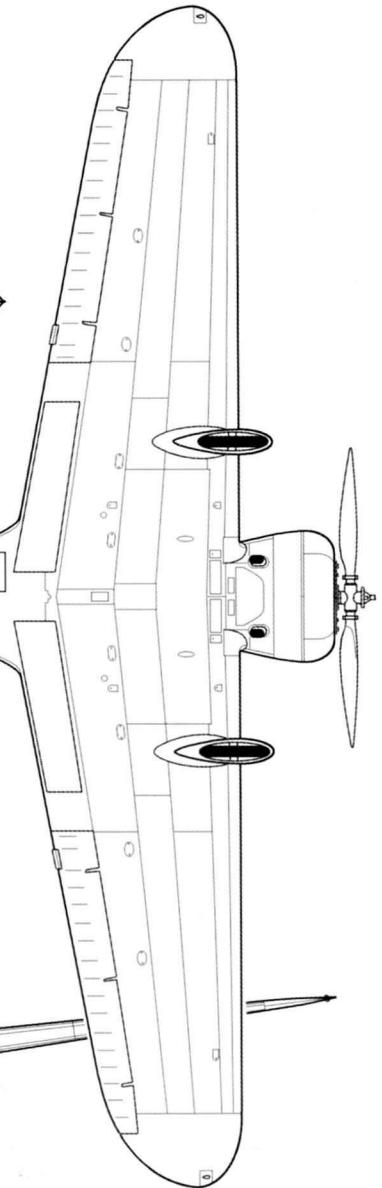
**НАКАДЗИМА Ки-27 Оцу
(РАДИОФИЦИРОВАННЫЙ)**



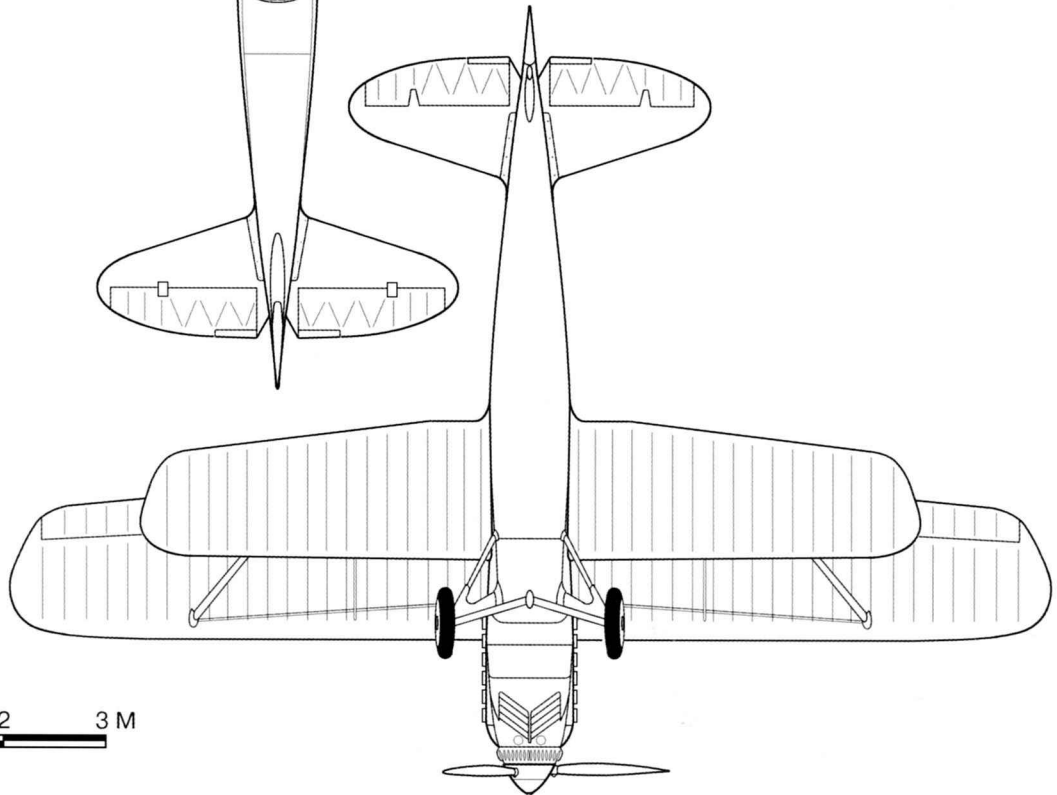
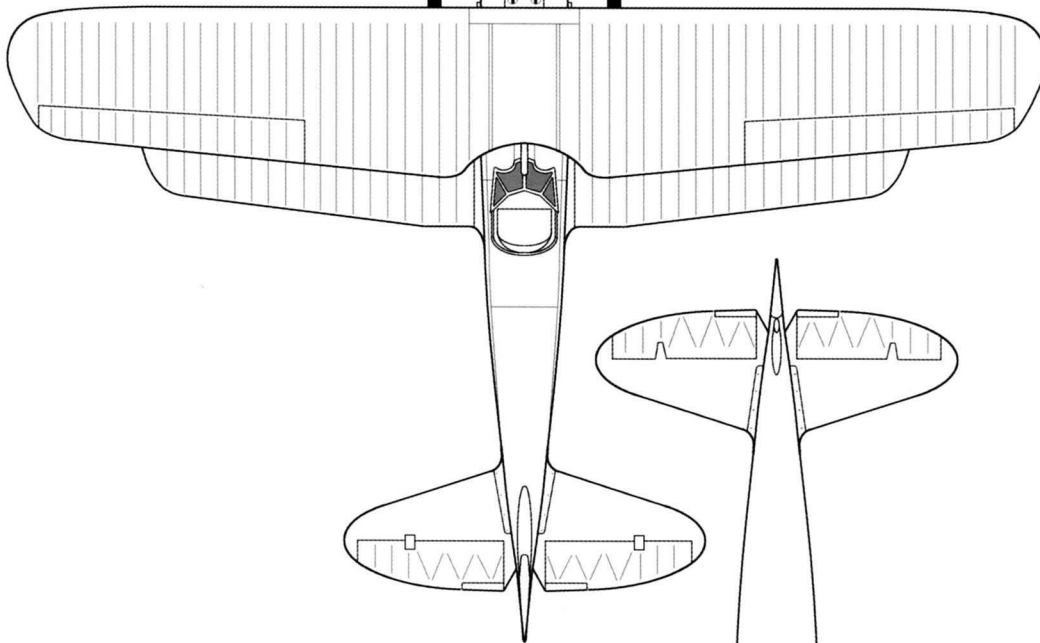
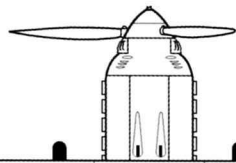
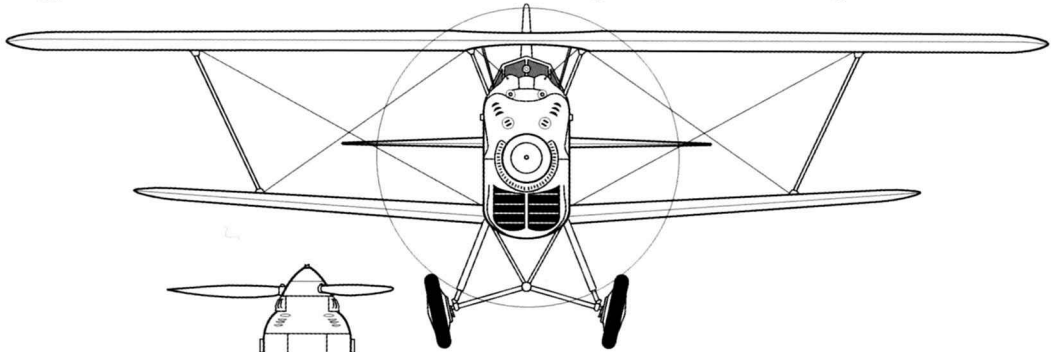
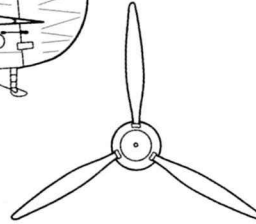
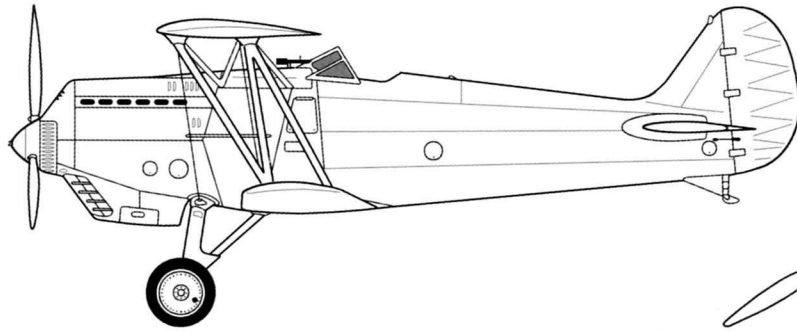
НАКАДЗИМА Ки-27 Ко

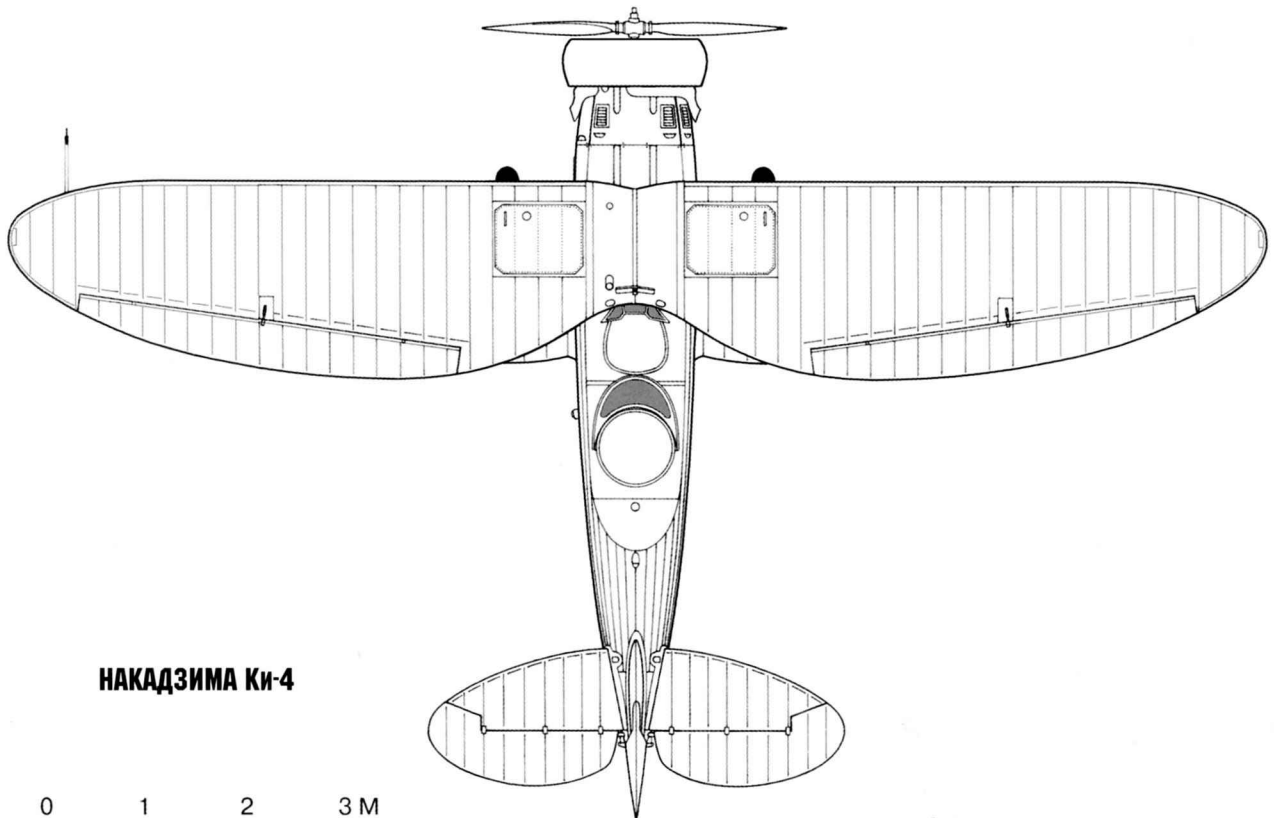
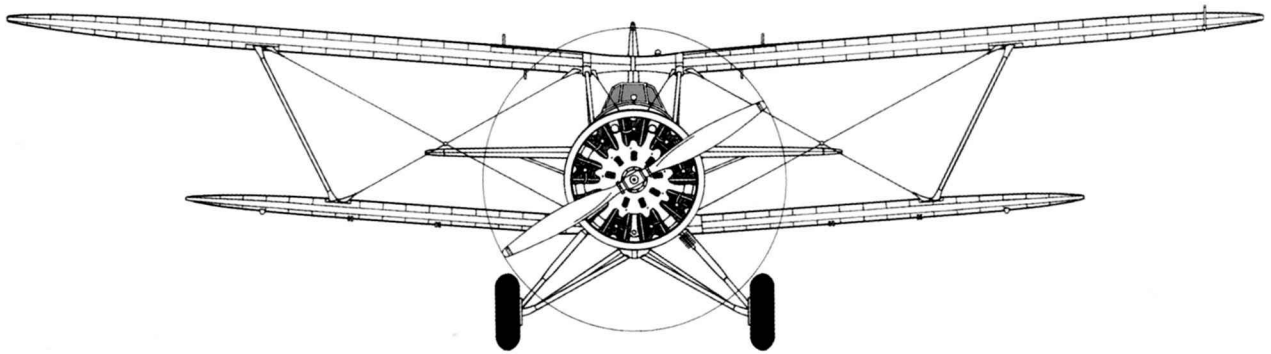
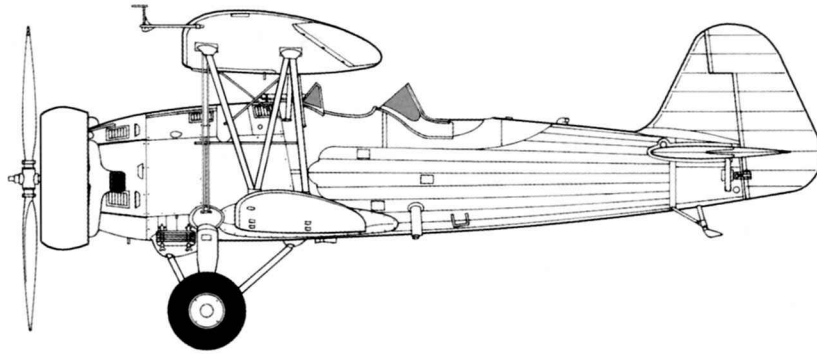


НАКАДЗИМА Ки-27 Ко



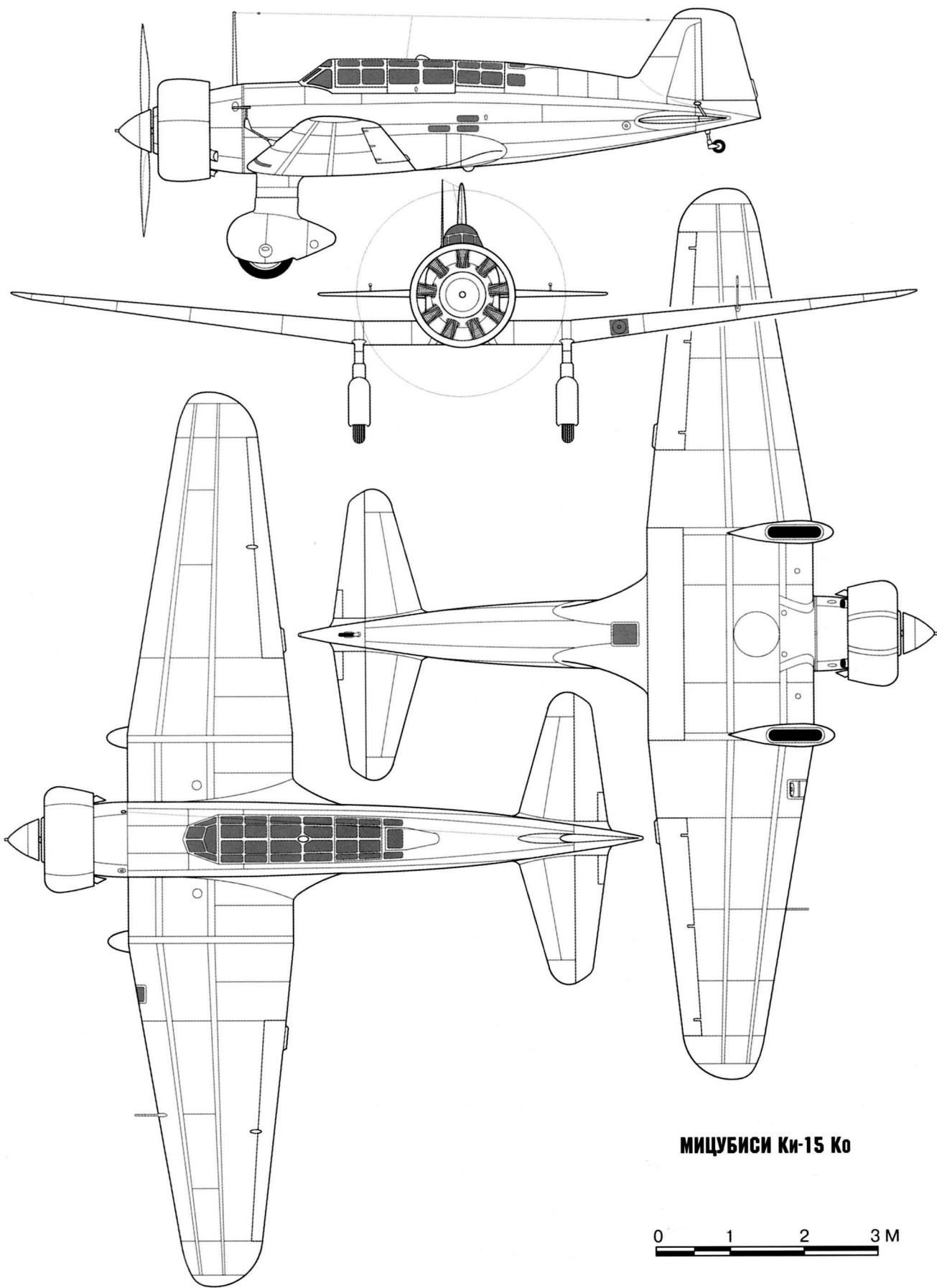
КАВАСАКИ Ки-10





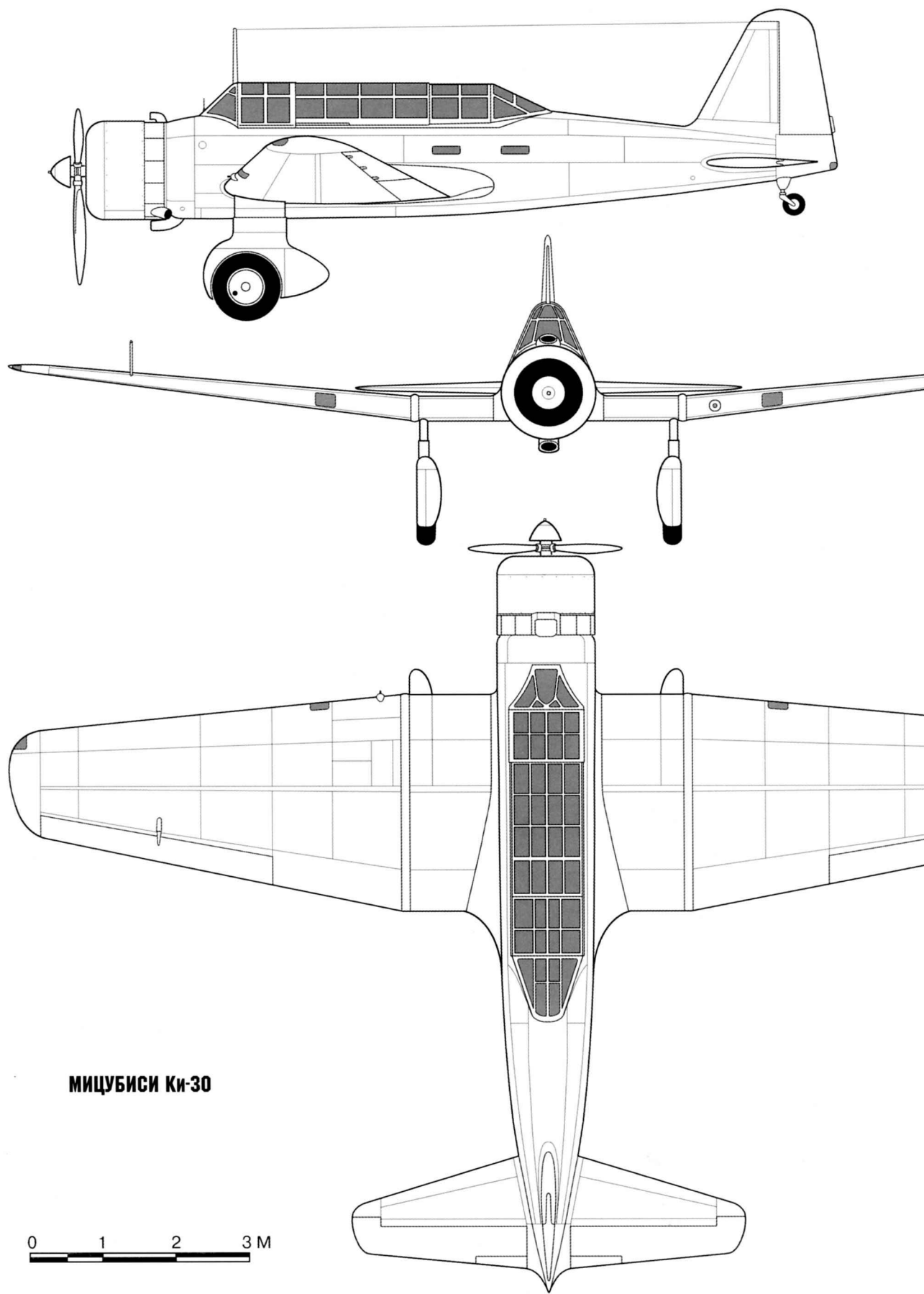
НАКАДЗИМА Ки-4





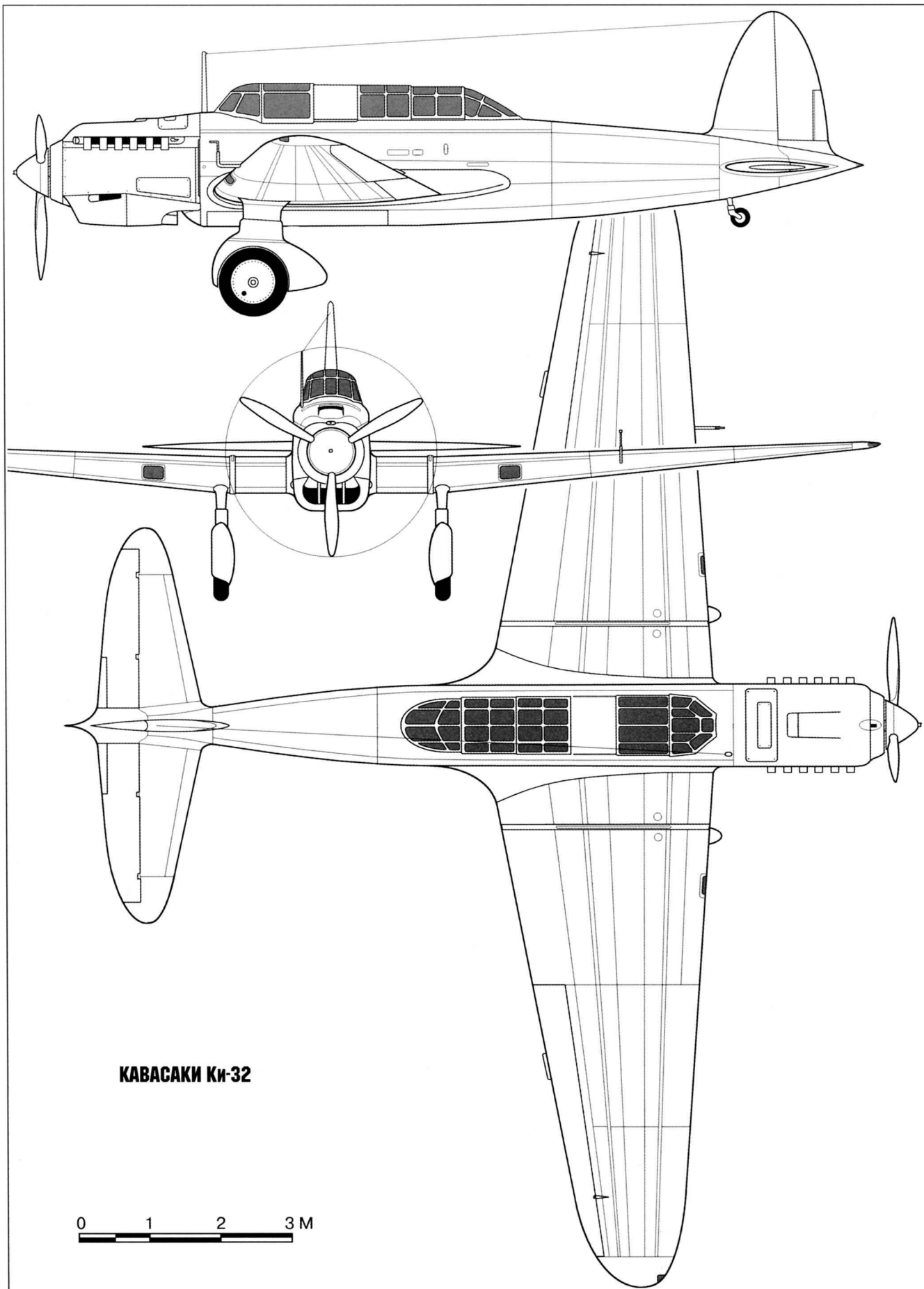
МИЦУБИСИ Ки-15 Ко

0 1 2 3 М



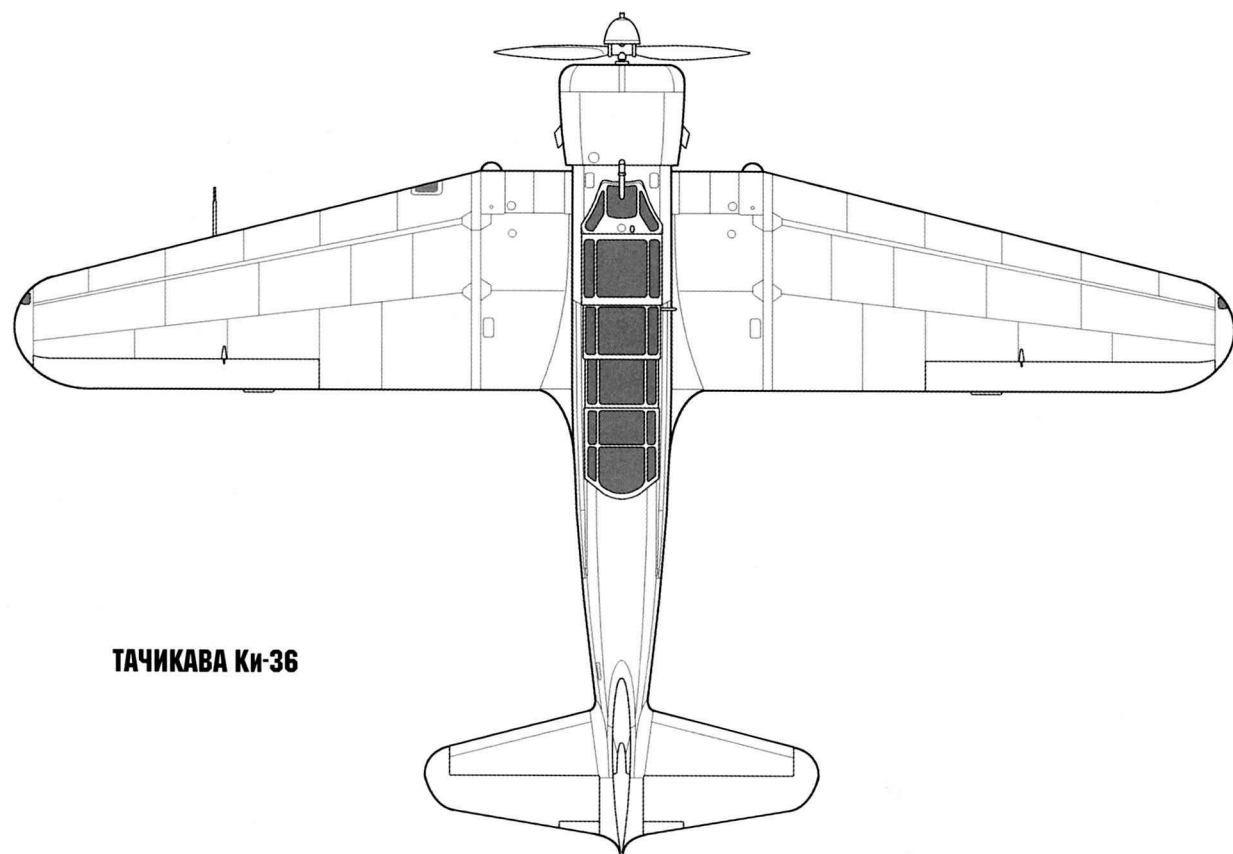
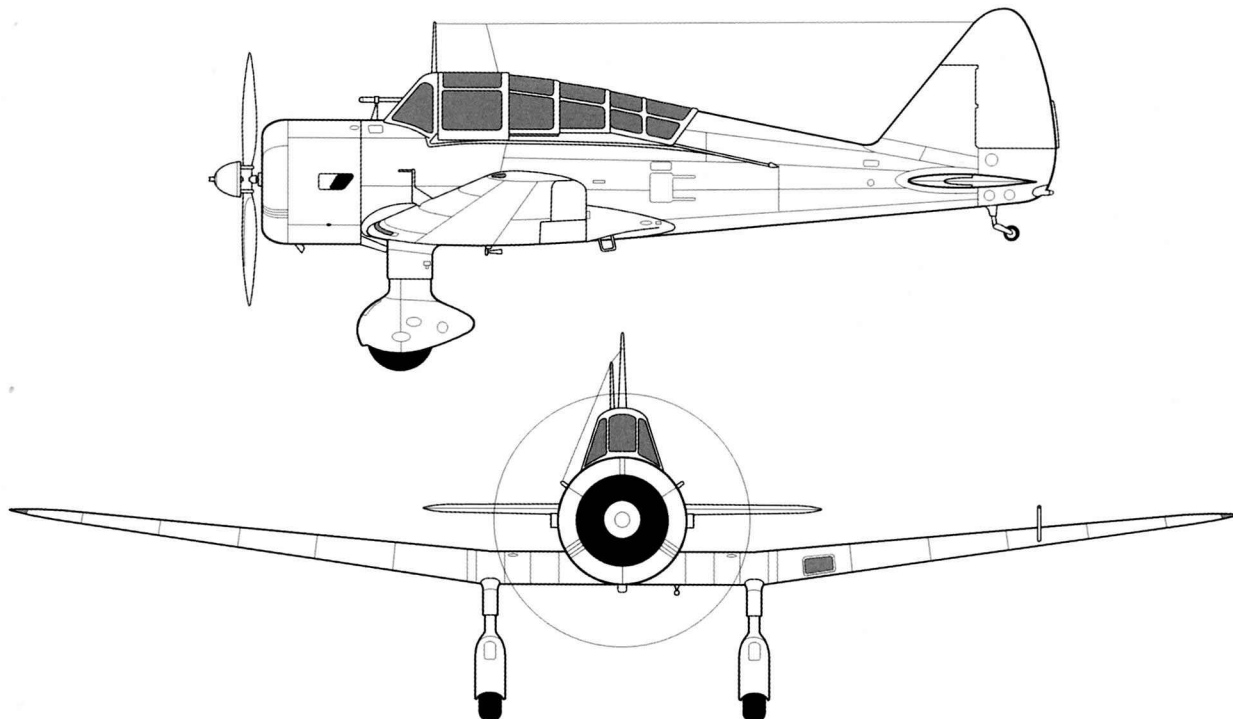
МИЦУБИСИ Ки-30

0 1 2 3 М



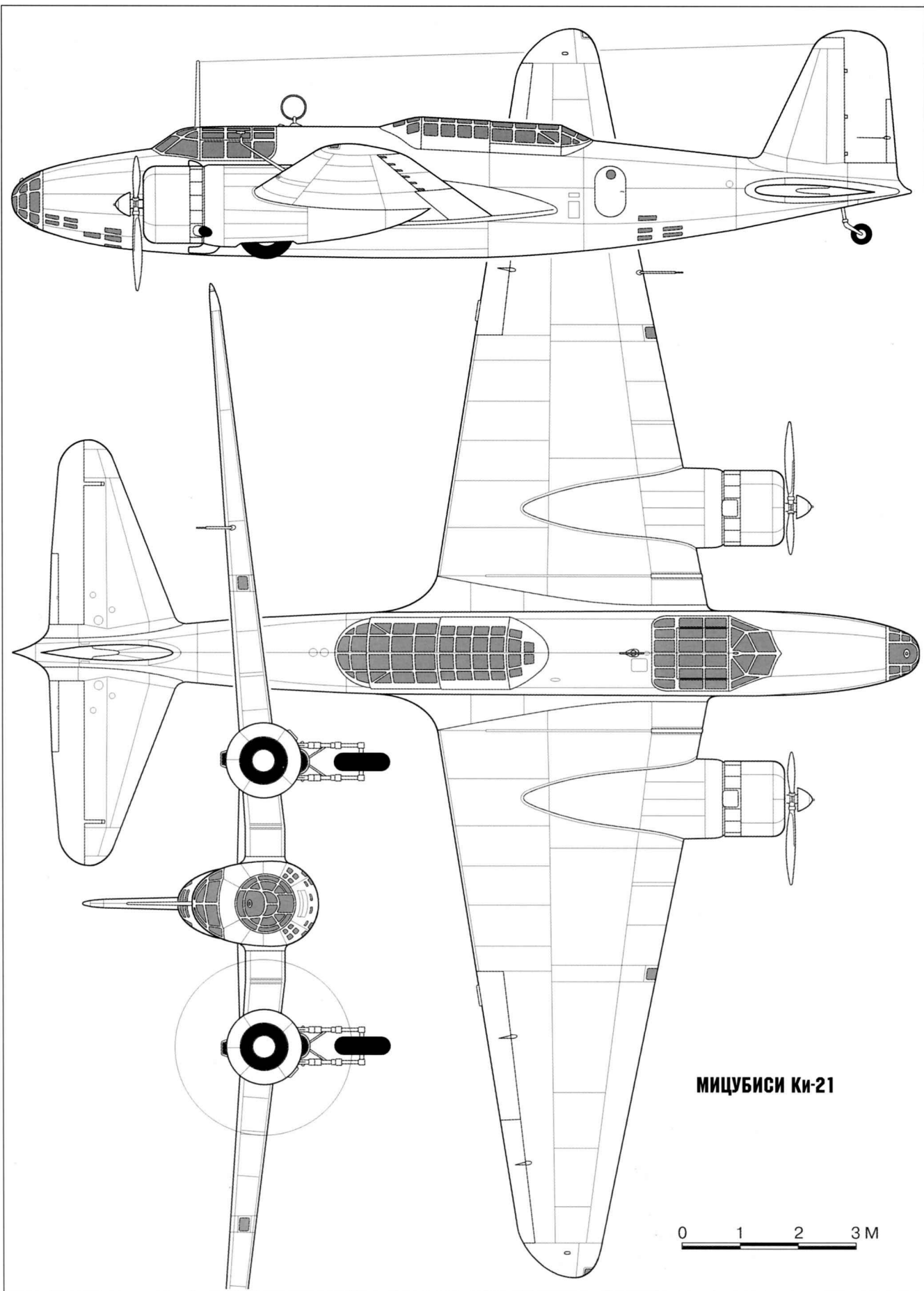
КАВАСАКИ Ки-32

0 1 2 3 М



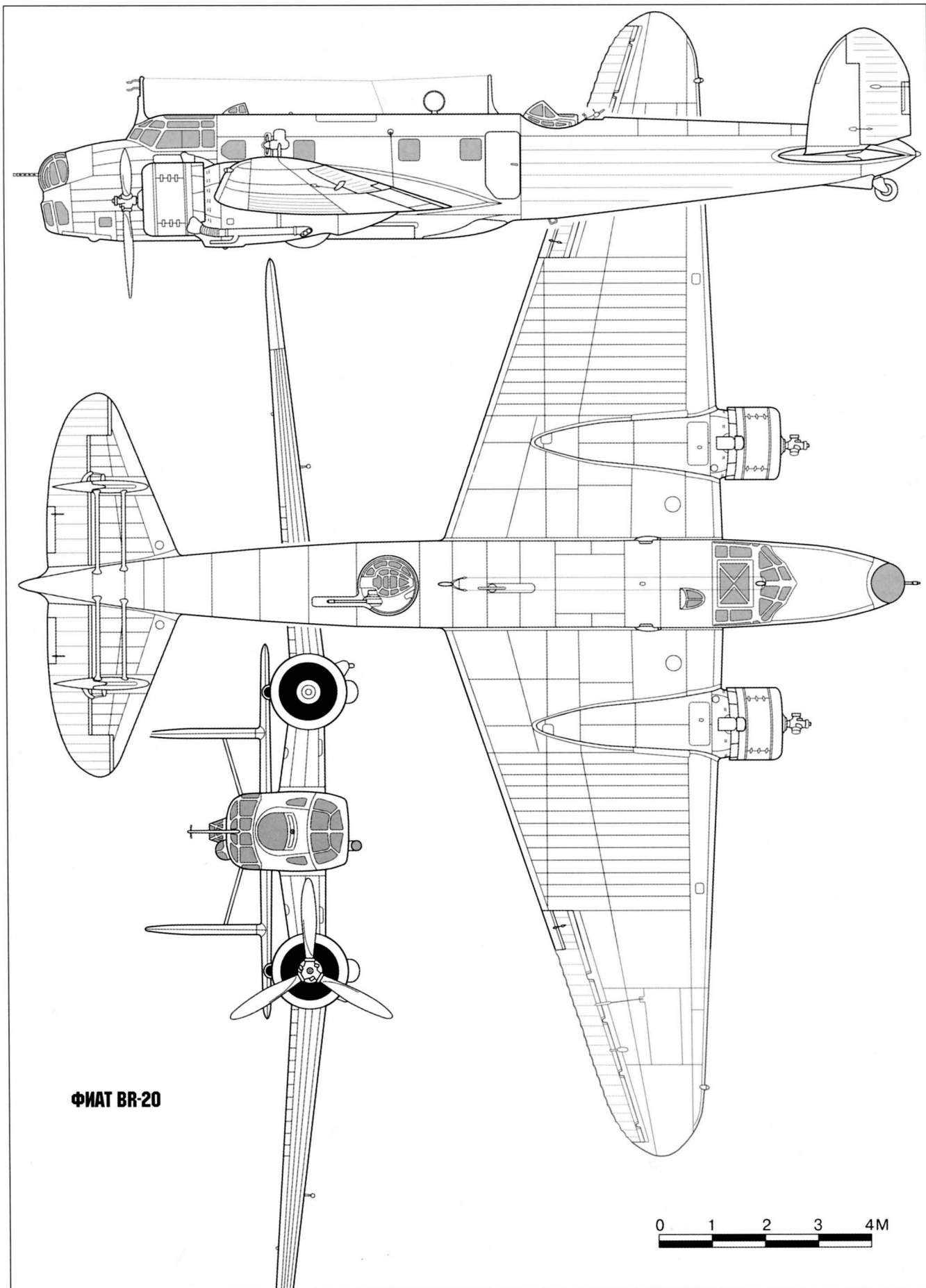
ТАЧИКАВА Ки-36





МИЦУБИСИ Ки-21

0 1 2 3 М



ФИАТ BR-20

0 1 2 3 4M

**ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ,
УЧАСТВОВАВШИХ В БОЯХ НА ХАЛХИН-ГОЛЕ**

Тип	СССР					Япония	
	И-15бис	И-153	И-16 тип 10	И-16 тип 18	И-16П	Ки-10	Ки-27 ¹
Размах, м	10,2	10,0	9,0	9,0	9,0	10,6	11,3
Длина, м	6,2	6,1	6,07	6,07	6,07	7,55	7,53
Площадь крыла, м ²	22,5	22,0	14,5	14,5	14,5	24,4	18,6
Мощность мотора, л.с.	750	800	730	800	730	800	710 (650 ²)
Вес пустого, кг	1310	1348	—	1428	—	1360	1110
Взлетный вес, кг	1730	1859	1726	1830	1810	1740	1598
Удельная нагрузка на площадь, кг/м ²	76,9	84,5	119	126	125	71,3	85,9
Удельная нагрузка на мощность, кг/л.с.	2,3	2,32	2,36	2,28	2,48	2,18	2,25
Скорость максимальная, км/ч	379	415	448	464	425	400	470 (444)
Потолок, м	9300	10700	8260	9470	8240	10000	10400
Время набора высоты 5000 м, мин	6,6	5,7	6,7	5,2	8,9	8,4	5,3 (6,2)
Время виража, сек.	10,5	12-13	16-18	17-18	17-18	12-13	8,1 (12)
Дальность полета, км	520	560	525	485	417	1000	630/1110 ³
Вооружение, калибр	4x7,62	4x7,62	4x7,62	4x7,62	2x7,62 2x20	2x7,7	2x7,7

¹ В скобках - результаты испытаний трофейной машины в Советском Союзе.

² Возможно, недобор мощности был обусловлен изношенностью двигателя.

³ С подвесными баками.

**ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БОМБАРДИРОВЩИКОВ,
УЧАСТВОВАВШИХ В БОЯХ НА ХАЛХИН-ГОЛЕ**

Тип	СССР			Япония				
	СБМ-100А	СБМ-103	ТБ-3	Ки-4	Ки-21	Ки-30	Ки-32	Ки-36
Размах, м	20,33	20,33	39,5	12,0	22,5	14,55	15,0	11,8
Длина, м	12,27	12,27	24,4	8,0	16,0	10,43	11,64	8,0
Площадь крыла, кв.м	56,7	56,7	230,0	30,0	69,6	30,58	34,0	20,0
Мощность мотора (моторов), л.с.	2x860	2x960	4x700	640	2x950	825	950	450
Вес пустого, кг	4060	4330	10970	1678	4691	2230	2349	1247
Взлетный вес, кг	5732	6460	17050	2500	7902	3322	3762	1660
Скорость максимальная, км/ч	423	419	198	300	432	430	423	348
Потолок, м	9560	10000	3800	8000	8600	8570	8920	8150
Время набора высоты 5000 м, мин.	8,6	8,4	43,1 ¹	—	13,9	10,6	10,8	6,6 ¹
Дальность полета, км	1500	1500	1350	800	2700	1700	1960	1235
Вооружение, калибр	4x7,62	4x7,62	8x7,62	4x7,7	3x7,7	2x7,7	2x7,7	2x7,7
Бомбовая нагрузка, кг	600	1200	2000	50	1000	450	450	150

¹ Время набора высоты 3000 м.

ИСПЫТАНИЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ Ки-27 В НИИ ВВС

(ВЫПИСКИ ИЗ ОТЧЕТА)

Завхваченный в Монголии самолет И-97 (Ки-27) прибыл в НИИ ВВС 10 сентября 1939 года со значительными повреждениями. Отсутствовал руль высоты, были сломаны хвостовая и моторная части фюзеляжа, в конструкции и в агрегатах винтомоторной группы насчитывалось много пулевых пробоин. Машину восстановили на опытном заводе института, частично переокрасили и подготовили к летным испытаниям.

Истребитель проходил испытания в период с 15 ноября по 16 декабря 1939 г. и с 26 мая по 2 июня 1940 г. Зимой самолет не летал из-за невозможности установки лыж для взлета и посадки. Всего во время испытаний произвели 38 полетов общей продолжительностью 10 часов 30 минут.

Истребитель облетывали: генерал-майор авиации А.И.Филин, полковой комиссар Холопцев, летчики-испытатели майоры С.П.Супрун и П.М.Стефановский, военинженер 2-го ранга капитан А.Г.Кочетков, военинженер 2-го ранга капитан А.Г.Прошаков, старший лейтенант А.Г.Кубышкин, старший лейтенант Шапоров, летчик-испытатель Н-ской части К.К.Коккинаки и командир эскадрильи Олейниченко.

Летчики-испытатели отмечали, что И-97 очень хорошо делает виражи. При перетягивании ручки самолет в «штопор» не сваливается, а только дрожит. Лучшая скорость на вираже - 200 км/ч. Время на левом, и на правом виражах - 12 секунд (в отдельных случаях - до 11 секунд) Серийный тройной вираж самолет проходит за 37 секунд- и влево, и вправо. «Восьмерку» делает за 24-25 секунд.

Разницы в выполнении правого и левого виража нет. За время пилотажа И-97 хорошо слушается рулей управления, виражит устойчиво. Нагрузка на элероны, руль глубины и руль поворота незначительная, приятная, как раз хорошая для истребителя. Самолет делает хорошо боевой разворот с большим набором высоты. Перегрузка на развороте значительно меньше, чем на И-16.

Когда И-97 теряет скорость, он падает строго на нос. Самолет очень устойчив на пикировании и быстро набирает скорость. При выводе из пикирования нагрузки на рули глубины незначительны. Тенденции к затягиванию на пикировании нет, но при энергичном выводе из пикирования самолет начинает трясти. Покачивания с крыла на крыло, как у самолета И-16, не наблюдаются. Путевая, продольная и поперечная устойчивость у И-97 очень хорошая и напоминает самолет «Мессершмидт».

Истребитель И-97 обладает хорошей маневренностью в горизонтальной плоскости - на виражах и «восьмерках». А благодаря значительной вертикальной скорости он должен обладать хорошим маневром по высоте. Однако вертикальный маневр в НИИ ВВС не проверялся - ввиду большой изношенности машины.

Приемистость прогретого мотора нормальная. Случались перебои в работе мотора из-за быстрого переохлаждения головок цилиндров при планировании с полностью закрытыми «юбками». Такой же недостаток был зафиксирован и при испытании самолета И-96.

В полетах возникает тряска мотора высокой частоты, сопровождаемая «зудом». Самолет не терпит малых скоростей с работающим мотором и сильно вибрирует в горизонтальном полете, на планировании и при парашютировании. Вибрация исходит от моторной установки и от хвостового оперения.

Самолет вибрирует также на пикировании, на боевом развороте и на вираже. При полетах на больших скоростях вибрация имеет небольшую амплитуду, но большую частоту.

Возможны следующие причины:

- * мотор на мотораме и моторама к фюзеляжу крепятся без амортизации, и вибрации распространяются от мотора на самолет;

- * в моторной раме был перебит пулей один подкос;

- * на испытуемом И-97 стоял винт не трехлопастной (как ему положено), а слишком легкий для него двухлопастный, взятый с самолета И-16 - поэтому между втулкой и носком вала образовался большой люфт (непонятно, почему испытатели решили, что на Ки-27 должен стоять трехлопастный винт. Все модификации этой машины оснащались двухлопастными винтами «Сумитомо», - прим. авт.).

Самолет И-97 имеет высокие летные данные при моторе мощностью 650 л. с., необуирающемся шасси и небольшой посадочной скорости. Это объясняется:

- * меньшим, чем у истребителей ВВС Красной Армии, миделем фюзеляжа (диаметр звезды этого мотора меньше на 6 %);

- * металлическим покрытием с заклепками впотай у крыльев и фюзеляжа, в отличие от отечественного - полотняного;

- * меньшей относительной толщиной профиля крыла (15% у корня);

- * наличием редуктора на моторе, что улучшает условия работы винта;

- * небольшим полетным весом.

Хорошие взлетно-посадочные свойства самолета и маневренность получены за счет отличной продольной, поперечной и путевой устойчивости - благодаря передней центровке 25,4% САХ; большому поперечному V крыльев (7°) и удачному выбору площадей оперения.

Но с другой стороны, стремление к уменьшению полетного веса усложнило эксплуатацию и транспортировку самолета. Кроме того, самолет оказался недостаточно прочным как в нормальных полетах (наличие вибраций, обусловленных полным отсутствием амортизации мотора), так и при пикировании. Высота отвесного пикирования ограничена 500 - 700 метрами, что является слабым местом истребителя И-97.

Картина воздушных боев самолетов И-153 с истребителями И-97 складывается на основании опыта боевых действий в МНР в 1939 г. и боев, проведенных в Н-ской авиационной части, участником которых был летчик-испытатель НИИ ВВС капитан А.С.Николаев:

«Воздушный бой И-97 с самолетом И-153 М-63 велся, как правило, в составе группы. Но были схватки и один на один. Продолжительность боев колебалась в пределах от 2 до 20 минут.»

При сближении самолеты И-97 всегда были выше И-153 на 200-1000 метров и начинали атаку, пикируя под углом 50 - 80°. При выходе из атаки большая часть И-97 уходила боевым разворотом с набором высоты. А меньшая часть, закончив стрельбу, враспынную уходила вниз.

Самолеты И-153 до и во время атаки И-97 старались набрать как можно большую высоту и оттуда стреляли по атакующим японским самолетам.

После первой же атаки завязывался бой. Все самолеты, как И-153, так и И-97, оставляли в строю лишь отдельные звенья. Уже через 2-3 минуты боя каждый дрался самостоятельно или, в лучшем случае, парой. Это было похоже на рой пчел, переплетенный шнурами трассирующих пуль.

Большинство летчиков дралось на вертикали, остальные - кто на «петлях», кто на виражах, кто на боевых разворотах. Легко было драться с И-97 только до высоты 4000 метров. Если И-97 входил в вираж, то И-153 в начале или в конце второго виража заходил ему в хвост, и «японцу» приходилось переходить на вертикальный маневр.

Лобовых атак И-97 боялся. Если И-153 попадал в тяжелое положение, то легко мог уйти продолжительным пикированием «змейкой». Самолет И-97 круто пикировал не более 700-1000 метров, после чего прекращал преследование.

При опросе пленных японских летчиков выяснилось: они пикируют круто, но не продолжительно из-за большой вибрации крыльев (особенно консольной части) и быстрого охлаждения мотора, который после этого может остановиться».

Самолеты И-97 часто обманывали И-153 на петлях. Находясь в положении «вверх колесами», летчик на И-97 отдавал ручку от себя и продолжал полет в том же положении. Самолет И-153, не удержавшись вверх колесами, сваливался.

Или, находясь в положении «вверх колесами», летчик на И-97 давал ногу. Самолет разворачивался вправо или влево, оставаясь в положении вверх колесами, а И-153 проскакивал прямо. Эти маневры удавались ввиду малой нагрузки на 1 м² и хорошей устойчивости И-97.

Очень часто И-97 использовал хорошую устойчивость на малых скоростях и обманывал нагоняющих его тем, что начинал полет на очень маленькой скорости. Самолеты противника быстро проскакивали мимо, не успев произвести прицельного огня.

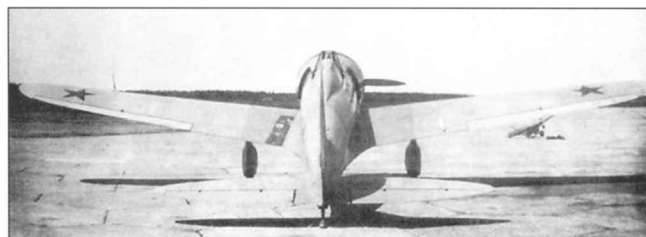
Летчик-испытатель С.П.Супрун, пилотировавший И-97 в воздушном бою (условном, - прим. авт.) с пушечным самолетом И-16 М-25В, докладывал:

«Тактическое преимущество самолета И-97 особенно сказывается на высотах более 3000 метров. Самолет И-16 делает вираж за 16-17 секунд, у И-97 время виража 12 секунд.

На вираже И-16 недостаточно устойчив. При перетягивании ручки может или выйти из виража, или сорваться в «штопор». И-97 виражит устойчиво с полностью выбранной ручкой и не имеет тенденции к сваливанию в «штопор». В боях на вираже самолет И-97 имеет преимущество.

В боях на вертикальных маневрах преимущество также остается за И-97. Японский самолет набирает большую высоту, чем И-16, и оказывается в более выгодном положении.

Выходить из боя самолету И-16 лучше только продолжительным отвесным пикированием.



Трофейный истребитель Ки-27 на испытаниях в НИИ ВВС, весна 1940 г.

Обычный для И-16 прием ведения воздушного боя: использование высоты и большей горизонтальной скорости для набора высоты после атаки за счет разгона. Атаковавший противника И-16 уходит со снижением и, убедившись в том, что преследования нет, снова набирает высоту для атаки.

И-97 обладает хорошей устойчивостью, что позволяет летчикам вести на нем продолжительный огонь в положении «вверх колесами». На наших самолетах этого сделать нельзя».

В заключение Акта по результатам испытаний японского истребителя «Накадзима» И-97 говорится:

«Летные данные, маневренность, простота и удобство пилотирования самолета И-97 требуют изучения методов борьбы с этим самолетом в частях ВВС Красной Армии.

Прочность самолета И-97 недостаточная. Уровень летных характеристик и маневренности самолета И-97 соответствует уровню маневренных серийных истребителей ВВС Красной Армии, но ниже летных данных скоростных серийных самолетов.

Живучесть самолета И-97 меньшая, чем у истребительных отечественных самолетов. Отсутствуют бронирование экипажа, протектирование баков и заполнение бензобаков нейтральными газами.

Вооружение самолета И-97 слабее вооружения истребительных отечественных самолетов. Боезапас также меньше, чем у нас. Спецоборудование применяется устаревшее.

Передать самолет И-97 на завод № 156 для детального изучения его конструкции и внедрения положительных образцов в отечественную промышленность.

Для полетов самолет не использовать из-за сильной поношенности и наличия вибрации, а также из-за неудовлетворительной работы винтомоторной группы».

СПИСОК ВОЗДУШНЫХ ПОБЕД СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ НА ХАЛХИН-ГОЛЕ
(в скобках - победы, одержанные в группе)

№	Фамилия И.О.	Победы	Боевые вылеты	Воздушные бои	Примечания
1	Грицевец С.И.	12	138	?	
2	Жердев Н.П.	11	105	17	
3	Нога М.П.	9 (2)	109	22	
4	Рахов В.Г.	8 (6)	68	?	Умер от ранения 29.08.39 г.
5	Красноюрченко И.И.	8	111	31	
6	Данилов С.П.	8	60	?	
7	Ворожейкин А.В.	6 (?)	?	30	
8	Зайцев А.А.	6	29	?	
9	Викторов Н.Н.	5	70	13	
10	Кравченко Г.П.	5	?	?	
11	Трубаченко В.П.	5	?	27	
12	Найденко В.М.	5	?	?	
13	Кузьменко К.М.	4(10)	?	30	
14	Гринев Н.В.	4(6)	?	20	+3 самолета - на земле
15	Мурмылов А.А.	4(5)	148	30	
16	Куцевалов Т.Ф.	4(5)	54	19	
17	Вусс В.Н.	4(4)	?	27	
18	Пьянков А.П.	4(3)	101	16	В ходе боев дважды ранен
19	Смирнов В.С.	4	116	20	
20	Слуцков А.Д.	4	85	10	
21	Смирнов Б.А.	4	70	9	
22	Агапов П.Е.	4	70	20	
23	Ковалев Н.И.	4	?	?	
24	Чистяков В.Ф.	3(4)	116	13	Ранен 29.07.39 г.
25	Егоров П.Д.	3(3)	128	12	
26	Костиков А.П.	3(2)	88	12	
27	Ушаков В.И.	3(2)	?	16	
28	Машковский С.Ф.	3 (1)	120	?	
29	Степанов А.М.	3	71	13	
30	Николаев А.П.	3	69	10	
31	Глебов П.А.	3	68	15	
32	Якименко А.Д.	3	?	?	Ранен 12.07.39 г.
33	Орлов Л.А.	3	?	5	
34	Викторов С.Н.	2(11)	88	17	+1 аэростат
35	Скобарихин В.Ф.	2(6)	?	10	Таран 6.07.39 г.
36	Звонарев Н.И.	2 (5)	?	14	В боях с 20.08.39 г.
37	Беляков В.И.	2(4)	79	12	
38	Марченко Г.А.	2(3)	61	10	
39	Граевский П.В.	2(3)	?	10	
40	Писанко А.С.	2(2)	110	14	
41	Шабашов Г.С.	2(2)	?	20	
42	Пискунов А.Л.	2(2)	?	7	
43	Козлов В.И.	2(1)	76	15	
44	Гейбо И.И.	2(1)	65	?	
45	Смоляков П.Е.	2	90	11	
46	Овчинников И.А.	2	30	6	

№	Фамилия И.О.	Победы	Боевые вылеты	Воздушные бои	Примечания
47	Моисеев В.И.	2	29	9	
48	Качаров Е.С.	2	29	8	
49	Кабанов М.Ф.	2	29	4	
50	Шамрай П.С.	2	16	6	Погиб 23.07.39 г.
51	Мошин А.Ф.	2	?	?	Таран 4.08.39 г., ранен 1.09.39 г.
52	Калачев В.Н.	2	?	9	
53	Курбатов Я.А.	2	?	?	
54	Сучков А.С.	1(5)	95	17	
55	Троицкий Г.А.	1(4)	90	7	
56	Рева Н.Я.	1(3)	22	5	На фронте с 24.08.39 г.
57	Киценко Д.В.	1(2)	33	5	
58	Голышев И.В.	1(2)	?	8	
59	Волков И.В.	1(2)	?	8	
60	Цыганков А.А.	1(2)	?	7	
61	Смирнов В.А.	1(2)	?	6	
62	Румего В.М.	1(1)	?	12	На фронте с 24.08.39 г.
63	Колесников Н.Д.	1(1)	?	8	
64	Журкин А.В.	1(1)	24	4	
65	Галиулин И.З.	1(1)	?	4	На фронте с 24.08.39 г.
66	Сувилов В.И.	1(1)	?	4	На фронте с 24.08.39 г.
67	Зверев Е.А.	1(1)	?	3	
68	Дектеренко А.Н.	1(1)	?	1	
69	Гусев И.П.	1	48	16	
70	Сычев М.В.	1	43	5	
71	Рулин В.П.	1	32	16	
72	Баюмов В.В.	1	31	8	
73	Ларионов Н.Ф.	1	29	7	
74	Измайлов А.И.	1	25	2	
75	Кузьмин Г.П.	1	17	3	
76	Стародубцев А.Г.	1	17	3	
77	Шарапов М.П.	1	16	6	На фронте с 24.08.39 г.
78	Матюнин В.А.	1	15	7	На фронте с 8.07.39 г.
79	Бухтияров К.П.	1	11	1	
80	Плещенко Г.П.	1	?	7	
81	Кустов В.П.	1	?	?	Погиб при таране 3.08.39 г.
82	Степанов Е.Н.	1	?	5	
83	Балашев А.И.	1	?	5	Умер от ранения 13.07.39 г.
84	Тупицын Г.Ф.	1	?	3	
85	Глазыкин Н.Г.	1	1	1	Погиб 22.06.39 г.
86	Антоненко А.К.	(6)	40	?	
87	Говорухин Р.В.	(4)	?	4	
88	Медведев Д.А.	(3)	75	?	
89	Соловьев П.Г.	(3)	37	7	
90	Рыбкин И.Н.	(3)	?	7	
91	Скорняков С.А.	(3)	?	8	
92	Абзианидзе М.А.	(2)	50	8	
93	Чурсин В.И.	(2)	?	17	
94	Марков В.Н.	(2)	22	10	Погиб 27.08.39 г.
95	Бухтеев В.П.	(2)	11	2	

БЕЗВОЗВРАТНЫЕ БОЕВЫЕ ПОТЕРИ СОВЕТСКИХ САМОЛЕТОВ И ЛЕТЧИКОВ В ХОДЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ НА РЕКЕ ХАЛХИН-ГОЛ

Дата	И-15бис	И-16	И-16П	И-153	СБ	ИТОГО	Летчики, погибшие и пропавшие без вести в ходе боевых вылетов
МАЙ							
21.05	-	1	-	-	-	1	1
24.05	1	-	-	-	-	1	1
27.05	-	3	-	-	-	3	2
28.05	11	-	-	-	-	11	8
ИТОГО	12	4	-	-	-	16	12
ИЮНЬ							
22.06	13	4	-	-	-	17	11
24.06	2	-	-	-	-	2	2
26.06	2	2	-	-	-	4	2
27.06	9	13	-	-	-	22	10
ИТОГО	26	19	-	-	-	45	25
ИЮЛЬ							
3.07	-	1	-	-	4	5	9
4.07	1	1	2	-	7	11	8
5.07	-	-	-	-	2	2	5
6.07	-	-	1	-	1	2	2
7.07	1	1	-	-	-	2	1
8.07	1	1	-	-	-	2	1
9.07	-	5	-	-	-	5	4
10.07	3	-	-	-	-	3	3
12.07	-	1	1	-	-	2	-
21.07	6	-	-	-	-	6	4
23.07	-	3	2	-	-	5	3
24.07	-	7	1	-	10	18	25
25.07	-	5	-	-	-	5	4
27.07	-	1	-	-	-	1	1
29.07	1	4	-	1	-	6	2
31.07	1	-	-	-	1	2	4
ИТОГО	14	30	7	1	25	77	76

Дата	И-15бис	И-16	И-16П	И-153	СБ	ИТОГО	Летчики, погибшие и пропавшие без вести в ходе боевых вылетов
------	---------	------	-------	-------	----	-------	---

АВГУСТ

2.08	-	1	-	-	-	1	1
3.08	-	2	1	-	-	3	2
5.08	-	1	1	-	1	3	3
7.08	4	2	-	-	-	6	3
11.08	-	1	-	-	2	3	4
12.08	-	1	-	-	-	1	1
18.08	-	-	-	-	1	1	3
20.08	-	2	-	1	2	5	2
21.08	-	4	1	3	8	16	16
22.08	-	1	-	-	2	3	3
23.08	-	1	-	-	1	2	1
24.08	-	-	-	-	2	2	2
25.08	-	1	-	-	2	3	5
27.08	-	1	-	2	-	3	2
28.08	-	-	-	1	-	1	-
29.08	-	1	-	-	-	1	1
30.08	-	1	-	-	-	1	-
31.08	-	1	-	-	-	1	1
ИТОГО	4	21	3	7	21	56	50

СЕНТЯБРЬ

1.09	-	1	1	1	-	3	1
2.09	-	1	-	-	-	1	1
4.09	-	1	-	2	-	3	1
5.09	-	-	1	-	-	1	1
15.09	-	1	-	5	-	6	5
ИТОГО	-	4	2	8	-	14	9

ВСЕГО	56	78	12	16	46	208	172
--------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------	------------

Примечание. Данная таблица составлена автором на основе информации из документов РГВА (Фонд 32113, опись 1, дела 501 и 519), собранной и обработанной Юрием Свойским [53]

В таблице представлены самолеты, сбитые в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии, расстрелянные либо уничтоженные бомбами на земле, потерпевшие катастрофы во время боев и разбитые при посадках в результате боевых повреждений либо вследствие ранения летчика, а также совершившие посадку, но в дальнейшем списанные, как не подлежащие ремонту.

Не отражены самолеты, потерпевшие аварии и катастрофы при рулежке, на взлете, а также при столкновениях в воздухе над своей территорией и не вызванных огневым воздействием противника. Также не отражены аварии и катастрофы при посадке, вызванные ошибками в пилотировании, сложными метеоусловиями либо выработкой топлива.

В колонке потерь летного состава среди пропавших без вести учтены авиаторы, попавшие в плен и впоследствии возвращенные японцами при обмене военнопленными.

СПИСОК ВОЗДУШНЫХ ПОБЕД ЯПОНСКИХ ЛЕТЧИКОВ НА ХАЛХИН-ГОЛЕ

№	Имя, фамилия	Число побед	Примечания	№	Имя, фамилия	Число побед	Примечания
1	Хиромичи Синохара	58	Погиб 27.08.39 г.	35	Сёдзи Куроно	12	
2	Мицүёси Таруи	28		36	Токуро Фукуда	11	
3	Кендзи Симада	27	Погиб 15.09.39 г.	37	Кодзи Исидзава	11	
4	Томио Ханада	25		38	Такаёри Кодама	11	Погиб 1.09.39 г.
5	Сёго Саито	25		39	Наохару Сиромото	11	
6	Сёдзи Като	23		40	Эйсаку Судзуки	11	Погиб 25.08.39 г.
7	Сабуро Того	22		41	Ютака Аояги	10	
8	Зендзабуро Оцука	22		42	Коичи Ивасэ	10	
9	Хитоси Асано	22		43	Таро Кобаяси	10	Погиб 5.08.39 г.
10	Исаму Осоно	21		44	Тосио Мацумура	10	
11	Чиёдзи Саито	21		45	Сёдзи Куроно	10	
12	Горо Фуругори	20		46	Токуя Судо	10	Погиб 1.09.39 г.
13	Дзёдзо Ивахаси	20		47	Ногучи Исасичи	9	
14	Бундзи Ёсияма	20	Погиб 15.09.39 г.	48	Акира Ина	9	
15	Томори Хасегава	19		49	Сайдзи Кани	9	Погиб 29.07.39 г.
16	Сабуро Кимура	19	Погиб 7.08.39 г.	50	Ютака Кимура	9	
17	Такео Исии	18		51	Кацуки Кира	9	
18	Мамору Ханада	17	Погиб 12.07.39 г.	52	Ивори Сакаи	9	
19	Соичи Судзуки	17	Погиб 29.07.39 г.	53	Мисао Иноуэ	8	
20	Минеёси Мотодзима	16	Погиб 4.08.39 г.	54	Миёси Симамура	8	
21	Рюичи Ито	16		55	Хитоси Ида	7	
22	Ёсихико Ядзима	16	Погиб 25.08.39 г.	56	Морицугу Канаи	7	
23	Хиоэ Ёнага	16		57	Ямато Такияма	6	
24	Харуо Такагаки	15		58	Кацуми Ама	5	
25	Мегуми Оно	15		59	Такеси Симицу	4	
26	Минами Такагаки	14		60	Хироси Секигучи	4	
27	Кодзи Мотомура	14	Погиб 22.08.39 г.	61	Тейдзо Канамару	3	
28	Дзиро Окуда	14	Погиб 12.08.39 г.	62	Тамеёси Куроки	3	
29	Рикио Сибата	14		63	Тоёки Эдо	2	
30	Масао Асида	13	Погиб 12.08.39 г.	64	Такеоми Хаяси	2	
31	Норио Синдо	13		65	Ёсиро Хироси	2	
32	Токияси Исидзука	12		66	Ясухико Курое	2	
33	Масатоси Масудзава	12		67	Кацутаро Такахаси	2	
34	Горо Нисихара	12		68	Сёсио Миямару	1	

Примечание: таблица составлена на основании сводок штаба ВВС Квантунской армии, которые, безусловно, несут на себе отчетливую печать пропаганды. Данные о победах японских летчиков очень сильно завышены, так как общая сумма цифр, приведенных в таблице, более чем в четыре раза превышает общее количество боевых потерь советских ВВС на Халхин-Голе. Эти данные могут быть использованы лишь для иллюстрации «объективности» широко популярной на западе официальной японской точки зрения, да еще в какой-то мере - для оценки «сравнительной результативности» отдельных пилотов в зеркале официальной японской статистики.

ПРОТОКОЛЫ ДОПРОСОВ ЯПОНСКИХ ЛЕТЧИКОВ, ЗАХВАЧЕННЫХ В ПЛЕН НА ХАЛХИН-ГОЛЕ

Тексты опросных листов, включая заглавия, приводятся с сохранением орфографии и стилистики подлинников. При их изучении надо учитывать, что пленные летчики далеко не всегда говорили правду, зачастую сознательно пытались ввести в заблуждение
Ответы на вопросы выделены курсивом

ДОПРОС ПЛЕННОГО ЯПОНСКОГО ЛЕТЧИКА МИАДЗИМО

1) Откуда вылетаете утром, в котором часу, где садитесь?

- Из Хайлара в 6.00, в Ганьчжуре.

2) Количество самолетов на одной площадке?

- Ганьчжур - 9, Хайлар - 9. Всего имеется около 32 самолетов на 2 аэродрома, меняются местами.

3) Как идет оповещение с фронта о появлении наших самолетов?

- Имеется телефон между Хайларом и Ганьчжуром. Имеются радиостанции. Точки указать не могу.

4) Срок для вылета роты (9 самолетов) после получения сигнала о противнике?

- 5 минут.

5) Средства запуска моторов.

- Имеются два стартера в роте.

6) Опознавательные знаки командирских самолетов?

- Специальных знаков, как правило, нет. Но в ротах имеются две полосы на каждом самолете вокруг задней части фюзеляжа красного и черного цвета, ежедневно цвета меняются, цвет командира отличается от других самолетов.

7) Тактика боя с самолетами И-15, И-16.

- Первый раз не ответил.

- Ответ 2-й: С И-15 лучше всего драться на горизонтальных и вертикальных виражах, с И-16 - то же самое. Считает, что более опасен самолет И-16, объясняя это скоростью и маневренностью И-16.

8) Способ выхода из боя.

- Уход из боя с И-15 со снижением, разворот и последующий заход на вертикаль. При атаке И-16 в лоб И-97 уходит вверх с последующим ранверсманом. При атаке И-16 на И-97 сверху И-97 переходит в вираж.

Летчик заявляет, что японские летчики передних атак не любят, боятся повреждения мотора, считают лучшими для себя атаки на И-16 сверху сзади. Как правило, выход из боя штопором не применяется.

9) Какие применяются фигуры в воздушном бою?

- Вираж, петля. Ранверсман делают немногие.

10) Скорость И-97?

- 350 км - обычная, может быть доведена до 450 [в документе подчеркнуто красным]. Заявляет, что близкая к этому скорости вызывает болтанку самолета. Скорость планирования - 150 км, посадочная 110-130 км. Закрылок [так в тексте] не имеет. Время виража в секундах показывает 9 сек. на скорости 200-230 км.

11) Какие стоят пулеметы, скорострельность?

- Два пулемета марка 89, 800 выстр./мин, один выстрел через два оборота винта. Патроны бронебой-

ные, зажигательные и простые.

12) Мощность мотора.

- 650 сил.

13) Чем защищены бензобаки?

- Протектора нет.

14) Чем защищен летчик?

- Брони нет.

15) Знают ли, что ведут бой с советскими летчиками?

- О советских летчиках, находящихся в Монголии, не слышал, знал только о монгольских.

16) Какое мнение о русских летчиках у японских?

- Такого разговора не было, но, по-моему, жуткие летчики, с большим опытом.

17) Выпиваете ли перед вылетом?

- Пьем ночью, пьют вообще все.

18) Какое у летчиков настроение?

- Вылетают с мыслью о смерти, вообще страшновато.

19) Что говорит командование о русских летчиках?

- Ничего не говорит, но я слышал, что советская авиация очень большая.

20) Какими группами и на каких высотах ходят?

- Летают на высоте 3000-4000 м, любят использовать солнце.

21) Сколько по их мнению сбито в боях русских летчиков за 22-28 мая.

- 22 мая в бою участвовала рота капитана Моримото, сбили три русских самолета, своих потерь не имели. Один самолет сбил капитан Кайдзи, один - ст. унтер. Кимура, один - фельдфебель Тадзуми.

- 27 мая в бою участвовали 2 роты 11-го отряда с аэродрома Сандзе. Результат - сбили 31 русский самолет, больше всех сбил капитан Симадо, командир 1-й роты 11 отряда. В этом бою летчик Мицитоми выбросился с парашютом, вернулся на аэродром.

- 28 мая сбит 1 двухмоторный бомбардировщик, японских потерь нет. В бою участвовали 3 самолета 1-й роты 24 отряда.

- В этот день тяжелые самолеты 1 роты 60 отряда летали на фронт.

22) Есть ли русские летчики в плену, их фамилии.

- Не слышал о таких.

23) Причины начала военных действий?

- Командир говорил, что армия Внешней Монголии пришла на территорию Маньчжурии.

24) Знает ли, кто командует нашими войсками и авиацией?

- Я не знаю.

25) В каких боях участвовал?

- В мае в боях участия не принимал, летал по границе фронта, охранял бомбардировщиков.

26) Есть ли летчики, которые участвовали в боях в Китае, их фамилии?

- У меня были два товарища в Китае, сейчас они умерли, здесь никого нет.

27) Какая рация стоит на И-97?

- Как правило, не стоит, но предназначена для установки рация тип 93.

28) Что было уничтожено во время налета истребителей на Ганьчжур и Халун-Аршан?

- Сожгли один маньчжурский дом и 500 литров горючего. Аэродром не затронут, был закрыт завесой. На ганьчжурском аэродроме находилось 9 самолетов.

29) Как расположены самолеты на аэродроме?

- 15 метров друг от друга.

30) Где имеются еще аэродромы?

- Пленным летчиком помечены на карте (японского издания)

Состав роты пленного летчика Миадзимо.

Командир роты капитан Кайдзи, летчики его звена Татцуми - фельдфебель, Сато - фельдфебель.

Командир 2-го звена Судзуки - поручик, летчики: Оно - фельдфебель, Такамацо - мл. унтер-офицер.

Командир 3-го звена Терасаки - подпоручик, летчики: Саито - фельдфебель, Такамацо (?) - мл. унтер-офицер.

26 мая истребители находились на следующих аэродромах: САНДЗЕ - 2 роты, ГАНЬЧЖУР - 1 рота, ХАЙЛАР - 1 рота.

За время майских боев японцы имели истребителей - 36, тяж. бомбардировщиков - 18, ЛБ - 9. Итого 72 самолета.

Командиром бомбардировщиков является полковник СИМОСИГИ.

Во время майской операции бомбардировщики летали с Цицикара в Харбин, заряжались и дальше на фронт.

В первых числах июня 2 роты 11 истр. отряда улетели в Харбин. 21-22 июня Хайларский узел имел: 4 роты И-97 11 отряда, 2 роты 24 отряда, 18 тяж. бомбардировщиков, 9 разведчиков, 9 ЛБ. Итого - 90.

Для участия в возд. бою 22 июня 2 роты 24 отряда вылетели из Хайлара после получения телеграммы о полете самолетов противника над территорией.

Пленный Миадзимо показывает, что 22.6 я вылетел вместе со своей ротой из Хайлара, на фронте встретили 5 самолетов И-15, напали первыми И-97 сверху, вторая рота вступила в бой в другом месте, по мне стал стрелять самолет И-16, он меня преследовал, у меня был поврежден мотор, я произвел посадку за линией фронта на своей территории, И-16 обстрелял 1 раз и ушел, из плоскостей, где находятся бензобаки, возник пожар. Парашют остался в самолете.

Пленный МИАДЗИМО показал, что убитые летчики ТАКАМАЦО является мл. унтер-офицером 1-й роты 24 отряда, ИСИДЗАВА - мл. унтер-офицер 2-й роты 24 отряда, САИТО - фельдфебель 1-й роты 24 отряда, МАРИМОТО - капитан 2-й роты 24 отряда.

№ самолета МИАДЗИМО 254 70129.

Ранее летал на самолете №66, потерпел аварию.

Примечание. Предположительно, документ представляет собой протокол не первого опроса пленного, поскольку в нем отсутствуют первоочередные вопросы об имени, звании и воинской части, в которой проходил службу опрашиваемый.

23.7.39г.

ОПРОС ПЛЕННОГО СО СБИТОГО ЯПОНСКОГО БОМБАРДИРОВЩИКА

МИЯДЪАКА - унтер-офицер, год рождения 1913. Родился в префектуре НАГАНСУКЕ, крестьянин. В армии служит 2-ой год.

100-й легкомобильный отряд.

К-р отряда КАВРАЙ, в р-н боевых действий прибыли 20.7 из Чанчуня - 30 легких бомбардировщиков.

От аэродрома до р. Халхин-Гол летел около 1 часа. Вместе с ним в самолете находился полковник Симоно, разбился при падении.

Относительно наземных войск ничего не знает.

Опрос пленного проводил переводчик Харитонов.

ОПРОСНЫЙ ЛИСТ ПЛЕННЫЙ ЛЕТЧИК МИАДЗАВА

Первый допрос 00 часов 20 минут 25.7.39

Пленный показал: Я фельдфебель 100 отряда, командует отрядом генерал-майор ГИГА (весьма наивное и неправдоподобное утверждение, что генерал-майор командует авиаотрядом, то есть служит на капитанской должности, - прим. авт.). Отряд входит в состав 2 сб. ав. группы. В наст. время 2 сборной авиагруппой командует генерал-майор Симоно.

В отряде 3 роты, состав рот не говорит, говорит, что весь отряд разведывательный.

В Хайлар прибыли 1.7.

Фамилия командира отряда полковник Мигами Тайса. Командиры рот - капитаны: 1 роты - КАМИГАСА, 2 - ОКАМОТО, 3 - ОКАДА.

О 59 БАО ничего не слышал, но говорит, что есть 48 тяжеломобильный отряд (на Халхин-Голе такого отряда, то есть сентая, не было, - прим. авт.). После напоминания, что о 100 отряде он врет, пленный поправляется, что не то 100, не то 10 отряд.

У пленного обожжено все лицо и он плохо себя чувствует. Был направлен на перевязку с предупреждением подумать и с утра дать искренние показания, на что дал согласие.

ВТОРОЙ ДОПРОС ПЛЕННОГО ФЕЛЬДФЕБЕЛЯ МИЯДЗАВА

Я летчик 10 БАО (боевого авиационного отряда, т.е. сентая, - **прим. авт.**), который входит в 9 авиагруппу. В ту же группу входит 61-й БАО и 9 уч. отряд, который теперь выполняет боевую задачу.

10 БАО стоял в ДЖИНДЖИН СУМЭ. Отряд имеет потери 2 самолета.

Я пулеметчик, но немного знаю морзе.

На вопрос, знает ли пленный о самолете типа 100, ответил не сразу.

После продолжительной паузы показал: У нас имеется самолет типа 100. Он не японский, а итальянской марки. Тяжелый бомбардировщик. Моноплан двухмоторный, команда 5-6 человек, имеется радиостанция. Скорость 350 км. Боевая скорость 400 км. Потолок (слышал от товарищей) 7000 мтр. Запас горючего на 10 часов. У самолета убирающееся шасси. Этот самолет имеется в 7 авиационной группе. Самолетов с убирающимся шасси, кроме тип 100, у нас нет.

(Понятно, что речь идет об итальянском «Фиате» BR-20, он же «тип I», состоявшем на вооружении 12-го бомбардировочного сентая, который входил в состав 7-й японской авиабригады.

Однако Миядзава не сказал, что к моменту его пленения

12-й сентай был отведен в тыл и более не принимал участия в боевых действиях. Также он солгал, что «Фиат» - единственный японский самолет на ТВД, оснащенный убирающимся шасси, поскольку такие шасси имели бомбардировщики Ki-21, активно воевавшие на Халхин-Голе до конца августа 1939 года, - **прим. авт.**)

В настоящее время у нас в группе на самолетах закрашили опознавательные знаки, чтобы противнику было труднее узнавать наши самолеты (этим словам пленного японского летчика пока не найдено никаких подтверждений, - **прим. авт.**).

С нами проводятся специальные занятия по изучению силуэтов самолетов противника. Поэтому мы хорошо определяем силуэт самолета по его формам.

Фамилии командиров отрядов - в 1 БАО - полковник САЙТО, 10 БАО - полковник ТАДОО [пометка на полях: «вчера сказал неправду»], 59 БАО - ОГАВА [пометка на полях: «ранее сказал, что о 59 БАО ничего не знает»]. Фамилии командиров рот 10 БАО повторил точно как на 1-м допросе.

До армии я был крестьянином, разводил шелковичных червей, имею сестру, которая живет в Бразилии с мужем.

ОПРОС ПЛЕННОГО ФУКУДА ТАКЭО

Летчик ФУКУДА ТАКЭО - мл. унтер-офицер 1 БАО, возраст 23 лет, служит с февраля 1937 г.

Происхождение из крестьян, земли не имеет, арендует 2 те.

Окончил летную школу в мае 1938 г., захвачен в плен 29.7.39

Показал: 1 БАО 1 июня с/г прибыл из Японии, вошел в состав 12 авиагруппы. Командир 1 БАО подполковник КАТО (в документе подчеркнуто красным, - **прим. авт.**).

12 авиагруппа состоит из 1, 11, 24 БАО. В указанных отрядах самолеты тип 97.

1 и 11 БАО базир. на аэр. СОЛЯНЫЕ ПРОМЫСЛЫ (вост. Ганьчжур) и ГАНЬЧЖУР.

24 БАО располагался на аэродроме ТАРГАН ШИЛЭ (12 км. восточнее ОБОД СУМЭ).

На днях из ЧАНЧУНЬ в наш отряд прибыло пополнение 10-12 самолетов.

Отряд водит в бой сам командир подполковник КАТО. В 1-м БАО на каждый самолет имеется по 2 летчика. В летный день самолет совершает 3 - 5 вылетов, летчики чередуются.

1-й БАО состоит из 3 рот, в каждой роте по 12 самолетов. Ротами командуют:

1 - поручик КАИДЗЮМИ

2 - капитан ЯМАДА

3 - поручик ЯСУОКА

31.7.39

Опрос производил [роспись] Козырев
Переводчик [роспись отсутствует] Назоев

ОПРОС ПЛЕННОГО ТАГУТИ СИНДЗИ - ПОДПОРУЧИК 1-го БАО, 41 г.

15 июня 1939 г. я был призван в армию по мобилизации офицеров. С 30 июня по 20 июля проходил сбор на аэр. КАГАМИ-ГАХАРА по освоению машины И-97. На сборе нас было 5 человек, меня отправили в Хайлар, в 1-й БАО четверо остались.

В Хайлар приехал 27.7 на поезде.

1-й раз был в бою в день прибытия. Всего до 29.7 летал 4-5 раз.

Последний вылет был 29.7 с задачей прикрыть свои войска от монгольской авиации, был сбит зенитной артиллерией около 10 часов утра юго-западнее реки Хайластын Гол. Взят монгольскими частями 31.7, 2 дня ходил, хотел уйти к своим.

В 1-м БАО 2 роты, всего самолетов 26-27. Отрядом командует майор Харада.

Командир 1-й роты капитан Ямада.

Командир 2-й роты поручик Кийдзуми.

По его словам слабая сторона самолета И-97 - вибрация мотора, которая увеличивается с налетом более 80 часов. 2-е место - вибрация плоскостей. На самолете есть рация, пока только на командирских,

но слышал, что будут ставить на всех. За участие в захвате Маньчжурии имеет медаль.

2.8.39.

Козырев,
Назоев

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАНИЯ ПЛЕННОГО ТАГУТИ СИНДЗИ

Пленный Тагуги Синдзи 9.8 в 21.00 через начальника караула передал в письменном виде просьбу, адресованную командиру полка, в которой он указал, что все показания, данные им на первом допросе, не верны, и просит прибыть к нему и заслушать дополнительные показания.

Пленный показал:

Первое показание, которое сделано мною, есть вымысел, в том числе и моя фамилия и чин. Я назвался подпоручиком Тагуги для того, чтобы на допросе с меня меньше спросили.

Моя фамилия ХАРАДА ФУМИО, должность - командир 1-го боевого авиаотряда 12-й авиагруппы.

Родился в 1899 году в деревне КАВАСОЕ, префектура САГА, отец крестьянин, имел земли 3 ТЕ. Я окончил среднюю школу. В 1917 г. призван в армию и зачислен в 48 пех. полк 18-й пех. дивизии. Полк стоял в городе КУРУМЭ на острове КЮСЮ.

В 20 году окончил офицерскую школу в Токио, через полгода получил чин подпоручика, назначен в 48 пехотный полк, где служил до 25 г. В 23 г. получил чин поручика.

В 1925 г. меня перевели в 4 авиаполк и прикомандировали к 1-й авиароте для изучения разведки.

В 1926 году послан в авиашколу в ТОКОРАДЗАВА. Школа готовит летчиков-истребителей и разведчиков, а также техников. В то время в школе обучалось 25 - 27 человек. Выпуск производился через 3 месяца, что за год составляло 100 - 105 человек.

После окончания школы в мае 1927 года был направлен в 4 авиаполк на должность летчика-разведчика. Полк дислоцировался в г. ТАТИОТАЙ, префектура ФУКУОКА. Полк имел три роты по 6-7 самолетов. Полк имел боевое назначение, одновременно готовя младших специалистов.

В 1931 г. получил чин капитана и назначен на должность командира 3-й, а затем 4-й роты. К этому вре-

мени в полку было 2 батальона по 2 роты.

В 1932 году участвовал в событиях в Маньчжурии, будучи переведенным в г. Харбин. Одновременно со мной из Японии была переброшена 2-я рота из 4-го авиаполка. Рота была использована для борьбы с партизанами в Маньчжурии.

В декабре 1932 я с ротой прибыл в Харбин, куда одновременно прибыли по 1-й роте из 1, 3 и 6 авиаполков. Из этих рот плюс моя рота был сформирован 11 авиаполк. Командиром полка назначен полковник НАГАСАВА.

В августе 1934 г. меня перевели в Японию преподавателем в авиашколу в АКЕНО префектуры МИЕКЕН. Школа готовит летчиков-истребителей. Срок обучения 5-6 месяцев. Задача школы - переквалификация летчиков. В школе проработал до 20 июня 1939 г. В 36 г. получил чин майора.

20 июля 1939 г. получил назначение в 1-й боевой отряд. Прибыл в Хайлар 24.7 и сразу пришлось вступить в командование отрядом. Командовавший до меня отрядом подполковник КАТО с моим прибытием прикомандирован к штабу 2 авиагруппы ГИГА.

С момента прибытия в отряд я был свидетелем потери 4-х истребителей с людьми.

При дальнейшем допросе пленный говорит о таблетках, которые имеются у личного состава, они применяются для восстановления сил, потерянных при полетах. Действие - хорошее.

О СИМАНУКЕ - слышал, что это офицер штаба ГИГА, чин подполковник, слышал, что убит в бою.

КУСУНОКЕ - нач. штаба ГИГА, полковник.

Кто такой ХОРИВИТА не знает, слышит в первый раз. После опроса пленный просит предоставить ему возможность застрелиться. Говорит, что иначе ему в Японии жить все равно не дадут.

12.8.39

Примечание. *Вполне возможно, что «унтер-офицер Миядэака» и «фельдфебель Миадзава» на самом деле одно и то же лицо. Об этом говорит не только большое сходство фамилий, но и то, что оба они были стрелками на одномоторном бомбардировщике, оба попали в плен в одно и то же время (возможная разница не более суток) и оба на первом допросе сказали, что служат в несуществующем «100-м авиаотряде».*

Из текста видно, что допрос «Миядэаки» производился в какой-то из наших сухопутных частей, скорее всего, в той самой, которая и взяла

его в плен. На это указывает интерес проводящего допрос офицера к японским наземным войскам и отсутствие вопросов, касающихся авиации. Допрос же «Миадзавы», судя по его тематике, проводился уже в авиационном штабе.

В том, что «Миядэака» мог превратиться в «Миадзаву», нет ничего удивительного, если учесть, что эту фамилию произносил человек с обоженным лицом, а следовательно - с нарушенной дикцией. Впрочем, в тогдашних документах различия при написании иностранных имен, фамилий и географических названий и без того встречаются довольно часто.

К ЯПОНСКИМ ЛЕТЧИКАМ И СОЛДАТАМ

В воздушных боях с 22 по 24 июня японская авиация потерпела сокрушительный разгром. Монгольская авиация сбила ~~31~~ (зачеркнуто) 43 японских истребителей.

Мы еще молоды и жить хотим, но нас посылают на верную гибель.

Мы японские летчики Маримота и Миадзима-сико, хотя и были напуганы жестокостью расправы монгол с пленными, перелетели и добровольно сдались в плен. Только теперь мы поняли, как нас бессовестно обманывали в Японии. С нами здесь обращаются как с родными братьями. Монголы беспощадно уничтожают противника в бою, а пленных принимают в свою семью (зачеркнуто), не только сохраняют жизнь, но и принимают в свою семью.

Призываем всех летчиков и солдат: не слушайте ложь и обман своих офицеров. Они посылают вас на смерть. Переходите на сторону армии Монгольской Народно революционной республики.

Капитан Маримота

Летчик Миадзима-сико

На японском языке 10 тыс. экз.

(пометка карандашом в левом верхнем углу)

ЯПОНСКИЕ ЛЕТЧИКИ!

В каждом воздушном бою смертоносным огнем монголо-советских истребителей уничтожаются десятки японских летчиков. Среди них были названы имена СИРОБЕ, ТАКАХАРА, СУЦУИ-НОСОРУ, ХАИРУ-ХИДЕМ и САВОДЗИ.

В Монголии мы узнали о гибели многих летчиков из 24 авиационного отряда - МАРИМОТО, САИТО, ТАКАМИЦО, ИСИДЗАВА и другие. Пора нам понять, что силы и мощь монголо-советской авиации несокрушимы и неисчерпаемы. Силы же японской авиации истощены. Не жертвуйте напрасно собой! Если хотите сохранить жизнь, перелетайте на самолетах в Монгольскую Народную Республику.

Фельдфебель (так в тексте) 24 авиационного отряда
МИЯДЗИМА

Старший унти-офицер (так в тексте) 1 боевого авиационного отряда
ИСИБЕ

Примечание. Листовки не датированы, но, судя по всему, они составлены в конце июня 1939 года по результатам допросов пленного сержанта Миядзимо. Кто такие Сиробе, Такахара, Суцуи-Носору, Хаиру-Хидем и Саводзи, установить не удалось, возможно, эти фамилии вымышлены.

Также неизвестно, кто такой «старший унти-офицер Исибе». Во всяком случае, среди погибших либо пропавших без вести летчиков первого сентая и других японских истребительных полков, воевавших на Халхин-Голе, человека с такой фамилией не было.

Четверо летчиков из 24-го сентая, перечисленные во второй листовке, это именно те, кого «опознал» Миядзимо при осмотре предъявленных ему трупов погибших японских пилотов. На самом деле все они, за исключением капитана Моримото, опознаны неверно и на момент составления ли-

стовки трое из четырех летчиков были живы и находились в своей части.

Обращает на себя внимание и то, что Моримото, представленный как один из «авторов» текста первой листовки, во второй назван погибшим. Такие нестыковки, безусловно, сводят на нет пропагандистское значение этих материалов.

Кроме того, обращает на себя внимание полное непонимание советскими политработниками психологии японских профессиональных военных, для которых добровольный переход на сторону врага с целью сохранить себе жизнь был просто немыслим. На Халхин-Голе, по крайней мере, среди летчиков было не отмечено ни одного подобного случая. Также, впрочем, не было ни одного случая дезертирства среди советских пилотов, хотя японцы тоже пытались распространять аналогичные призывы среди противника.

- Абзианидзе М.А. — 121.
 Абэ Кацуми — 46.
 Агапов П.Е. — 120.
 Адзума Эйджи — 38.
 Акашев А.А. — 42.
 Акимов А.А. — 37.
 Александров — 28.
 Анисимов А.С. — 71.
 Антоненко А.К. — 121.
 Ама Кацуми — 124.
 Аояги Ютака — 124.
 Артамонов — 13.
 Артемьев Д.П. — 39.
 Асано Хитоси — 124.
 Асида Масао — 49, 124.
 Афанасьев П.И. — 42.
 Бакаев В.А. — 21.
 Балакин К.Н. — 79.
 Балашев А.И. — 15, 26, 37, 121.
 Баранов Ф.П. — 48.
 Баюмов В.В. — 121.
 Белокобыленко Л.Т. — 37.
 Беляков В.И. — 120.
 Бибик Н.Ф. — 36.
 Биюль Г.И. — 50.
 Блажко А.В. — 21.
 Бузо Аоки — 57.
 Бурмистров М.Ф. — 9, 54.
 Бухтеев В.П. — 121.
 Бухтияров К.П. — 121.
 Вада Мисамицу — 37.
 Валегжанин — 10.
 Варфоломеев П.Е. — 39.
 Васильев А.П. — 41.
 Викторов Н.Н. — 120.
 Викторов С.Н. — 120.
 Вознесенский Е.П. — 15.
 Волков М.Н. — 57.
 Волков И.В. — 121.
 Ворожейкин А.В. — 17, 34, 120.
 Ворошилов К.Е. — 17.
 Вусс В.Н. — 34, 120.
 Гаврилов В.А. — 15.
 Гайдобрус В.П. — 28.
 Галата Г.Я. — 41.
 Галиулин И.З. — 121.
 Гасенко Г.М. — 29, 45.
 Гейбо И.И. — 120.
 Герасименко Н.И. — 29.
 Гига Тецудзи — 11, 26, 28, 48, 58.
 Глазыкин Н.Г. — 12, 20, 21, 23, 25, 121.
 Глебов П.А. — 120.
 Говорухин Р.В. — 121.
 Голованов А.Е. — 17.
 Голубев В.В. — 55.
 Голышев И.В. — 121.
 Горлов Н.Р. — 58.
 Гото Кусуке — 36.
 Граевский П.В. — 120.
 Грачев В.Г. — 17.
 Григорян Р.С. — 26.
 Гринденко А.Е. — 29.
 Гринев Н.В. — 62, 120.
 Грицевец С.И. — 26, 27, 31, 58, 65, 100, 120.
 Гусаров Д.С. — 13, 59.
 Гусаров В.А. — 89.
 Гусев А.И. — 27, 32, 33, 38, 58.
 Гусев И.П. — 121.
 Дайтоку Наюки — 34.
 Дандар Л. — 8.
 Данилин А.С. — 39.
 Данилов С.П. — 38, 120.
 Дектеренко А.Н. — 121.
 Деметьев Н.Н. — 53.
 Дияров Г.Ш. — 35, 45.
 Душкин И. — 16.
 Егоров А.В. — 71.
 Егоров А.И. — 52.
 Егоров П.Д. — 120.
 Елисеев В.К. — 41.
 Ёкояма Хачио — 46.
 Ёнага Хиоэ — 124.
 Ёсида Наоси — 45.
 Ёсино Есио — 22.
 Ёсияма Бундзи — 30, 42, 58, 59, 124.
 Жердев Н.П. — 120.
 Жуков Г.К. — 38, 43, 55, 64.
 Журкин А.В. — 121.
 Забалуев В.М. — 9, 26, 27, 46.
 Загребин В.В. — 52.
 Заикин Н.А. — 29.
 Зайцев А.А. — 120.
 Зверев Е.А. — 121.
 Звонарев Н.И. — 50, 54, 80, 120.
 Иванов Б.К. — 21.
 Иванов И.А. — 65.
 Иванченко Г.К. — 15.
 Ивасэ Коити — 42, 124.
 Ивахаси Дзедзо — 27, 124.
 Ида Хитоси — 124.
 Измайлов А.И. — 121.
 Изотов В.И. — 10, 14, 15, 17.
 Икегами Масанао — 37.
 Имагава Иссаку — 59.
 Ина Акира — 124.
 Иноуэ Мисао — 124.
 Иноуэ Сигетоси — 96.
 Исаев С.Б. — 79.
 Исасичи Ногучи — 124.
 Исидзава Кодзи — 22, 124.
 Исидзука Кунидзо — 22.
 Исидзука Токияси — 124.
 Исии Такео — 124.
 Исикава Акира — 57.
 Ито Рюичи — 124.
 Кабанов М.Ф. — 121.
 Кадзима Синтаро — 42.
 Калачев В.Н. — 47, 70, 120.
 Калинычев — 10, 17.
 Кани Сайдзи — 12, 43, 124.
 Карпов Н.А. — 29.
 Карцев В.И. — 48.
 Канаи Морицугу — 124.
 Канамару Тейдзо — 124.
 Касаи Мацудзо — 54.
 Като Кацугоси — 55.
 Като Сёдзи — 124.
 Като Тосио — 37, 43.
 Катюгин М.Д. — 52.
 Кауров Т.Т. — 58.
 Кацуге Тосими — 42.
 Качаров Е.С. — 121.
 Кидзима Юкио — 57, 70.
 Кикучи Тадаси — 55.
 Кимура Сабуро — 12, 48, 124.
 Кимура Ютака — 124.
 Кира Кацуки — 37, 124.
 Кириллов Г.Е. — 36.
 Кирсанов М.И. — 50.
 Китакура Торао — 53.
 Китайма Рюичи — 34.
 Киценко Д.В. — 121.
 Кишкин Н.Н. — 48.
 Клещев И.И. — 49.
 Князев А.К. — 29.
 Кобаяси Таро — 45, 124.
 Ковалев А.Н. — 79.
 Ковалев Н.И. — 57, 120.
 Кодама Такаёри — 57, 124.
 Козлов В.И. — 120.
 Коккинаки К.К. — 118.
 Колесников Н.Д. — 121.
 Коно Ёсинори — 59.
 Константинов В.П. — 15.
 Коробов П.М. — 31.
 Костиков А.П. — 120.
 Костяев П.В. — 41.
 Кочетков А.Г. — 118.
 Кочетков Н.Ф. — 59.
 Кочубей В.А. — 33.
 Кравченко Г.П. — 27, 29, 31, 32, 37, 42, 58, 62, 65, 100, 120.
 Кралин М.И. — 45.
 Красихин И.И. — 35.
 Красночуб П.Я. — 28.
 Красноюрченко И.И. — 47, 70, 120.
 Крючков А.М. — 21.
 Крюков П.П. — 21, 25.
 Кузьменко К.М. — 120.
 Кузьмин Г.П. — 121.
 Кулешов А.Я. — 15.
 Кулак М.М. — 56.
 Курбатов А.Я. — 41, 121.
 Курков П.И. — 41.
 Курое Ясухико — 124.
 Куроки Тамеёси — 124.
 Куроно Сёдзи — 124.
 Кустов В.П. — 47, 121.
 Кутаро Харанумо — 8, 56.
 Куцевалов Т.Ф. — 12, 18, 21, 58, 71, 82, 120.
 Лакеев И.А. — 19, 38, 58.
 Ланохин С.А. — 48.
 Ларионов Н.Ф. — 121.
 Лебедев Н.П. — 59.
 Лобанов Б.К. — 15.
 Ломов А.П. — 45.
 Лоскутов Г.Ф. — 21.
 Лысенко И.Т. — 12.
 Мальцев Ю.П. — 29.
 Марков В.Н. — 121.
 Мартынов Б.И. — 41.
 Марченко Г.А. — 120.
 Масудзава Масатоси — 67, 124.
 Матросов С.Т. — 59, 88.
 Матюнин В.А. — 121.

- Мацумура Кодзиро — 12, 22, 67.
 Мацумура Тосио — 37, 124.
 Мацусита Хирокичи — 57.
 Машковский С.Ф. — 120.
 Медведев Д.А. — 121.
 Мехлис Л.З. — 61, 62.
 Миляев Н.М. — 39.
 Митасов П.М. — 48.
 Митин И.И. — 45.
 Митягин П.Г. — 49.
 Михайленко И.А. — 81.
 Мицутами Тадаёси — 17, 30.
 Мишин Н.М. — 29.
 Миядзава — 40
 Миядзимо Ётутака — 17, 22, 59, 62.
 Миямару Сёсио — 124.
 Моисеев В.И. — 121.
 Молотов В.М. — 58.
 Молтенинов Н.Г. — 56.
 Моримото Сигенобу — 22, 24.
 Мотодзима Минёси — 47, 124.
 Мотомура Кодзи — 53, 124.
 Мошин А.Ф. — 41, 47, 56, 121.
 Мурмылов А.А. — 120.
 Мильников Н.Я. — 79.
 Мягков П.А. — 15.
 Найденко В.М. — 92, 120.
 Накада Тосио — 37.
 Накао Мунетоси — 59.
 Наканиси Кёнъичи — 22.
 Наровский П.С. — 37.
 Нестерцев В.Е. — 18.
 Нечаев Г.И. — 37.
 Николаев А.С. — 118.
 Николаев А.П. — 120.
 Нисихара Горо — 124.
 Нога М.П. — 58, 93, 120.
 Ногучи Киёдзи — 59.
 Ногучи Юдзиро — 14.
 Нюхтиков М.А. — 17.
 Овсянников Н.В. — 62.
 Овчинников И.А. — 29, 120.
 Окуда Дзиро — 49, 124.
 Оно Мегуми — 124.
 Орлов А.А. — 45, 79.
 Орлов Л.А. — 120.
 Осано Исаму — 124.
 Оцука Зендзабуро — 124.
 Павлов В.Г. — 33.
 Павлюк И.А. — 45.
 Паксютов В.Г. — 29.
 Панин И.И. — 52.
 Петухов С.М. — 58.
 Перевертов В.В. — 36.
 Пермикин А.С. — 41.
 Пименов С.И. — 81.
 Писанко А.С. — 120.
 Пискунов М.Т. — 37.
 Пискунов В.А. — 57.
 Пискунов А.Л. — 120.
 Плещенко Г.П. — 121.
 Плыгин Ф.А. — 39.
 Подколзин П.Ф. — 88.
 Полезов Б.П. — 26.
 Поневин Г.Т. — 40.
 Прачик И.А. — 19, 31, 79.
 Прилепский М.Д. — 24, 36.
 Прошаков А.Г. — 118
 Прянишников И. — 16.
 Пустовойт И.Ф. — 15.
 Пьянков А.П. — 14, 70, 120.
 Пэлжэ Э. — 8.
 Разбойников П.Н. — 48.
 Рахов В.Г. — 42, 43, 44, 54, 55, 120.
 Рева Н.Я. — 121.
 Рулин В.П. — 121.
 Румего В.М. — 121.
 Рыбкин И.Н. — 121.
 Рычагов П.В. — 73.
 Савельев И.Б. — 52.
 Савин А.В. — 29.
 Савкин В.Д. — 21, 23.
 Савченко А.О. — 15.
 Саито Сего — 22, 24, 27, 124.
 Саито Чиёдзи — 124.
 Сакаи Ивори — 55, 124.
 Сакаидо Генри — 15.
 Самойленко М.Ф. — 59.
 Сарута Масаси — 59.
 Сасаки Такеси — 53.
 Сато Хироси — 37.
 Сахончик М.М. — 59.
 Секигучи Хироси — 124.
 Селютин П.И. — 57.
 Семенов Д.В. — 53.
 Сибата Риико — 124.
 Сидоров Е.И. — 52.
 Симада Кендзи — 58, 59, 97, 124.
 Симамура Миёси — 124.
 Симицу Такеси — 124.
 Симоно Иккаку — 38.
 Симоно К.М. — 63, 64.
 Синдо Норико — 124.
 Синохара Хиромичи — 15, 30, 42, 54, 55,
 58, 97, 124.
 Сиромото Наохару — 124.
 Скобарихин В.Ф. — 34, 35, 42, 95, 120.
 Скорняков С.А. — 121.
 Слуцков А.Д. — 120.
 Смоляков П.Е. — 120.
 Смушкевич Я.В. — 17, 18, 19, 42, 47, 58,
 61, 65, 69, 79, 100.
 Смирнов А.И. — 31.
 Смирнов Б.А. — 58, 61, 67, 72, 77, 120.
 Смирнов В.А. — 121.
 Смирнов В.С. — 67, 120.
 Смирнов В.Ф. — 21.
 Соловьев Н.А. — 21.
 Соловьев П.Г. — 121.
 Солянкин Г.А. — 24, 34.
 Соркин С.А. — 15.
 Спивак Б.Н. — 37.
 Сталин И.В. — 58.
 Стародубцев А.Г. — 57, 121.
 Степанов Е.Н. — 21, 22, 24, 31, 38, 58, 121.
 Степанов А.М. — 120.
 Стефаневский А.А. — 37.
 Стефановский П.М. — 118
 Стрельников К.Ф. — 42.
 Сувилов В.И. — 121.
 Судец В.А. — 8.
 Судо Токуя — 57, 124.
 Судзуки Соичи — 43, 124.
 Судзуки Эисаку — 54, 124.
 Супрун С.П. — 118, 119.
 Суслов В.С. — 45.
 Сучков А.С. — 121.
 Сычев М.В. — 121.
 Тадамаса Исидзаки — 59.
 Такагаки Сундзи — 42.
 Такагаки Харуо — 124.
 Такагаки Минами — 124.
 Такамацо — 22.
 Такахаси Кацутаро — 94, 124.
 Такияма Ямато — 124.
 Танака Яги — 53.
 Таруи Мицүёси — 124.
 Ткаченко Т.А. — 81.
 Того Сабуро — 124.
 Того Сигэнори — 56.
 Троицкий Г.А. — 121.
 Трубаченко В.П. — 24, 120.
 Тупицын Г.Ф. — 121.
 Устюжанинов Н.Д. — 21.
 Ушаков В.И. — 120.
 Федосов В.И. — 54, 81.
 Фекленко Н.Ф. — 17, 61.
 Филин А.И. — 118.
 Фукуда Такео — 43.
 Фукуда Токуро — 124.
 Фуругори Горо — 124.
 Ханада Мамору — 37, 124.
 Ханада Томио — 124.
 Харада Фумио — 37, 43, 44, 45, 59.
 Харада Тадаси — 57.
 Хасагава Томори — 124.
 Хаяси Такеоми — 124.
 Хираки Сейдзо — 57.
 Хироси Ёсиро — 124.
 Ходырев Н.Л. — 15.
 Хори Киёси — 30.
 Цацулин И.Т. — 37.
 Цибадзе Э.Л. — 81.
 Цыгынков А.А. — 121.
 Чекмарев П.В. — 15.
 Черемухин Ф.Н. — 56, 62.
 Черенков Н.С. — 14.
 Чесноков М.И. — 59.
 Черныш И.Н. — 29.
 Чистяков В.Ф. — 120.
 Чойбалсан Х. — 8, 65.
 Чумаков — 14.
 Чурилин А.П. — 71.
 Чурсин В.И. — 121.
 Шабашов Г.С. — 120.
 Шамрай П.С. — 39, 121.
 Шапошников Б.М. — 17.
 Шараров М.П. — 121.
 Шарохин С.Ф. — 54.
 Швецов К.С. — 79.
 Шерстнев И.Ф. — 41.
 Шматко А.И. — 28.
 Шорохов В.П. — 21.
 Эбаси Эйчиро — 58.
 Эдо Тоёки — 124.
 Юненко А.Н. — 29.
 Юрецкий В.И. — 21.
 Ююкин М.А. — 48.
 Ядзима Ёсихико — 54, 124.
 Якименко А.Д. — 120.
 Ямагучи Казуми — 53.
 Ямада Кейсуке — 39, 53.
 Яманов В.А. — 71, 72.
 Ямамото Мицугу — 59.
 Ясухара Сабуро — 53.
 Ясухара Хидеми — 67.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ДОКУМЕНТОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ДОКУМЕНТЫ РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ВОЕННОГО АРХИВА

- 1) Фонд 32113, опись 1, дело 98
- 2) Фонд 32113, опись 1, дело 113
- 3) Фонд 32113, опись 1, дело 346
- 4) Фонд 32113, опись 1, дело 347
- 5) Фонд 32113, опись 1, дело 377
- 6) Фонд 32113, опись 1, дело 427
- 7) Фонд 32113, опись 1, дело 433
- 8) Фонд 32113, опись 1, дело 434
- 9) Фонд 32113, опись 1, дело 437
- 10) Фонд 32113, опись 1, дело 455
- 11) Фонд 32113, опись 1, дело 469
- 12) Фонд 32113, опись 1, дело 473
- 13) Фонд 32113, опись 1, дело 475
- 14) Фонд 32113, опись 1, дело 484
- 15) Фонд 32113, опись 1, дело 491
- 16) Фонд 32113, опись 1, дело 509
- 17) Фонд 32113, опись 1, дело 511
- 18) Фонд 32113, опись 1, дело 519
- 19) Фонд 40630, опись 1, дело 3

КНИГИ

- 20) Боевые действия авиации в Монгольской Народной Республике. Военное издательство, Москва, 1940.
- 21) Гриф секретности снят (потери вооруженных сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах): статистическое исследование. Военное издательство, Москва, 1993.
- 22) Георгий Жуков. Воспоминания и размышления. Издательство АПН, Москва, 1969.
- 23) Максим Коломиец. Бои у реки Халхин-Гол. Серия «Фронтовая иллюстрация», Москва, 2002.
- 24) Виктор Боровский, Илья Мощанский. Бои в районе реки Халхин-Гол. Серия «Военная летопись», Москва, 2001.
- 25) Михаил Маслов. Истребитель И-16. Издательство «Армада», Москва, 1997.
- 26) Михаил Маслов. И-153. Издательства «Авиантик» - «Техника - Молодежи», Москва, 2001.
- 27) Материалы научно-практической конференции «Историческое значение событий в районе реки Халхин-Гол». Издательский отдел ЦМВС, Москва, 1999.
- 28) М.В.Новиков. Победа на Халхин-Голе. Политиздат, Москва, 1971.
- 29) М.В.Новиков. Эскадрилья особого назначения. Москва, 1976.
- 30) Константин Симонов. Далеко на востоке (собрание сочинений, т. 10). Москва, 1985.
- 31) Самолетостроение в СССР (1917 - 1945), том 1. Издательский отдел ЦАГИ, Москва, 1992.
- 32) Сергей Шингарев. Под нами Халхин-Гол. Издательство «Московский рабочий», Москва, 1979.

- 33) С. Шишкин. Боевые действия Красной Армии у реки Халхин-Гол в 1939 г. Военное издательство, Москва, 1946.
- 34) А.В.Ворожейкин. Истребители. Военное издательство, Москва, 1961.
- 35) Халхин-Гол'39 (сборник). Издательство ДОСААФ, Москва, 1989.
- 36) Japanese Studies of Manchuria. Volume 4. Air Operations. Headquarters US Army, Japan, 1959
- 37) Alvin D. Coox. Nomonhan: Japan Against Russia, 1939. Stanford University Press, Stanford, California, 1985.
- 38) Robert Jackson. The Red Falcons. London, 1970.
- 39) Henry Sakaida. Japanese Army Fighter Aces. Osprey Publishing, London, 1997.
- 40) Ikuhiko Hata, Yasuho Izawa, Christopher Shores. Japanese Army Air Force Fighter Units and Their Aces. 1931-1945. Grub Street, London, 2002.
- 41) Kazuhiko Oshio, Shigeru Nohara. Nihongun Rokakuki Hiroku. Koujinsya, Tokyo, 2002.
- 42) Peter Scott. Emblems of the Rising Sun. Hikoki publications, Aldershot, 1999.
- 43) Lubomir Vejrik. Vzestup a pad orlu Nipponu. Svet Kridel, Praha, 1994.
- 44) Leszek Wieliczko, Zygmunt Szeremeta. Nakajima Ki-27 Nate. Kagero, Lublin, 2004.

ЖУРНАЛЬНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ

- 45) Борис Смирнов. Из Мадрида в Монголию. «Знамя» №8 1969.
- 46) Т.Савичев. В боях на реке Халхин-Гол. «Военно-исторический журнал» №9 1969.
- 47) И.Гуляс. Советские асы Халхин-Гола. АвиО №4.
- 48) Андрей Фирсов. Два меча самураев. Японские армейские бомбардировщики Ки-21 и Ки-49. Крылья Родины №5, 1996.
- 49) Eiichiro Sekigawa. The Undeclared Air War. Air Enthusiast, May - July 1973.
- 50) A.J.Walg. Wings Over the Steppes. Air Enthusiast, November 1996 - April 1997.
- 51) Bernard Baeza. L'Incident du Nomonhan. Aviones. 1996-1997.
- 52) Jiri Hornat. Nakajima Ki-27. Letectvi a Kosmonautika №19-23 1992.

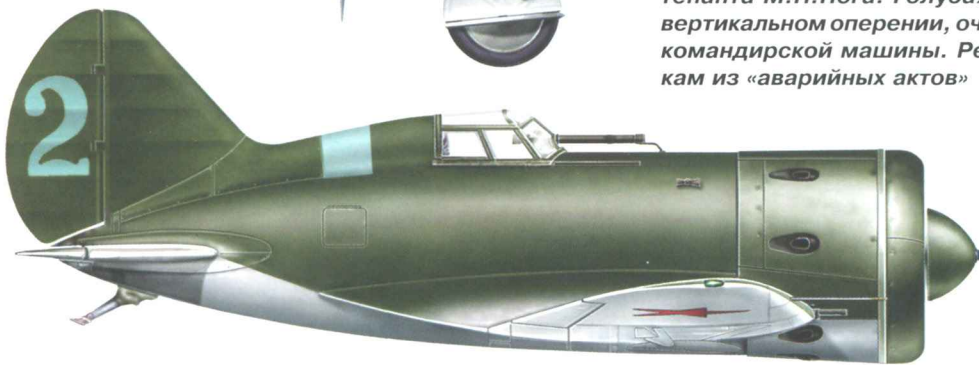
НЕОПУБЛИКОВАННЫЕ МАТЕРИАЛЫ

- 53) Ю.М.Свойский. Потери личного состава и материальной части ВВС РККА в боевых действиях на реке Халхин-Гол, май - сентябрь 1939 г. (рукопись).

В книге использованы оригинальные фотографии из коллекции автора, а также - из собраний Сергея Иванникова, Дмитрия Гринюка, издательства «Стратегия КМ» (СКМ), фотоархива газеты «Красная Звезда», Российского Государственного Военного архива и Российского Государственного Архива кинофотодокументов.



Два И-16 тип 5 из 2-й эскадрильи 70-го иап, осень 1938 г. Вверху самолет командира эскадрильи старшего лейтенанта М.П.Нога. Голубая звезда вместо номера на вертикальном оперении, очевидно, являлась эмблемой командирской машины. Реконструкции по фотоснимкам из «аварийных актов»

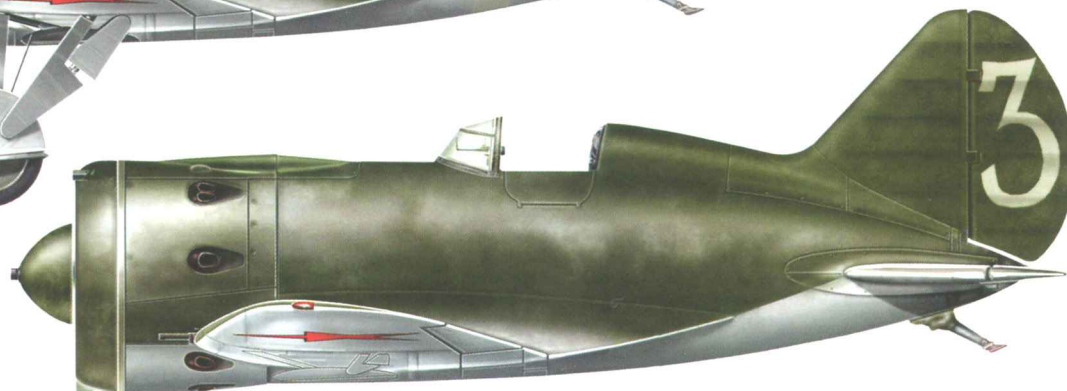


И-15бис лейтенанта Д.С.Гусарова из 3-й эскадрильи 70-го иап, захваченный японцами на месте вынужденной посадки 24 мая 1939 г.



И-15бис в «халхингольском» камуфляже. Реконструкция по фотоснимкам на стр. 88. Песочный цвет камуфляжа дан предположительно. На руле поворота возможно наличие тактического номера

Пушечный И-16 тип 17 младшего лейтенанта Каталова из 22-го иап. Реконструкция по фото на стр. 86



И-16 тип 10 из 70-го иап. Зеленый защитный цвет нанесен в полевых условиях поверх заводской серебристо-серой окраски. Реконструкция по фото на стр. 28



И-16 тип 10 из 56-го иап, реконструкция по фото из «аварийного акта»



И-16 тип 10 из неустановленного полка, участвовавшего в боях на Халхин-Голе. Реконструкция по фото на стр. 36. Цвета кока винта и законцовки руля поворота показаны предположительно



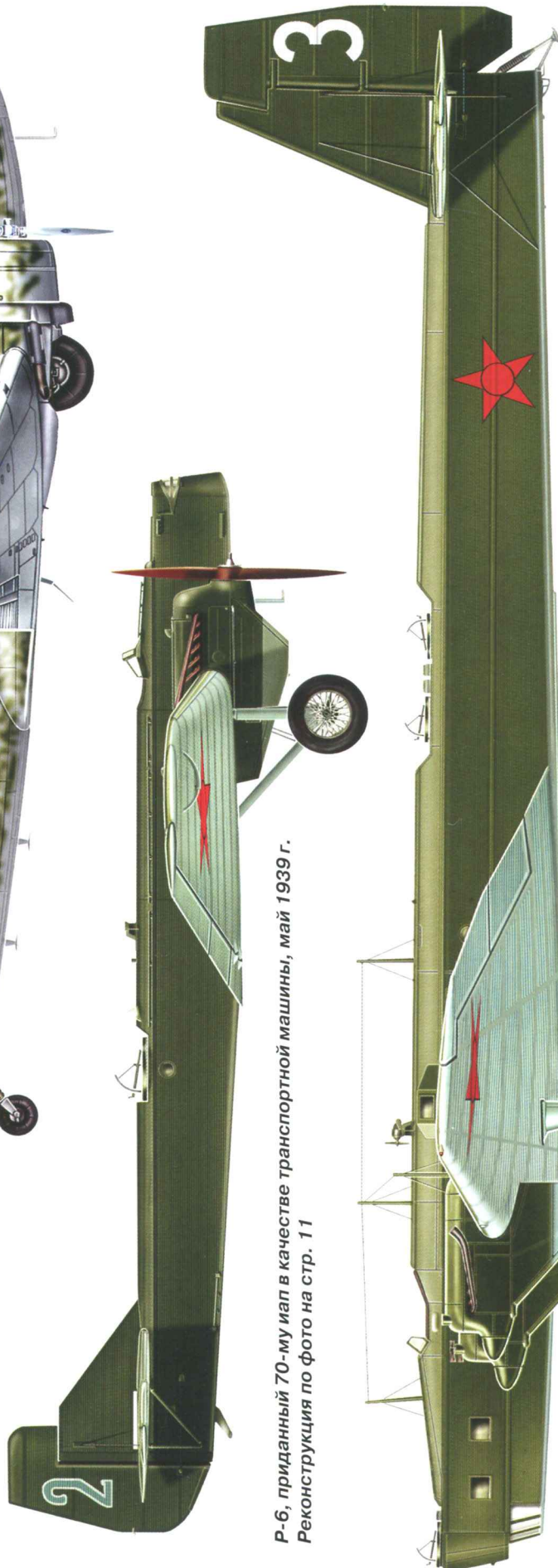
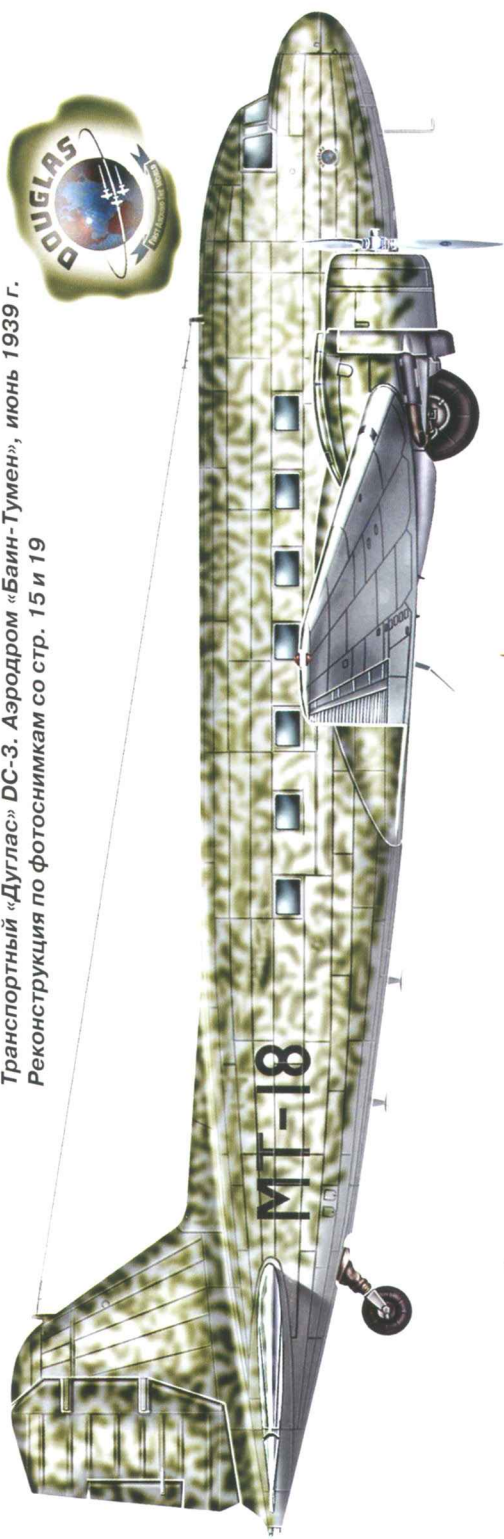
И-16 тип 10, вероятно, из 1-й эскадрильи 70-го иап, аэродром «Тамсаг-Булак», июль-август 1939 г.

*И-16 тип 10 младшего лейтенанта В.И.Давиденко из 22-го иап.
Реконструкция по фото на стр. 87*



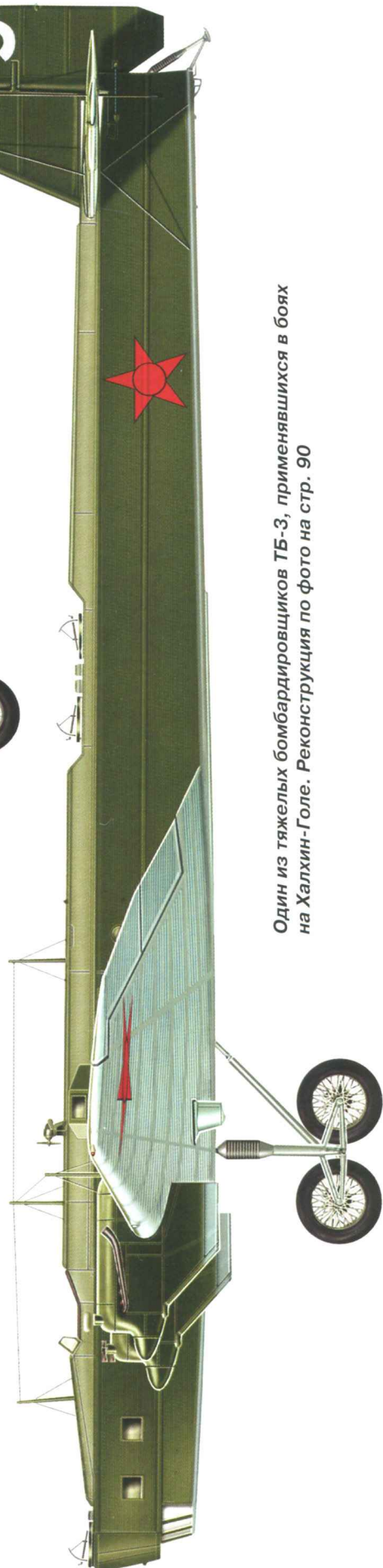
Два И-153 из 70-го иап в характерной «халхингольской» окраске. Реконструкция по фотоснимкам со стр. 89. Машина, изображенная внизу, принадлежала помощнику командира эскадрильи В.А. Гусарову

Транспортный «Дуглас» DC-3. Аэродром «Баин-Тумен», июнь 1939 г.
Реконструкция по фотоснимкам со стр. 15 и 19



P-6, приданный 70-му иап в качестве транспортной машины, май 1939 г.
Реконструкция по фото на стр. 11

Один из тяжелых бомбардировщиков ТБ-3, применявшихся в боях
на Халхин-Голе. Реконструкция по фото на стр. 90





SBM-103 из состава 100-й СБАБр, июль-август 1939 г.



Р-51Ш (ЛШ-5) из штабного звена 70-го иап,
декабрь 1938 г. Реконструкция
по фото на стр. 91



SBM-100 из 150-го сбл, май 1939 г.
Реконструкция по фото на стр. 90

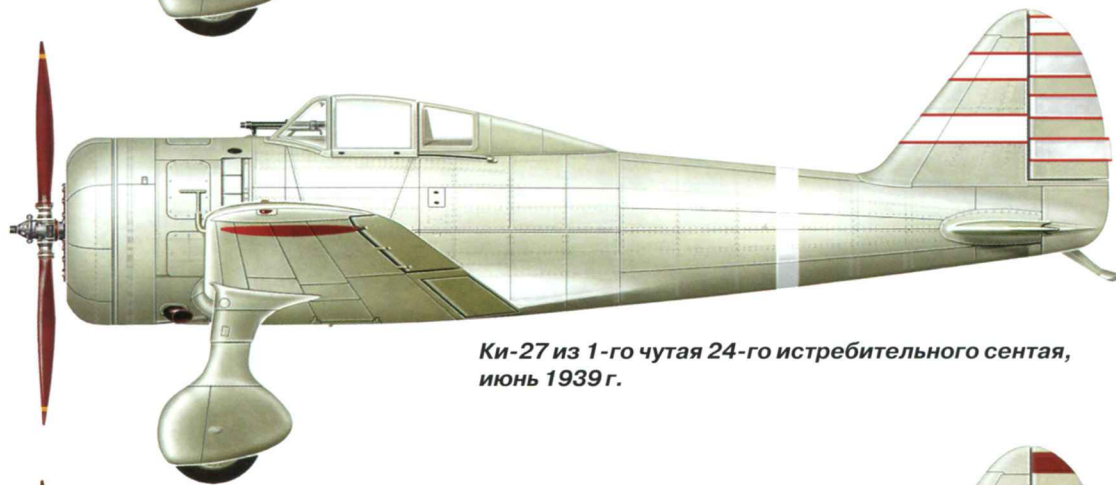
15
15



Ки-27 с увеличенными пневматиками шасси «повышенной проходимости» из штабного звена (сентай хомбу) 1-го истребительного сентая, начало 1939 г.



Ки-27 из 1-го чутая 1-го истребительного сентая, сбитый советскими летчиками над Монголией в ходе боев на реке Халхин-Гол. Реконструкция по фото на стр. 52



Ки-27 из 1-го чутая 24-го истребительного сентая, июнь 1939 г.



Ки-27 старшего сержанта Горо Нисихара из 2-го чутая 24-го истребительного сентая, июнь-июль 1939 г.



Радиофицированный Ки-27 командира 2-го чутая 11-го сентября, сентябрь 1939 г.



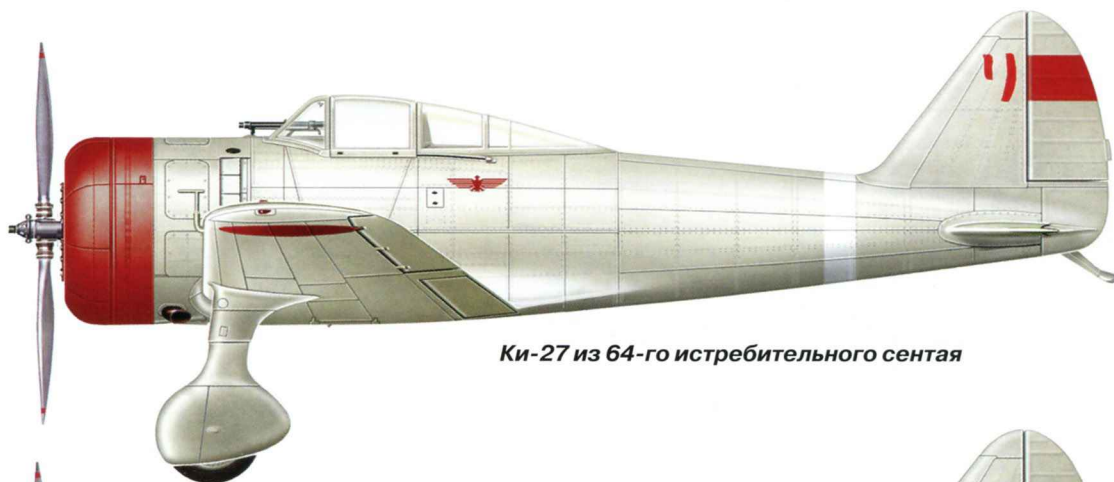
Ки-27, сбитый над Монголией. Возможно, данная машина принадлежала командиру 2-го чутая 11-го сентября капитану Кодзи Мотомуре, погибшему 22 августа 1939 г. Реконструкция по фото на стр. 93



Ки-27 из 1-го чутая 11-го сентября. Предположительно, на данной машине летал старший сержант Хиромичи Синохара либо командир чутая капитан Кендзи Симада



Ки-27 командира 1-го чутая 11-го истребительного сентября, захваченный советскими войсками на месте вынужденной посадки. Реконструкция по фото на стр. 40 и 75



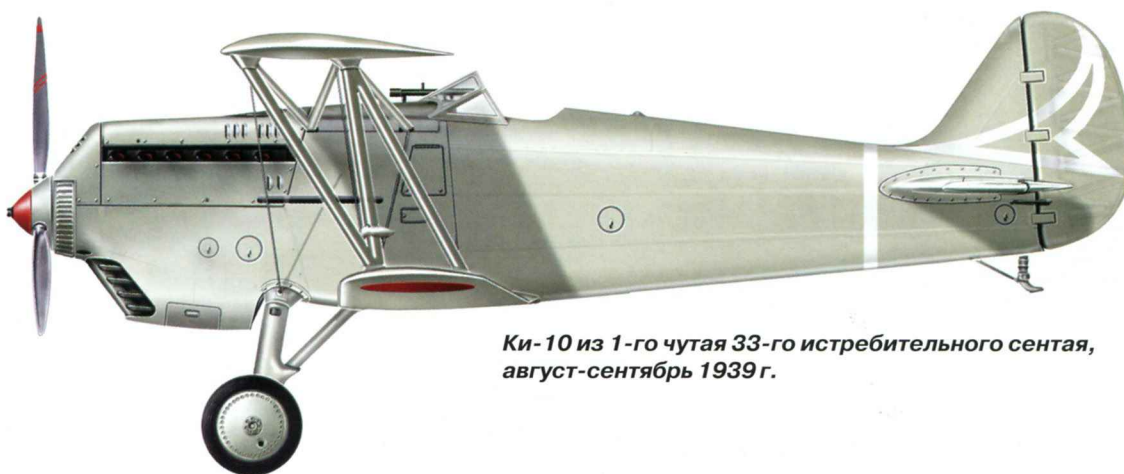
Ки-27 из 64-го истребительного сентая



Ки-27 из 1-го чутая 64-го истребительного сентая



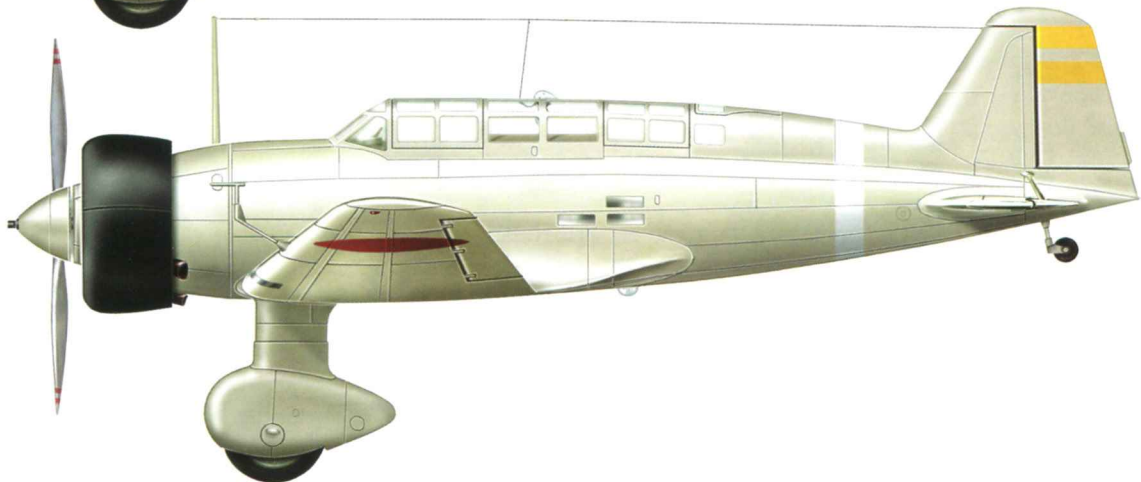
Ки-27 старшего сержанта Касиды из 2-го чутая 59-го истребительного сентая. Иероглиф на руле поворота - личная эмблема летчика



Ки-10 из 1-го чутая 33-го истребительного сентая, август-сентябрь 1939 г.



Скоростные разведчики Ки-15 из 2-го (вверху) и 3-го чутаяв 15-го смешанного сента, лето 1939 г.

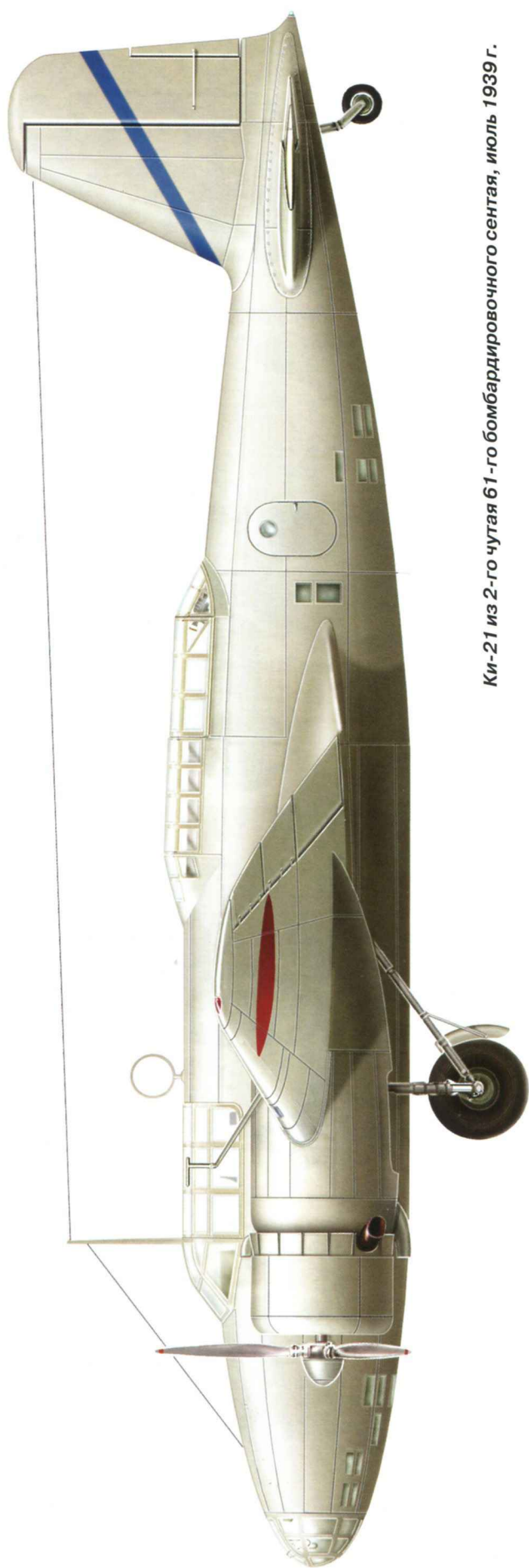
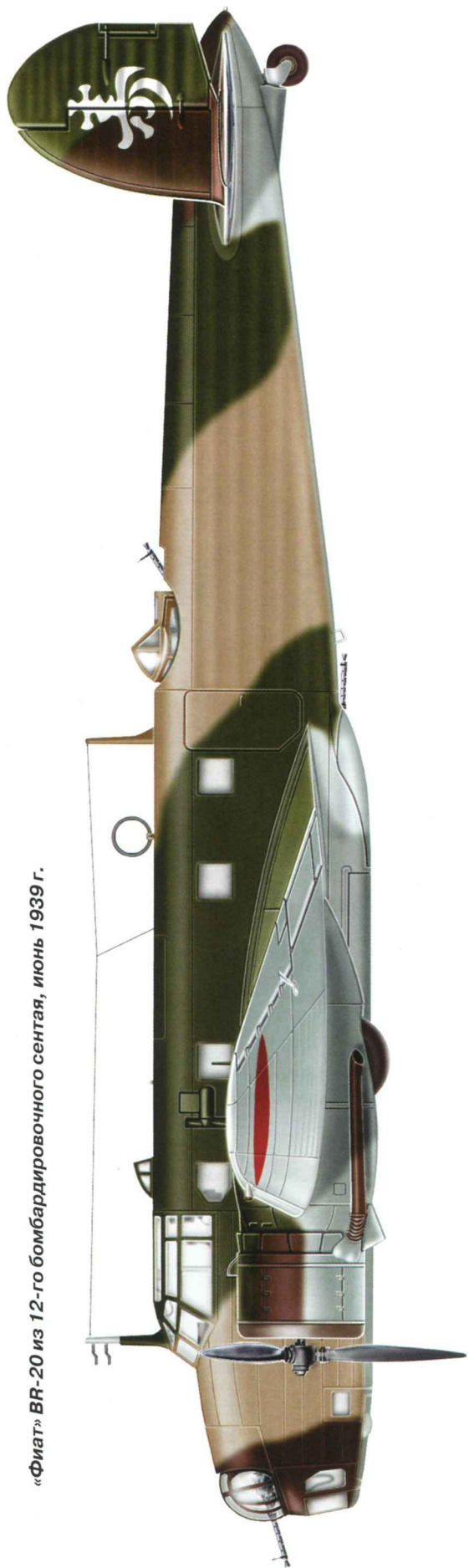


Камуфлированный Ки-15 из 10-го смешанного сента, лето 1939 г. Полковая и эскадрилья эмблемы на машине отсутствуют.



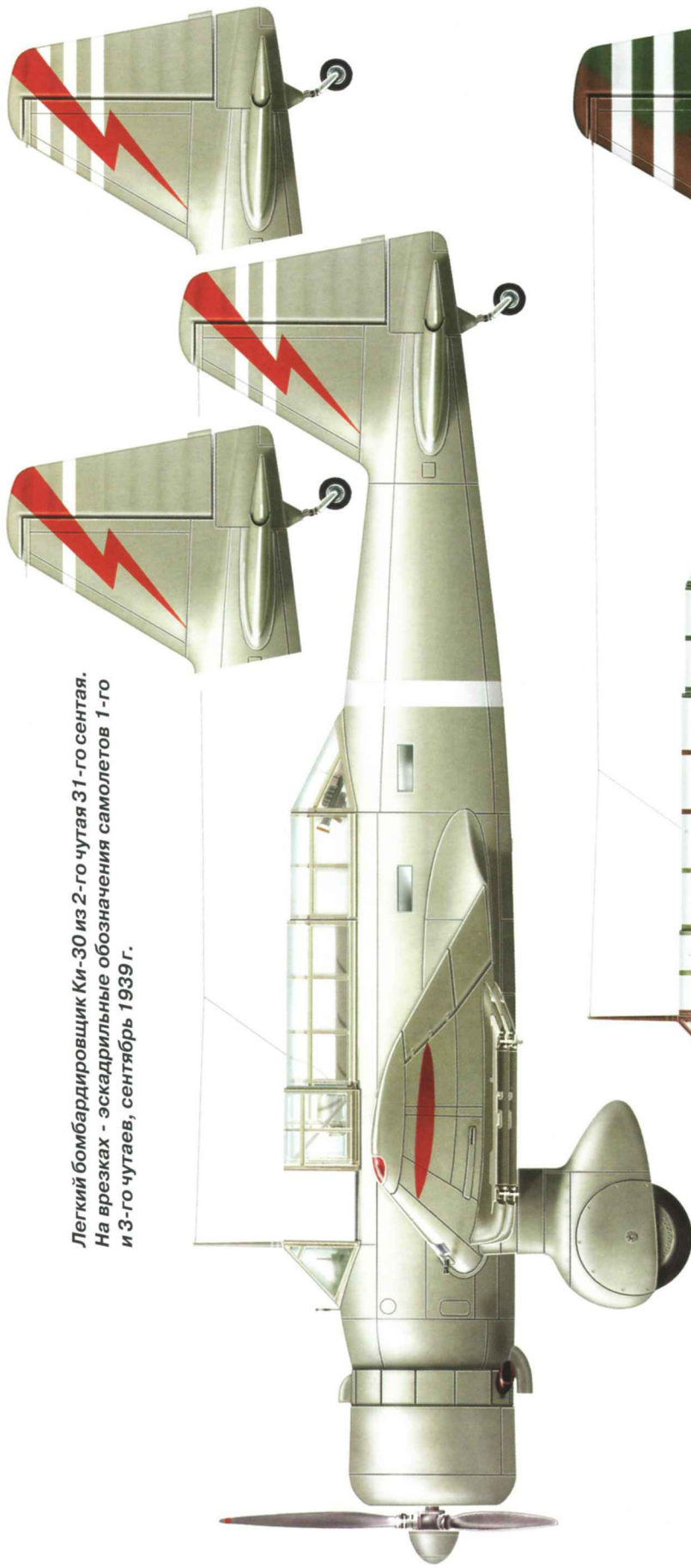
Многоцелевой самолет Ки-4 из 15-го смешанного сента, июль 1939 г.

«Фиат» BR-20 из 12-го бомбардировочного сентая, июнь 1939 г.

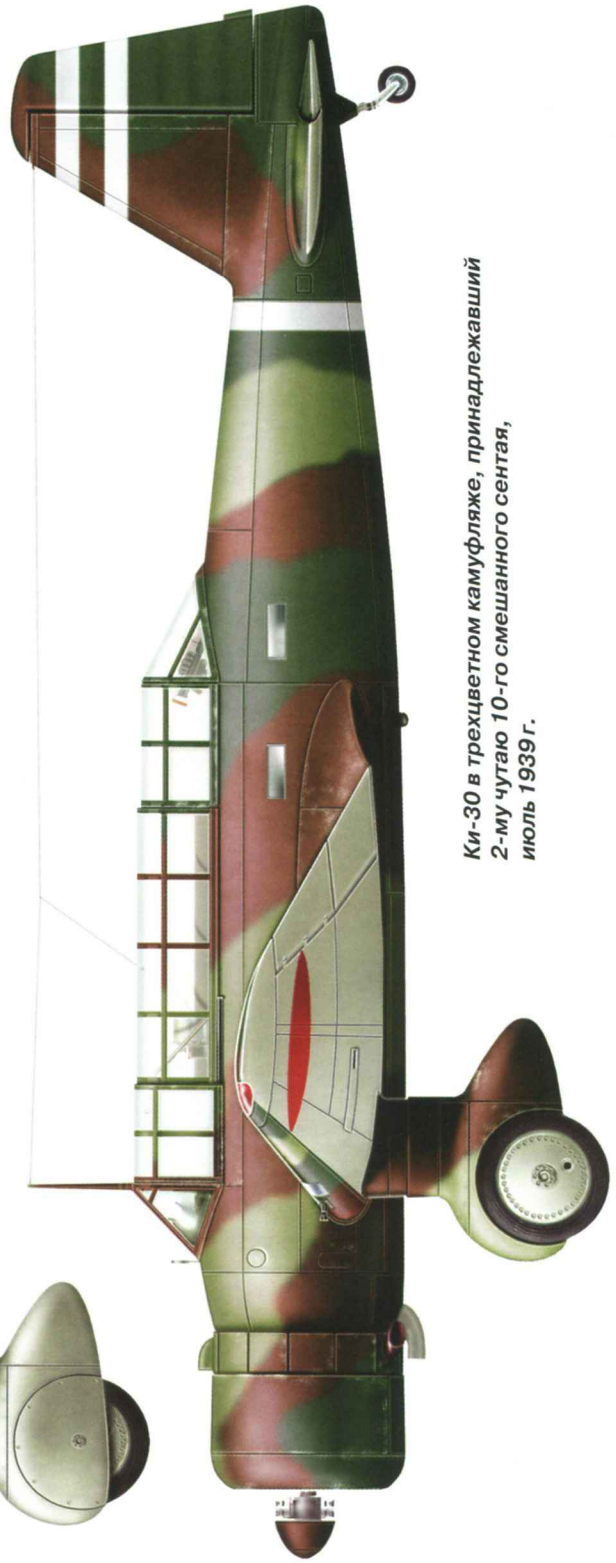


Ки-21 из 2-го чугая 61-го бомбардировочного сентая, июль 1939 г.

Легкий бомбардировщик Ки-30 из 2-го чугая 31-го сента.
На врезках - эскадрильные обозначения самолетов 1-го
и 3-го чугаев, сентябрь 1939г.



Ки-30 в трехцветном камуфляже, принадлежавший
2-му чугаю 10-го смешанного сента,
июль 1939г.





Картина известного-советского художника-баталиста П.П. Соколова-Скаля, изображающая воздушный бой над Халхин-Голом. На ней хорошо видно, что маститый живописец имел весьма отдаленное представление о том, как выглядели советские и японские истребители, принимавшие участие в халхингольском конфликте



Кондратьев Вячеслав Игоревич

Родился в 1965 году в г. Минске Белорусской ССР, проживает в г. Москве. В 1991 году закончил Московский институт Народного хозяйства им. Г.В.Плеханова (ныне – Академия Народного хозяйства). Одновременно с учебой в институте с 1987 года работал внештатным корреспондентом журнала ЦК ДОСААФ «Крылья Родины». В 1992 году поступил в редакцию на штатную должность корреспондента. С 1994 по 1998 год – заместитель главного редактора этого журнала. За время работы в «Крыльях Родины» опубликовал более 50 статей на авиационную и авиационно-историческую тематику. Основные темы исследований – русская и советская авиация времен Первой мировой, Великой Отечественной и Гражданской войн, а также участие ВВС в военных конфликтах на Дальнем Востоке.

С 1999 по 2007 год занимал должность выпускающего редактора – ответственного секретаря журнала «Авиамастер», в котором опубликовал 34 статьи. Кроме того, В.И.Кондратьев имеет публикации в журналах «Техника – молодежи», «Авиация», «Вестник ПВО», «Оружие», «Авиаколлекция» и «Общенациональный русский журнал».

В 2005-2007 годах работал научным сотрудником – научным редактором в Центральном музее Вооруженных сил Российской Федерации, обеспечивая выпуск Информационно методических сборников музея.

В 2001 году Вячеславом Кондратьевым в соавторстве с Маратом Хайрулиным написана и издана книга «Авиация Гражданской войны». В 2008 году вышло переработанное и дополненное издание под названием «Военлеты погибшей империи». В 2005–2006 годах издан энциклопедический справочник «Истребители Первой мировой войны» (в двух частях), в котором В.И.Кондратьев является автором текста и иллюстраций.

Ныне В.И.Кондратьев является главным редактором научно-популярного авиационного журнала «Авиапарк».

ISBN 5-903389-11-2



9 785903 389117

ВОЗДУШНЫЕ ВОЙНЫ XX ВЕКА