

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Дмитрий Дегтев, Юрий Борисов,
Дмитрий Зубов

**ВОЗДУШНЫЕ
ДУЭЛИ**
БОЕВЫЕ ХРОНИКИ



СОВЕТСКИЕ «АСЫ» И НЕМЕЦКИЕ «ТУЗЫ»

1939—1941

Военная авиация XX века

Дмитрий Дёгтев

**Воздушные дуэли. Боевые
хроники. Советские «асы» и
немецкие «тузы». 1939–1941**

«Центрполиграф»

2013

Дёгтев Д. М.

Воздушные дуэли. Боевые хроники. Советские «асы» и немецкие «тузы». 1939–1941 / Д. М. Дёгтев — «Центрполиграф», 2013 — (Военная авиация XX века)

«Признаться, война на Халхин-Голе началась для нас неудачно, — вспоминал советский летчик Георгий Приймук. — Мы, по существу, были к ней не готовы. Первый бой, состоявшийся 27 мая, наша эскадрилья проиграла вчистую. Мы еще не умели вести атаку, да и материальная часть оказалась неисправной». Для германских истребителей первая кампания против Польши тоже не оказалась легкой прогулкой. Этот труд является логическим продолжением ранее вышедшей книги «Ишак» против мессера», повествовавшей о создании и начале боевой карьеры двух наиболее известных истребителей конца 30-х – начала 40-х годов XX века: советского И-16 и немецкого Вф-109. На основе рассекреченных архивных документов, воспоминаний очевидцев и других источников в книге впервые показаны истинные масштабы ожесточенной борьбы между советскими и японскими истребителями в небе над Халхин-Голом, а также подлинные причины разгрома ВВС РККА в финском небе. Что касается люфтваффе, то в работе впервые приведена подробная, фактически ежедневная хроника боевой работы немецких истребителей в ходе первых военных кампаний вермахта. Причем не отдельных асов, а именно боевых подразделений: эскадрилий и авиагрупп. Авторы развенчивают распространенный миф о том, что воздушная война на Западе в 1939–1940 годах была легкой прогулкой для германских летчиков.

© Дёгтев Д. М., 2013
© Центрполиграф, 2013

Содержание

Предисловие	7
Глава 1. Хмурые тучи на границе Монголии	8
Отсутствие отдачи	8
Поликарпов против «Накадзимы»	11
Самураи на «Фиатах»	16
Что такое «господство в воздухе»?	19
Глава 2. Охота на «лосей» и «карасей»	23
Появляется «Эмиль»	23
Конец ознакомительного фрагмента.	24

**Дмитрий Дёгтев, Юрий
Борисов, Дмитрий Зубов
Воздушные дуэли. Боевые
хроники. Советские «асы»
и немецкие «тузы». 1939–1941**

©Дегтев Д.М., Борисов Ю.С., Зубов Д.В., 2013

©ЗАО «Издательство Центрполиграф», 2013

©Художественное оформление серии, ЗАО «Издательство Центрполиграф», 2013

Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

Предисловие

Этот труд является логическим продолжением ранее вышедшей книги «Ишак» против мессера», повествовавшей о создании и начале боевой карьеры двух наиболее известных истребителей конца 30-х – начала 40-х гг. XX в.: советского И-16 и немецкого Вф-109. В ней рассказывалось, как в одно и то же время в Советском Союзе и Третьем рейхе задумывались и создавались два совершенно разных самолета и как потом они волею судьбы впервые встретились в небе раздираемой гражданской войной Испании.

Последняя закончилась весной 1939 года. Однако долго отдыхать ни советским, ни немецким авиаторам не пришлось. Как, впрочем, и конструкторам, инженерам и рабочим, занимавшимся совершенствованием и производством боевых машин. Агрессия в самых разных регионах мира только набирала обороты.

Официальной датой начала Второй мировой войны считается 1 сентября 1939 г. – день нападения нацистской Германии на Польшу. А участие в ней СССР традиционно исчисляется с 22 июня 1941 г. Понятно, что такая периодизация была выгодна в первую очередь самому Советскому Союзу. Вся вина возлагалась на одного-единственного агрессора, в то же время оккупация советскими войсками восточной части Польши и последующее нападение на Финляндию выглядели как некие локальные, не имеющие отношения к «мировой войне» события.

Фактически же 1 сентября 1939 г. – это лишь дата начала войны в Европе. Между тем в Азии масштабные боевые действия к этому времени велись уже больше двух лет: 7 июля 1937 г. началась война между Японией и Китаем. И именно это событие многие исследователи считают отправной точкой Второй мировой войны, к которой постепенно присоединялись все новые и новые участники. Причем Красная армия одной из первых столкнулась с японскими агрессорами в ходе конфликта на реке Халхин-Гол (у наших противников получил название «инцидент у Номон-Хана»). Многие японские историки считают, что это была настоящая война, причем некоторые авторы называют ее не иначе как «второй японско-русской войной».

Следуя этой официально непризнанной точке зрения, получается, что СССР принимал участие во Второй мировой войне с мая 1939 г., то есть еще до того, как в нее вступила Германия. Советская авиация вступила в нее с проверенными в огненном небе Испании истребителями, главным из которых по-прежнему был легендарный И-16.

Ну а через несколько месяцев свою борьбу за завоевание воздуха, только уже в небе Европы, вступил и так же дебютировавший в Испании «Мессершмитт» Вф-109...

В этой книге на основе рассекреченных архивных документов, воспоминаний очевидцев и других источников рассмотрен всего один год воздушной войны: с лета 1939 до лета 1940 г. Этот период оказался очень насыщен событиями. Для советской авиации он ознаменовался двумя трудными кампаниями: конфликтом на границе Монголии и войной с Финляндией. Истребители люфтваффе успели повоевать в Польше, над побережьем Северного моря, в Норвегии, Бельгии, Голландии и Франции.

В работе впервые показаны истинные масштабы ожесточенной борьбы между советскими и японскими истребителями в небе над Халхин-Голом, а также истинные причины разгрома ВВС РККА в финском небе.

Что касается люфтваффе, то в работе впервые приведена подробная, фактически подневная хроника боевой работы немецких истребителей в ходе первых военных кампаний вермахта. Причем не отдельных асов, а именно боевых подразделений: эскадрилий и авиагрупп. При этом авторы развенчивают распространенный миф о том, что воздушная война против Польши и на Западе в 1939–1940 гг. была «легкой прогулкой» для германских летчиков.

Главы 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10 и 11 написаны Юрием Борисовым, главы 1, 5 и 8 Дмитрием Дегтевым и Дмитрием Зубовым.

Глава 1. Хмурые тучи на границе Монголии

Отсутствие отдачи

1938 год закончился неудачно для советской авиационной промышленности. Вследствие кризиса и стагнации при плане в 7425 боевых самолетов всех типов произведено было лишь 4885. Закончившаяся же весной 1939 г. гражданская война в Испании выявила отставание советской авиации от других стран, в первую очередь нацистской Германии.

Не был исключением и авиазавод № 21 имени Орджоникидзе – основной поставщик истребителей для ВВС РККА, выполнивший годовой план лишь на 76 %.

Казавшийся перспективным в середине тридцатых И-16 стремительно устаревал и уже не мог на равных тягаться с новыми машинами. Тем не менее никакой реальной замены «ишаку» пока не было. Посему на 1939 г. предприятию был определен план в 1800 истребителей. Основной модификацией оставался И-16 тип 10 с четырьмя 7,6-мм пулеметами ШКАС, но с нового года он выпускался уже с модернизированным мотором М-25В.

Тем временем в НИИ ВВС был испытан новый вариант лицензионного «Райт циклона» – М-62, который дал прирост скорости 4 %. Следующая модификация мотора – М-63 давала увеличение еще на 9 %, в результате чего И-16 мог разгоняться до 440 км/час. В дальнейшем предполагалась установка двигателя М-64 мощностью 900 л. с.

Однако производственников, как и военных, в этот период волновала не столько модернизация истребителя, сколько проблема качества выпущенной техники, которая по-прежнему носила острый характер.

Типичный случай имел место на аэродроме авиазавода имени Орджоникидзе 20 июля. Летчик-испытатель Евгений Фокин собирался в очередной полет на И-16. Перед вылетом у самолета снимался кок винта с храповиком и производилась подтяжка крепления. После запуска мотора имело место «биение», которое так и не было устранено. Тем не менее в 14.40 «ишак» поднялся в воздух. Через 20 минут на скорости 400 км/ч неожиданно оторвался кок винта вместе с храповиком, который отшиб одну из лопастей винта. Началась жуткая тряска. Фокин все же решил спасти машину, совершив вынужденную посадку. В итоге истребитель грохнулся на землю на краю оврага. При ударе мотор попросту оторвало (!). Летчик выжил лишь чудом.

Аварии и постоянные поломки происходили не только на испытаниях, но и в строевых частях. Характерный пример – катастрофа, произошедшая 16 августа в одной из частей, дислоцировавшихся в Пермской области.

Летчик Михаил Загуляев выполнял полет на И-16. Согласно заданию самолет достигал высоты 6000 м, после чего выполнял пикирование. На высоте 2000 м он внезапно потерял управление и перешел в беспорядочный полет. При этом начали отваливаться крылья, детали и части фюзеляжа истребителя. Все эти обломки рухнули на землю в районе деревни Козубаево на поля местных колхозников. Летчик погиб. Прибывшая на место комиссия установила, что в эпицентре катастрофы лежал мотор с винтом и труп самого Загуляева. В радиусе 30 м валялись изувеченные обломки самолета и винто-моторной группы. Остальное было разбросано вокруг в радиусе 1,3 км. Причиной аварии была признана «недостаточная прочность конструкции при физиологически допустимых перегрузках». А судмедэкспертиза, в свою очередь, определила, что Загуляев «был жив до конца» и погиб от удара о землю...

Примерно в это же время произошли катастрофы с участием двух УТИ-4. В первом случае у летчика во время штопора застряла нога на педали управления рулем, в результате чего последний зафиксировался в положении «налево» и самолет рухнул на землю. Во втором слу-

чае во время полета из мотора учебно-тренировочного истребителя вытекло все масло. Вследствие этого двигатель заклинило, а машина упала на землю¹.

Акты и отзывы ВВС РККА за 1939 г. свидетельствуют о массовых отказах амортизаторов, обрывах хомутов, кронштейнов креплений, разрывах сварных швов, прогорании выхлопных патрубков, образовании трещин на моторах и т. п. Завод неоднократно получал письма из различных инстанций с указанием на низкое качество самолетов. Впрочем, «получал письма» не только «два дцать первый», но и многие другие предприятия авиастроительной отрасли. *«Обо всех дефектах заводы неоднократно ставились в известность, однако ничего не сделано, – констатировалось в одной из таких многочисленных бумаг. – Сообщения о конструкционных и производственных дефектах поступают сплошным потоком, причем преобладающее количество является многократно повторяющимся, что свидетельствует об игнорировании актов о дефектах и призывов по борьбе за снижение аварийности»*².

Что касается конкретно И-16, то наиболее опасными причинами многочисленных аварий являлись: выпадение стекол фонаря кабины; обрыв плоскостей, течь бензобаков и всей топливной системы.

Поломки и аварии снижали темпы и качество боевой подготовки, сильно подрывали боееспособность истребительных частей. Иногда из 20 самолетов девятнадцать требовали капитального ремонта и простаивали³. «Ишаки», выпущенные в 1936–1937 гг., имели десятки эксплуатационных дефектов и поломок. Так, согласно дефектной ведомости на И-16 тип 5 № 521341 (1936 г. выпуска), налетавший 52 часа и совершивший 293 посадки, самолет имел 30 дефектов в винтомоторной группе, 28 в центроплане, 30 в фюзеляже и 19 в шасси. УТИ-4 тип 15 № 1521173 (1936 г. выпуска), налетавший 209 часов и совершивший 218 посадок, имел 128 дефектов. И-16 тип 5 № 521241 (1937 г. выпуска), налетавший всего лишь 89 часов, уже проходил пять текущих и один средний ремонт и вновь имел 32 эксплуатационных дефекта⁴. Причем абсолютное большинство их являлось не следствием неправильной эксплуатации, а именно преждевременного износа и выхода из строя деталей.

В этих условиях выездным заводским ремонтным бригадам приходилось проводить в частях поистине титаническую работу по ремонту вышедших из строя машин и замене бракованных или устаревших узлов и деталей.

Так, в феврале бригада из четырех человек провела в военной части № 9062 следующие работы:

- на 14 самолетах заменены рычаги с кронштейнов для выворота лыж;
- на 18 самолетах сменена боуденовская оболочка с тросами для обратного выворота лыж;
- на восьми самолетах заменены амортизаторы лыж.

Бригады также проводили инструктаж по вопросам эксплуатации и ремонта самолетов в полевых условиях, регулировки плоскостей и хвостового оперения, ручного и ножного управления, шасси, проводился осмотр истребителей, находящихся в эксплуатации.

С 12 июня по 11 июля одна из бригад работала в военной части № 8963. При этом были устранены дефекты вооружения на 72 самолетах. В отчете о работе отмечены:

- плохая работа синхронных пулеметов: сдвиг крепления, перетягивание тросов синхронизатора, обрыв тросов механической перезарядки, смещение троса с ролика перезарядки;

¹ Государственное учреждение Центральный архив Нижегородской области (ГУ ЦАНО). Ф. 2066. Оп. 6. Д. 233. Л. 16.

² Государственное учреждение Центральный архив Нижегородской области (ГУ ЦАНО). Ф. 2066. Оп. 6. Д. 385. Л. 44.

³ Государственное учреждение Центральный архив Нижегородской области (ГУ ЦАНО). Ф. 2066. Оп. 6. Д. 233. Л. 191.

⁴ ГУ ЦАНО. Ф. 2066. Оп. 6. Д. 367. Л. 58–61, 72.

– плохая эксплуатация пулеметов: оружие при получении полностью не расконсервировалось, не разбирались синхронные коробочки, были забиты гашетки, не промывались пружины штоков;

– пулеметы работали без отдачи, в результате стрельба постоянно разрушала крепление⁵.

С 11 июня по 21 августа бригада по вооружению работала в одной из частей Ленинградского военного округа (ЛВО). При этом производилась проверка и регулировка пушек, наводка и пристрелка пулеметов, занятия с летным и техническим составом.

Другая бригада с 9 июня по 13 июля работала в военной части № 6198 (Смоленск – Могилев). На большинстве истребителей И-16 и УТИ-4 были выявлены следующие дефекты вооружения: забои гашеток в синхронных пулеметах, неправильная сборка и установка вооружения на самолеты, отсутствие отдачи при стрельбе, тугий ход гашеток, обрыв тросов перезарядки, люфты в переднем и заднем креплении пушек ШВАК и т. д. Бригада провела отладку и пристрелку пулеметов на 14 истребителях, подгонку и регулировку синхронных пулеметов на двадцати девяти, а также занятия с техническим составом⁶.

Проводился также большой объем работ по замене и ремонту крыльев. В переписке между заводом и военными частями отмечались следующие основные дефекты плоскостей И-16 и УТИ-4: плохая проклейка нервюр, слабое и неравномерное натяжение лент. На многих самолетах, выпущенных в 1936–1937 гг., имели место прогибы нервюр и промятие лонжеронов. Только за апрель – май в части было отправлено 418 комплектов новых крыльев⁷. Но и этого количества оказалось недостаточно. ВВС запросили дополнительно 750 комплектов сверх плана. То есть фактически И-16 был самолетом, который уже после выпуска и военной приемки приходилось еще многократно доделывать и переделывать. Однако другого истребителя у родины, как говорится, не было...

Примечательно, что авиазаводы в спешке зачастую посылали комплекты запчастей неизвестно кому, то есть, как говорится, «на деревню дедушке». Например, исполняющий обязанности начальника вооружения и снабжения ВВС ПВО Свиридов разослал директорам предприятий следующее письмо: *«Материальная часть, поступающая на вооружение частей ВВС РККА, в процессе эксплуатации требует доделки – устранения выявленных дефектов... Заводы промышленности, изготовляя запчасти, засылают их непосредственно военным частям, зачастую не зная дислокации этих частей, что нередко приводит к потере их и простою неисправной материальной части»*. Так, 2 октября авиазавод № 1 выслал 10 комплектов в одну часть, 20 комплектов в другую и семнадцать в третью. В итоге из 47 комплектов запчастей обнаружить удалось лишь двадцать семь, остальные двадцать пропали. Само содержание контейнеров тоже оставляло желать лучшего. Доходило до того, что в комплекте пушки можно было не обнаружить собственно пушечного ствола...

Между тем не успели отгрохать бои на Пиренейском полуострове, как в тысячах километров к востоку, в степях Монголии уже разгорался новый конфликт, в котором основная боевая машина Красной армии снова оказалась востребованной.

⁵ ГУ ЦАНО. Ф. 2066. Оп. 6. Д. 367. Л. 49–50.

⁶ ГУ ЦАНО. Ф. 2066. Оп. 6. Д. 367. Л. 44.

⁷ ГУ ЦАНО. Ф. 2066. Оп. 6. Д. 397. Л. 16.

Поликарпов против «Накадзимы»

В 1931–1932 гг. японские войска захватили Маньчжурию. На оккупированной территории было создано марионеточное государство Маньчжоу-Го, которое планировалось использовать как плацдарм для дальнейшего расширения границ Великой Японии.

Начало конфликту с Советским Союзом положили требования японской стороны о признании реки Халхин-Гол границей между Маньчжоу-Го и Монголией, хотя граница проходила на 20–25 км восточнее. Основной причиной такого требования являлось желание обеспечить безопасность строящейся японцами в этом районе в обход Большого Хингана железной дороги Халун-Ар шан – Ганьчжур к границе СССР в районе Иркутска и озера Байкал. В 1935 г. начались столкновения на монголо-маньчжурской границе. Летом того же года начались переговоры между представителями Монголии и Маньчжоу-Го о демаркации границы, которые вскоре зашли в тупик.

Между тем сталинское руководство также рассматривало Монголию как важный плацдарм для дальнейшего расширения советского влияния в Азии. 12 марта 1936 г. между СССР и Монгольской Народной Республикой (МНР) был подписан «Протокол о взаимопомощи». С 1937 г. в соответствии с этим протоколом на территории страны были развернуты части Красной армии.

В 1938 г. между советскими и японскими войсками в районе озера Хасан произошел первый двухнедельный конфликт. Напряжение на границе между Монголией и Маньчжурией продолжало расти. Периодически происходили стычки и перестрелки, обе стороны обвиняли друг друга в нарушениях границы.

Особенно обстановка накалилась весной 1939 г. Ночью 8 мая группа японцев с ручным пулеметом по пыталась скрытно занять принадлежавший МНР остров посредине реки Халхин-Гол, но после короткой перестрелки с пограничниками отступила. Через три дня отряд уже японской кавалерии совершил рейд на глубину 15 км на монгольскую территорию и атаковал с тыла пограничную заставу на высоте Номон-Хан-Бурд-Обо. А 14 мая в воздухе впервые появилась уже японская авиация. Разведотряд 23-й пехотной дивизии атаковал 7-ю пограничную заставу МНР и занял высоту Дунгур-Обо. При этом пять самолетов с восходящим солнцем на фюзеляжах наносили по объекту штурмовые удары. 15 мая к занятой высоте японцами были переброшены резервы, в том числе 7 бронемашин и танк.

Командование 57-го особого стрелкового корпуса комдива Н.В. Фекленко, по-видимому получив директивы из Кремля, решило действовать. Утром 17 мая к Халхин-Голу была послана группа в составе трех мотострелковых рот, саперной роты и артиллерийской батареи РККА. Одновременно туда же направился и дивизион бронемашин монголов. 22 мая советские войска перешли Халхин-Гол и отбросили японцев к границе. Так началась настоящая война...

Собственно, война в воздухе здесь началась с того, что 21 мая японские истребители Ki-27 перехватили над границей и сбили связной самолет Р-5Ш, летевший в 6-ю монгольскую кавалерийскую дивизию.

ВВС 57-го Особого стрелкового корпуса к началу конфликта состояли из 100-й смешанной авиабригады в составе 150-го смешанного авиаполка (29 скоростных бомбардировщиков СБ и 15 разведчиков Р-5), а также 70-го иап (14 И-15бис и 24 И-16 тип 5). Надо отметить, что, несмотря на политическую важность задачи, выполнявшейся тут советскими войсками, служба в Монголии считалась у летчиков непристижной. Сюда нередко отсылали провинившихся тем или иным образом пилотов из других частей, как в своего рода ссылку. Качество боевой подготовки, дисциплина и боевой дух, соответственно, оставляли желать лучшего.

Первый боевой вылет тройки И-16 совместно с парой бипланов состоялся в 12.20 22 мая. Группа имела задание патрулировать над границей. Сначала полет проходил мирно, но

над горой Хамар-Даба патруль со стороны солнца был внезапно атакован группой невиданных доселе самолетов. Это были тупоносые, с более вытянутым, чем у поликарповских истребителей, фюзеляжем и неубирающимися шасси. На их крыльях ярко сверкали красные круги. В результате скоротечного боя был сбит И-16 летчика И.Т. Лысенко, который погиб вместе со своим «ишаком»...

Самолетом, который увидели советские летчики, был «Накадзима», истребитель армейский тип 97⁸, более известный под упомянутым выше названием Ki-27. Он являлся новейшим на тот момент японским истребителем. Это была машина того же класса, что и И-16, но оснащалась уже в общем-то устаревшими неубирающимися шасси. Истребитель имел длину 7,5 м, размах крыльев 11 м и оснащался радиальным мотором воздушного охлаждения «Котобуки» На-1 мощностью 650 л. с. Вооружение серийных машин состояло из двух синхронных 7,7-мм пулеметов, установленных над мотором. Максимальная скорость Ki-27 составляла 400 км/ч у земли и около 440 км/ч на высоте. Неубирающиеся шасси и связанное с этим ухудшение аэродинамики с лихвой компенсировались максимально облегченной конструкцией крыла и специальным профилем разработки «Накадзимы», что обеспечило самолету высочайшую маневренность. Таким образом, Ki-27 по своим данным был примерно равен И-16 тип 5, а типу 10 уступал только в количестве пулеметов.

Опытный Ki-27 был поднят в небо с аэродрома Одзима 15 октября 1936 г. Затем около года шли конкурсные и армейские испытания, по итогам которых в конце 1937 г. было принято решение о запуске истребителя в серийное производство. Оно было налажено на заводе «Манею хикоки сейзо К.К.» в Харбине.

Первым в июле следующего года новую машину получил на вооружение 59-й истребительный сэнтай (эскадрилья). Затем по мере поступления новых Ki-27 были сформированы 4, 5, 11, 13 и 64-я эскадрильи. В ходе серийного производства модификацию Ki-27 сменила Ki-27b, отличавшаяся новым фонарем кабины с круговым обзором и переделанным маслорадиатором. Под центропланом теперь можно было подвесить четыре 25-кг бомбы либо два 130-литровых дополнительных сбрасываемых бака.

Между тем советское командование, видимо осведомленное о боеспособности 70-го иап, а также о применении японцами новейшего истребителя, уже 23 мая решило послать к Халхин-Голу подкрепления. Из Забайкалья на аэродром Баин-Тумэн был переброшен 22-й иап майора Глазыкина, насчитывающий 35 И-15 бис и 28 И-16 тип 5⁹. Японцы тоже усилились, дополнительно перебросив в район конфликта 11-ю эскадрилью (20 Ki-27).

27 мая И-16 из 22-го полка впервые участвовали в воздушном бою. Шестерка «ишаков» во главе со старшим лейтенантом Черенковым в районе озера Буин-Нур на высоте 2000 м встретила с девяткой Ki-27. Численное превосходство противника усугубилось тем, что советские летчики, не имевшие никакой практики полетов в строю, летели в «свободном построении», то есть каждый сам по себе. Это дало возможность японцам атаковать каждый И-16 поодиночке. В результате без потерь со своей стороны «самураи» сбили два истребителя, еще один разбился во время вынужденной посадки. Один летчик погиб, двое получили ранения¹⁰.

Подвела и матчасть. Первоначально в вылете должны были участвовать семь «ишаков», однако один вынужден был вскоре вернуться обратно. *«Признаться, война на Халхин-Голе началась для нас неудачно, – вспоминал летчик 22-го иап Георгий Приймук. – Мы, по существу, были к ней не готовы. Первый бой, состоявшийся 27 мая, наша эскадрилья проиграла вчистую – мы еще не умели вести атаку, да и материальная часть оказалась неисправной.*

⁸ В СССР истребитель получил «собственное» обозначение И-97.

⁹ Маслов М. Истребитель И-16. М.: Экспронт, 2005. С. 17.

¹⁰ Сами японцы заявили о девяти победах в этом бою.

Только взлетели, у моего двигателя отказала тяга – винт вращается вхолостую, самолет, сломав строй, начинает отставать от эскадрильи; я попытался увеличить обороты, но мотор остановился намертво. Пришлось идти на вынужденную посадку. Выпрыгиваю из кабины, осматриваю свой И-16 – никаких повреждений незаметно, только капот двигателя и нижняя поверхность центроплана забрызганы маслом. Хорошо хоть, аэродром рядом – пригнали оттуда машину-посадочник, взяли мой самолет на буксир и притащили обратно. Вскоре вернулись и остальные истребители эскадрильи – так что, можно сказать, наш первый вылет закончился, едва начавшись. Я пошел докладывать о неисправности командиру – тот меня облаял, хотя моей вины в остановке мотора не было»¹¹.

Впрочем, И-16 Приймукка оказался не единственным, чей полет прервался из-за неисправностей. «Долго ждать не пришлось – уже минут через 20 на аэродром вернулся первый из наших истребителей, – продолжал он свой рассказ. – Смотрю, и у него капот мотора забрызган маслом. Из кабины вылезает Саша Мурмылов и матерится вовсю – на его самолете обнаружилась та же неисправность, что и на моем: мотор не тянет, винт вращается вхолостую. Спрашиваю: самураев встретили? Тут уж он совсем осатанел – оказывается, когда он нагнал японцев, тех уже было не трое, а большие дюжины, а наших вокруг никого; японцы навалились на него всей группой, сверху, прижали к земле, так что он чудом вывернулся и еле-еле оторвался от преследования; тут еще и мотор забарахлил – случись это минутой раньше, когда он еще не вышел из боя, ему бы точно крышка, а так он умудрился дотянуть до аэродрома».

В этот день у командования 57-го особого корпуса состоялся неприятный разговор по прямому проводу с наркомом обороны маршалом Климентом Ворошиловым, который высказал «большое неудовлетворение» высокими потерями советской авиации.

Однако одним «неудовлетворением» ситуацию изменить было нельзя. Еще хуже сложились дела у бипланов И-15. 28 мая японская авиация уже практически господствовала в воздухе, нанося удары по советским и монгольским войскам. В связи с этим командование приказало утром поднять в воздух хотя бы 20 истребителей. Но из-за неисправностей удалось взлететь только трем И-15бис. Все они были сбиты японцами, а их пилоты Вознесенский, Иванченко и Чекмарев погибли...

Через два часа после этого «сражения» девять бипланов взлетели с аэродрома Тамсак-Булак, чтобы прикрыть переправу через Халхин-Гол. Здесь их и встретили 18 Ki-27. В завязавшемся ожесточенном воздушном бою семь советских истребителей были сбиты, еще два получили сильные повреждения. При этом пять летчиков погибли, остальным удалось приземлиться на парашютах.

Таким образом, за два первых дня воздушных боев потери советской авиации составили 14 машин (10 И-15 и 4 И-16), еще несколько получили повреждения. При этом погибло 11 летчиков. Японцы же лишились всего одного самолета. В общем, полный разгром! 28 мая командир 57-го корпуса комкор Фекленко в боевом донесении о ходе боев в районе реки Халхин-Гол, среди прочего, докладывал начальнику Генерального штаба РККА Шапошникову следующее: «Авиация противника господствует в воздухе...»¹²

Наверху отреагировали быстро! Чтобы дальше не позориться, нарком обороны Ворошилов своим приказом запросто запретил дальнейшие действия советской авиации в зоне конфликта. 70-й иап был переброшен на аэродром Баин-Тумэн для укомплектования новой техникой и летным составом. А 29 мая в Монголию на трех транспортных «Дугласах» прибыла группа из 48 человек – наиболее опытных летчиков и техников, многие из которых успели до этого побывать в Испании. Им предстояло на месте организовать обучение летного и техни-

¹¹ Кошелев А. Я дрался с самураями. От Халхин-Гола до Порт-Артура. М.: Яуза, 2005. С. 87.

¹² Шишов А.В. Россия и Япония. История военных конфликтов. М.: Вече, 2001. С. 487.

ческого персонала. Группу лично возглавил заместитель начальника ВВС РККА Яков Смушкевич¹³.

Пополнение и реорганизация длились вплоть до 17 июня. Все войска на территории Монголии теперь были объединены в 1-ю армейскую группу, а приданная авиационная группировка стала называться ВВС 1-й АГ. Командование ею было возложено лично на упомянутого «посланца Сталина» товарища Смушкевича. На суше тем временем после первых столкновений также наступило некоторое затишье.

К 20 июня в составе 22-го и 70-го иап насчитывался 151 истребитель, в том числе 95 И-16. Большую часть из них составляла уже четырехпулеметная модификация тип 10.

В это время Смушкевич решил, что пора, наконец, бросить эту армаду в бой и отомстить «самураям» за майский позор. Утро 22 июня началось с перехвата советскими истребителями одиночного самолета-разведчика Ki-15. Затем на аэродром 22-го иап поступил сигнал о приближении большой группы японских бомбардировщиков. Летчик А.Д. Якименко вспоминал: *«...На подходе к аэродрому обнаружили большую группу японских бомбардировщиков, которую сопровождали десятки истребителей. Прикрытие настолько плотное, что прорваться сквозь него можно лишь сверху, на пикировании. Начинаем набирать высоту – но навстречу уже спешат вражеские истребители.*

Лобовая атака – соревнование в крепости нервов. Первый японец оказался слабоват – открыл огонь с дальней дистанции, так что трассы на излете ушли под мой самолет, а потом и вовсе не выдержал, взял ручку управления на себя, и я всадил ответную очередь из четырех стволов прямо в его незащищенное брюхо. У второго японца нервы оказались крепче – этот не отворачивал, и мы разминулись буквально в нескольких метрах, обменявшись очередями; он промахнулся, задел ли я его – не знаю: не было времени оглядываться. Продолжаю набирать высоту – еще метров пятьсот, и я окажусь над верхним эшелонном японских истребителей, а значит, получу шанс прорваться к бомбардировщикам. Но тут мой мотор вдруг чихнул и остановился – увлекшись боем, я совсем забыл о времени и израсходовал все горючее. Вываливаюсь из общей свалки – благо наш аэродром совсем рядом – и с ходу иду на посадку»¹⁴.

Тем временем в воздух, поднимая огромные клубы пыли, поднялось сразу несколько десятков поликарповских истребителей. Как только от летчиков и наземных наблюдателей были получены сведения о появлении большого числа японцев, в этот район стали отправляться все новые и новые звенья. В результате развернулось небывалое 2,5-часовое воздушное сражение. Советская сторона последовательно произвела 106 самолето-вылетов (56 И-16 и 49 И-15), со стороны японцев в бою участвовало 18 Ki-27, которые тоже сменяли друг друга несколькими волнами.

По окончании наши летчики отчитались о 25 сбитых «Накадзимах». В действительности же потери авиации Страны восходящего солнца составили 7 машин. Что касается «самураев», то они тоже преувеличили свои достижения, заявив в общей сложности о 50 победах. На самом деле ВВС РККА лишились 17 истребителей (14 И-15 и 3 И-16), из которых три были уничтожены на земле в результате штурмовки. При этом погибло 11 летчиков, в том числе командир 22-го иап майор Глазыкин¹⁵. Таким образом, учитывая большое численное превос-

¹³ Родился 1 апреля 1902 г. в селе Ракишки Ковенской губернии. Участник Гражданской войны в должности комиссара стрелкового полка. С 1922 г. на политработе в авиаэскадрилье в Минске. В 1931 г. окончил Качинскую военную школу летчиков и был назначен комиссаром авиабригады, дислоцировавшейся в Витебске. Своей работой превратил ее в одно из образцовых подразделений ВВС РККА. С ноября 1936 г. по 17 июня 1937 г. Смушкевич (испанский псевдоним генерал Дуглас) принял участие в гражданской войне в Испании. Являлся старшим военным советником по авиации, руководителем противовоздушной обороны города Мадрида. 21 июня 1937 г. был удостоен звания Героя Советского Союза. По возвращении из Испании окончил курсы усовершенствования начальствующего состава при Военной академии имени Фрунзе и в том же году был назначен заместителем начальника Управления ВВС РККА.

¹⁴ Шишов А.В. Указ. соч. С. 92.

¹⁵ 29 августа 1939 г. был посмертно удостоен звания Героя Советского Союза.

ходство советских летчиков, можно констатировать, что сражение, ставшее, кстати, крупнейшим за время конфликта, закончилось полной победой японцев.

Следующие два воздушных боя имели место 24 июня. На сей раз была ничья. Японцы сбили два И-15, но и сами потеряли два Ки-27, которые были сбиты «ишаками». Один летчик попал в плен, второй «самурай», опасаясь, что его разорвут на части, после приземления застрелился.

Через два дня в ходе очередных боев японцам удалось сбить три И-16 и один И-15. Советские летчики отчитались о девяти победах, однако ни одна из них не подтверждается данными противника¹⁶.

¹⁶ Кондратьев В. Халхин-Гол: Война в воздухе. М.: Техника – молодежи, 2002. С. 17.

Самураи на «Фиатах»

Японцам из данных аэрофотосъемки было хорошо известно, где базируются советские истребители, и 27 июня они решили провести массированный налет на обе авиабазы: Тамсаг-Булак, где находился 22-й иап, и Баин-Бурду-Нур, где располагался 70-й иап. В операции приняли участие 30 бомбардировщиков (9 Ki-30 и Ki-21 и 12 «Фиат» BR-20 «Чиконья»).

Последние представляли собой вполне современный двухмоторный бомбардировщик цельнометаллической конструкции. Он был разработан конструкторами фирмы «Фиат» под руководством Челестино Розателли. Он имел длину 16 м, размах крыльев 21,5 м и был оснащен двигателями «Фиат» A.80 RC41 мощностью по 1000 л. с. Скорость также была типичной для бомбардировщиков того времени – 430 км/ч на высоте 4000 м. Как и бомбовая нагрузка – 1600 кг. Первый полет самолет совершил 10 февраля 1936 г., а через год был принят на вооружение итальянских ВВС (Реджиа аэронавтика).

В конце осени 1937 г. японское правительство заключило с фирмой «Фиат» договор на поставку 72 бомбардировщиков, а затем дополнительный контракт – еще 10 машин. В феврале 1938 г. первые BR-20 морем в разобранном виде доставили в Маньчжурию. Сборка велась на аэродроме Чушудзу в присутствии итальянских специалистов. Там же проходили сдаточные испытания. Переучивание экипажей осуществлялось группой итальянских летчиков на аэродроме Кончулин.

Первые самолеты принял 12-й кокутай (полк), ранее летавший на устаревших бомбардировщиках Ki-1. Самолет BR.20 получил у японцев обозначение тип I (I – сокращенно Италия). Следом там же, в Маньчжурии, сформировали новую 98-ю эскадрилью. Каждый из них по штату имел 36 самолетов. К слову сказать, это не единственная импортная экзотика в императорской авиации, «засветившаяся» на Халхин-Голе. Там же, к примеру, был замечен даже немецкий «Мессершмитт» Vf-108 «Тайфун»!

Что касается Ki-21, то это был японский двухмоторный бомбардировщик «Мицубиши», по своим боевым качествам примерно равный «Фиату». А вот Ki-30 относился к классу легких одномоторных бомбардировщиков.

Вот такая коллекция в сопровождении 74 истребителей направлялась на рассвете 27 июня бомбить советские аэродромы. Налет оказался внезапным для русских, ни один самолет даже не успели поднять в воздух. Впрочем, и точность авиаудара оставляла желать лучшего. Так, на Тамсаг-Булак, по советским данным, было сброшено около 100 бомб всех калибров, но почти все они упали мимо цели, никто не пострадал.

Вскоре в небо поднялись сразу 34 И-16 и 13 И-15 22-го иап. В завязавшемся воздушном бою советским летчикам удалось сбить два истребителя Ki-27 и по одному бомбардировщику Ki-21 и Ki-30. «Фиаты» же ушли без потерь. Неприятный случай произошел с командиром полка майором Кравченко. Во время преследования одного из «самураев» он улетел далеко на маньчжурскую территорию, где у его И-16 и заглох мотор. Совершив вынужденную посадку в степи, Кравченко двое суток скитался по безлюдным местам, пока наконец не дошел до линии фронта.

Налет на Баин-Бурду-Нур оказался для японцев более успешным. Два «ишака» были уничтожены на аэродроме, еще 9 И-16 и 5 И-15 были сбиты истребителями во время взлета и набора высоты. Нападавшие ушли без потерь. Общие же потери советской авиации в этот день составили 20 самолетов¹⁷. Штаб Квантунской армии сообщил, что в ходе ударов по аэродромам Внешней Монголии было сбито 99 советских самолетов и еще 49 уничтожено на земле!

¹⁷ Кондратьев В. Указ. соч. С. 20.

К 1 июля в составе 22-го и 70-го иап насчитывалось 93 И-16 тип 5 и тип 10, а также 45 И-15бис. В начале месяца в Монголию прибыли первые И-16 тип 17, вооруженные 20-мм пушками ШВАК. 4 июля семь таких машин впервые участвовали в штурмовке японских позиций, потеряв при этом один «ишак».

Воздушные же бои по-прежнему проходили с преимуществом японцев. К примеру, 10-го числа советские летчики заявили об уничтожении 11 самолетов противника при потере трех И-16. Их летчики Пискунов, Спивак и Прилепский пропали без вести. Еще 4 самолета получили повреждения. И-16 заместителя командира 22-го иап капитана Балашева смог вернуться на аэродром, однако сам летчик от полученного ранения впоследствии скончался в госпитале¹⁸. Японцы значительно преувеличили свои достижения, заявив о 64 победах, но при этом сами потеряли всего один Ki-27.

Первую настоящую победу над японцами советские истребители одержали лишь 12 июля. В этот день при потере одного И-16 им удалось сбить трех «самураев», в том числе японского аса Мамору Хамаду, имевшего на своем счету 17 побед. Последний погиб. Командир 1-й эс кадрильи Тосио Като также был сбит, выпрыгнул с парашютом над монгольской территорией, но был вывезен оттуда другим японским летчиком – Тосио Мацумурой, посадившим свой истребитель на вражеской территории¹⁹.

К 5 июля группировка японской авиации насчитывала 148 самолетов. При этом «Фиаты» были переброшены на китайский фронт²⁰.

Боевой состав японской авиации в районе Халхин-Гола к середине июля 1939 г.

Подразделение	Назначение	Тип самолета	Количество
1-й сэнтай	Истребители	Ki-27	22
10-й сэнтай	Разведчики и бомбардировщики	Ki-15, Ki-30	14
11-й сэнтай	Истребители	Ki-27	42
15-й сэнтай	Разведчики	Ki-4, Ki-15, Ki-36	19
16-й сэнтай	Бомбардировщики	Ki-30	20
24-й сэнтай	Истребители	Ki-27	22
61-й сэнтай	Бомбардировщики	Ki-21	9

Между тем с 12 по 21 июля война в воздухе приостановилась из-за плохой погоды. Советская сторона использовала перерыв для пополнения новой матчастью и боевой подготовки. 21-го числа в Монголию прибыл 56-й иап под командованием майора Данилова, который еще больше увеличил численное превосходство. Таким образом, уступая японцам в качестве подготовки пилотов и технике, советское командование попросту решило постепенно задавить их количеством.

На суше в это время хоть и шли ожесточенные бои, ситуация особо не менялась. Базируясь на несколько опорных пунктов, войска Квантунской армии продолжали удерживать фронт вдоль реки Халхин-Гол.

¹⁸ 29 августа 1939 г. Балашеву было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

¹⁹ Коидратьев В. Указ. соч. С. 22.

²⁰ За время конфликта один бомбардировщик получил сильные повреждения в бою и затем был списан.

Возобновившиеся в последней декаде июля воздушные сражения проходили с переменным успехом. К примеру, 23 июля состоялись три крупных воздушных боя, в каждом из которых участвовали десятки поликарповских истребителей. Наши все время пытались создать большой численный перевес и за счет этого бить противника. Однако японцы, даже оказавшись в меньшинстве 1:5, умело выходили из боя различными приемами, используя хорошую маневренность и более высокую скорость своих машин. Моторы «ишаков» же зачастую, по описанным выше причинам, попросту не выдавали номинальной мощности, быстро перегревались, вследствие чего те не могли долго преследовать противника.

В одном их боев неудачно дебютировали пилоты 56-го иап. Огромная группа из 60 И-16 встретила с 40 Ki-27. Однако многочисленные заходы и атаки не давали никаких результатов. Многие летчики выпустили весь боезапас, так ни разу и не попав в противника. В итоге, согласно донесениям летчиков, был сбит один японец, собственные потери составили два «ишака».

В другом бою 50 И-16 из 70-го иап, осуществлявших прикрытие бомбардировщиков СБ, бились против 15 Ki-27. На сей раз сталинские соколы донесли о двух победах при одной потере.

Всего же, согласно советским данным, 23 июля было сбито восемь японских истребителей. В действительности противник потерял только четыре Ki-27. Больше всех пострадала 11-я эскадрилья, лишившаяся трех машин.

Полутру 25 июля И-16 из 70-го иап во главе с майором Кравченко атаковал и сбил японский аэростат-корректировщик артиллерийского огня. Вскоре над горой Хамар-Даба завязался крупный воздушный бой между несколькими десятками И-16 из всех трех «монгольских» полков. Однако и в этот раз численное преимущество не помогло. Летчики отчитались о 16 сбитых самолетах, хотя в действительности японцы потеряли только два Ki-27.

Подбитый истребитель Синтаро Кадзимы из 11-го сэнтая совершил вынужденную посадку на территории противника. Однако его вывез к своим приземлившийся рядом Бундзи Ёсияма. Этот эпизод имел важное значение, так как советская сторона впервые сумела захватить почти неповрежденный Ki-27. Вскоре машину отправили в СССР для изучения.

Собственные потери ВВС РККА в этом бою составили четыре И-16.

В 7.15 29 июля 20 И-16, в том числе около половины пушечных тип 17, нанесли авиаудар по японскому аэродрому Алаи, на котором базировалась 24-я эскадрилья. Налет оказался внезапным для японцев, что позволило «ишакам» без помех пройти на бреющем, паля по стоянкам из пушек и пулеметов. В результате были уничтожены два Ki-27, еще девять получили те или иные повреждения²¹.

В 9.40 был произведен повторный налет на ту же цель двумя группами И-16. Им удалось атаковать японцев в момент, когда несколько машин заходили на посадку. На сей раз было уничтожено четыре «Накадзимы». А вечером того же дня над Халхин-Голом произошел еще один воздушный бой, в котором советская сторона лишилась трех истребителей, японская – четырех. Погиб командир 1-й эскадрильи Фумио Харада.

В целом июль был за «самураями». При потере 41 своего самолета они сбили семьдесят девять, в том числе 39 И-16²².

²¹ Маслов М. Указ. соч. С. 19.

²² Маслов М. Указ. соч. Кроме того, ВВС РККА потеряли 15 И-15, 1 И-153 и 24 СБ. Еще 9 самолетов, в том числе 2 И-16, были потеряны по небоевым причинам.

Что такое «господство в воздухе»?

Между тем к началу августа за счет продолжающихся поставок самолетов с авиазавода № 21 в Горьком и других численность советской истребительной авиации достигла астрономических по меркам конфликта масштабов.

Боевой состав советской истребительной авиации в районе Халхин-Гола к 1 августа 1939 г.

Часть	И-16	И-15	И-153
22-й иап	32	1	13
56-й иап	64	13	24
70-й иап	77	2	30
Всего	173	16	67

Таким образом, всего насчитывалось уже 256 истребителей, среди которых значительно преобладали И-16 тип 10. Роль бипланов постепенно сходилась на нет.

Первую половину августа в воздухе царил временное затишье, до 13-го числа произошло лишь несколько боев, затем неделю стояла нелетная погода.

Между тем 20 августа советско-монгольские войска перешли в наступление, нанося главный удар по флангам японской группировки. Советские бомбардировщики СБ наносили мощные удары по укреплениям противника, а также его коммуникациям и аэродромам.

В этот же день советские истребители впервые применили реактивные снаряды РС-82. Это задание было поручено специальной группе И-16 под командованием летчика-испытателя НИИ ВВС капитана Звонарева. Ракеты были выпущены по истребителям Ki-27 с расстояния 500 м. Однако, хотя пилоты «ишаков» и отчитались о попаданиях, никаких потерь в этот день у «самураев» не было²³.

21 августа над Халхин-Голом произошло сразу несколько крупных боев. Утром японская авиация нанесла удар по аэродрому Тацмаг-Булак. В нем участвовал в общей сложности 51 бомбардировщик (24 Ki-30, 12 Ki-21 и 15 Ki-36 в сопровождении 88 истребителей Ki-27 из 1, 11, 24 и 64-го сэнтаев). Внезапности не получилось, противник был заблаговременно обнаружен постами ВНОС, и советские истребители встретили японцев уже в воздухе. В результате разгорелось большое воздушное сражение, в котором участвовали 123 И-16. Сталинские соколы заявили о 13 победах (одиннадцать над истребителями и две над одномоторными бомбардировщиками). При этом собственные потери оказались велики: 3 И-153 и 3 И-16, причем все пилоты последних погибли. Что касается налета, то японцам удалось уничтожить один СБ.

После этого в течение дня имело место еще несколько схваток. В 14.45 армада из 58 И-16 и 11 И-153 из 22-го иап, вылетевшая на штурмовку, по дороге встретила большую группу японских самолетов. Без потерь со своей стороны советские летчики отчитались о трех сбитых Ki-30 и семи Ki-27.

Аналогичный бой с участием большого количества самолетов с обеих сторон состоялся вечером²⁴. Реальные потери японцев за день составили 6 машин (1 Ki-30, 1 Ki-36 и 4 Ki-27). ВВС РККА лишились 11 самолетов (4 И-16, 3 И-153 и 4 СБ). Таким образом, император-

²³ Маслов М. Указ. соч.

²⁴ Боевые действия авиации в Монгольской Народной Республике. М.: Воениздат, 1940. С. 34.

ская авиация снова победила. Обращает на себя внимание тот факт, что потери зачастую были несоразмерны с огромным количеством самолето-вылетов и машин, участвовавших в бою. Как правило, бились между собой 100–120 истребителей, а сбивалось при этом три-четыре из них. Советская истребительная авиация территориально «господствовала в воздухе», то есть относительно времени и пространства в небе в целом находилось больше самолетов, чем у противника. По такому же принципу велись воздушные бои, в квадрат, где был замечен враг, попросту посылались как можно большее количество машин. При этом выполнение боевой задачи конкретным летчиком дезавуировалось.

Именно тогда на Халхин-Голе сложилась советская концепция «господства в воздухе», которая просуществовала потом вплоть до мая 1945 г. У нас этот термин чаще всего понимали буквально, то есть чьих самолетов больше летает в небе над конкретным районом. Поэтому завоевать «господство» в ВВС РККА стремились простым насыщением воздуха как можно большим числом истребителей в ущерб конкретным боевым задачам.

Однако рано или поздно количественное и территориальное господство в воздухе может перетечь в тактическое и стратегическое. Особенно если силы противника перенапряжены и он не получает свежих подкреплений и техники в достаточном количестве. Именно это и произошло с японцами на Халхин-Голе.

Квантунская армия снабжалась новыми самолетами и летчиками в ограниченных количествах, а производство тех же Ki-27 составляло всего 30 штук в месяц. Советское же командование, наоборот, придавало победе на Халхин-Голе первостепенное значение, щедро пополняя расположенные там части новой техникой. В итоге японцев попросту задавили, и в конце августа в воздушной войне наконец наступил перелом.

25 августа японцам при потере нескольких своих машин впервые не удалось сбить ни одного советского самолета. 29-го числа сбито четыре Ki-27 при потере одного И-16. Летчик Ивори Сакаи вспоминал: *«Я совершил по четыре – шесть вылетов в день 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...»*²⁵ На сухопутном фронте императорские войска были окружены и 31 августа полностью разгромлены.

Потери советской авиации за август составили 77 самолетов, в том числе 39 И-16. Причем шестнадцать из них были, согласно советским данным, утрачены по небоевым причинам²⁶.

В начале осени воздушные бои пошли на убыль. Тем не менее спорадические воздушные схватки продолжались. Советские авиаторы применяли излюбленную тактику, посылая в бой сразу по несколько эскадрилий. 1 сентября пилоты И-16 произвели в общей сложности 145 самолето-вылетов. При этом было заявлено о 20 победах, японские летчики отчитались о тридцати трех. Фактически же были сбиты 5 Ki-27 и 3 И-16. Еще один «ишак» получил повреждения и совершил вынужденную посадку в степи недалеко от аэродрома Тамсаг-Булак.

На следующий день в небе впервые появились истребители Ki-10 из 9-й эскадрильи, недавно переброшенной в район конфликта. Однако устаревшие бипланы не могли на равных тягаться со скоростными истребителями. В результате боя японцы лишились трех Ki-27 и одного Ki-10, а ВВС РККА одного И-16.

4 сентября стороны провели несколько боев и потеряли по одному истребителю.

Последние события имели место уже 14 и 15 сентября, когда в Европе уже вовсю шла война между нацистской Германией и Польшей. Напоследок, зная о скором перемирии, японцы решили нанести авиаудары по советским аэродромам. В первый день в атаке участвовали 10 бомбардировщиков в сопровождении 45 истребителей. Их пытались перехватить 75 И-16 и 15 И-153. Однако потерь с обеих сторон не было.

²⁵ Henry Sakaida. Japanese Army Fighter Aces. Osprey Publishing, London, 1997. P. 51.

²⁶ Кодратъев В. Указ. соч. С. 35.

А 15 сентября сразу 200 истребителей и бомбардировщиков атаковали аэродром Тамсаг-Булак. Предчувствуя близкое окончание войны, советские летчики расслабились и оказались попросту не готовы к нападению. Только своевременное прибытие большой группы И-16 с другого аэродрома позволило выправить ситуацию. В итоге в результате этого последнего сражения императорская авиация лишилась девяти истребителей, ВВС РККА – шести (1 И-16 и 5 И-153). Тем не менее этот эпизод показал, что японцы вовсе не разгромлены и по-прежнему в состоянии сражаться.

Всего в сентябре советская группировка потеряла 16 самолетов, в том числе 7 И-16.

Общий счет был не в пользу «ишака». С 22 мая по 15 сентября 87 самолетов были сбиты, еще 22 разбились в результате аварий и катастроф. Японцы же потеряли 62 Ki-27, еще 34 получили сильные повреждения и были затем списаны. При этом надо учитывать, что «Накадзимы» сражались не только с И-16. Помимо последнего в боях были потеряны 76 бипланов И-15 и И-153. Таким образом, потери советских истребителей почти вдвое превысили потери противника²⁷.

Всего же императорская авиация потеряла на Халхин-Голе 88 самолетов всех типов, еще 74 были списаны из-за полученных повреждений. Всего 162. Потери же ВВС РККА составили 249 машин, в том числе 42 по небоевым причинам²⁸.

Советская авиация во время войны выполнила свыше 20 тысяч самолето-вылетов, из которых 18 509 (90 %) пришлось на долю истребительной авиации.

Главным советским асом Халхин-Гола стал В.Г. Рахов из 22-го иап, одержавший, по официальным данным, 8 личных и 6 групповых побед на И-16. 6 личных и 13 групповых побед одержал комиссар эскадрильи Арсений Ворожейкин²⁹ из того же полка, по пять было на счету помощника командира эскадрильи лейтенанта Ивана Красноюрченко³⁰, В.П. Трубаченко и Г.П. Кравченко. При этом стоит отметить, что учет сбитых самолетов конкретно в данном конфликте велся весьма халатно, причем с обеих сторон. Японцы завышали свои успехи порой в пять – семь и более раз, сталинские соколы ненамного «отстали». Поскольку театр военных действий был очень ограниченным по площади, а бои зачастую велись над степями, подтвер-

²⁷ Кондратьев В. Указ. соч. С. 41.

²⁸ Тем не менее ряд авторов приписывают победу советским ВВС. Нередко это делается путем сравнения цифр всех потерь в японской авиации, включая поврежденные, но введенные в строй машины с одними безвозвратными потерями ВВС РККА. Так, М. Маслов указывает, что якобы «японские потери составили 382 самолета. Этот «показатель» получается простым сложением безвозвратных потерь японцев (162 самолета) с поврежденными, но затем восстановленными (220 самолетов). При этом при учете потерь советской авиации второй показатель попросту не учтен.

²⁹ Родился 15 октября 1912 г. в деревне Прокофьево Нижегородской губернии. Служил в Красной армии с 1931 по 1933 г. в 17-й стрелковой дивизии. После увольнения в запас поступил в Высшую коммунистическую сельскохозяйственную школу в Горьком, но окончил только 1-й курс. В 1937 г. окончил Харьковскую военную авиационную школу летчиков. Поначалу Ворожейкин служил в бомбардировочной авиации. В 1939 г. окончил шестимесячные курсы летчиков-комиссаров, после чего был назначен комиссаром эскадрильи в 53-м БАП. В мае того же года переведен в истребительную авиацию. Комиссар эскадрильи в 22-м иап. С февраля 1940 г. военком авиационной эскадрильи 38-го иап ВВС Прибалтийского военного округа. В этой должности участвовал в советско-финской войне. С августа 1942 г. Ворожейкин участвовал в Великой Отечественной войне на Калининском и Воронежском фронтах. Сначала был заместителем командира, с июля 1943 г. – командиром эскадрильи 728-го иап. 4 февраля 1944 г. присвоено звание Героя Советского Союза. В июле того же года назначен на должность командира 32-го иап, а попутно с октября занимал должность старшего летчика-инструктора Главного управления боевой подготовки фронтовой авиации РККА. Всего совершил около 400 боевых вылетов (30 в Монголии), за ним числится 52 сбитых самолета.

³⁰ Родился 3 сентября 1910 г. в селе Николаевское Царицынской губернии в семье крестьянина. После окончания школы механизации сельского хозяйства работал в зерносовхозе механиком. С октября 1932 г. учился в Ленинградском институте инженеров-механиков социалистического земледелия. В августе 1934 г. по так называемой партийной путевке поступил в Качинскую школу летчиков, после окончания которой служил пилотом и командиром звена в Забайкалье, а с 1936 г. – в 22-м иап в Монголии. На Халхин-Голе Красноюрченко совершил 111 боевых вылетов, участвовал в 31 воздушном бою и 45 штурмовых ударах по наземным целям. 17 ноября 1939 г. ему присвоено звание Героя Советского Союза. После этого командовал эскадрилей, был помощником командира 43-го иап, инспектором истребительной авиации Киевского военного округа. В годы Великой Отечественной войны командовал 92-м иап, затем 102-й иад ПВО, защищавшей Сталинград и Астрахань, затем 147-й иад ПВО, приданной Ярославско-Рыбинскому корпусному району ПВО. Позднее был заместителем командира 9-го иак ПВО. В воздушных боях сбил 3 самолета.

дить или опровергнуть заявления летчиков было весьма сложно. Да к тому же командование этого особо и не требовало, охотно пополняя счета своих героев.

Что же касается Якова Смушкевича, командовавшего авиацией на Халхин-Голе, то его 17 ноября 1939 г. наградили второй медалью «Золотая Звезда». Карьера комкора пошла в гору. Уже через два дня его назначили начальником (командующим) ВВС РККА, попутно сделав кандидатом в члены ЦК ВКП (б). 4 апреля 1940 г. Смушкевичу присвоили звание командарм 2-го ранга, а уже 4 июня генерал-лейтенант авиации. В августе 1940 г. был переведен на должность генерал-инспектора ВВС РККА, а в декабре того же года – помощника начальника Генерального штаба РККА по авиации. Но на этом, как это часто бывало при Сталине, карьерный рост Смушкевича и закончился.

8 июня 1941 г. он был арестован органами НКВД по обвинению в участии в «военной заговорщической организации», по заданиям которой Смушкевич якобы проводил работу, «направленную на поражение Республиканской Испании, снижение боевой подготовки ВВС Красной армии и увеличение аварийности в Военно-воздушных силах». Бывший герой и другие арестованные естественно признали предъявленные обвинения, тем более что высокая аварийность действительно имела место быть. То есть «состав преступления» был налицо, оставалось лишь притянуть к нему за уши конкретных «виновников». 28 октября 1941 г. по приказу наркома НКВД Лаврентия Берии Смушкевич был расстрелян в поселке Барбыш Куйбышевской области.

Глава 2. Охота на «лосей» и «карасей»

Появляется «Эмиль»

Успех Вf-109 в Испании, фурор, который наделал этот тип самолета на авиавыставке в Цюрихе, мировой рекорд скорости – все эти факты германское министерство пропаганды раскручивало на полную катушку, каждый раз подчеркивая, что мессер – это серийный, стоящий на вооружении люфтваффе истребитель! Однако это утверждение было обычным преувеличением германской пропаганды и, мягко говоря, не совсем соответствовало истине. В августе 1937 г. Вf-109 имелись только в I. и II./JG132 «Рихтхофен», а также в I./JG234, при этом ни одна из трех групп не была перевооружена полностью! В ноябре того же года к освоению мессера приступила и II./JG234.

Ко времени аншлюса Австрии 12 марта 1938 г. в люфтваффе имелось только 12 истребительных авиагрупп (без испанской J/88), половина из которых была перевооружена на «Мессершмитты». Пять были вооружены бипланами Аг-68 модификаций Е и F и одна группа He-51С-2. Усиление напряженности мировой обстановки при запланированном вводе войск в Судетскую область Чехословакии заставило Верховное командование люфтваффе рассмотреть вопрос о резком расширении истребительной авиации. 1 июля 1938 г. было решено сформировать по меньшей мере еще 8 истребительных авиагрупп. В результате на базе подразделений, оснащенных устаревшими истребителями, были срочно созданы еще несколько новых. Еще одна – I./JG138 – была сформирована на базе шести эскадрилий австрийских ВВС, оснащенных «Фиат» CR-32 и влившихся в состав люфтваффе.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.