

В.В.Гагин

ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА В КОРЕЕ

(1950—1953 г.г.)



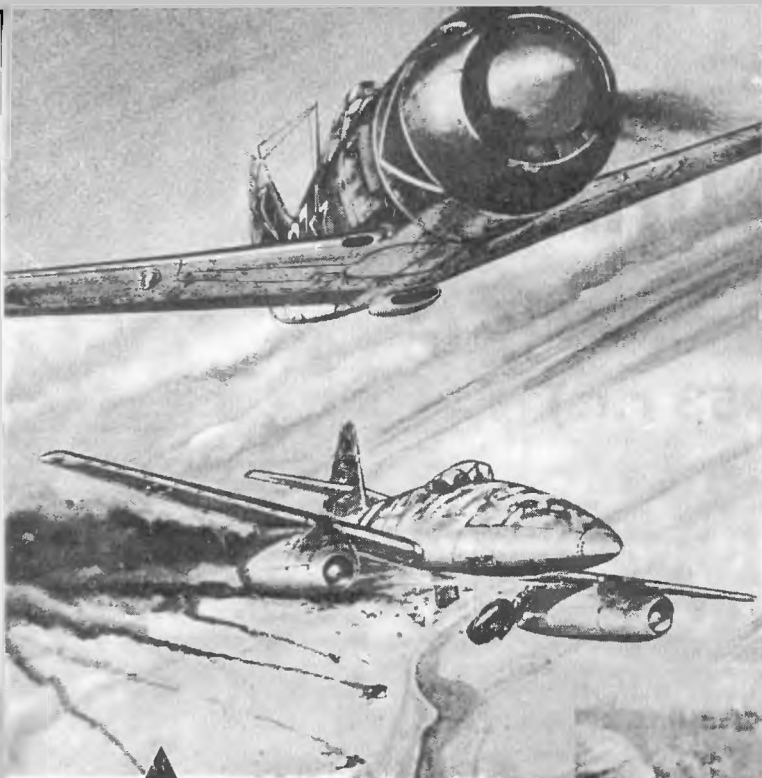
Издательство «Голлиграф»
Воронеж, 1997 г.

В.В.Гагин

ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА В КОРЕЕ

(1950—1953 г.г.)





Напряженная обстановка «холодной войны» побудила СССР опубликовать эту фотографию как демонстрацию военной силы.

Tense situation during the "cold war" forced the USSR to publish this photograph as a demonstration of its military strength.

Ивану Кожедубу было о чем рассказать новому поколению летчиков — еще в 1945 году он сбил на поршневом «Лавочкине» немецкий реактивный Me-262.

Ivan Kozhedub had many things to tell a new generation of pilots about — already in 1945, flying a piston-engined "Lavochkin", he shot down a German ME-262 jet.

Трижды Герой Советского Союза командир 324-й Гвардейской истребительной авиадивизии И.Н.Кожедуб в Корее. (Слева — Б.Абакумов, автор книги «Неизвестная война».)

I. Kozhedub, thrice Hero of the Soviet Union and commander of the 324th Guards fighter division, is in Korea. (To the left from Kozhedub is B. Abakumov, the author of the book "Unknown war").



И.Н.Кожедуб делится боевым опытом с молодыми летчиками. I. Kozhedub is sharing his combat experience with young pilots.



Об этой войне у нас молчали. По политическим соображениям.

Жаль. Советскому народу надо было гордиться победой советского оружия, советских солдат и офицеров: как ни крути, твердость и дальновидность кремлевского руководства, храбрость и мастерство наших военных, совершенство и мощь отечественной боевой техники победили и отстояли социалистическую Северную Корею перед американским агрессором, который, окружив себя сонмом союзников и прикрываясь флагом ООН, возжелал обеспечить свое неколебимое стратегическое присутствие, невзирая ни на чьи более интересы, попирая законные права народов на самоопределение.

Не так ли происходит и сейчас? В Южной Европе, на Ближнем Востоке? Что там делают американцы? По какому праву присвоили себе роль мирового жандарма?

По праву сильного. Сейчас на США нет управы.

Русские, забыв славные страницы истории, впали в тяжелый и мрачный летаргический сон. Россия, проснись!

* * *

Корея — важный стратегический пункт для контроля азиатского континента. Оккупированная Японией в начале двадцатого столетия, Корея в 1945 году была освобождена Советской армией.

Американские войска высадились в Корею 8 сентября 1945 г., т.е. через 6 дней после капитуляции Японии. США не могли упустить этот полуостров из рук.

В 1948 году Организация Объединенных Наций приняла единую Корею в свой состав при условии всеобщих и равных выборов президента. Но американцы объявили правительство Юга правительством всей Кореи, и в выборах участвовала только южная половина страны.

Образовались две Кореи. В атмосфере развязанной Г.Трумэнном «холодной войны» начались пограничные конфликты.

К северу от 38-й параллели прокоммунистические корейцы к концу мая сосредоточили 6 дивизий, бригаду танков Т-34/85 и авиацию: около 60 штурмовиков Ил-10 и 70 истребителей «Як» различных типов. Отметим, что СССР вывел свои войска 9 декабря 1948 года — в день провозглашения КНДР, — а американцы оставили на Юге две бригады морпехов.

Войну, по мнению американцев, начали северные корейцы 25 июня 1950 года. Под покровом ночного дождя они захватили город Кэсон по дороге в Сеул — столицу Южной Кореи, — а спустя 3 дня и сам Сеул. Американцы якобы не хотели участвовать в конфликте и при получении известий о нападении начали эвакуацию своих граждан с военно-воздушных баз в Сеуле и Кимпо, и на пароходах из порта Инчхон (Чемульпо).

Днем 25-го американцы сообщили, что несколько «Яков» сбили их транспортный С-54, и якобы поэтому генерал Дуглас Мак-Артур отдал приказ «прикрывать эвакуацию с воздуха», хотя это могла быть заурядная провокация, каких много на счету заокеанских завоевателей.

F-82 «Твин Мустанг» из 68-й, 339-й и 4-й эскадрилий FEAF (Дальневосточные воздушные силы) приступили к патрулированию районов Инчхона и Сеула.

27 июня к ним присоединились реактивные истребители F-80 8-го истребительно-бомбардировочного крыла, и начались первые стычки в воздухе. Конфликт разрастался.

3 июля 1950 года палубная американская авиация нанесла удар по аэродрому в Пхеньяне — в 6:00 этот налет провели «Корсары», а в 8:15 английские «Сифайеры» и «Файерфлаи» штурмовали аэродром в г.Хэчжу (Хеджу). Таким образом, северо-корейская авиация (110 самолетов) перестала существовать.

Эта война шла три года и еще один месяц и унесла больше миллиона человеческих жизней. (Г.А.Лобов утверждает — 9 млн.)

Уже в первые дни американские ВВС, изрядно потрепав северо-корейскую авиацию, завоевали превосходство в воздухе — чего стоит «ковровое бомбометание» В-29-ых по Синьдзжу — город был стерт с лица земли.

Войска Северной Кореи и китайских народных добровольцев также несли огромные потери от ударов с воздуха. У КНДР и Китая не было мощной авиации, способной прикрыть наземные боевые действия. Ким Ир Сен и Мао Цзе-дун обратились к И.В.Сталину: только прямое участие советских авиачастей с опытными летчиками могло склонить чашу весов в пользу КНДР.

Поскольку в Корейской войне были затронуты интересы двух сверхдержав — США и СССР, — Сталин дал добро. Правда, политическая обстановка помешала открыто выступить СССР на стороне Северной Кореи, и он сделал это негласно. А США, прикрываясь флагом ООН, привлекли на свою сторону и союзников с их военной авиацией — Австралию, Англию, Канаду, Южную Африку. Сыграло свою роль и огромное преимущество США в средствах массовой информации — весь мир смотрел на события через «американские очки». Вооруженные силы США в этой войне были представлены всеми родами войск — несколько сот тысяч военнослужащих.

В конце октября командование авиачастей советских ВВС, которые дислоцировались в Северо-Восточном Китае и занимались обучением пилотов КНР, получило приказ из Москвы. Были созданы две авиадивизии, положившие основу 64-го истребительного авиакорпуса.

Командование им принял генерал-лейтенант авиации Иван Васильевич Белов. Сначала части 64-го ИАК располагались на весьма удаленных от линии фронта авиабазах Северо-Восточного Китая: Мукден (Шэньян), Аньшань и Ляоянь.

Первый воздушный бой советские летчики 64-го ИАК на истребителях МиГ-15бис приняли 1 ноября 1950 г., и господство американских пилотов в корейском небе закончилось.

Это была первая воздушная война на реактивной технике, в ней участвовали наисовременнейшие самолеты, отрабатывались новейшие тактические приемы.

Американцам пришлось вызывать из США «Сейбры»: F-80 и F-84 не годились. Заокеанские специалисты насчитали потом свыше 30 тактических приемов, применявшихся летчиками «МиГов»: «косая петля», «карусель», «горка к солнцу», «ловушка», «пасть» и другие военные хитрости мастерски применяли одними из первых пилотов 324-й ИАД, которой командовал легендарный трижды Герой Советского Союза Иван Никитович Кожедуб. Уж он-то имел боевой опыт — еще в феврале 1945 года «завалил» реактивный Me-262 на своем поршневом «Лавочкине».

В Корею Иван Никитович не летал. Москва запрещала строго-настрого, хоть он и обращался многократно за разрешением.

Его авиадивизия прибыла на корейский фронт в апреле 1951 года и отлично проявила себя в деле, причем, как говорится, «с колес».

Например, «черный четверг»: в апреле, 12-го числа, американцы среди бела дня решили разбомбить гидроэлектростанцию на реке Ялуцзян.

«Сверхкрепости» В-29 прикрывались большим количеством «Тандерджетов» и «Сейбров».

Бомбардировщики шли в плотном строю, чтобы в полной мере использовать мощные стрелковые оборонительные установки. Тем не менее «МиГи» прощались и сбили десяток «Бойнгов».

В каждой «крепости» был экипаж по 10-12 человек. Когда все сбитые американцы открыли свои парашюты (больше 100) — невиданное зрелище такого количества «погорельцев» поражало воображение.

В 324-й авиадивизии, да и вообще одним из лучших асов в Корейской войне стал командир 196-го ИАП Евгений Георгиевич Пепеляев, полк которого в январе 1951 г. перебазировался на аэродром Дуньфын из Китая.

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ЕВГЕНИЙ ГЕОРГИЕВИЧ
ПЕПЕЛЯЕВ

Сначала в течение четырех месяцев проходила интенсивная подготовка к предстоящим боям. Затем полк Пепеляева передислоцировался 1 апреля 1951 г. вместе со 176-м Гв. ИАП (также из 324-й ИАД) на пограничный аэродром Аньдун на берегу реки Ялуцзян. Основная задача — охранять ГЭС и железнодорожный мост через реку.

В первом бою вечером того же дня наши летчики сбили два «Сейбра» и потеряли тоже двоих.

Сам Пепеляев поджег свой первый F-86 в мае: американский летчик просто не видел «МиГ» Евгения Георгиевича.

Поначалу 196-й ИАП действовал на МиГ-15 с двигателем РД-45, но затем его перевооружили на «бисы».

В августе 1951 года Пепеляеву присвоено звание полковника, а в сентябре группа под его предводительством перехватила двенадцать самолетов F-94 «Старфайр» и сбила семь из них, причем комполка на свой счет записал две машины.

Пепеляев вспоминает:

— Сколько самолетов сбил? Двадцать...

Интересно, почему тогда бывший командир корпуса генерал Георгий Лобов, да и американец И.Бейли утверждают, что больше?

— Три самолета я «отдал» своему ведомому Саше Рожкову (об этом разе утайшь?); думал, что ему присвоят звание Героя Советского Союза. Не потребовались они ему, похоронили мы его в Порт-Артуре...

Уже в первые дни нашего прибытия в Корею стала приходить информация о высококом профессионализме американских летчиков. Привозили ее в Дуньфын наши авиаторы с приграничного аэродрома Аньдун, им уже приходилось вступать в схватки с янки в небе Кореи. Да и истребители у противника, что надо — реактивные F-86 «Сейбры».

— И тут, — рассказывает Евгений Пепеляев, — я понял: мой полк не готов к боям. 90 процентов — фронтовики, но на войну попали в самом конце, на счету каждого один-два сбитых самолета. Да на этот раз и другой противник, другая техника — реактивная. К тому же начало пятидесятых в советских ВВС — период полетов в сложных условиях. Часто летали ночью, при минимуме погоды, сажали самолеты по радиолокационным приборам... Но ведь летчик, кроме всего, должен уметь вести бой, уметь драться. Наше высокое начальство не особенно заботилось об этом. Считалось, война позади, впереди ничего серьезного не предвидится. Корею, словом, никто не ждал. Пришлось все наверстывать в Дуньфыне...

Программа подготовки, что составил Пепеляев для летчиков полка, в штабе корпуса принималась не всеми. Он уже в первые дни разрешил «обжимать» «МиГи» рядовым летчикам. На максимальной скорости на стометровой высоте проносилась реактивные самолеты близ Дуньфына. На вопрос: «Кто позволил?» отвечал: «Война». Часто завязывались воздушные учебные бои, строились всевозможные боевые порядки, дрались пара на пару, четверка на четверку... В таком напряженном ритме в течение четырех месяцев — в декабре, январе, феврале и марте — «дозревали» русские пилоты до американской кондиции. Где-то в середине марта Пепеляев предложил Кожедубу: давайте подеремся полк на полк. Тот согласился. Подчиненные Пепеляева выиграли бой, что называется, начисто.

К концу марта обстановка осложнилась, и полк Пепеляева перевели в Аньдун, откуда его летчики и вступили в бой. К тому времени они уже имели солидный налет. Первая воздушная схватка показала, что Евгений Пепеляев избрал верную методику подготовки. Летчики вернулись без единой победы, однако и без поражений. Соседи (может, некорректно сравнивать, но что было, то было) потеряли два самолета, третий,

подбитый, взорвался прямо на аэродроме.

Пепеляев сразу собрал комэсков: значит, так, атаки из невыгодных ситуаций без крайней нужды не проводить. Главное сейчас — изучать тактику американцев, искать их слабые стороны. Видели, как они «делают нас» на пикировании, на горизонтальном маневре? Так не следует в этом с ними соревноваться, раскусим их приемы, сами на крючок попадутся. У «МиГа» свои плюсы есть, почему бы их не использовать...

Так набирались опыта.

Тот бой летчик помнит хорошо. На встречном курсе его атаковала пара «Сейбров». Бросилось в глаза: на них отсутствовали вертикальные гребни, и скольжение совершали они как-то необычно, словно подкрадываясь к «МиГу» (потом станет известно, что на «Сейбрах» появились подкрылки). Небольшой вираж, и ведущий противника открывает огонь. Евгений мельком осмотрел кабину: герметизация не нарушена, давление нормальное. И он тут же решает наказать американского летчика. Обозначает боевой разворот в левую сторону, а в ходе маневра — «косой петли», — знакомого ему с молодости, переключивает «МиГ» в противоположную. Пилот «Сейбра» купился и оказался перед советским истребителем. Правда, на миг, когда самолеты шли в перевернутом положении. Но и этих секунд хватило Пепеляеву, чтобы открыть огонь. От места, где находился фонарь, потянулся дымок, машина стала падать. Пилоту «Сейбра» ничего не оставалось, как посадить самолет. Надо отдать ему должное, сделал он это мастерски. Практически целехонький «Сейбр» достался советской стороне как трофей и вскоре отправился в Москву. Сбитым оказался один из американских асов — на машине в три ряда располагались 12 белых звезд.

Конечно, нельзя сказать, что наши летчики были на голову выше американцев, бои шли на равных.

— Вылетел «шестеркой», в июле пятьдесят первого это было, — рассказывает Пепеляев. — Смотрю — передо мной шестерка «Сейбров». Положение выгодное. Зная, что меня прикрывает ведомый, а сзади еще звено капитана Виктора Назаркина, начал атаку. Но звено Назаркина не смогло обеспечить ее, позже командир объяснял, что потерял нашу пару на солнце, может быть, и так, не знаю. Американцы же, воспользовавшись этим, сразу взяли в оборот моего ведомого. Ларионова мы не смогли даже похоронить, самолет упал в Желтое море. И сразу же очередь по моему «МиГу». Вторая пара заходит справа. Назаркин молчит. Я понял, что помощи не будет, тут уж не до воздушной победы, и с высоты тысяч семь—восемь бросил машину в штопор. Внизу облачность, верхняя кромка тысячи на три. Иду, а «Сейбр» надо мной — по спирали идет, но не хватает мастерства пилоту, не может он меня достать. Влетел в облако, вывернул самолет, что называется, у самой воды — и на свой аэродром... А Назаркин больше не летал, отправили его в Союз. Без взаимовыручки в бою ничего не достигнешь...

Самолет Женька Пепеляев увидел лет в восемь, когда тот появился над Бодайбо, небольшим городишкой, что в Иркутской области. Арендовали его ленские шахтеры, чтобы детей своих покатавать, самим покатаваться. Во весь дух бежали с братом Костей на пристань, где тот приземлился. А когда вблизи столкнулись с металлической, взлетающей, как птица, машиной, то заболели авиацией.

Первым, понятно, поступил и окончил Одесскую военную школу пилотов Константин — он был на 6 лет старше. Евгений выпустился из этой школы в тридцать восьмом — в год, когда выполнялось указание Сталина — дать стране 500 тысяч пилотов. Осваивал У-2, а уже в 29-м Краснознаменном истребительном полку, что базировался на Дальнем Востоке, летал на хорошо известном И-16. В сороковом году ему предложили перейти заместителем комэска в 300-й полк.

Войну встретил инспектором штаба дивизии. Но сражаться, по сути, не пришлось. В августе сорок пер-



**Аэродром Лазарево, 1945 год.
Е.Г.Пепеляев у своего Як-9.**

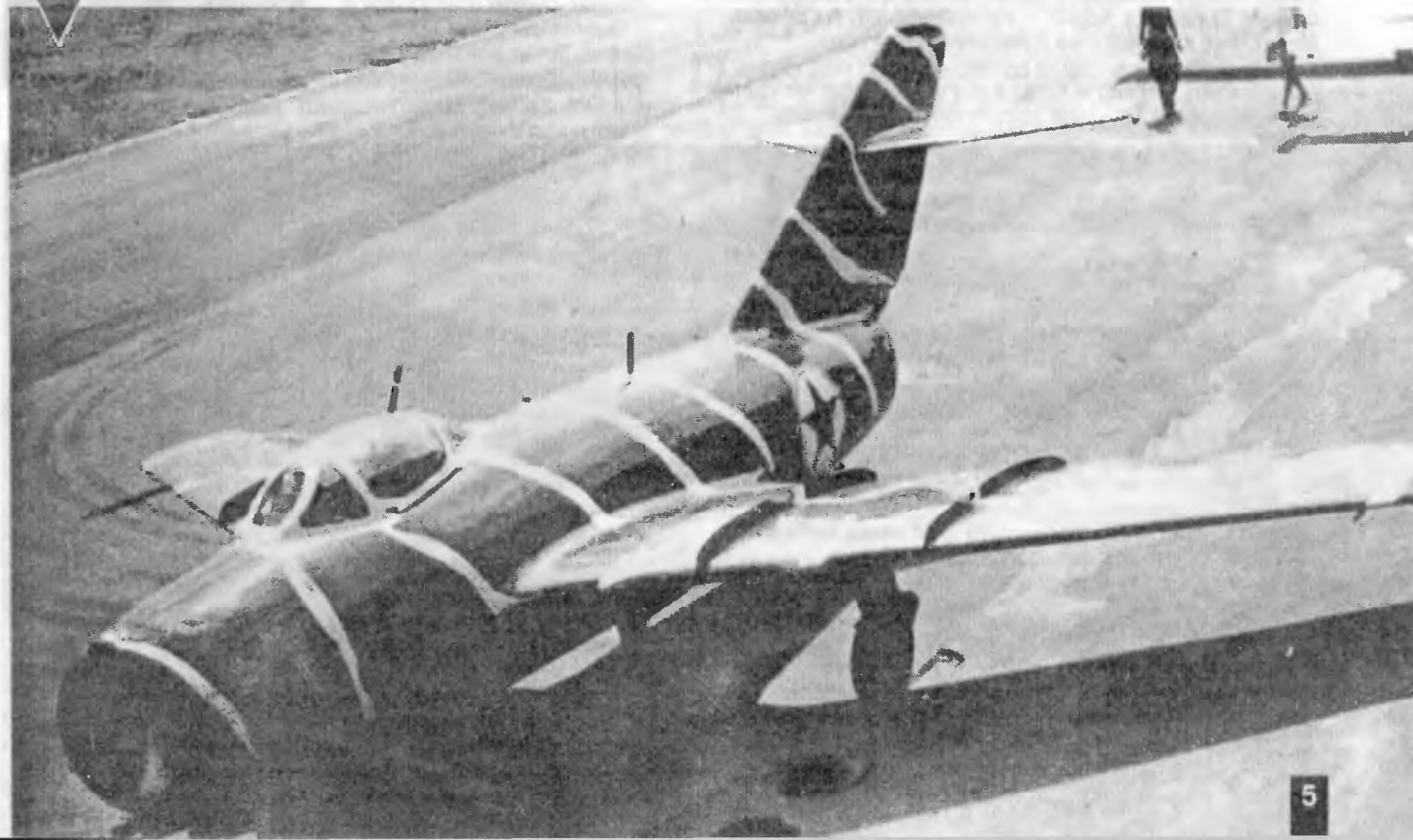
*Lazarevo air-field, 1945. E.Pepeliaev
is at his "Yak-9".*

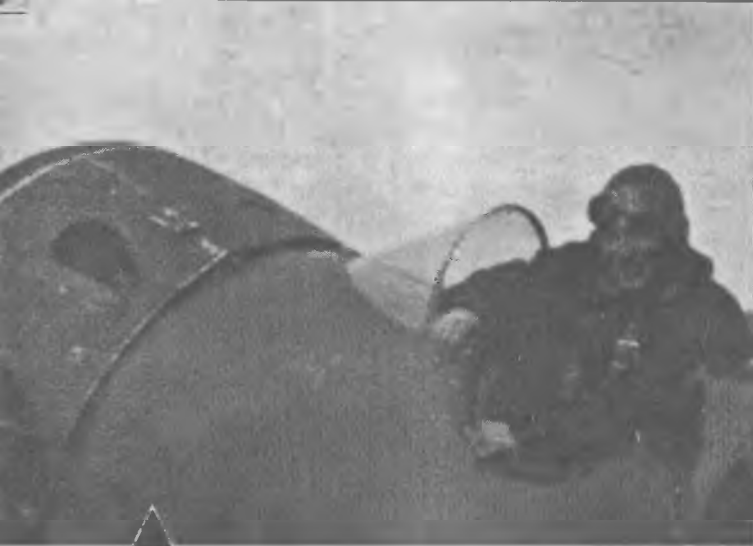
**1950 год. Командир полка Е.Г.Пепеляев (справа).
(Родился 18.03.1918 г. в п.Бодайбо, Иркутской
области.)**

*1950. E.Pepeliaev is a Commander of the
Group (on the right). (Born on March 18th,
1918 in Bodaibo, Irkutsk Region.)*

**Камуфлированный истребитель МиГ-15бис
с опознавательными знаками
Корейской Народной Демократической Республики.**

*Comouflaged fighter MiG-15Bis with
identification marks of Korean People's
Democratic Republic.*





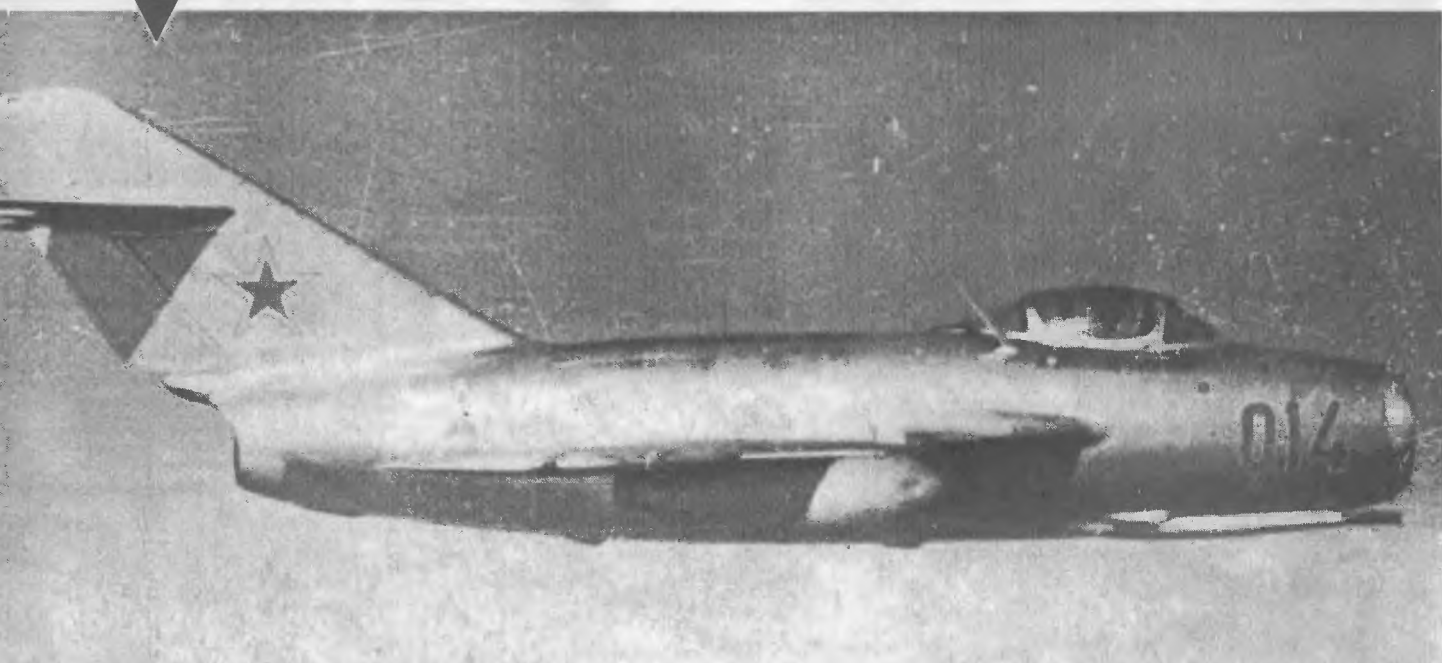
1940 год. Сталинград. Курсант Милаушкин в кабине УТИ-4.
 1940. Stalingrad. Student Milaushkin is in the cockpit of UTI-4.



1940 год. Курсант Сталинградского военного училища летчиков имени Краснознаменного пролетариата П.С.Милаушкин. (Родился 22.10.1922 г. в с.Раевка, Карагандинской области.)

1940. P.Milaushkin, Student of Stalingrad military pilots school named after Red Banner Proletariat. (P.Milaushkin was born on 22 October 1922 in Raevka Village, Karaganda Region.)

Советскому контингенту запрещалось фотографировать боевую технику, в Корее — категорически. На снимке МиГ-15бис с аэродрома Поворино, 1954 год.
It was forbidden for the Soviet contingent to take photographs of a fighting equipment, and in Korea it was strictly forbidden. On the photograph is the MiG-15Bis from Povorino air-field. 1954.



1954 год. Воротынский (недалеко от Калуги). Комэска П.С.Милаушкин.

1954. Vorotynsk (not far from Kaluga). P.Milaushkin is a Commander of Squadron.

1954 год. Воротынский (недалеко от Калуги). Командир орденов Невского, Кутузова 176-го ГИАП полковник Вишняков С.Ф.

1954. Vorotynsk (not far from Kaluga). Colonel S.Vishniakov is a Commander of the 176th Guards fighter group-holder of the orders named after Nevsky, Kutuzov.



вого над озером Ильмень, на Северо-Западном фронте, погиб Константин. Евгений рвался на фронт отомстить за брата, но Япония готовилась вступить в войну, и его рапортом не давали ходу. В августе 1945 года в основном вел разведку, ходил на «свободную охоту». Боевой счет Пепеляева — подожженный на Сунгари военный катер да обстрелянный паровоз. Японская же авиация не действовала. В сентябре, когда уже война закончилась, 300-й полк кинули из-под Хабаровска в Маньчжурию — в Мукден. Американцы тогда высаживали армейский корпус в портах Китая, и советское руководство начало возвращать войска. В интересах 6-й армии вел разведку. Тогда и изучил регион, с которого ему предстояло в апреле 1951 года вступать в бой с американскими летчиками.

Осенью 1946 года Е. Г. Пепеляев был направлен на Высшие летно-тактические курсы усовершенствования офицерского состава. Закончив их в конце следующего года, он стал заместителем командира 196-го истребительного авиаполка ВВС Московского округа. Здесь Пепеляев осваивал новую технику, принимал участие в авиационных парадах и праздниках. Так, в 1949 г. в Тушине Евгений Георгиевич впервые продемонстрировал высший пилотаж на новом тогда «Ла-15», а в следующем году вместе с В.В.Лапшиным подготовил встречный пилотаж на МиГ-15. Предполагалось показать его на тушинском празднике, который, однако, не состоялся из-за непогоды. Зрители увидели этот номер через год, но уже без Пепеляева.

— Нелегко давался сбитый «Сейбр», «Тандерджет»... Но я был командиром полка, меня надежно прикрывали. Невыгодная ситуация — не начинал атаку, — говорит Пепеляев. — А каково рядовому летчику?.. До десяти самолетов сбил Владимир Алфеев, Борис Бокач, Алексей Митусов, Лев Иванов, Иван Заплавнев, Борис Абакумов, совершили по 150—180 боевых вылетов. Их представляли к званию Героя Советского Союза, но признания они так и не дождались.

Командир 196-го ИАП 324-й ИАД полковник Е. Г. Пепеляев. Свою последнюю победу над «Сейбром» одержал 15 января. Всего же он за 108 боевых вылетов в 38 воздушных боях сбил 20 реактивных самолетов и по итогам войны в небе Кореи занял второе место среди асов, уступив первенство Н.В.Сутягину (23 сбитых).

Авиаполк Пепеляева уничтожил более ста вражеских самолетов, потеряв своих 24 (в боях погибло пять летчиков).

Вторым полком в составе 324-й авиадивизии был 176 Гвардейский ИАП, которым командовал подполковник Сергей Федорович Вишняков. Одним из лучших летчиков этого полка был Петр Семенович Милаушкин.

ПЕТР СЕМЕНОВИЧ МИЛАУШКИН:

Сергей Федорович Вишняков вместе со своим ведомым Дмитрием Федоровым воевал наравне с рядовыми летчиками и выполнил более 120 боевых вылетов. Грамотный, смелый командир. Несмотря на постоянное численное превосходство противника, он умело строил боевые порядки полка, эскадрильи, применял военные хитрости, изобретал новые тактические приемы. В сочетании с опытом и храбростью наших летчиков это давало победный результат и обеспечивало выполнение основной задачи — охраны Аньдунской плотины, электростанции и коммуникаций Северной Кореи. Невосполнимые потери летчиков были и у нас: Слабкин, Борис Образцов, Никитченко и др. Многим летчикам приходилось покидать самолеты из-за их сильных повреждений: Паша Никулин; особенно Вердыш — привез на аэродром более шестидесяти пулевых пробоин и произвел посадку на брюхо, так как все системы выпуска щитков и шасси были перебиты. Погибших летчиков хоронили на русском кладбище в Порт-Артуре, где захоронены наши герои русско-японской войны 1905 года. Очень хотелось бы навестить их могилы и возложить венки.

Летчикам всегда обидно, что они не видят это поражающее воображение зрелище — воздушный бой — как это приходится наблюдать наземному персоналу, который всегда переживал, видя дымный шлейф падающего самолета — не дай Бог, свой. Если твой самолет получил повреждения в бою, то с утра следующего дня он уже на старте, готов к боевому заданию. Наши летчики всегда были уверены в работе двигателя и оборудования. Спасибо мотористам, техникам...

В авиацию попал с трудом: в 1939 году осенью меня не приняли в Сталинградское училище, хотя экзамены по теории и практике сдал на отлично — подвел меня мой рост. Когда я был в воздухе на У-2, то с земли создавалось впечатление, что самолет летит сам. Приходилось подкладывать подушки и пододвигать педали. Поступил только в сороковом году — врачи пообещали приемной комиссии, что я еще вырасту. В училище летал на УТ-1, УТ-2, УТИ-4 и И-16. И-16 очень строг в управлении. Если при взлете не удержишь педалью, резко и стремительно уклоняется от прямой — влияние винтомоторной группы, особенно с резким поднятием хвоста на разбеге. Зато в воздухе — это самолет-игрушка, а при посадке опять надо быть очень внимательным: нельзя высоко выравнивать. Так погиб в Борисоглебске сын В.И.Чапаева. После окончания училища был приказом оставлен летчиком-инструктором. До начала Отечественной войны учил курсантов.

И-16 к началу войны устарел — не догнать на нем и не уйти. Но мы оборонялись и летали штурмовиками. Работали с аэродромов: Центральный, Чумрак, Пичуга, Ахтуба, Ленинск. Затем по приказу Верховного всех инструкторов сняли с боевой работы. Многие инструкторы не хотели возвращаться на изнурительную тяжелую работу, тем более, что учить курсантов надо было на изношенной материальной части. Но все же мы выкраивали время побывать на передовой, чаще всего в период сдачи курсантов в боевые полки. Командиры полков были очень довольны нами и не хотели отпускать в училище.

Когда в конце 1949 года я пришел в 176-й ГИАП, не теряя ни одного дня изучил и сдал экзамены по новому типу самолета МиГ-15. Получил один полет на УМиГ (двухместный учебный МиГ-15, он был один на воздушную армию), я пересел на боевой самолет, который сразу понравился своей скоростью и быстрым набором высоты. Освоение нового МиГа облегчалось тем, что до этого летал на тоже реактивном Як-17.

1 мая 1950 года мы проходили тройками на параде над Красной площадью на малой установленной высоте и скорости не менее 1000 км/ч. Тогда впервые столкнулись с эффектом «поджима» ведомых к самолету ведущего на трансзвуковых скоростях. Сразу за Красной площадью ведомые истребители двух задних троек стало неупорядочно притягивать к ведущим самолетам, и, несмотря на энергичные действия рулями, эффект только усиливался. Ведомые были вынуждены резко отвалить вверх и в стороны. На разборе полетов после демонстрации фильма, зафиксировавшего «самодетельность» летчиков, командующий авиацией МВО Василий Сталин сгоряча требовал самых крутых мер к «воздушным хулиганам», и только вмешательство крупного теоретика профессора Пышнова спасло пилотов. Он объяснил неожиданный эффект новой теорией трансзвуковой аэродинамики, которую разрабатывал по ночам в ванной комнате — его семья из девяти человек проживала в двух маленьких комнатах. В этом же 50-м году проходили девятками над аэродромом Тушино в День Авиации.

Осенью полк был направлен в Китай для защиты дальних рубежей нашей Родины. Сначала несколько бывших инструкторов — Вердыш, Слабкин, Никитченко, Милаушкин — всего шесть человек под руководством С.Ф.Вишнякова были откомандированы для обучения корейских летчиков на наших самолетах МиГ. Нами был выпущен самостоятельно командующий ВВС Северной Кореи Кан Дэ Ён и ряд других летчиков. Кан Дэ Ён показал себя очень умелым и грамотным

пилотом, до МиГа он летал на очень многих типах японских самолетов. К сожалению, этого нельзя сказать о большинстве китайских и корейских летчиков. Боевого опыта у них не было, а в сочетании с неумеренным азартом и желанием убить американского агрессора во что бы то ни стало, это приводило к большим неоправданным потерям. Например, неопытные корейцы могли всем полком безоглядно наброситься на пару «Сейбров» — приманку, подставившись под удар сверху остальных F-86. Первыми учебными полетами руководил Кожедуб. После первого выпуска курсантов мы вернулись в полк, который получил боевой приказ. Началась боевая работа.

7 апреля 1951 года нас подняли в воздух. Сучков и я были подготовлены к полетам в сложных метеоусловиях, имели 1-й класс. Пробили облака, взяли курс на противника, которого сразу обнаружить не удалось. Наведенцы передают, что мы вместе с целью. А когда не видишь противника — ищи его у себя в хвосте. Так оно и получилось. Нам в хвост заходила пара и еще пара была выше на 800—1000 м. Ведущий, Ваня Сучков, пошел в набор высоты и влево на верхнюю пару, передал: «Следи за второй парой.» Завязалась карусель: мы идем за верхней парой, а вторая — за нами. Но дистанция стрельбы очень большая. В наборе высоты мы догоняли первую, а вторая сильно отставала от нас. «Шутинг Стар» тяжелее нашего МиГа и на пикировании нас мог догнать, а на восходящей отставал. Слышу команду: «Разбираем по паре.» Я резко делаю маневр влево на спину и вхожу в пики, за тем выхожу из пикирования с правым разворотом и набором высоты. Вначале я потерял все самолеты из виду. Потом на земле мы разобрались, что Сучков на восходящей левой спирали догнал ведомого противника и открыл огонь по нему. Самолет резко вышел из разворота и стал пикировать. Ну а я встал в мелкий вираж и начал осматриваться, высота — 9800 м. Ниже, чуть впереди, увидел один самолет и пошел на него. Он не маневрировал, а шел по прямой и только когда я открыл огонь резко накренился вправо, но было уже поздно. «Шутинг Стар» сильно задымил, стал терять высоту и ушел в облака. Я за ним не погнался, а стал запрашивать Сучкова. Тот ответил: «Идем на аэродром, курс на приводную.» Сходу пробили облака и произвели посадку с интервалом в пять минут. Пленки у обоих были отличные, видны были снаряды и сетка прицела на самолете «Шутинг Стар». Локаторщики передали, что из боя ушли два одиночных самолета на разной высоте.

Несомненно, опытные летчики американской четверки были озадачены нашим нестандартным маневром и рассыпали строй, растерялись. Поэтому мы добились успеха несмотря на то, что F-80 имели управляемые стабилизаторы, а стало быть, меньший радиус виража. Вдбавок на американцах были противоперегрузочные костюмы, которые им очень помогали, в то время как у нас при попытке вынести точку прицеливания вперед на вираже постоянно темнело в глазах.

Большой бой был 9 апреля 1951 года, когда нашему полку пришлось отражать большие силы бомбардировщиков В-29 в боевых порядках звеньев по 3-4 самолета друг за другом «кишкой», всего не менее 80 самолетов. Эта «змея» охранялась «Тандерджетами» с обеих сторон и на высоте 8000 м направлялась бомбить плотину, ГЭС, аэродром Сингисю (Синийджу). За ней шла вторая волна из около 70 бомбардировщиков. Мы взлетели всем полком, построились в боевой порядок эскадрилий с разницей в высоте 800—1000 м, обнаружили противника. Слышим команду Вишнякова: он с 1-й АЭ атакует головных, 2-я АЭ — середину «кишки», а 3-я АЭ — хвост. В бой с охранением — «крестами», F-84-ми — не вступать.

И вот со стороны солнца три эскадрильи пошли в атаку. Целей хватало всем. Сима Субботин пошел на ведущего, а я на правого ведомого В-29. Первая атака была настолько для них неожиданной, что стрелки не успели открыть оборонительный огонь, а у них огневых точек до 12 штук. Пушки моего самолета работали

безотказно. Вспышки разрывов были видны на фюзеляже и плоскостях, но сказать, чтобы он загорелся или разваливался — этого не было. Мы очень быстро их проскакивали — скорость была вдвое больше. Я услышал команду Симы: «Выхожу вправо, смотри.» Я ему кричу в ответ: «Смотри, столкнешся с «крестом!» — самолеты сбились в плотный клубок. «Кресты» — «Тандерджеты» — нас не атаковали, но по другим товарищам они вели огонь. Причина одна: неожиданная одновременная атака всей колонны, которая сразу распалась и «Кресты» хаотично заметались.

Вторую атаку выполняли по другой тройке В-29. Когда вышли на дистанцию открытия огня я увидел множество вспыхивающих «лампочек» — все пространство задней полусферы «крепостей» было закрыто сплошным заградительным огнем. Открыть огонь не успел, т.к. услышал команду С.Субботина: «Выходим влево!», а терять из виду ведущего нельзя. Выполняя маневр, получил команду: «Атакуем!» Вижу: внизу справа пара «крепостей» (одного в тройке почему-то нету). Ведущий бьет по правому самолету, а я — по левому. Он был ближе ко мне и дистанция так быстро сокращалась, что палец непроизвольно нажал кнопку воздушных тормозов. В прицеле отчетливо видны детали самолета В-29. Огонь стрелков был слабый. Нажал гашетку, мои снаряды начали рваться на правой плоскости и моторах. Чтобы с ним не столкнуться, я резко ушел вниз и вправо, о чем передал ведущему, но ответа не было. В эфире стоял сплошной гвалт и мат. Из далека услышал голос командира полка Вишнякова С.Ф. «Сбор над «сосиской», высота девять тысяч». «Сосиска» — это небольшой полуостров с характерными очертаниями. Хороший ориентир. «Земля» скомандовала: «Всем — трава» — посадка. Снарядов у моей большой пушки не было — кончились во время второго захода. А в малых снаряды еще оставались.

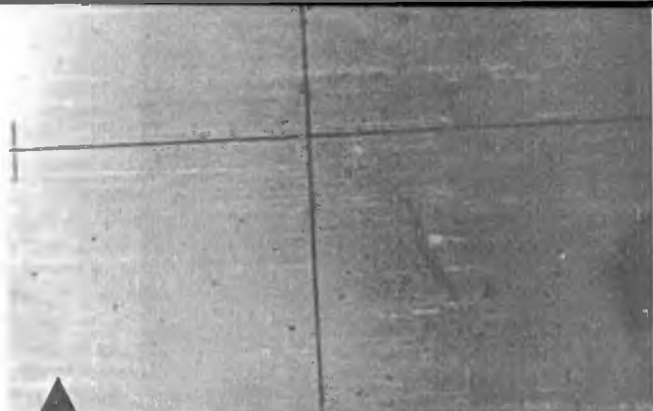
На подходе к аэродрому появились наши самолеты с разных направлений, но на одной высоте — суэта! Обрадовался позывному своего ведущего — он жив. Потерять ведущего — беда для ведомого (подумают все, что погнался за легкой добычей, а ведущего бросил). Но он не обиделся, ведь обстановка была сложная — я пошел вниз, а он вверх. После посадки нас радостно встречали техники, оружейники, механики, мотористы. Весь бой они видели с земли, это было раннее утро, ясно. Видели, как падали с горящими дымными шлейфами и ударили на восток хваленые «крепости» вместе со «сверхкрепостями». Видели, как непосредственное боевое охранение — «Тардерджеты» — шарахались от нас в стороны, уступая дорогу к бомбардировщикам. А мы «Крестов» не трогали, и очень правильно.

Позже нам сообщили, что истребители F-86 «Сейбры» навстречу с бомбардировщиками опоздали, они должны были прикрывать их сверху. Опоздали на очень много, но этого времени нам хватило. Если бы «Сейбры» успели, нам пришлось бы туго, так как при выходах из атак они «ловили» бы нас и мы бы многих недосчитались. Задача нами была выполнена, многие летчики записали на свой счет сбитые. Мне пришлось сбить два самолета В-29. Потерь в полку не было, но «царяпин» много, в том числе и у моего ведущего.

Сказать сразу, что сбил самолет, летчик не может. Когда на земле встречали нас и спрашивали: «Командир, сбил?», мы отвечали, что — стрелял, вел огонь. А дальше — проявляют пленку, опрашивают свидетелей и ищут обломки сбитого самолета. Очень часто выезжал в Северную Корею наш А.Пилькевич, который опрашивал население и находил обломки. Был такой момент, когда мы со Степой Кириченко, моим ведомым (я уже стал командиром 4-го звена), вели бой с двумя парами «Сейбров». Вот пара атаковала Степу, его положение критическое, кричу по радио: «Степа, влево резко на меня!», — молодец, он быстро среагировал, а я открыл заградительный огонь по этой паре. Американцы, ведомый и ведущий, оба прошли сквозь траассы моих пушек. Видны попадания и на пленке ФКП, но



Корея, 1951 год. Слева — П.С.Милаушкин, справа — Васько А.Ф.
 Korea, 1951. To the left is P.Milaushkin, to the right is A.Vasko



Кадр фотокинопулемета самолета Милаушкина: выход из атаки вверх влево. F-84 «Тандерджет» дымит.
 A shot of a photokinematic gun of Milaushkin's airplane: leaving the attack by going upwards to the left. F-84 "Thunderjet" is smoking.



Корея, 1951 год. Ведущий П.Милаушкин, ведомый — С.Кириченко.
 Korea, 1951. P.Milaushkin is a leader, S.Kirichenko is No. 2.

Корея, 1951 год. Стоят: крайний слева Г.Гесь, крайний справа — его ведомый Г.Николаев. Во втором ряду второй слева Анатолий Плиткин.

Korea, 1951. Standing: leftmost is G.Ges; rightmost is his No. 2 G.Nikolaev. Second row: second from the left is Anatoly Plitkin.





Корея, 1951 год. Милаушкин П.С. — командир 4-го звена 1-й эскадрильи 176-го ГИАП (в/ч 49772). Из соображений секретности советские летчики носили гражданскую одежду.

Korea, 1951. P. Milaushkin is a Commander of the 4th Wing of the 1st Squadron of the 176th Guards fighter group. For the reason of secrecy Soviet pilots wore civilian clothes.

Корея, 25 октября 1951 год. Пантеон, построенный японцами в честь русских воинов, оборонявших Порт-Артур.

Летчики на отдыхе. Пилоты из 176-го ГИАП, слева на право: в светлом пальто — Шеберстов, за ним Никулин, Васько и Милаушкин. Остальные — летчики 196-го ГИАП.

Korea, 25 October 1951.

The Pantheon built by the Japanese in honour of the Russian warriors who defended Port-Artur.

The pilots of the 176th Guards fighter group are having a rest. From the left to the right: wearing the light coat is Sheberstov, behind him are Nikulin, Vasko and Milaushkin. The rest are the pilots of the 196th Guards fighter group.



Корея, 1951 год. Мраморный белый крест, установленный императором Николаем II в Порт-Артуре в память павших русских героев в войне с Японией 1904-05 г.г. Летчики 324-й ГИАД получили десятидневный отпуск. Слева на право: 1-й — Васько, 4-й — Абакумов, 7-й — Шеберстов.

Korea, 1951. The marble white cross installed by Nikolai II, the Emperor, in Port-Artur to the memory of Russian heroes fallen in the war with Japan during 1904–1905.

The pilots of the 324th Guards fighter division were given a 10-days leave. From the left to the right: 1st — Vasko, 4th — Abakumov, 7th — Sheberstov.

Герой Советского Союза С. Крамаренко, командир 2-й эскадрильи 176 ГИАП. 23 июля 1952 года.

S. Kramarenko. The Hero of the Soviet Union, Commander of the 2nd Squadron of the 176th Guards fighter group 23 July 1952.



ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ГЕОРГИЙ АГЕЕВИЧ ЛОВОВ ВСПОМИНАЕТ

падения на землю никто не видел. Позже, благодаря Пилькевичу Аркадию, которому рассказали, что самолет упал в водохранилище и китайские добровольцы вытащили часть обломков из воды, мне записали результативную атаку. Порой в таких ситуациях самолет нам не засчитывали, особенно когда он падал в море. Но главное для нас было — выполнить поставленную задачу и избежать потерь своих летчиков.

На земле мы обязательно отработывали все полеты «на руках» или «пешим по летному» — это руки-крылья, ходим друг за другом парами, высоту изображаем приседанием.

12 апреля 1951 года. Этот бой стал последним для многих «крепостей». Ранним утром весь полк посадили в кабины с готовностью №1. По радио слышим обстановку: идут несколько колонн бомбардировщиков В-29 откуда-то с Японских островов. Их встретили и сопровождали «Тандерджеты» непосредственного прикрытия. Надо всей этой армадой патрулировали три группы истребителей «Сейбр». Хуже всего сидеть в бездействии в кабине на земле. Наконец нас подняли в воздух. Задача 1-й АЭ (это нам): связать «Сейбров» боем и оторвать их от колонн В-29. Остальным — задача атаковать бомбёров, не ввязываясь в драку с «крестами». Встреча произошла в лобовую, как только поравнялись — сразу маневр, разворот. Бой разбился на мелкие группы. Ведомым у меня был Боря Образцов, пару он держал отлично, и после разворота я увидел, что ему ближе стрелять по противнику. Даю команду: «Боря, справа атакуй, я прикрою». У Образцова была великолепная реакция, атака получилась очень хорошей. Выходя из нее с левым разворотом, я видел, что самолет противника неуправляется. В это время меня атаковала пара «Сейбров», но трасса прошла справа. Передаю Боре по радио: «Из разворота не выходи — «косая петля». После двух петель противник отстал. В это время мы увидели внизу справа четыре В-29, которые шли ромбом. Я атакую левого, а Боря заднего. Бомбардировщики сильно отстреливались (на земле мы обнаружили много пробоин в своих самолетах). Перешли на правую сторону — ромб противника рассеялся, остался ведущий и правый ведомый. Начали атаковать эту пару. Скорости были разные. В прицеле быстро увеличивался силуэт самолета. Открыл огонь. В большой пушке было мало снарядов. Она быстро замолчала, малые работали. Вышли вправо, но за Борей потянулся «Тандерджет». Неприцельно я открыл огонь. Он отстал, но и у меня кончились снаряды. Кричу Боре: «Орехов нет, атакуй, прикрываю!» Он пошел на одиночный бомбардировщик и расстрелял ему левый двигатель. «Крепость» стала крениться влево. Атаковали еще одну пару, но вскоре и у Бори кончился боезапас. Команды выйти из боя не было. Надо было имитировать атаку. Вскоре оказались под огнем сами. Когда оглянулся, сзади по мне стреляла пара «Сейбров» — огненные кольца вокруг воздухозаборников. Дал команду: «За мной!» и рванул машину вверх с правым разворотом. И после нескольких косых петель преследователи отстали. На приборной доске загорелась красная лампочка, говоря о том, что горючего осталось триста литров. Пошли на аэродром, постоянно оглядываясь, т.к. американцы применяли немецкую тактику — добывать возвращающиеся почти без горючего и боезапаса истребители, заславая враспloh уставшего и расслабившегося летчика. После посадки у меня кончилось горючее на рулежке, а у Бори — еще на вырывании. Но все обошлось. В этот день были еще вылеты, но боев не было, т.к. когда мы поднимались, противник разворачивался назад. В конце дня все молчали и только после ужина и боевых ста граммов разговорились, оттаяли немножко.

Корейцы говорили об этом воздушном бое, что было много парашютов и горящих самолетов. Некоторые бомбардировщики упали в море, некоторые разбились при посадке на свои аэродромы, а во многих самолетах из 12 человек экипажа в живых оставалось три-четыре. Больше днем В-29 не летали. Ночью бомбили аэродром наш Сингсию, в полосу попало около семисот бомб. Но самолеты уцелели, т.к. были спрятаны в капоныры.

Журнал «Ньюсуик» писал: «Потери — 100 процентов. Это были потери, понесенные бомбардировщиками В-29 в «черный вторник», когда 8 бомбардировщиков совершили налет в сопровождении 90 истребителей...» В сборнике «Военно-воздушные силы США» читаем: «Против бомбардировщиков В-29, совершавших налеты в дневное время, из-за реки Ялуцзян устремлялось к югу до 200 истребителей. Потери были очень тяжелыми: было сбито 5 бомбардировщиков В-29, 8 других получили в бою серьезные повреждения; 55 членов экипажей были убиты или пропали без вести и 12 ранены». Но чтобы как-то сгладить негативное впечатление от вынужденного признания, авторы замечают, что «ни в одном налете бомбардировщики не отклонились от своих целей из-за ожесточенной противовоздушной обороны». Кроме того, здесь вроде бы невзначай приводятся данные, что с июля до конца октября 1951 года огнем бомбардировщиков В-29 было сбито 11 самолетов МиГ-15 и, вероятно, сбито еще 4 истребителя.

Как и какими силами проводилось это воздушное сражение? Каковы были его фактические результаты и оперативные последствия? Термин «воздушное сражение» в данном случае употреблен не потому, что в столкновении участвовало одновременно около 270 самолетов, а в связи с теми последствиями, к которым оно привело.

В организации и руководстве налетом стратегических бомбардировщиков на аэродром Намси американцами были допущены крупные просчеты, которые мы постарались использовать. Их характер наглядно свидетельствует об оперативных и организаторских способностях тогдашнего руководства ВВС США Дальневосточной зоны, поскольку в схватке принимала участие авиация двух воздушных армий — 20-й и 5-й. Так вот, на мой взгляд, три существенные ошибки в организации налета заранее предопределили поражение противника. Первая состояла в том, что В-29, следовавшие с восточного побережья в обход радиолокационного поля наших радаров, расположенных у Пхеньяна и Ансю, имели в непосредственном сопровождении большое количество истребителей F-84 и F-80, выполнявших полет на высоте около 8000 м. Обнаружение крупных групп истребителей на удалении 200—250 км от Аньдуна и их полет на больших высотах были для нас первым сигналом. Характер их полета выдавал находившиеся под ними бомбардировщики, хотя от самих В-29 отметок на экранах РЛС еще не было. Истребители шли на скоростях полета 720—800 км/ч зигзагообразными курсами с четко определенной осью маршрута. Замер общей скорости смещения самолетов над местностью показал, что она составляет 400—420 км/ч. Все стало понятно: полученные данные совпадали с крейсерской скоростью «сверхкрепостей». Теперь нетрудно было сделать вывод: с восточного побережья Кореи следует группа В-29 под сильным прикрытием истребителей, действовавших способом непосредственного сопровождения.

Вторая ошибка противника заключалась в том, что время вывода заслона истребителей F-86 рассчитывалось без учета наших возможностей в обнаружении В-29 и принятии решения на подъем МиГ-15 для перехвата бомбардировщиков. К тому времени, когда от аэродромов Суwon и Кимпхо обозначился отход истребителей F-86 и F-84, следовавших кратчайшим путем и на максимальной скорости в район Аньдуна в качестве заслона, то есть для атаки взлетающих и производящих набор высоты «МиГов», наши самолеты были уже в воздухе. Используя топливо подвесных баков, они выходили к ударной группе В-29.

Прослушивание радиообмена экипажей противника позволило установить, что истребители имеют позывные «Синица» и «Малиновка», то есть обоих истребительных авиакрыльев. Совместные действия

F-86 и F-84 одновременно двух соединений позволяли предположить, что налет В-29 производится на какой-то важный объект в зоне, близкой к базированию «МиГов», и в нем будет участвовать крупная группа стратегических бомбардировщиков. Объект удара мы тоже определили точно.

Американцы, надо сказать, крайне остро и довольно оперативно реагировали на попытки восстановления разрушенных и строительства новых аэродромов на территории КНДР. Действовали они в этом отношении весьма устремленно и с военной точки зрения продуманно и рационально. Воздушная разведка таких объектов велась постоянно, тщательно и удар наносился, как правило, к моменту окончания их строительства или восстановления. Таким образом экономилась сила бомбардировщиков и достигались наиболее эффективные результаты. Накануне «черного вторника» противник вел интенсивную разведку строительства аэродрома Намси, а оно билось к завершению. Другие косвенные данные и ось полета ударной группы В-29 позволили определить нам как наиболее вероятный объект удара именно аэродром Намси.

Третий серьезный просчет противника состоял в том, что истребители непосредственного прикрытия находились в плотных группах вблизи охраняемых «крепостей» и производили полет на относительно невысоких скоростях. Они не могли поэтому существенно помешать выходу «МиГ-15» на выгодные исходные позиции для атаки и самой атаке наших истребителей. Это позволило нам наметить эффективный план воздушного боя.

Американцы в налете применили 21 самолет «В-29» и для обеспечения около 200 истребителей различных типов. Мы располагали на аэродромах Аньдун и Мяогоу всего 56 МиГ-15. 12 машин было оставлено в резерве на случай прорыва противника к переправам и для прикрытия аэродромов, а 44 введено в этот воздушный бой.

Учитывая опоздание с выходом заслона F-86 и неудачное построение непосредственного прикрытия, никаких специальных групп для связывания боем истребителей противника нами не выделялось. Все «МиГи» были нацелены на удар только по бомбардировщикам. Решили также действовать не крупными группами, а одновременно большим количеством пар, предоставив им самостоятельность. Их усилия координировались лишь фактическими целями: В-29. Это позволило нашим истребителям развивать максимальную скорость, действовать каждой паре инициативно, свободно маневрировать.

Противника удалось перехватить на подходах к Намси. Пока заслон F-86 разыскивал наших у реки Ялуцзян, судьба боя и участь В-29 были решены. 22 пары «МиГов», стремительно пикируя через строй истребителей непосредственного прикрытия на скорости около 1000 км/ч, атаковали бомбардировщиков. 132 скорострельные авиационные пушки били по врагу. Истребители F-84 и F-86 прикрытия, сами находившиеся под угрозой уничтожения, поскольку «МиГи» пронизывали их боевые порядки, в панике отворачивали в стороны. Четыре машины, зазевавшиеся с маневром, были тут же сбиты.

Первая же атака «МиГов» оказалась сокрушительной. В-29 еще до подхода к цели, теряя горящие и падающие машины, быстро отвернули к спасительному для них морю.

Поскольку маршрут «крепостей» пролегал всего в 20—30 км от береговой линии, за которой действовать нам было запрещено, части бомбардировщиков удалось уйти. По свидетельству штурмана одного из В-29, участвовавшего в этом налете и попавшего позднее в плен, на всех уцелевших от атак «МиГов» в «черный вторник» бомбардировщиках были убитые и раненые. Как здесь не вспомнить еще раз заявление американцев, что «ни в одном налете бомбардировщики не отклонились от своих целей из-за ожесточенной противовоздушной обороны».

На аэродром Намси в этом налете не упало ни одной бомбы. Американцы не «отклонились», а в панике бежали, если можно применить это слово к громадным четырехмоторным стратегическим бомбардировщикам. Кстати, в этом бою был сбит и разведчик, которому надлежало подтвердить фотоконтролем результаты бомбометания по аэродрому. Чисто количественные итоги боя выглядели так: по нашим данным, противник потерял 12 В-29 и 4 F-84. Многие самолеты получили повреждения. Мы потеряли один МиГ-15 в бою с F-86 уже над территорией КНР, границу которой «Сейбры» нарушили.

Стремясь смягчить неудачи своей авиации, американцы после любого воздушного боя с «МиГаами», подчеркивали наши большие потери от огня В-29. Фактически ни в этом, ни в других боях, как это ни звучит парадоксально, урона от оборонительного огня бомбардировщиков мы не несли. Причины этого кроются, конечно, не в том, что огнем 12,7-мм крупнокалиберных пулеметов нельзя было сбить МиГ-15. Ведь были потери, и немалые, от такого же оружия в боях с истребителями и истребителями-бомбардировщиками противника.

Огневое противостояние с В-29 всегда было в пользу МиГ-15 по нескольким причинам. Наши пушки обладали значительно большей дальностью эффективной стрельбы и разрушительной мощностью, чем крупнокалиберные пулеметы В-29. Кроме того, «крепости» имели очень плохую живучесть. Счетно-решающие механизмы и сами пулеметные установки бомбардировщика не обеспечивали прицеливание и эффективный огонь по истребителям, атакующим на большой скорости сближения (150—160 м/с). Сама же атака длилась всего три-четыре секунды.

Результаты «черного вторника» потрясли командование ВВС США и вызвали тревогу у высшего руководства американских вооруженных сил. Для расследования причин столь тяжелого поражения и принятия мер из США в Корею срочно прибыли высокопоставленные эмиссары. Три дня вообще ни один американский самолет не появлялся в зоне действия «МиГов». Примерно через месяц противник решил, видимо, сделать контрольную проверку своих выводов о возможности применения В-29 днем в зонах, где они могли встретиться с «МиГаами». 16 наших истребителей перехватили 3 самолета В-29, прикрываемые несколькими десятками F-86 на подходе к переправам у Ансю. Все бомбардировщики были сбиты. У нас потерь не было.

В статье, опубликованной в «Юнайтед Стейтс Нэйви инститют просидингз» 6 апреля 1952 года, под названием «Уроки воздушных боев в Корее» говорится: МиГ-15 является фактически смертоносным оружием для наших теперешних типов бомбардировщиков стратегической авиации. Ясно, что наши военно-воздушные силы совершили серьезный просчет, взяв за основу производство В-36 и В-50, вместо того чтобы в первую очередь заняться развитием реактивных бомбардировщиков. Увеличение количества групп истребителей сопровождения не разрешило проблемы, которую представляют МиГ-15. Опыт войны в Корее показывает, чтокрытие реактивными истребителями бомбардировщиков, обладающих небольшой скоростью, фактически бесполезно: самолеты-перехватчики противника пикируют через боевые порядки истребителей сопровождения, вынужденных лететь с малой скоростью, и сбивают прикрываемые ими бомбардировщики...»

Дело не только в том, что истребители сопровождения следовали с недостаточной скоростью. Важно другое: где и как они располагались в боевых порядках. Тактика непосредственного прикрытия, основанная на использовании «отсечного» огня, ушла в прошлое. Мы это понимали. Поэтому «МиГи», не обращая внимания на многочисленные отряды прикрытия, смело прорывались через них и уничтожали бомбардировщики. Американцы могли бы задуматься над тем, почему русские не выделяли никаких сил для сковывания боем истребителей сопровождения. Но прони-

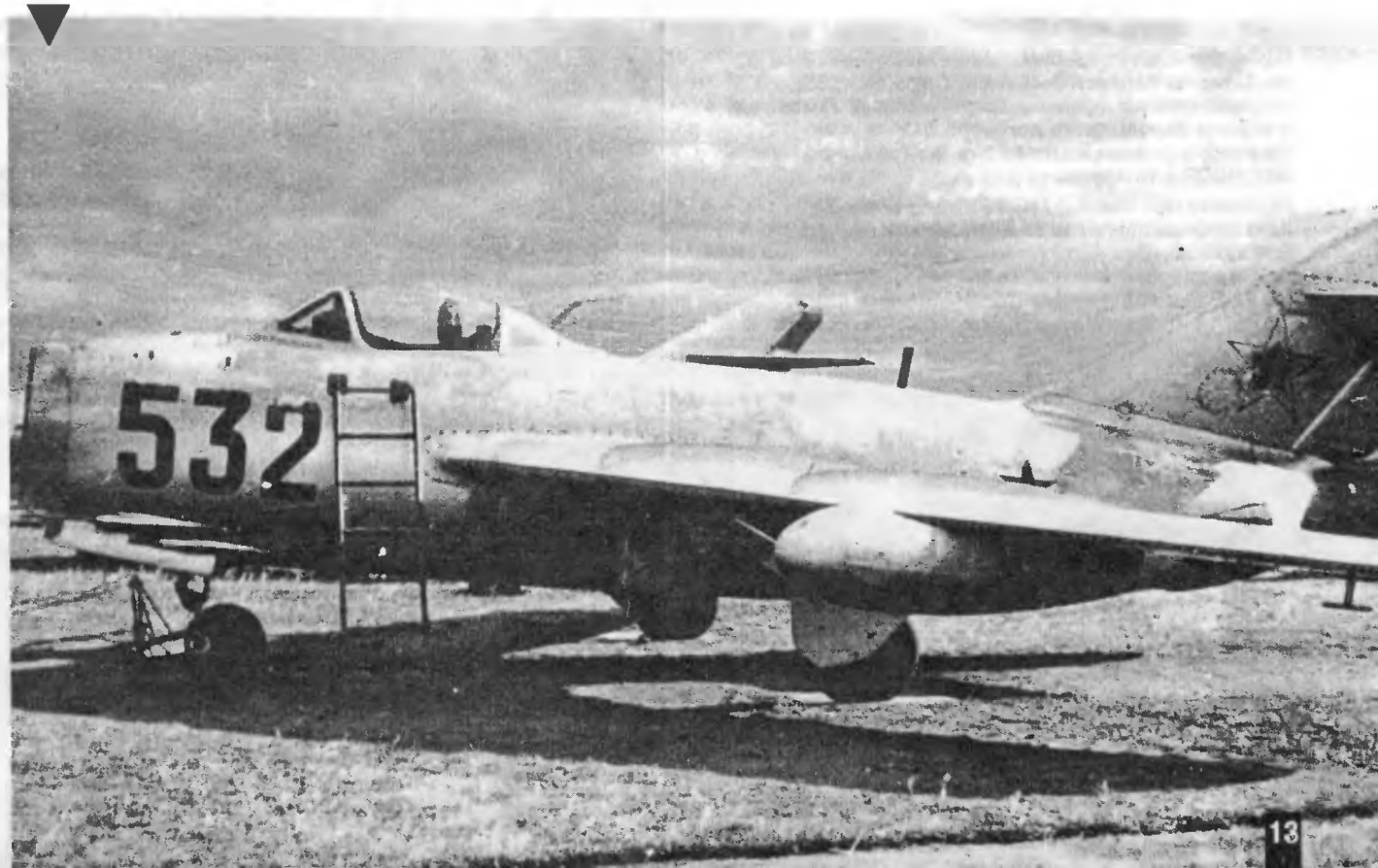


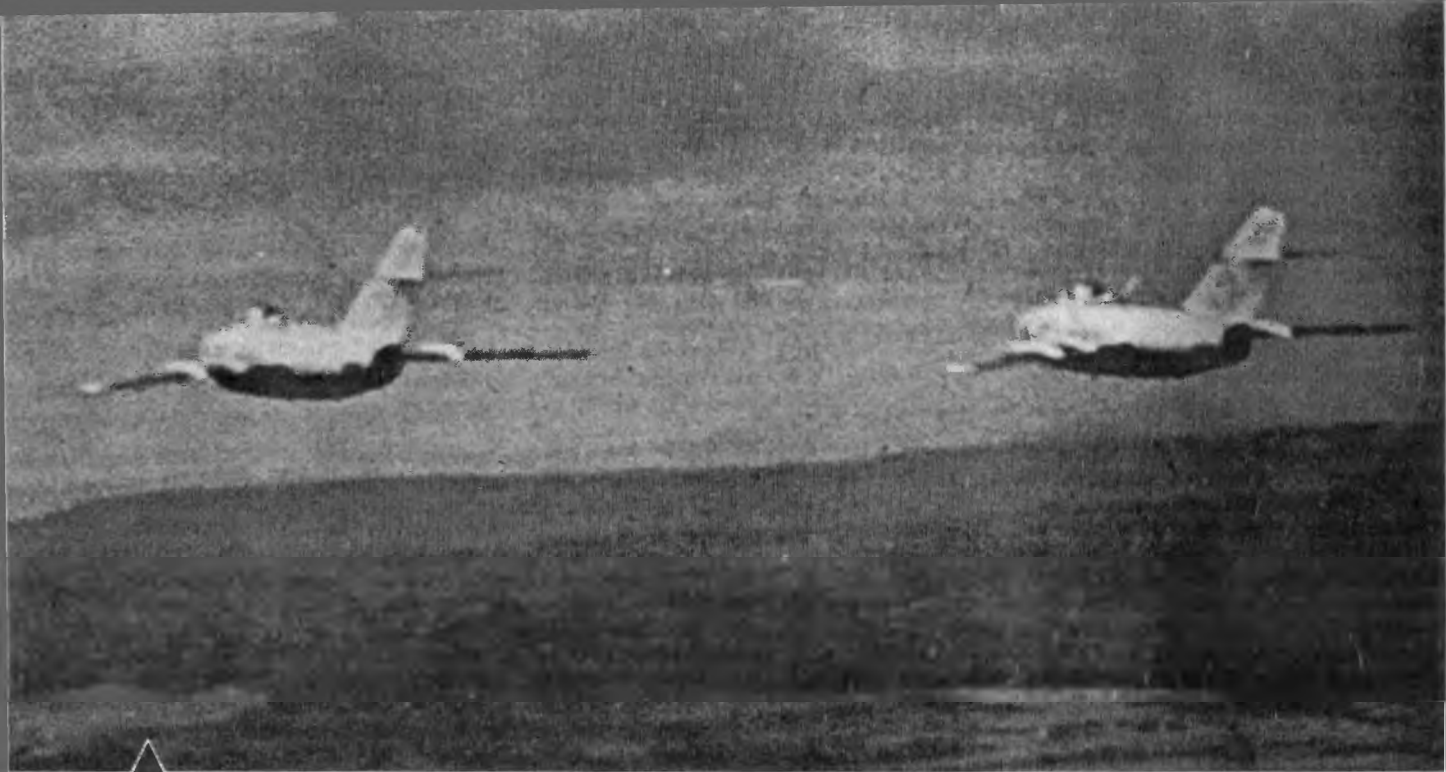
▲
Кавалер 3-х орденов «Красного Знамени», 3-х орденов «Красной Звезды», ордена «Отечественной войны 1-й степени», гвардии подполковник Петр Милаушкин инструктирует летчика своего полка перед полетом.

The Guards colonel P.Milaushkin, holder of 3 Orders of Red Banner, 3 Orders of Red Star and the Order of the Patriotic War of the 1st Degree, is giving instructions to a pilot of his group before a flight.

▲
Истребитель МиГ-15 летчика Н.Семина на аэродроме Поворино, Воронежская область, 1954 г.

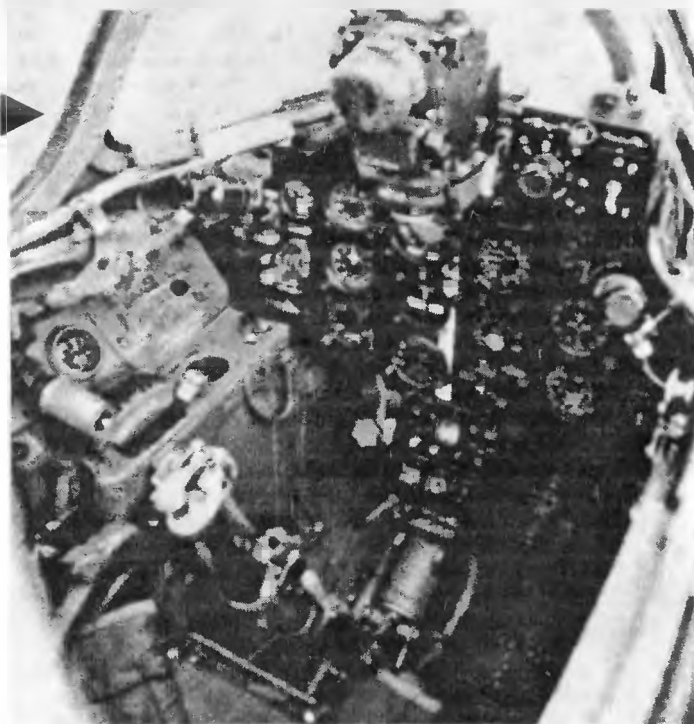
MiG-15 fighter of the pilot N.Semin is on the Povorino air-field, Voronezh Region, 1954.





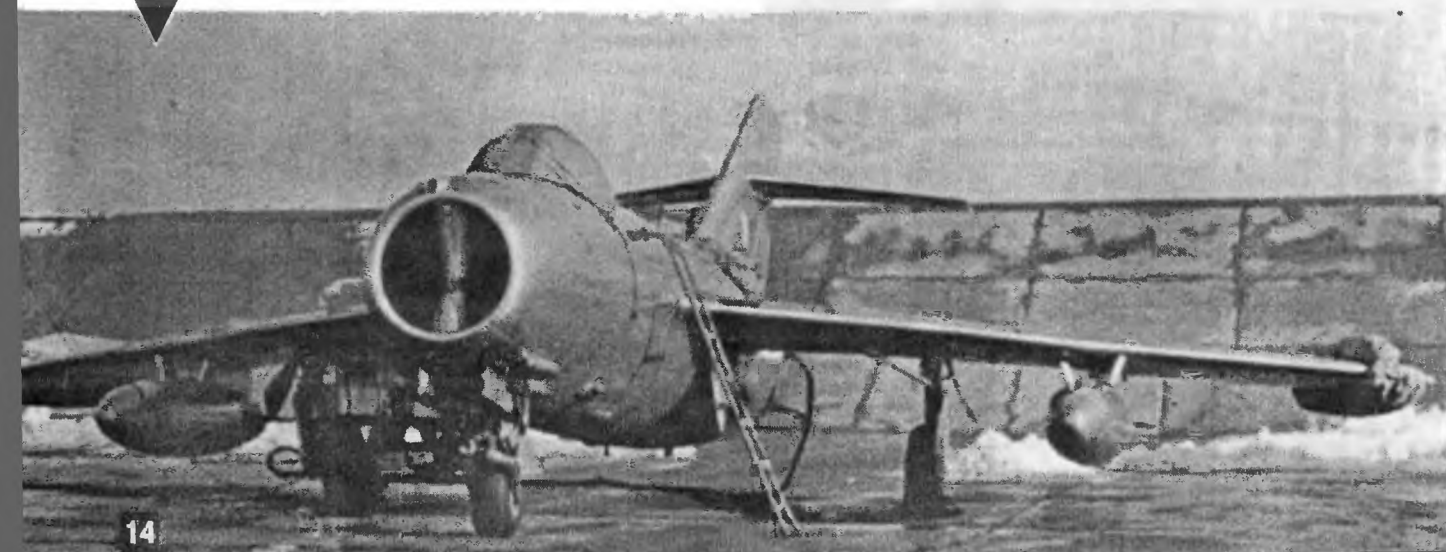
Пара МиГ-15 над Северной Кореей.
Pair of Mig-15s is above the Northern Korea.

Интерьер кабины истребителя МиГ-15.
Interior of a cockpit of the MiG-15 fighter.



Из-за большой потребности в истребителях МиГ-15 на Дальнем Востоке Советский Союз был вынужден задерживать поставки новых реактивных самолетов в страны Варшавского договора. На снимке — один из немногих «МиГов», полученных ВВС ЧССР в то время.

Because of high needs in MiG-15 fighters at the Far East, the Soviet Union had to delay supply of new jets to the Warsaw Treaty countries. On the photograph is one of the few MiGs received by the Air Forces of Czechoslovakia at that time.



цательности у авиационного командования США в этом случае явно не хватило. Для нас же был важен итог. Советские летчики нанесли тяжелое поражение бомбардировочной авиации США, вынудили ее отказаться от дневных действий, чем резко сократили боевую эффективность и уменьшили оперативные возможности по применению в войне в Корее.

П.С. МИЛАУШКИН:

Воздушные бои в августе—сентябре 1951 года были в основном с истребителями, прикрывавшими штурмовики F-84, которые бомбили дороги, жгли села, даже гонялись за отдельными корейцами, работавшими на полях. Был вылет 1-й эскадрильи в составе шестерки, т.к. не хватало летчиков. Руководил Вишняков в паре с Федоровым, так что всего было восемь самолетов. Задача: связать боем «Сейбров», а 2-я и 3-я эскадрильи работают по штурмовикам. В нашей шестерке шли Гесь—Николаев, Плиткин—Феоктистов и Милаушкин—Кириченко. Набрали высоту 11 000 м, обнаружили группу примерно около 30 самолетов, а «земля» передала, что выходит вторая группа штурмовиков F-84 в район Ансю (Анчжу).

Образовался клубок самолетов и находящихся в нем наших пилотам казалось, что вокруг только «кресты» и «Сейбры» — настолько наших было меньше. И только по командам и ругани было понятно, что есть и наши. В такой свалке очень трудно точно прицеливаться. Сетка прицела постоянно уходит в стороны, потому что самолет все время меняет положение, а дело идет хорошо, когда сетка неподвижна и нет скольжения. Через несколько минут в этой круговерти мы потеряли друг друга и снизились до 4500 м. «Сейбры» пикированием уходили на восток. Гнаться — бесполезно. Вдруг справа вижу восьмерку штурмовиков. Они уже построились в «карусель», как немцы в Великую Отечественную на Ю-87 («лаптежниках»). Открываю огонь по ведущему. Близко, вижу цифры и полосы на крыльях. Слева прошла трасса. Резко перекаладываю самолет вправо на спину. Через две косых петли F-84 отстал.

Слышу команду Вишнякова: «Всем — трава!» Значит, домой, и запрашивает мой номер. Отвечаю: «Веду бой в районе «сосиски». Группу Вишнякова тут же атаковали подошедшие свежие «Сейбры» и нашим пришлось вести второй тяжелый бой, когда они устали от первого (у ранних МиГ-15 не было бустерного управления) и самолет приходилось вытягивать «на животе»). Вдобавок, у них кончалось горючее и было большее численное преимущество американцев. Когда F-84 ушли на восток, я набрал высоту 9000 м. По следам инверсии потянулся за своими и стал пристраиваться к одиночке, чтоб было безопаснее идти на посадку. По радио предупреждаю, что свой. У нас правило было — в воздухе в хвост своего самолета никого не пускать ни в коем случае. Когда подошел ближе, увидел, что у него стабилизатор лежит на фюзеляже, а у МиГа оперение — Т-образное. Немедля прицелился. Открываю огонь. Истребитель противника резко клюнул вниз и вправо, а в это время у меня на хвосте оказалась пара F-86. Я резко перевожу самолет в набор высоты с левым креном на косую петлю. Трасса огня прошла выше. Наконец я остался один и пошел на аэродром «змейкой», чтоб не подстрелил «охотник». Позже корейцы и китацы, которые видели наш бой, приветствовали нас криками восторга. На посадку пришли по одиночке, много подбитых. Я тоже был поцарапан. Степа совершил ошибку — потерял меня, ведущего. В этом бою было сбито два наших самолета. Летчики (они были из 196 ИАП) остались живы, спаслись на парашютах.

В июле 1951 года произошел еще один интересный эпизод. Поврежденный «Сейбр» приземлился на живот у береговой кромки во время отлива. Летчик не побегал на сушу, а полез воду, раскрыв лодку и поплыл в открытое море. Через некоторое время над ним появился вертолет. Нашей АЭ дали взлет и направили в этот район, чтобы уничтожить его. Мы быстро обнаружили цель на высоте до тысячи метров.

Шли в порядке «пеленг», плотно, почти один над другим. Все хорошо прицелились. Нам с ведомым И.Зюзь нужно было атаковать вторыми. Только нажал на кнопку — вертолет уходит из прицела скольжением, да и сближение молниеносное. Ведомый тоже промазал. Стрелять с дальней дистанции — бесполезно. Вся эскадрилья промахнулась. «Земля» сообщила, что к нам идут более 40 «Сейбров». После посадки мы едва заправились и вылетели в этот район снова, где сходу были атакваны американцами. Завязался воздушный бой, сложный тем, что к месту боя прибывали свежие группы «Сейбров», сменяя предыдущие. Нашему полку было сложнее — в наличии было всего 18 исправных самолетов, по 6 в каждой АЭ. На подкрепление были брошены наши соседи из 196 ИАП. Бой был тяжелым и закончился все же тем, что летчика вертолет подобрал. Севший F-86 с помощью нашего технического состава китайцы с большими трудностями ночью разобрали и по частям эвакуировали. Из-за одного капиталиста проклятые янки вели бой более трех часов! У нас были потери самолетов, не считая пробоин, сбитые «повисли на веревочках» (спаслись на парашютах), потерь летчиков не было. F-86 обнагтели до того, что подкарауливали наших при заходе на посадку. Нам всем наука: несоростную цель тоже надо уметь сбить. Надо приспособиться, заходить сверху и точку прицеливания удерживать чуть выше вертолета!

Эта наука пригодились, когда защищали Москву от «нашествия» воздушных шаров, которые шли на высоте от 6000 до более 12 000 м. Мне удалось сбить тогда два. (В 50-х годах с территории Западной Европы в сторону стран Варшавского Договора было запущено несколько тысяч воздушных шаров-шпионов.)

Первое пополнение к нам прибыло с целью посадить «живого» «Сейбра». Это были опытнейшие летчики, пилотажики и испытатели, «соколы» Савицкого. Их 12 самолетов поставили на отдельную стоянку и нашему комполка они не подчинялись. Мы им предложили помощь — поделиться боевым опытом. Один из них сказал, показывая на меня, — «У этого маленького, что ли учиться?» Сделать с нами два-три боевых вылета и привыкнуть к тактике американцев им было недосуг. В первом же бою «Сейбры» «размолодили» их, они потеряли и летчиков, и самолеты. После этого оставшихся раздали по эскадрильям. К нам прислали троих, среди них Сердюк Николай, которого назначили моим ведомым. Он быстро схватил азы тактики и я им был очень и очень доволен. Он сбил четыре или пять самолетов противника и ушел на повышение — стал штурманом полка.

Вообще, летчиков пополнения брали в бой не всех сразу, а постепенно, они прошли хорошую школу и получили наш боевой опыт. И все они хорошо воевали, пока нас не отозвали и не заменили другим полком. Сменщиков мы тоже прикрывали в первых полетах. Летчик, получивший мой самолет, стер мои звездочки сбитых, а потом нарисовал три своих.

В Калуге, в одной из школ, есть музей 324 ГАИД. Я туда отсылал материал — комиссар, Сибиркин, просил. Американцы называли нашу дивизию «черной» и без солидного численного перевеса в драку с нами не вступали.

В пространстве, простиравшемся от реки Ялу (Ялуцзян — пограничная река между КНР и КНДР) до северокорейского города Ансю (Анчжу) и прозванном американскими летчиками «аллеей «МиГов», летом 1951 года шли ожесточенные воздушные бои между 5-ой Воздушной армией и авиацией союзников под флагом ООН с одной стороны и ВВС КНДР при активной помощи китайских добровольцев (Объединенная воздушная армия) вместе с советским 64-ым истребительным корпусом (куда входили несколько зенитно-артиллерийских дивизий, зенитно-прожекторных полков и радиотехнических батальонов РЛС) — с другой стороны. Кроме того, среди китайских

добровольцев также находилось несколько сот советских советников и несколько военных госпиталей.

Основные удары по защищаемым объектам ПВО КНДР наносили бомбардировочные части Стратегического авиакমানдования (SAC USAF). Они были вооружены самыми мощными в мире стратегическими бомбардировщиками В-29 и их модификацией — В-50.

САК начали проводить налеты на Пхеньян уже с 27 июня 1950 г. Их варварские рейды были безнаказанными до появления советских истребителей МиГ-15, после чего эскадрильи САК сразу же начали нести тяжелые потери от их мощного пушечного вооружения (1х37 мм, 2х23 мм).

До лета 1951 года американцы пытались обеспечить успешные налеты различными тактическими ухищрениями (впрочем, безрезультатными) — такими, как вылеты большими группами или наоборот, мелкими (под сильным истребительным прикрытием). Выше уже был описан «черный четверг», когда более сотни F-86 и F-84 не уберегли своих подопечных.

САК США было вынуждено уменьшить количество дневных вылетов наполовину, т.к. каждый раз «Суперфортреcсы» уже на подходе к Пхеньяну встречало 30—40 «МиГов», и приступить к рейдам на ночное бомбометание.

Однако был предпринят крупнейший дневной налет в октябре, но огромные потери (до 30 самолетов) заставили отказаться от дневных полетов В-29 окончательно.

Теперь к беспокоящим ночным бомбардировкам двухмоторных В-26 «Инвейдер» добавились тяжелые «Сверхкрепости», и командованию советского авиакорпуса пришлось разрабатывать новую тактику борьбы и принимать более серьезные меры.

По мнению иностранных военных специалистов, полуполегалное положение советской авиации в Корее привело, прежде всего, к тому, что советская стратегическая бомбардировочная авиация не применялась. СССР не вел наступательных действий на полуострове и его окрестностях, поэтому тяжелые бомбардировщики не использовались и не получили того боевого опыта, какой получили союзники во второй мировой войне и в Корее.

Считая, что война в Корее велась в невыгодных для Запада условиях, диктуемых и организованных Кремлем, они утверждали, что технические и научные достижения США не смогли раскрыться в полной мере. Даже новейшие РЛС наведения «ШПОРАН» не помогли бомбардировщикам САК. Это ли не признание действительности и эффективности ПВО стратегически важных объектов Северной Кореи, отваги и мастерства советских летчиков и зенитчиков?

Известный натовский авиационный специалист Эшер Ли писал в своей книге «Воздушная мощь», признавая агрессивное начало в планах Пентагона и его союзников: «Основную массу выпускаемых в России самолетов составляют истребители. России потребуется много тысяч истребителей, чтобы противостоять угрозе со стороны стратегических бомбардировщиков НАТО.

...Чтобы поставлять Китаю ежегодно в течение всей войны в Корее с 1951 по 1953 год около 1500 реактивных истребителей, Россия была вынуждена замедлить модернизацию и оснащение ВВС Чехословакии и Польши...

Если бы коммунисты имели даже незначительное количество тяжелых или даже средних бомбардировщиков, то Пусан, единственный порт Объединенных Наций в Корее, в течение лета 1950 года мог оказаться чем-то более худшим, нежели Дюнкерк.»

Итак, в районе Аньдуна была сосредоточена 87-я зенитно-артиллерийская дивизия и 10-й прожекторный полк, который мог создавать сплошное световое поле. На возвышенностях разместили радиолокационные посты, вооруженные локаторами типа П-20.

ЭВАРЕСТ БУКЛЕМЕШЕВ:

В марте 1951 года 10-й зенитный прожекторный полк, в котором я тогда служил командиром роты,

получил приказ на подготовку к выполнению специального задания. Содержание задания не раскрывалось. В начале мая полк был погружен в эшелоны и начал марш на восток. Во второй половине мая мы прибыли в город Аньдун в Китае. Полк вошел в состав особой советской авиагруппировки ПВО, которая прикрывала границы Китая и тыловые районы Северной Кореи — до 40-й параллели.

Что мы знали тогда из скупых сообщений Совинформбюро и политических бесед в войсках? Что американский империализм осуществляет агрессию против братской страны, строящей социализм, что наш интернациональный долг — помочь корейским друзьям. Мы прибыли на эту войну хотя и по приказу, но без колебаний, так что с боевым духом все было в порядке. Несколько обескураживали, правда, уверения советского представителя в ООН о том, что «нас там нет». А мы в это время вели ожесточенные бои в воздухе, хороня своих однополчан на чужой земле. Мы были людьми-невидимками...

Не добавляло оптимизма и вот еще что. Некоторые части авиагруппировки прибыли на театр военных действий с устаревшим вооружением. Так, ночной истребительный полк был вооружен поршневыми Ла-9 времен Второй мировой войны. Предполагалось, видимо, что эти самолеты с потолком 6—7 тысяч метров способны перехватывать американские стратегические бомбардировщики В-29 «Сверхкрепость», обычно летавшие на высоте 10—11 километров. Для той же цели предназначались и зенитки, бывшие до пяти километров.

В нашем полку чудеса начались еще в Союзе. Зачем-то было приказано заменить новые радиопрожекторные станции на старые, полученные в 1942 году по ленд-лизу. Затем был отдан еще более странный приказ — уничтожить все номера и клейма на оружии, технике... даже на крышках автомашин. Единственный в роте фотоаппарат был изъят контрразведкой. Та же участь постигла личные документы, ордена и даже обмундирование — всех нас переодели в китайскую форму без знаков различия. Идиотизм секретности доходил до того, что летчиков в бою пытались обязать вести радиопереговоры на чистом корейском языке. Создавалось такое впечатление, что нас заранее готовили к сдаче в плен. Однако, несмотря ни на что, надо было воевать.

Осенью 1951 года состоялось наше боевое крещение на корейской земле. Это произошло во время налета американцев на стратегический мост через реку Ялуцзян. Нашими прожекторами были освещены, то есть сделаны заметными для летчиков и зенитчиков, все 12 «Сверхкрепостей». Но ни один самолет так и не был сбит: ночные истребители и снаряды зениток попросту не достали противника. Эта неудача вынудила командование срочно перевооружить ночной авиаполк на реактивные МиГ-15, начать перевод артиллерии ПВО на новые системы.

С лета 1952 года американское воздушное командование начало осуществлять так называемые ковровые бомбардировки (не по конкретным целям, а по площади). В ночных налетах одновременно участвовало до 80 стратегических бомбардировщиков. Не все они возвращались на базы. Особенно чувствительными потери «Сверхкрепостей» были в ясные ночи, когда лучам прожекторов не мешала облака. Прожектор был самым страшным врагом американских летчиков, и боролись они с ним соответственно.

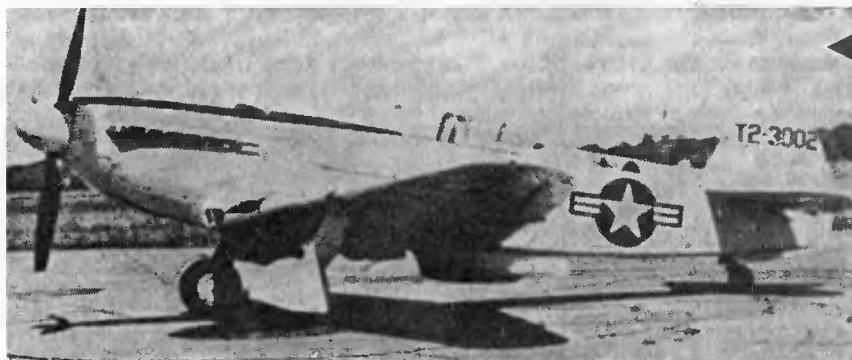
Охоту на нас они вели так. Ночью над прожекторными позициями появлялись бомбардировщики В-26. Один, используемый в качестве живца, в открытую шел на стратегический мост, подставляя себя под лучи прожекторов. Наши установки обнаруживали себя — и на них мгновенно начинали сыпаться бомбы с остальных самолетов. Часто использовался напалм.

Однажды, готовясь к ночному налету, американцы решили подавить наши прожекторы заблаговременно. Утром на каждую позицию на село по 30—50 штурмовиков. Налет продолжался полтора часа.



Порт-Артур, октябрь 1951 года. летчики 176-го ГИАП на отдыхе. В черном пальто и светлой кепке Герой Советского Союза Васько, Павел Никулин с папироской сидит на стволе орудия, ниже, в черной шляпе, усач, замкомполка Константин Шеберстов, в кожаной куртке и шляпе вверху — Петр Милаушкин.

Port-Artur, October 1951. The pilots of the 176th Guards fighter group are having a rest. Vasko, the Hero of the Soviet Union, is wearing the black coat and the light cap. Pavel Nikulin with a cigarette is sitting on the barrel of the gun. Below is Konstantin Sheberstov, the Deputy Commander of Group, wearing the black hat. On the top is Pyotr Milaushkin wearing the leather jacket and a hat.



Истребитель Як-9Т, состоявший на вооружении ВВС КНДР. После окончания второй мировой войны был тщательно изучен американцами.

Yak-9T fighter being in armaments of Air Forces of Korean People's Democratic Republic. After the end of the Second World war it was examined thoroughly by Americans

Истребитель Ла-11, находившийся на вооружении как советских, так и корейских полков ПВО.

La-11 fighter being in armaments of both the Soviet and Korean groups of air defence.





Могила летчика 176-го ГИАП Бориса Образцова в Порт-Артуре. Слева направо: П. Милаушкин, Головачев, П. Никулин, летчик 196-го полка, из-за него выглядывает Гончаров, далее К. Шеберстов, через одного Плиткин, летчик 196-го полка.

Boris Obraztsov's grave, the pilot of 176th Guards fighter group, in Port-Artur. From the left to the right: P. Milaushkin, Golovachev, P. Nikulin, the pilot of 196th group, Goncharov is looking out from behind him, further is K. Sheberstov, and in a one is Plitkin, the pilot of the 196th group.

Порт-Артур, октябрь 1951 года. Сидят: Милаушкин и Васько.

Port-Artur, October 1951. Sitting: Milaushkin and Vasko.



Получая на своем командном пункте доклады, я ужасался. Грешным делом даже подумалось: «Вот и нету у тебя роты!».

Но все обошлось. Людских потерь не было — вовремя укрылись в щелях, хотя вся техника была повреждена или уничтожена.

Первым делом эвакуировали контуженых и оглохших, стали чинить аппаратуру. Работали, как черти, но к вечеру успели сделать все. А ночью, видимо, сильно огорчили американцев, которые преждевременно записали нас в покойники.

Корейская война кончилась для нас в феврале 1953 года. За время боевых действий полк осветил около 1600 самолетов противника. Примерно половина из них припала на мою роту. В наших лучах было сбито несколько десятков американских самолетов. А один В-26 — редкий случай — был уничтожен прожекторным лучом. Расчет лейтенанта Спектора осветил его, пилот бросил машину в сторону и столкнулся с горой.

За то же время рота потеряла одного человека убитым и десять ранеными. Некоторые вернулись домой инвалидами — переболели дизентерией, малярией или энцефалитом.

Весной 1953 года полк вернулся к месту прежней дислокации в Подмоскowie, где осенью 1955 года был расформирован. Многие офицеры, в том числе и я, были уволены из армии. Это случилось во время непродуманной хрущевской реформы Вооруженных Сил.

П.С.МИЛАУШКИН:

Первый боевой вылет был по специальному заданию на разведку в апреле 1951 года. Майор Субботин был ведущим, а я, старший лейтенант, ведомым. На предельной высоте идешь всей Кореей, было строго сказано выдерживать высоту и скорость полета, не вступать в бой ни с какими самолетами, какие бы не встречались нам. Залетели за Сеул и обратно. Привезли карту аэрофотосъемки и данные о РЛС противника. Получили по ордену Красного Знамени.

Первый мой воздушный бой был в апреле 1951 года с самолетами В-29, прикрытыми «Тандерджетами» непосредственного прикрытия и выше истребителями «Сейбр» (F-86). Стрелял только по В-29, не обращая внимания на «Сейбров» и «Тандерджетов». Произвел 166 боевых вылетов, участвовал в 68 воздушных боях. Сбил 11 самолетов лично и 2 в группе (т.е. по одному самолету стреляли и я, и ведомый).

Теперь о том, как мы воевали. Наша 324-я АИД была не в полном составе — всего два полка, 176 ГИАП и 196 ГИАЭ. У нас всего 24 самолета, да и у 196 полка столько же, а противник имел всегда превышающее число, на одного нашего их было четверо. Особенно, когда должны были подходить бомбардировщики В-29, то они всегда выслали до 150—200 самолетов F-86 «Сейбр», чтобы связать нас боем и их бомбардировщики бы свободно бомбили. Так что приходилось вести воздушный бой одним полком с F-86, а другой работал по В-29. В бою иногда виднелись только «Сейбры».

Первые бои мы изучали противника. Технические данные: он тяжелее, у него управляемый стабилизатор, это дает ему возможность выполнять вираж с меньшим радиусом, значит со второго виража он заходит в хвост тебе и ведет. Поэтому мы привозили не по одной, а поначалу, и по многу пробы. Изучив противника, мы входили с ним в бой на виражах, а затем переводили на «косую петлю». На вертикали вверх мы его догоняли и расстреливали, а на снижении мы старались не соперничать и сразу переходили вверх за счет лучшей скороподъемности, «Сейбр» проваливался и отставал после двух косых петель, мы оказывались у него в хвосте и открывали огонь.

Нужно заметить, сколько бы ни было самолетов в этом «клубе», а бой ведется парами. «Звено» — строй сохраняется до встречи с противником, а затем смотрит за своим ведомым, чтобы его не потерять, т.к. если ты промажешься по кому-то, ведомый «подби-

рает» его. Если летчик грамотный, опытный, то сбить его трудно, иногда расхожимся с противником по «нулям». Сбивают по неопытности, по неосмотрительности.

Наши летчики хорошо воевали. Я долго летал с Борей Образцовым. Какое понимание друг друга, какое чутье летное, какое кровное товарищество, какая преданность в бою и выручка в трудных ситуациях! Не раз мы с Борей спасали нашего легендарного коммандо Вичинякова С.Ф. с его ведомым Федоровым Д., подставляя свои самолеты под удар «охотников» противника. (Специальные пары выделялись противником, они не ввязывались в тушу боя, а должны были нападать на пары или одиночки и сбивать их.)

Погиб Боря Образцов в бою, где ведущим его был Иван Гончаров, т.к. мой самолет «латался» техникой после предыдущего боя. А у него самолет был исправный и Гончаров был один. И вот они полетели. (Пишу, что я слышал по радио с КП и рассказы летчиков.) Они вели тяжелый бой с большим числом самолетов противника. Они вели огонь по паре и Боря сбил один F-86, когда был атакован четверкой сверху и остался один против четырех. Сбил еще одного, но ему сильно повредило самолет и ранило в низ живота. Он покинул самолет, но до госпиталя доставить его не удалось, он умер. Ему присвоено звание Героя Советского Союза — посмертно, он очень достоин, редко бывает, чтобы ведомый сбивал больше ведущего, он сбил 8 самолетов.

Выл у меня ведомый Сердюк, сильный и опытный летчик. Мы быстро нашли общий летный язык. Он пришел в полк несколько позже, опыта у него не было. Но после 2—3 вылетов он понал всю азбуку тактики. Зачастую мы не считали, кто ведущий, кто ведомый — если ему удобно атаковать противника, то я его поддерживал, становился ведомым. А если мне удобно, то он становился ведомым. После его перевели на повышение и у меня стал ведомым Степан Кириченко. Он здорово держал моего хвоста, особенно первые вылеты. Ну и я его берег, где надо — бросал противника, «пусть живет», ведомый жилой дорожкой самолета противника.

Григорий Гесь — расчетливый, бесстрашный летчик. Ведомым у него был Николай Жора. Сильная пара! Их никакое количество самолетов не смущало — четверка, шестерка, восьмерка — они вели бой и выходили победителями, но и приходили редко без дырки и самолете. Спасибо, что F-86 — самолет хлипкий, да и оружие слабое.

Герой Советского Союза Куманичин — один из лучших летчиков, которых я видел. Много летал и много сбивал, у личного состава пользовался большой любовью и авторитетом, только техники на него немного злились — имел дурную привычку (еще с И-16-го — там была открыта кабина) сплевывать в бою на левый борт, так и прилетал с заплеваным фонарем.

Сима Субботин был штурманом полка. Я с ним мало летал, т.к. меня поставили ведомым к Васю, а затем сделали ведущим. Однажды бой был сложным, получилось так, что в одном боевом вылете было 2 боя. Закончили один, была дана команда «сбор» и вдруг сверху свалились «Сейбры», завязалась драка. Мало было горячего и свирядов. Из рассказа Субботина на КП на «разборке» было так, что Субботин получил много пробы и маневрировал, а сзади заходил в хвост «Сейбр». Субботину ничего не оставалось делать, он выпустил тормозные щитки. Самолет противника врезался в самолет Субботина. Его самолет начал беспорядочно падать. Сима нажал рычаг катапульты, она сработала, парашют раскрылся, он живой. Самолет противника ушел в этом же районе. Сколько он сбил, я не помню.

В июне 1951 года из Сашшилину (арендованная у КНР зона на Ляодунском полуострове), где базировался 83-й авиакорпус под командованием Героя Советского Союза генерал-лейтенанта Ю.Д.Рыкачева, в Аншань перелетел срочно укрупненный на базе 153-й истребительной авиационной 351-й истребительной авиационной полк ночных поршневых Ла-11 (командир — подпол-

ковник Иван Андреевич Ефимов, зам. командира по летной подготовке А.М.Карелин, замполит И.П.Гальшевский, штурман полка В.Д.Сидоров, начальник ВВС М.Симков). Полк состоял из трех эскадрилий по 10 самолетов в каждой. Комэска первой — майор Смирнов, второй — П.Ф.Душин и третьей — майор Б.Н.Култышев.

В Аньшане начали облетывать район для ознакомления и подготовки к ночным действиям.

Главная задача для полка — она же основная для всех советских летчиков — охрана важнейшего промышленного района и транспортного центра КНДР: моста через реку Ялуцзян в районе города Аньдун (Даньдун), ГЭС в районе города Сингисю (Синийджу), аэродромный узел Аньдун и сам Аньшань — в общем, то, что американцы называли «МиГ-аллея».

В конце июня начались дневные боевые задания в район электростанции Синийджу, но при появлении американских истребителей F-86 «Сейбр» советские летчики тут же уходили на территорию Китая — таков был приказ.

Перейдя вскоре на ночные боевые дежурства, наши пилоты на Ла-11 постоянно занимались тренировками и отработкой новых тактических приемов.

В июле, в учебном полете, попав в тайфун, разбился летчик И.В.Гурилов — единственная потеря полка за весь период участия в боевых действиях в Корее.

Скорости и пушек истребителя С.А.Лавочкина Ла-11 вполне хватало для перехвата маловысотных легких бомбардировщиков В-26 «Invader» — осенью 1951 года первую победу в 351-ом полку одержал летчик 2-й эскадрильи старший лейтенант В.Курганов. За эту победу его наградили орденом Красного Знамени.

Однако с ноября ночью на высотах до 10 000 метров стали появляться тяжелые В-29, и зенитная артиллерия достать их не могла.

Отбомбившись, «сверхкрепости» с резким снижением уходили в сторону Западно-Корейского залива, куда нашим перехватчикам залетать категорически запрещалось, да и набравшую при пикировании скорость «крепость» догнать на поршневом «Лавочнике» было трудно.

В конце ноября группа ночных «Superfortress» сумела нанести массированный бомбовый удар по объекту, охраняемому 351-м полком, которому, несмотря на то, что в воздух поднялись почти все истребители, сбить ни одного «бомбера» и предотвратить налет не удалось.

Сменивший генерала Белова на посту командира 64-го ИАК в начале осени генерал-майор Георгий Агеевич Лобов был крайне недоволен и требовал от командования полка сделать строгие выводы и принять надлежащие меры.

На боевые дежурства стали посылать наиболее подготовленных летчиков. В начале декабря по тревоге подняли пару, состоящую из двух заместителей комполка, майоров Гальшевского и Карелина. Их развели в разные стороны, каждого — в свою зону барражирования.

Карелин заметил В-29, когда тот уже выходил из светового поля прожекторов, бросился его догонять, даже открыл огонь с предельной дистанции, но и этот бомбардировщик ушел безнаказанно.

Разгневанный генерал Лобов решил отдать под трибунал обоих приземлившихся летчиков.

В 351-й полк на следующий день прибыла комиссия во главе с инспектором корпуса, Героем Советского Союза М.П.Ренцем.

Провели разбор полета и следственный эксперимент. Инспектор пришел к выводу, что пилоты не виноваты, о чем и доложил по команде.

Тогда главный советник по авиации в КНР генерал-полковник Красовский вызвал «на ковер» виновника — майора Карелина.

— Что ж ты не смог сбить бомбардировщик-то?

— А Вы бы сами, товарищ генерал, попробовали его догнать, — отвечает обиженный Карелин.

Красовский засмеялся, а потом уже серьезно спросил:

— Так что же нужно, чтобы наконец перехватить эти проклятые В-29?

— Реактивные «МиГи»!

— Будут вам «МиГи». За какой срок сможете освоить новую технику?

— За месяц — полтора справимся.

Уже на следующий день в 351-й ИАП перегнали два МиГ-15бис, и летчики стали переучиваться на новую матчасть.

20 ноября в Аньшань прибыл 177-й истребительный авиаполк, который вместе с 29-м ГИАП стал основой 50-й истребительной авиадивизии, сформированной в Китае, на Ляодунском полуострове.

177-й полк имел славные боевые традиции. Во время Великой Отечественной войны эта часть входила в состав 6-го ИАК, защищавшего Москву. Самым известным летчиком полка был командир звена 1-ой эскадрильи Виктор Талалихин, ставший Героем Советского Союза за ночной таран фашистского бомбардировщика Хейнкель He-111 8 августа 1941 года.

После войны полк был переведен в состав 303-й ИАД в г.Ярославле, в 1948 году освоил реактивные Як-17, год спустя — двухмоторные МиГ-9.

К первой половине 1950 года летный состав 177-го ИАП одним из первых в стране получил новейшие МиГ-15, а затем был спешно переброшен без авиатехники на Дальний Восток, где собирали из контейнеров новенькие истребители и облетывали их.

Полк по новому штатному расписанию имел 28 самолетов и 32 летчика, из которых Забавин, Барсеян, Гречишко и еще два-три человека воевали с «Люфтваффе», да еще Сычев, Михайлов и Фомин, прибывшие из 18-го ГИАП. Остальные — молодые и необстрелянные летчики.

По прибытии в Северный Китай полк усиленно готовился к боям: изучали район боевых действий, отработывали групповую слетанность. В первых числах декабря приступили к боевым дежурствам в районе устья реки Ялуцзян.

На вооружении полка находились три советских РЛС «П-3» и одна трофейная, японская, типа «Елочка», но этого было явно мало — станции не обнаруживали низко летящие цели и по дальности не обеспечивали надежного контроля воздушной обстановки.

Боевые вылеты на перехват 10, 12 и 15 декабря встречей с противником не закончились. Потом 10-ю АЭ перебазировали в г.Аньдун, где уже находился 29-й ГИАП. В тот же день, 18-го декабря, 2-я АЭ 177-го полка имела стычку с неприятелем, которая закончилась безрезультатно.

Утром 22 декабря 1950 года десять истребителей 1-ой АЭ навели на четверку F-86А, которые шли на Аньдун (Даньдун).

На высоте 12400 м увидели американцев, которые были выше и левее, но наших не видели.

Воспользовавшись этим, «МиГи» атаковали противника снизу, и капитан Воробьев с близкого расстояния прицельным огнем своих пушек поразил двигатель одного из F-86, причем несколько снарядов угодило прямо в сопло. «Сейбр» загорелся, резко пошел вниз и взорвался при ударе о землю.

Уцелевшие американцы пикированием ушли в сторону моря, где преследовать их нашим летчикам запрещалось.

В тот же день произошла ожесточенная схватка восьмерки 2-ой эскадрильи под командованием капитана Фомина с превосходящими вдвое силами противника. Комэск, обнаружив над рекой Ялуцзян на высоте 10000 м восемь «86-х» (этой группой командовал Джон К.Мейер, который во Второй мировой войне сбил 24 немецких самолета, а в Корее — еще два), приказал своей группе развернуться «все вдруг на 180». Но, как только 2-я эскадрилья зашла в хвост американцам, она была атакована с двух сторон двумя звеньями еще одной восьмерки «Сейбров» — коронный «номер с приманкой» заокеанских пилотов.

Командир второй восьмерки F-86А — Glenn T. Inglston (во Второй мировой — 18,5 победы, в Корее — 2).

Имея численное превосходство, американцы сбили два наших «МиГа», причем капитан Барсеян по-



Слева направо: командир 351-го ИАП подполковник И.А.Ефимов, шофер, М.Симко. Аньдун.
From the left to the right: the lieutenant-colonel I.Efimov, commander of the 351st fighter group; the driver and M.Simko. Anduhn.



И.П.Гальшевский в своем самолете. Аньдун.
I.Galyshevsky is in his airplane. Anduhn.

А.М.Карелин у своего «МиГ»
A.Karelin is at his MiG.





▲ Наземный экипаж ВВС Китайской Народной Армии готовит МиГ-15 к бою в небе над Кореей. Хорошо видны подвесные баки, изготовленные на заводе в Шеньяне.
Ground crew of Air Forces of Chinese People's Army is preparing MiG-15 for a combat in the sky above Korea. The suspending tanks, manufactured at the factory in Shenjan, are clearly seen.



▲ Состав 1-й авиаэскадрильи 535-го ИАП. Слева направо:
 1-й ряд — М.Муравьев, С.Кобзев; 2-й ряд — В.Кривич, К.Сема,
 В.Потибенко, В.Жуков; 3-й ряд — В.Лапыгин, П.Заболотный,
 С.Баюшкин, Я.Хабиев, Р.Нагорный.

The crew of the 1st Squadron of the 535th fighter group. From the left to the right: 1st row — M.Muraviev, S.Kobzev; 2nd row — V.Krivich, K.Sema, V.Potibenko, V.Zhukov; 3rd row — V.Lapygin, P.Zabolotny, S.Bajushkin, Ya.Khabiev, R.Nagorny.

◀ Советские летчики летали на истребителях как с северокорейскими, так и с китайскими опознавательными знаками. В воздухе звено МиГ-15.

Soviet pilots flew fighters with both Northern Korean and Chinese identification marks. The wing of MiG-15 is airborne.

гиб, а старший лейтенант Зуб, которому удалось катапультироваться, поломал при приземлении обе ноги и после госпиталя в Корее работал только на КП.

Летчики Фомина не остались в долгу — уничтожили три «Сейбра».

Материальные потери 2-ой эскадрильи удалось быстро возместить переброской двух новых МиГ-15бис, на которых стали летать в составе этого подразделения помощник комполка Сычев и штурман Андришин.

Третья эскадрилья 177-го ИАП одержала первую победу 22 декабря: шесть советских истребителей сбили два из группы истребителей-бомбардировщиков «Shooting Star», шедшей без сопровождения. Остальные F-80, спешно побросав бомбы, ушли в сторону залива. Отличились капитан Агуреев и старший лейтенант Мелешкин.

24 декабря 1-я АЭ в полном составе при наборе высоты заметила четверку F-86 и, сбросив подвесные баки, бросилась их преследовать, забыв об осмотрительности.

Тут же эскадрилья была атакована сверху еще шестеркой «Сейбров», и ее строй рассыпался. В этом бою несколько «МиГов» получили повреждения, но вернулись на базу все, а вот американцы не досчитались двух истребителей, которых сбили старшие лейтенанты Беликов и Кобзев.

К началу января 1951 года весь полк (2-я и 3-я эскадрильи) перелетели в Аньдун. Так как в 3-ей АЭ летали только шесть летчиков (двое заболели), основная нагрузка пришлось на первые две эскадрильи — 1—2 вылета в день.

Им приходилось иметь дело с большими эшелонированными группами реактивных самолетов ВВС США.

Обычно F-86 была сковывающей группой (расчистки воздушного пространства), F-84 составляли переднюю и группу непосредственного прикрытия, а F-80 штурмовали объект.

Для противодействия противнику 1-я эскадрилья 177-го полка сковывала истребители прикрытия, а вторая — атаковала штурмовики, не допуская прицельного бомбометания.

27 декабря, когда американцы совершили очередной налет на охраняемый 50-й ИАД объект, сначала в воздух были подняты десять «МиГов» 1-ой АЭ, затем — 8 истребителей 2-ой. Согласно тактике, пилоты 1-ой связали боем десятку F-86, а 2-ой — атаковали F-80.

Американцев обратили в бегство, сбив один F-86 (капитан Гречишко) и один F-80 (капитан Фомин).

3 и 6 января 1951 года летчики полка сбили еще несколько F-80 и F-84.

10 января — перехватили стратегический разведчик RB-29 из 31-ой разведэскадрильи САК ВВС США.

Особенно напряженные бои 177-й полк вел в конце января, уничтожив еще восемь штурмовиков.

Катастрофически не хватало подвесных топливных баков, что при небольшой дальности полета МиГ-15 создавало много проблем. Вначале их возили китайцы на транспортных Ил-12 из советского Приморья, а потом наладили выпуск баков на месте.

Иногда бывало, что из-за некачественного их изготовления ПТБ не сбрасывались, и если это происходило в бою, то пилот «МиГа» оказывался в очень опасном положении.

Такие ЧП, когда один ПТБ оставался под крылом, едва не стоили жизни комэску-3 майору Забавину и капитану Горохову. Горохову удалось аварийный сброс, и он благополучно вернулся домой.

У Забавина ПТБ остался под крылом, и его «МиГ» свалился в штопор. Майор справился с управлением и на пределе своих сил довел аварийный истребитель до своего аэродрома.

Самолет настолько деформировался, что потребовалась полная замена крыла.

Вообще, МиГ-15 зарекомендовал себя надежной машиной, спасшей жизнь не одному летчику. Например, 24 января 1951 г. в тяжелом бою истребитель

Попова получил 39 пробоев: прострелена турбина, разбиты радиостанция и гидросистема, на посадке не вышла одна «нога», но летчик все-таки приземлился.

«МиГ» ремонту не подлежал и был списан.

177-й ИАП продолжал участвовать в воздушных боях до 7 февраля.

Всего, по архивным данным, опубликованным И.А.Сеидовым, полк в Корее уничтожил 24 самолета, потеряв своих три. Погиб только один летчик.

За «корейскую командировку» все пилоты были награждены орденами и медалями Китайской Народной Республики и в составе полка убыли в СССР для ПВО Ленинграда.

Неудачные действия «авиации Объединенных наций» по бомбардировке коммуникаций противника сами американцы и англичане объясняют «недостатком времени по организации специализированных авиаэскадрильи» (это за три-го года), а также отсутствием запасов «таких авиабомб, которые являлись бы наиболее эффективными для действий по путям сообщения в Корее». (Эшер Ли. «Воздушная мощь».)

Больше того, подвергаются откровенному сомнению самими иностранными специалистами сведения о достижениях ВВС США, опубликованные Управлением информационной службы США.

За год войны в Корее советские летчики отлично изучили своего противника — «Сейбры», «Шутингстары», «Тандерджеты»; но вот на пленку кинофотопулемета замполита 1-ой эскадрильи 523-го ИАП капитана Г.Х.Дьяченко попал двухмоторный реактивный самолет, ранее нашим пилотам не встречавшийся.

Разведотдел корпуса сообщил, что на «подшефном» участке фронта появились австралийцы на английских истребителях фирмы «Gloster» — «Meteor F.8».

Летчики австралийских ВВС сначала воевали в Корее на «Мустангах» до апреля 1951 г., а затем срочно переучились на «Метеоры» и 25 августа впервые серьезно повстречались с «МиГаами».

Скоротечная схватка с пилотами 17-го ИАП 303-й авиадивизии закончилась для 77-ой австралийской эскадрильи потерей двух машин. Одного «завалил» лучший лучший ас корейской войны старший лейтенант Н.В.Сутягин, а второго поджег командир полка майор Г.И.Пуллов.

29 августа летчики 18-го ГИАП во главе с комполком полковником Белостоцким поднялись на перехват большой группы самолетов агрессора: восемь «Метеоров» совместно с тремя десятками F-86 сопровождали бомбардировщики B-29 на г.Ченгу (Чонджу). Два «МиГа» (под управлением Л.К.Щукина и А.Астановского), обстреляв одну пару «Сейбров» и уходя от другой, вошли в облака. Над ними обнаружили шесть «Метеоров» и не раздумывая, с ходу обстреляли их плотный строй. Щукин сбил одного из них, вместе с ведомым проскочил вверх, но, когда воодушевленный победой, решил вернуться вниз, «Метеоров» больше не обнаружил.

Зато невезучую пятерку «Метеоров», убегающую на свою базу в Кимпо, атаковала другая пара из 18-го ГИАП (Н.В.Бабонин и А.А.Свинтицкий).

С дистанции 300—400 метров Бабонин пушечной очередью поджег один из двигателей австралийца, но тот продолжал уходить со снижением. Только после того, как советский летчик с расстояния 100 метров изрешетил «Метеор» и от него полетели обломки, его пилот, уоррен-офицер Рон Гантри катапультировался и попал в плен.

Герои Советского Союза А.П.Сморчков и Г.У.Охай вспоминают, что третья встреча «Метеоров» и «МиГов» закончилась также плачевно для австралийцев из 77-ой эскадрильи Королевских Австралийских ВВС (RAAF) — уцелел только один из шести.

В тот день на высоте 10 000 метров над городом Анджу «Метеоры» встретились с целым полком «пятнадцатых» — 523-м 303-ей ИАД. Его вел в бой Григорий Ульянович Охай, зам. комполка, который скомадовал своей восьмерке атаковать противника.

Сначала летчики не учли разницу в скоростях и проскочили противника, но после второго их захода загорелись сразу два «Метеора» (Охай и Тюляев).

В третьей атаке Охай сбил еще одного. Вообще в том бою было сбито пять австралийцев, то т.к. они упали за 38-ой параллелью, 523-му ИАП их не засчитали.

10 сентября в «аллее «МиГов» истребители 303-ей и 324-ей дивизий 64-го авиакорпуса сбили 12 самолетов противника: 5 машин F-86 «Сейбр», 5 — F-84 «Тандерджет», 1 — F-80 «Шутингстар» и один «Gloster F.8» «Метеор» (его записал на свой счет комэска 176-го Гвардейского истребительного авиационного полка капитан Г.И.Гесь).

26 сентября состоялось два массированных «ооновских» налета, которые опять отражали 303-я и 324-я. Наши сбили 9 (четыре F-86, три «84» и два «Метеора») и не потеряли ни единого своего самолета.

«Метеоры» уничтожили старшие лейтенанты Н.В.Сутягин и И.И.Яковлев из 523-го ИАП. Последняя неделя октября была особенно «жаркой» — большие группы В-29, сопровождаемые сильными отрядами «Сейбров», «Тандерджетов» и «Метеоров», совершали налеты на объекты в долине реки.

Ожесточенные схватки имели место 23, 24, 25, 27 и 30 числа — американские ВВС с фанатичным упорством пытались разрушить Суххун ГЭС и мост Синьиджу, прикрываемые с воздуха истребителями МиГ-15 и МиГ-15бис 64-го авиакорпуса. Общий итог боя: сбито 9 машин противника (четыре F-86, четыре «Метеора» и один В-29), наши потери — один «МиГ».

Налеты «крепостей» В-29 резко пошли на убыль.

В ноябре воздушные бои продолжались. Например, 3-го американские штурмовики и истребители сопровождения (среди них были и «Метеоры» австралийцев) попытались прорваться к охраняемым объектам в долине реки Ялудзы, налетая большими группами и с разных направлений.

Летчики 303-й дивизии, действуя согласованно и четко, за несколько воздушных боев в этот день сбили пять F-84, два «Метеора» и один F-86. С нашей стороны потерь не имелось.

Сами по себе австралийские «Метеоры» скольконибудь военного значения не имели в огромном количестве интервентов, но разгром союзников США мог вызвать желательный политический резонанс.

Командующий 64-м истребительным авиакорпусом, Герой Советского Союза генерал-майор Георгий Агеевич Лобов лично готовил специальную операцию по разгрому 77-й АЭ RAAF одним ударом.

Была разработана схема возможного массированного удара противника с участием «Метеоров», время и место их вероятного появления, обход с севера основной группировки авиации США.

Развернули постоянно действующий выносной пункт управления у города Анчжу. С целью скрытности и предотвращения утечки информации задачу пилотам-перехватчикам дивизии Иван Никитича Кожедуба ставил лично генерал Георгий Агеевич Лобов, за час-полтора до вылета.

Помогло грамотное планирование, ну и везение: американское командование могло перенести налет.

В назначенное время в воздух стартовала группа из шестнадцати МиГ-15 из 176-го ГИАП, ведомая командиром полка С.Ф.Вишняковым.

«МиГи» ушли далеко на север, где, используя подвесные топливные баки, барражировали в ожидании команды для атаки 77-й авиаэскадрильи австралийских Королевских Военно-Воздушных Сил (RAAF).

Австралийцы также в составе шестнадцати машин оказались в предполагаемой точке в расчетное время.

Советские летчики с выгодных исходных для атаки позиций неожиданно для противника обрушились на него. Из шестнадцати «Метеоров» было сбито двенадцать. Четверо ушли, используя близость запретной для полетов советских пилотов границы Пхеньяна — Вонсан. Мы потерь не имели.

Американцы союзникам никакой помощи не оказали.

Вот как вспоминает об этом бое Петр Милаушкин:

«РУД — ВПЕРЕД, ДО ОТКАЗА И ПРИЖМИ КОЛЕНКОЙ...»

В мае 1951 года нас привезли все на аэродром раньше обычного. Самолеты были давно готовы, поэтому весь полк посадили в кабины по готовности №1. Приказ — радиосвязь не включать, действовать молча. Взлет — по телефону, или в случае чего — ракета. С восходом солнца запустили двигатели и произвели взлет. На подходе к реке Аньдун «земля» дала курс и высоту 8000 м. Мы набрали 10 000 м и обнаружили цель слева ниже. Две восьмерки самолетов друг за другом на расстоянии двух-трех километров. Их хорошо было видно на фоне черных гор и леса. Командир полка С.Ф.Вишняков дает команду: «Атакуем как бомбёров.» (У нас была разработана схема на 24 самолета, а их было только 16 и некоторым не хватило целей.)

Нам с ведомым Степой Кириченко из прибывшего пополнения досталась ведомая пара второй четверки. Передаю Степе: «Атакуем, твоей ведомый, я — ведущего.» Он ответил, что понял. Скорость у них была в пределах 800 км/ч. Делаю доворот влево и сверху атакую самолет противника. Снаряды ложатся на левом двигателе, кабине и фюзеляже. «Метеоры» даже не шелохнулись. За мною «Глостером» потянулся шлейф белого дыма. На выходе даю команду: «Выхожу вправо.» А ведомый не отвечает. Я его снова запрашиваю — молчание. Оглянулся: по мне ведет огонь «Глостер-Метеор» из 4-х пушек калибра 20 мм. Неприятное зрелище. Шары трассирующих снарядов летят чуть левее моего самолета. Не прекращая разворота вправо, я переворачиваюсь на спину, вхожу в пикирование, а затем делаю некоторую протяжку, чтобы его вывести на одну с собой высоту. Потом резко с левым креном вхожу в косую петлю, но противник не отстает и на отдельных участках полета ведет огонь, это я вижу по трассам пушечных очередей (огненные «вожжи» идут то слева, то справа). Не могу ничего сделать — дистанция 1200 м не уменьшается и не увеличивается, несколько косых петель, и те не помогли. Слышу по радио: «Дружок, иди так, не меняй крен, я тебе помогу.» Я находился в левом крене. Сделал выдержку, оглянулся через несколько секунд — самолета противника не было.

Кто меня выручил, я до сих пор не знаю. Скорее всего, это был парень из 196-го ИАП, одну эскадрилью которого подняли для нашего прикрытия. А где же мой ведомый Степа Кириченко? При стрельбе по «Метеору» я видел, как Степа зашел второму в хвост. Но он так близко подошел к цели, что попал в спутную струю двигателей «Глостера». Его «МиГ» затрясло, двигатель остановился и из пикирования Кириченко вывел самолет на высоте 500 м. Он думал, что его сбили, а пока собрался запустить двигатель, пришлось вывести самолет в ущелье между гор. Естественно, ведомый противника стал защищать своего ведущего и вести по мне огонь. Спасло меня только то, что я выходил из атаки с правым креном и вовремя обнаружил противника. Лотерея. Если бы с левым — помощь товарища бы не понадобилась. Мой Степа Кириченко снова набрал высоту и увидел только свои самолеты. 14 самолетов «Глостер-Метеор» были уничтожены.

Пленных летчиков забрали корейцы. На разборе еще раз было обращено внимание на то, что заходить в хвост строго по оси преследуемого или чуть ниже — недопустимо. В тот день мы сделали еще три вылета.

Воздушные бои в августе—сентябре 1951 года были в основном с истребителями, прикрывавшими штурмовики F-84, которые бомбили дороги, жгли села, даже гонялись за отдельными корейцами, работавшими на полях. Был вылет 1-й эскадрильи в составе шестерки, т.к. не хватало летчиков. Руководил Вишняков в паре с Федоровым, так что все было востановлено. Задача: связать боем «Сейбров», а 2-я и 3-я эскадрильи работают по штурмовикам. В нашей шестерке шли Гесь—Николаев, Плиткин—Феоктистов и Милаушкин—Кириченко.

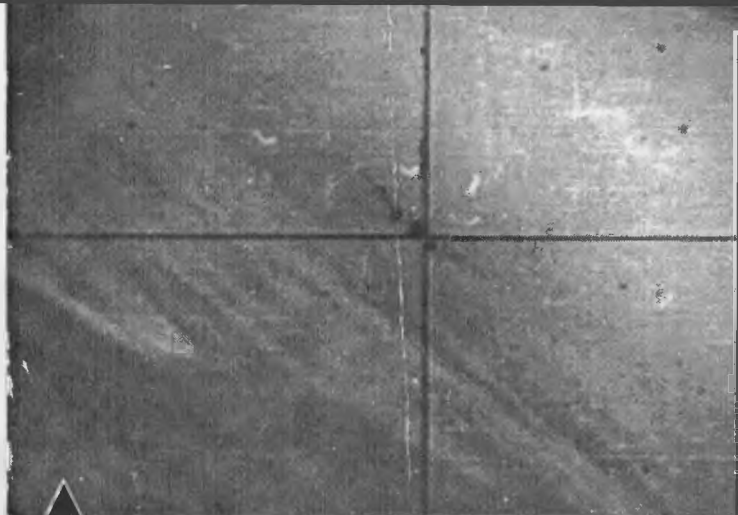


Летчик 176-го ГИАП П.С. Милаушкин после возвращения из корейской командировки.

P. Milaushkin, the pilot of the 176th Guards fighter group, after the return from the Korean mission.

Летчик 177-го ИАП Н.Е. Горохов, вернувшийся из Кореи.

N. Gorokhov, the pilot of the 177th fighter group, has returned from Korea.



Один из «Метеоров», увеличивших счет капитана Милаушкина.
One of the "Meteors" that increased the score of the captain Milaushkin.



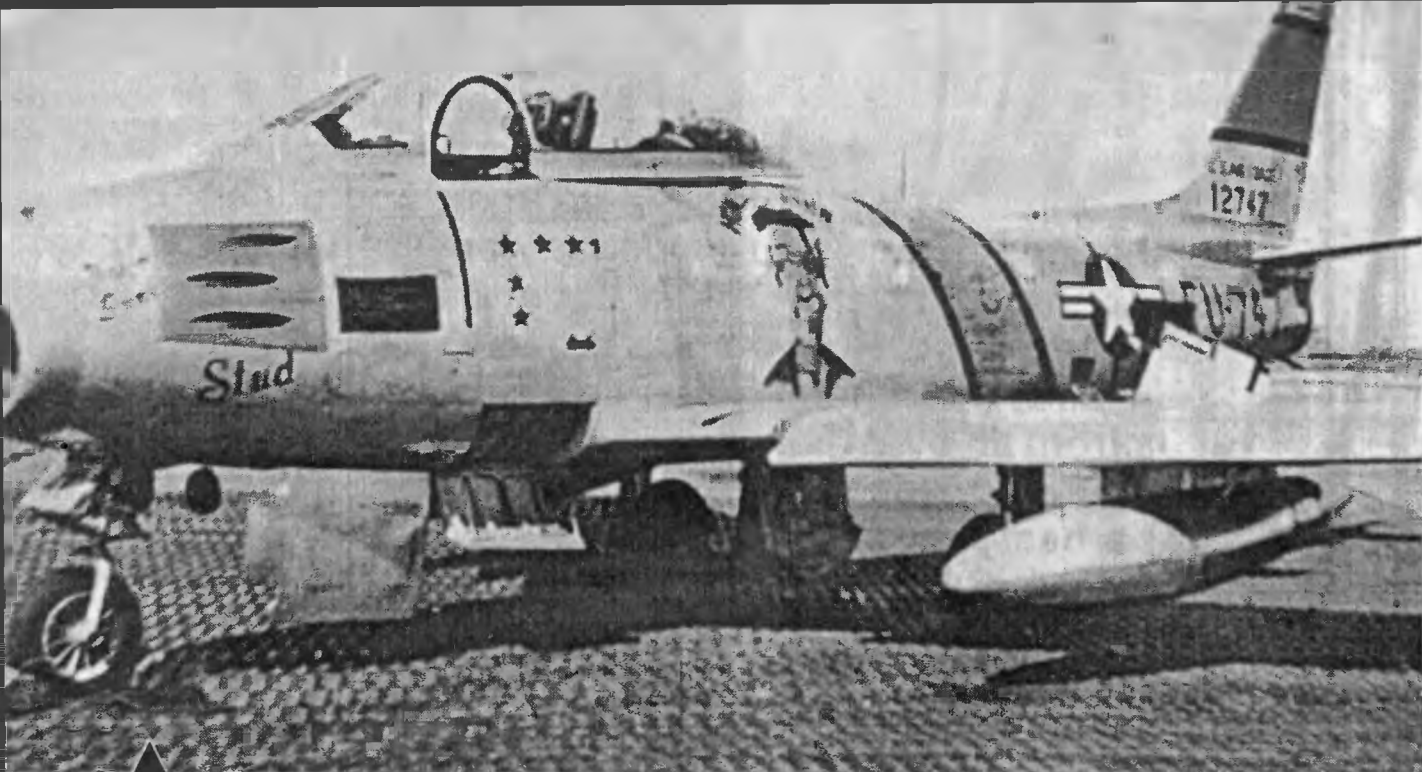
Летчики 1-й эскадрильи 177-го ИАП вместе с китайскими пилотами. Слева направо: в первом ряду сидит И.В. Попов, во втором — 2-й М. Захарцев, 4-й Н.Е. Воробьев, 5-й С.М. Акуленко, 7-й Д.К. Беликов, над ним П. Михайлов, в третьем — 2-й И.А. Гречишко, 5-й А.А. Савельев, 6-й И.А. Лавров, 8-й Ф.В. Клещев.

The pilots of the 1st Squadron of the 177th fighter group together with the Chinese pilots. From the left to the right: sitting in the 1st row is I. Popov, 2nd row — 2nd is M. Zakhartsev; 4th is N. Vorobjev; 5th is S. Akulenko, 7th is D. Belikov, above him is P. Mikhailov; 3rd row — 2nd is I. Grechishko, 5th is A. Saveljev; 6th is I. Lavrov and 8th is F. Kleshev.

Ночной перехватчик 351-го авиаполка.

Night interceptor of the 351st group.





F-86 «Сейбр», на котором был сбит американский ас Уолкер Махурин. Это один из истребителей, который достался в качестве трофея советским летчикам и был отправлен в Союз для изучения.

The Sabre F-86, on which Walker Mahurin, the American ace, was shot down. It was one of the fighters which was captured by Soviet pilots as a trophy and sent to the Soviet Union for examination.



Летчики 518-го ИАП (216-я ИАД) Р.Валькович, Ф.Федотов и В.Молошный — победители «Метеоров». 2 октября 1952 года.

R.Valkovich, F.Fedotov and V.Maloshny, the pilots of the 518th fighter group (216th fighter division), are the winners over "Meteors". 2 October 1952.

Дважды Герой Советского Союза маршал авиации Е.Я.Савицкий.

Twice the Hero of the Soviet Union, the Marshal of Aviation E.Savitsky.



Участники боя с «Метеорами» 1 декабря 1951 года. Верхний ряд: А.И.Митусов, Н.П.Кравцов, Г.Николаев, Н.Мороз. Нижний ряд: А.П.Вердыш, Г.И.Гесь, С.Ф.Вишняков и Д.Федоров. Все — пилоты 176-го ГИАП.

Participants of the combat with "Meteors" on 1 December 1951. Top row: A.Mitusov, N.Kravtsov, G.Nikolaev, N.Moroz. Lower row: A.Verdysh, G.Ges, S.Vishnyakov and D.Fyodorov. All are the pilots of the 176th Guards fighter group.



Набрали высоту 11 000 м, обнаружили группу примерно около 30 самолетов, а «земля» передала, что выходит вторая группа штурмовиков F-84 в район Ансю (Анчжу). Образовался клубок самолетов и находящимся в нем нашим пилотам казалось, что вокруг только «кресты» и «Сейбры» — настолько наших было меньше. И только по командам и ругани было понятно, что есть и наши. В такой свалке очень трудно точно прицеливаться. Сетка прицела постоянно уходит в стороны, потому что самолет все время меняет положение, а дело идет хорошо, когда сетка неподвижна и нет скольжения. Через несколько минут в этой круговерти мы потеряли друг друга и снизились до 4500 м. «Сейбры» пикированием уходили на восток. Гнаться — бесполезно.

Вдруг справа вижу восьмерку штурмовиков. Они уже построились в «карусель», как немцы в Великую Отечественную на Ю-87 («лаптежниках»). Открываю огонь по ведущему. Ближе, вижу цифры и полосы на крыльях. Слева прошла трасса. Резко переключив самолет вправо на спину. Через две косых петли F-84 отстал. Слышу команду Вишнякова: «Всем — трава!» Значит, домой, и запрашивает мой номер. Отвечаю: «Веду бой в районе «сосиски». Группу Вишнякова тут же атаковали подошедшие свежие «Сейбры» и нашим пришлось вести второй тяжелый бой, когда они устали от первого (у ранних МиГ-15 не было бустерного управления и самолет приходилось вытягивать «на животе»). Вдобавок, у них кончалось горючее и было большое численное преимущество американцев. Когда F-84 ушли на восток, я набрал высоту 9000 м. По следам инверсии потянулся за своими и стал пристраиваться к одиночке, чтоб было безопаснее идти на посадку. По радио предупреждаю, что свой. У нас правило было — в воздухе в хвост своего самолета никого не пускать ни в коем случае. Когда подошел ближе, увидел, что у него стабилизатор лежит на фюзеляже, а у «МиГа» оперение — Т-образное. Немедля прицелился. Открываю огонь. Истребитель противника резко клонул вниз и вправо, а в это время у меня на хвосте оказалась пара F-86. Я резко перевожу самолет в набор высоты с левым креном на косую петлю. Трасса огня прошла выше. Наконец я остался один и пошел на аэродром «змейкой», чтоб не подстрелил «охотник». Позже корейцы и китайцы, которые видели наш бой, приветствовали нас криками восторга. На посадку пришли по одиночке, много подбитых. Я тоже был поцарапан. Степа совершил ошибку — потерял меня, ведущего. В этом бою было сбито двое наших. Летчики (они были из 196-го ИАП) остались живы, спаслись на парашютах.

В июле 1951 года произошел еще один интересный эпизод. Поврежденный «Сейбр» приземлился на живот у береговой кромки во время отлива. Летчик не побегал на сушу, а полез воду, раскрыл лодку и поплыл в открытое море. Через некоторое время над ним появился вертолет. Нашей АЭ дали взлет и направили в этот район, чтобы уничтожить его. Мы быстро обнаружили цель на высоте до тысячи метров. Шли в порядке «пеленг», плотно, почти один над другим. Все хорошо прицелились. Нам с ведомым И.Зюзь нужно было атаковать вторыми. Только нажал на кнопку — вертолет уходит из прицела скольжением, да и сближение молниеносное. Ведомый тоже промазал. Стрелять с дальней дистанции — бесполезно. Вся эскадрилья промахнулась. «Земля» сообщила, что к нам идут более 40 «Сейбров». После посадки мы едва заправились и вылетели в этот район снова, где сходу были атакованы американцами. Завязался воздушный бой, сложный тем, что к месту боя прибывали свежие группы «Сейбров», сменяя предыдущие. Нашему полку было сложнее — в наличии было всего 18 исправных самолетов, по 6 в каждой АЭ. На подкрепление были брошены наши соседи из 196 ИАП. Бой был тяжелым и закончился все же тем, что летчика вертолет подобрал. Севший F-86 с помощью нашего технического состава китайцы с большими трудностями ночью разобрали и по частям эвакуировали. Из-за одного капиталиста проклятые янки

вели бой более трех часов! У нас были потери самолетов, не считая пробоин, сбитые «повисли на веревочках» (спаслись на парашютах), потерь летчиков не было. F-86 обнаглели до того, что подкарауливали наших при заходе на посадку. Нам всем наука: нескоростную цель тоже надо уметь сбить. Надо приспособиться, заходить сверху и точку прицеливания удерживать чуть выше вертолета!

Эта наука пригодилась позже, когда защищали Москву от «нашествия» воздушных шаров, которые шли на высоте от 6000 до более 12 000 м. Мне удалось сбить тогда два. (В 50-х годах с территории Западной Европы в сторону стран Варшавского Договора было запущено несколько тысяч воздушных шаров-шпионов.)

Первое пополнение к нам прибыло с целью посадить «живого» «Сейбра». Это были опытнейшие летчики, пилотажики и испытатели, «соколы» Савицкого. Их 12 самолетов поставили на отдельную стоянку и нашему комполка они не подчинялись. Мы им предложили помощь — поделиться боевым опытом. Один из них сказал, показывая на меня, — «У этого маленького, что ли учиться?» Сделать с нами два-три боевых вылета и привыкнуть к тактике американцев им было недосуг. В первом же бою «Сейбры» «размолотили» их, а во втором они потеряли и летчиков, и самолеты. После этого оставшихся раздали по эскадрильям. К нам прислали троих, среди них Сердюк Николай, которого назначили моим ведомым. Он быстро схватил азы тактики и я им был очень и очень доволен. Он сбил четыре или пять самолетов противника и ушел на повышение — стал штурманом полка.

Вообще, летчиков пополнения брали в бой не всех сразу, а постепенно, они прошли хорошую школу и получили наш боевой опыт. И все они хорошо воевали, пока нас не отозвали и не заменили другим полком. Сменщиков мы тоже прикрывали в первых полетах. Летчик, получивший мой самолет, стер мои звездочки сбитых, а потом нарисовал три своих.

В Калуге, в одной из школ, есть музей 324-й ГИАД. Я туда отсылал материал — комиссар, Сибиркин, просил. Американцы называли нашу дивизию «черной» и без солидного численного перевеса в драку с нами не вступали.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ МЕЛИХОВА ИВАНА ВАСИЛЬЕВИЧА

В апреле 1947 года я был зачислен в Иркутскую Военную Авиационную школу авиационных механиков (ИВАШАМ). Только нас переделали в поношенную форму без знаков отличия и сразу же бросили где-то в Иркутской области в тайгу на склад химических авиабомб весом от 100 до 250 кг, оставшихся после второй мировой войны. А так как все отравляющие химические вещества очень агрессивны, они разъедали металл и вытекали. Когда мы входили на склад, то начинали чихать и кашлять, текли слезы от скопления ОВ. Наша задача заключалась в выявлении текущих бомб. Затем мы их грузили на тачку с одним передним колесом и балансируя по деревянным полусгнившим настилам в тайге, отвозили в специальную яму. Там их расстреливали из трехлинейки и поджигали. Так, в то время, уничтожалось химическое оружие.

Курс обучения в ИВАШАМ был не ускоренным, а наоборот, получился продленным где-то на 2,5 месяца. Я изучал штурмовик ИЛ-10. Когда мы сдали экзамены, нам, вдруг, дополнительно стали читать курс реактивного двигателя ЮМО-004 (с немецкого самолета Me-262). Эти самолеты принимали участие в войне и один из них сбил под Берлином И.Н.Кожедуб. После окончания мы с месяц ждали отправки в часть. Я не хотел ехать в МВО. У нас сложилось мнение, что в парадных частях очень трудно служить. Но командование моей роты решило, что это большая честь и поэтому меня не спрашивали, куда я хочу ехать, хотя остальных спрашивали и старались удовлетворить их желание. Во время учебы я был назначен старшим классного отделения (26 человек) и мне было присвоено звание «младший сержант», чем я очень гордился. После оконча-

ния школы мне было присвоено звание «старший сержант». Должность — механик самолета.

Прибыли в Москву, в штаб Московского авиационного военного округа. После нескольких дней отдыха в Москве, т.к. в группе было много москвичей, получили назначение в парадную авиадивизию в Кубинку. Дивизия состояла из трех полков. 29 ИАП — на вооружении были Як-15, 196 ИАП — Як-9 (а может быть Як-7, я не помню). В 176 ГИАП были Ла-9 и располагался он в Теплом стане. Где, как говорит Куссев И.К., теперь на месте нашего аэродрома расположено мирное московское кладбище. Номера дивизий я не помню, а командиром дивизии был, а может потом стал, полковник Чуников, который пару лет назад скончался в Москве в чине какого-то генерала. Я был в начале распределен в полк в Кубинке, но на мое счастье кто-то из нашей группы не явился, и мои товарищи и я уговорили кадровика из дивизии направить меня в Теплый стан. Так я попал в 176 ГИАП, под командованием Героя Советского Союза Куманичкина. О нем я всегда вспоминаю с большим удовольствием. Что меня поразило, так это полное отсутствие военной муштры. Все строилось на самосознании и доверии. Летчик вручал свою жизнь в наши руки, а это налагало огромную ответственность. Большинство из нас так к этому и относилось. Пара человек из нашей группы сразу же получили двухкрылые По-2. Это считалось оскорблением для настоящего механика-истребителя. Один получил сразу же боевой Ла-9. А нам двоим не досталось машин и мы, как говорят в авиации, были «на подхвате». Надо заменить кому-нибудь двигатель — нас бросали на тот самолет, у кого-то нет моториста — ему на помощь. Но платили нам как штатным механикам (500 рублей в месяц, правда, заставляли подписываться на государственные займы). Осенью 1948 года я стал механиком спарки Як-17.

По-моему, в начале февраля 1949 года, тогдашний министр обороны Булганин решил провести смотр реактивной авиации и почему-то выбор пал на наш аэродром. Потом мне говорили, что где-то недалеко была его дача. Но я был маленьким винтиком в огромной военной машине, чтобы знать такие подробности.

Вот тогда я в первый и последний раз увидел МиГ-9. Я не знаю, как для летчика, а для механика самолета это, на мой взгляд, была чудовищная машина с двумя турбинами РД-20 (небольшая модернизация РД-10).

На нашем аэродроме было выделено специальное место, где были собраны для показа министру наши машины, в том числе и наша спарка Як-17. Каждое утро, часов в 9 или 10 утра, привозили охрану из Кремля. Нижние чины от старшего лейтенанта до майора с красными погонами, почему-то в фуражках, хотя стояли приличные морозы, и в хромовых сапогах. Они окружали нас и никого «не выпускали и не впускали». Так они стояли часов до 14—15 и потом давали отбой. Так продолжалось дней 10, но министр так и не приехал. Нашу группу расформировали.

Еще я запомнил, что в конце нашего аэродрома располагалась летно-испытательная станция (ЛИС), где работали вывезенные из побежденной Германии инженеры и бывшие военные летчики. У них стоял 6-ти турбинный реактивный бомбардировщик, что по тем временам было чудом, и маленький планер под жидкостный двигатель. Должен был быть истребитель-перехватчик с жидкостным двигателем, но у нас испытывался только планер. Испытывал немецкий летчик, сбивший во второй мировой войне 150 самолетов. Я в этом сомневался, но недавно прочитал в «Аргументах и фактах», что у немцев были пилоты, которые сбивали до 400 самолетов, и что наши 24 тысячи самолетов сбивали всего 300 летчиков. И вот этот летчик погиб на моих глазах, при очередном испытании планера. В 1948 году на вооружении 176 гиап находились истребители Ла-9. МиГ-9 впервые прилетел на наш аэродром в феврале 1949 года на смотр министра обороны. Я не знаю подробно ни Ла-9, ни МиГ-9. Знаю только, что это были жуткие машины для механиков самолетов.

Весной 1949 года нас направили в Кубинку, где мы собрали истребители Як-17 и облетывали их там. После одного из полетов, когда летчик уже зарулил на стоянку и выключил двигатель, частично по моей вине, а частично и по вине летчика, он впрыснул горючее и самолет загорелся. Только с помощью командира звена удалось запустить двигатель и сбить пламя, но хвост успел подгореть и деформировался. Так потом и был хвост у моей машины темный и слегка гофрированный. Но летчик всю вину взял на себя, а я отделался легким испугом. Когда подобное случилось у другого механика, то его долго таскали по ночам в военную контрразведку. Или, как у нас называли в то время — особый отдел.

Первый раз я столкнулся с особистом полка майором Егоровым 27 апреля 1949 года, когда мой самолет вернулся с генеральной репетиции первомайского парада. У него не убрались шасси. Тогда меня защитил инженер полка майор Казанкин, который умер недавно.

В воздушном параде над Тушино я уже участвовал в составе пилотажной девятки и вот только тогда у меня стал командиром экипажа заместитель командира авиационной эскадрильи капитан Андрей Громов. Кажется, наша девятка сверху была выкрашена в красный цвет. Или до парада в Тушино, или же после, к нам приехал какой-то известный кинооператор и на моей бывшей спарке он снял фильм о нашей пилотажной девятке и потом, почему-то только офицерам его показывал, я его не видел.

Или в конце 1949 года, или в начале 1950 года, наш командир, причем замечательный, конечно с моей точки зрения, командир, Куманичкин, был отправлен по приказу генерал-лейтенанта, командующего МВАО Василия Сталина на Восток. Когда он переехал Байкал, то прислал телеграмму в полк: «Бродяга Байкал переехал...». Потом я его видел в Андуне в 1951 году.

В феврале 1950 года к нам прибыл командир полка майор Шульженко, кажется Николай Николаевич. Бывший ведомый у В.Сталина. К концу 1950 года он стал полковником.

В марте 1950 года в Кубинке мы собрали МиГ-15 с двигателем РД-45. Интересна история с этим двигателем, которую хорошо должен знать Суравенков. Когда Микоян и Гуревич задумали создать после МиГ-9 МиГ-15, то оказалось, что в стране нет таких мощных двигателей. Об этом узнал И.В.Сталин. Ему доложили, что такие двигатели выпускает английская фирма «Роллс-Ройс». Сталин связался с Черчиллем и через него за огромную сумму закупили два двигателя. Сталин дал небольшой срок нашим конструкторам, чтобы они скопировали английский двигатель, что они и сделали и стали выпускать на московском заводе этот двигатель под маркой РД-45. На этом заводе были наши офицеры и там им об этом рассказывал главный инженер завода.

После проведения парадов, когда самолеты приземлялись, мы быстро, поверхностно их осматривали, дозаправляли, быстро зачехляли, получали увольнительные и ехали гулять в Москву. Но однажды ко мне подошел А.Громов и сказал: «Быстро дозаправь, я снова полечу». Я стал допытываться, что это значит, и он с грустью сказал, что полетит делать фигуры высшего пилотажа над дачей, где в это время после парада кутил с женщинами и другими собутыльниками В.Сталин. А дачу эту ему строили в заповедном лесу недалеко от Переслала-Залесского курсанты школы младших авиаспециалистов, один из которых потом служил в моем экипаже и все это мне рассказывал. Их специально задержали на несколько месяцев в школе. Они рубили огромную просеку в лесу, чтобы подвести дорогу к даче.

Когда в 176 ГИАП прибыл Шульженко, то вскоре начались кое-какие командные перемещения. Прибыли новый начальник штаба полка Токарев и заместитель командира полка подполковник Кошель. 11 ноября 1950 года нас построили возле взлетной полосы и зачитали боевые экипажи. Потом мы поехали в Кубинку, там нам передали самолеты какого-то полка,



▲
Командир 1-й эскадрильи 176-го ГИАП П.С.Милаушкин с техническим составом, среди которых — И.В.Мелихов и И.К.Кусев.

P.Milaushkin, Commander of the 1st Squadron of the 176th Guards fighter group, together with a technical personnel among which are I.Melikhov and I.Kusev.

Советские специалисты осматривают грозное стрелково-пушечное вооружение истребителя МиГ-15.
Soviet experts are examining formidable small-arms and guns of MiG-15 fighter.



▼
Командир 324-й Гвардейской ИАД трижды Герой Советского Союза маршал авиации Иван Никитович Кожедуб.

Thrice the Hero of the Soviet Union, Commander of the 324th Guards fighter division, Marshal of Aviation Ivan N.Kozhedub.



▼
Инженер 176-го ГИАП 324-й ГИАД Казанкин В.А.

V.Kazankin, Engineer of the 176th Guards fighter group of the 324th Guards fighter division.





Техник самолета МиГ-15 готовит истребитель к полету.
A mechanic of the MiG-15 airplane is preparing the fighter for a flight.

Взлетает звено «МиГов».
Wing of MiGs is taking off.



Лучший «реактивный» ас аойны
а Корее Герой Советского Союза
Николай Сутягин — 23 сбитых
американских самолета.
*Nikolai Sutyagin, the Hero of the Soviet
Union and the best "jet" ace of the war in
Korea — 23 shot down American airplanes.*



Сложный и капризный в эксплуатации предшественник «пятнадцатого» — советский реактивный первенец МиГ-9.
У самолета — летчик-испытатель Алексей Гринчик, погибший на этой машине в показательном полете.
*The Soviet "first-born" jet MiG-9, difficult and capricious in service predecessor of MiG-15. At the airplane is Alexey Grinchik, test pilot,
ruined when flying this aircraft during a demonstration flight.*



мы их разобрали, с огромным трудом погрузили на открытые платформы. Закрепили болтами. Прицепили к составу вагоны, в которых разместили некоторых наших механиков, в том числе и И.К.Куссева, а командовал этим составом инженер полка майор Казанкин В.А. Нам же подогляли шикарный, из новеньких, только что тогда появившихся цельнометаллических вагонов, состав с мягкими ватными матрацами и белоснежными простынями. А мы захватили с собой набитые соломой матрацы и подушки. Мы тут же распотрошили и высыпали свои матрацы, создав огромные кучи вонючей соломы. По дороге, в крупных городах, объявляли, что прибыл поезд номер такой-то, назначением таким-то. Всякий раз назывался другой номер и другой город назначения. После Читы мы резко повернули в сторону китайской границы. Когда приехали на китайскую сторону, на станцию Маньчжурия, то оказалось, что колея КВЖД, по которой нам предстоял дальнейший путь, уже на 5 см, чем наша, и нам нужно перегрузить самолеты с наших платформ на китайские. Это была жуткая картина. Был мороз 42 С, наш МиГ-15 весил 5000 кг, а нас всего трое в экипаже. В общем, намучились хорошо...

Наконец, прибыли в маленький городишко в Северо-Восточном Китае — Дунфунь. Это китайская Тьмутаракань: такое дремучее захолустье, что я не могу описать. Это надо видеть. Мы быстро собрали самолеты и облетали их. Вскоре к нам прибыли корейские летчики, которые до этого летали на наших Як-7, и мы стали их переучивать на МиГ-15. Когда они стали еле-еле самостоятельно летать, мы передали им свои самолеты с двигателями РД-45, хотя уже в то время выпускали «МиГи» с более мощными двигателями конструктора Климова — ВК-1. Мы, как механики, различия между ними не видели, но мощность у ВК-1 была больше, что и сказалось потом в боевых действиях.

Несколько позднее мы получили приказ перебазироваться на аэродром Андунь. Это большой город на реке Ялуцзян, или просто Ялу, на границе с Северной Кореей. Наш аэродром находился в 26 км от города между сопок. Когда наш эшелон прибыл на ж/д станцию города Андунь, то была объявлена воздушная тревога. По всему городу ревели сирены. Китайцы мгновенно исчезли. Мы же не знали, что нам делать. Высыпали из вагонов и смотрели, как американские «крепости» В-29 бомбят огромный автомобильно-железнодорожный мост через реку Ялу, который был поблизости.

Так я в первый и последний раз наблюдал так близко бомбежку. Больше, за все время пребывания на фронте, я не видел ее так близко. Наш гарнизон находился в 5 км от аэродрома. Это был гарнизон бывшей Квантунской японской армии. Казармы, по сравнению с теми, что у нас были в Теплом Стане, были сказочными. Я уже не говорю об остальном. Самолеты мы принимали у сменяемой дивизии практически не глядя. Если в мирных условиях в Союзе все обнаруженные неисправности устраняли те, кто сдает самолет, то здесь просто посмотрели, что где лежит и все. Конечно, мы для себя осмотрели и проверили все тщательно, ведь предстояло летать нашим летчикам. «МиГи» мы получили уже с двигателем ВК-1. Началось боевое дежурство и облет. Мы прибыли в Андунь в конце марта, а первый серьезный бой, который мне очень запомнился, был 12 апреля. В этот день 48 «крепостей» В-29 под прикрытием, кто говорит 120, кто пишет 200 истребителей, шли бомбить все ту же переправу — ж/д мост. С нашего аэродрома их было хорошо видно. Наша дивизия поднялась по тревоге в воздух в составе 46 истребителей. Через некоторое время пара самолетов из-за неисправности одного из них вернулась. В воздухе стоял сплошной гул и грохот наших пушек. Когда били наши пушки, было впечатление, что гремит летний гром. За давностью лет я не помню, стреляли вообще в тот день мой летчик, но помню и его фамилию. Я запомнил только последнего, который прибыл к нам на пополнение. Его фамилия была Вороной. Почему я хорошо его запомнил: он чуть не разбился по моей вине.

После этого боя мы больше не видели противника над своим аэродромом, до конца пребывания дивизии под командованием И.Н.Кожедуба, т. е. до февраля 1952 г. Кожедуба нам приказали именовать Крыловым. Над этой примитивной секретностью мы очень хохотали, когда корейский переводчик при Кожедубе оказался американским шпионом.

Для усиления на наш аэродром потом сели корейская и китайская дивизии, а общее руководство в воздушных боях осуществлял Кожедуб, через корейского и китайского переводчиков. Сам Кожедуб участия в боевых действиях не принимал, он только командовал с земли.

Т.к. корейские летчики имели слабую летную подготовку на МиГ-15, да еще мы «столкнули» им самолеты со слабым двигателем РД-45, они в первых боях были разбиты и практически больше не летали. Я не был знаком с корейскими летчиками, а Куссев очень трогательно рассказывает о своем знакомстве с ними.

Как был разоблачен корейский переводчик у Кожедуба, оказавшийся американским шпионом.

Наши летчики постоянно жаловались, что на их рабочих частотах помехи постоянно мешают разговаривать в воздухе. Было подозрение, что кто-то сообщает частоты, на которых работают наши летчики, противнику. Контрразведка стала вычислять и подозрение пало на корейского переводчика. Для того, чтобы его взять с поличным, проделали такую операцию: примерно раз в неделю, а может быть и чаще (я уже не помню), наши радисты в приемниках и передатчиках меняли кварцы на другие частоты. На МиГ-15, в то время стояли 4-канальные приемники и передатчики. И эти же частоты сообщались корейским и китайским летчикам. Однажды только сменили кварцы, как на второй день снова стали менять. А радист, прежде чем менять, должен сообщить либо технику, либо механику самолета. Я пытался выяснить, в чем дело, ведь только вчера меняли кварцы. Радист говорит, приказали, и все. А через некоторое время сообщили, что это была специально разработанная операция против корейского переводчика. За ним следили и схватили с поличным.

Однажды на наш аэродром приземлился мирный грузопассажирский «Дуглас». Когда открылся люк, стали спускаться какие-то гражданские. Мы, конечно, понимали, что никакие это не гражданские. Ведь мы, когда меняли в Андуне части, те тоже были в гражданской форме. Я пишу «не в одежде», т.к. то военные люди. Мы же были летом в китайской форме, а зимой в нашей технической без всяких знаков различия. На борту самолетов были корейские опознавательные знаки, а у американцев — знаки ООН. Вскоре эти люди исчезли из гарнизона. Оказалось, что недалеко от нашего аэродрома работал вражеский передатчик, который все про нас докладывал противнику, а эти «гражданские» прилетели с пеленгатором, вскоре его захватили и улетели в Союз.

Как Леха Майоров, из-под Ногинска, шпиона поймал.

Летом наши летчики делали очень много боевых вылетов. И чтобы мы не отлучались в гарнизон, нам привозили обед на аэродром, был у нас также китайский сапожник и китайский парикмахер. Мы с ними были запанибрата. Мы их учили русскому мату, а они нас китайскому. Однажды наш полк взлетел по тревоге, а машина Лехи не запустилась. Летчик пересел в резервную, неисправность у Майорова была ерундовская, он ее быстро устранил и решил, пока никого нет, постричься. Дверь была приоткрыта и Леха неслышно приблизился к парикмахеру, который что-то чертил на листе бумаги. Майоров быстро вырвал у него листок, хотел пошутить, но когда глянул на чертеж, то сразу увидел весь наш аэродром и наши самолеты, обозначенные крестиками. Китаец от страха позеленел и стал просить листок обратно, показывая, что после бритья

он будет снимать пену с волосами на этот листок. Но наш боевой старшина Леха Майоров, посадил в кресло своего моториста, а сам помчался в штаб, где в это время наш грозный командир полка полковник Вишняков проводил разбор воздушного боя.

Когда он услышал шум в дверях, а это рвался наш Леха, послал начальник штаба выяснять. Когда начальник штаба увидел чертеж, он тут же сообщил ком. полка, тот приказал особисту полка срочно разобратся. Тот взял с собой особиста китайского полка и поехали к парикмахерской. Китайский особист вошел, схватил за шиворот парикмахера и втолкнул в машину. Через некоторое время нам зачитали приказ ком. корпуса о награждении Майорова 1 миллион китайских юаней и Указ о награждении орденом Красной звезды. Леха купил много водки и угощал нас. Потом когда хотелось выпить, а денег не было, мы шутили: «Когда же этот Леха Майоров поймает очередного шпиона?»

Очень хорошо зарекомендовали себя американские вертолеты фирмы Сикорского. Как только сбивали американского летчика, он сообщал свои координаты и вскоре прилетал вертолет, на борту которого были летчик, техник и врач. Они приземлялись на сопках Кореи и искали в округе летчика.

Когда вот так однажды они подходили к вертолету, их захватили в плен китайские народные добровольцы, так их тогда именовали, хотя это были китайские регулярные части. (Их бросили на спасение Северной Кореи, которая была разгромлена, а ее армия была полностью взята в плен вместе с нашими советниками.) Этот вертолет перевезли в наш гарнизон. В него залез китайский техник и каким-то образом запустил его. Вертолет завис на высоте нескольких метров. Мне рассказывали, как он орал на землю, а с землей ему тоже что-то кричали. Наконец, он сумел выключить двигатель и грохнулся на землю. Высота была маленькая и никто не пострадал. Вскоре вертолет отправили в Союз.

Хорошая машина была «Сейбр». Очень маневренная, но слабое вооружение: 6 пулеметов калибра 12,7 мм, фирмы «Кольт-Браунинг». У нас на МиГе были великолепные три пушки. Одна — калибра 37 мм конструктора Нудельмана, четырежды лауреат Сталинской и дважды — Ленинской премии, памятник которому поставлен у нас в Одессе, и 2 пушки калибра 23 мм конструкции Нудельмана и Суранова.

ГРИГОРИЙ УЛЬЯНОВИЧ ОХАЙ:

Восьмерка «МиГов» шла довольно плотным строем. На скошенных назад крыльях боевых машин — опознавательные знаки КНР, верхняя часть килей окрашена в красный цвет. Летчики в кислородных масках, поэтому угадать по лицам хотя бы приблизительно их национальность невозможно.

— На встречном курсе — четыре группы «Сейбров»! — на чистом русском языке предупреждает КП ведущего восьмерки. — Расчетный рубеж встречи — район «Сосиски»... [Кодированное название района Анджу в Корее.]

Четыре группы — это тридцать два «Сейбра». Значит, на каждую из трех пушек «МиГов» — по восемь крупнокалиберных пулеметов! Есть о чем задуматься ведущему. А он, недолго думая, командует: «Замок»! Услышав по радио кодированную фразу, ведомые разом сбросили подвесные топливные баки и вслед за ведущим пошли на разгон скорости до 1000 километров в час в предвидении боя.

«Сейбров» обнаружили под самой нижней кромкой облаков и чуть не попали под град их подвесных баков, которые они также сбросили, идя в атаку. И бой закипел жаркий в прямом и переносном смысле. На вертикальном маневре «МиГ» не уступал «Сейбру» и даже превосходил его. Из-за резкого изменения высот так же резко изменялась температура в кабине — от 20 до 60 градусов, перегрузка вдавливала голову в плечи. «Сейбры» упорно пытались расчленив миговский строй на пары и одиночные самолеты. И это им удалось. Однако

зажечь ни один самолет не сумели, зато сами потеряли одну машину: командир звена Иван Тюляев сумел поймать в прицел «Сейбр», который был ограничен в маневре, — у него подвесной бак не сбросился.

Горячее кончалось. Команда — «Выходим из боя. Все на базу!».

На разборе полетов участвовавший в этом бою начальник воздушно-стрелковой службы полка Г.У. Охай, или, как его называли, китайский народный доброволец-летчик Гу О-хай, так прокомментировал эту схватку с американскими истребителями:

— Итак, первый экзамен на умение вести бой мы сдали. Погоняли нас чувствительно, но выдержали... Запомним число — 22 июня 1951 года.

Григорий Ульянович Охай был воздушным войном почти всю свою сознательную жизнь и не желал иного. Родившись в год Октября, в 20 лет окончил Луганскую авиашколу. Через два года участвовал на бомбардировщике «СБ» в войне с Финляндией. Первая военная удача — точное бомбометание и подрыв крупного минного завода на окраине города Сортавала. Первая боевая награда — медаль «За отвагу». И первая боевая утрата, запомнившаяся на всю жизнь, — гибель друга, Никифора Паршинцева, от пуля «Мессершмитта» с финскими опознавательными знаками...

Впоследствии Григорий переучился на истребитель Як-1 и, став инструктором, подготовил на этой машине до трехсот летчиков для фронта. В сорок третьем и сам прочувствовал ярость фронтового неба, сбил шесть самолетов противника.

В 1950 году Охай стал заместителем командира полка, освоил реактивный истребитель МиГ-15. Вот тогда ему с товарищами по оружию и предложили «отбыть в специальную командировку». В августе личный состав истребительной авиадивизии генерала Г.Лобова получил приказ готовиться к перебазированию из средней части России на Дальний Восток, в Приморье. И только перед самой отправкой эшелонов на станции Ярославль объявили авиаторам, что направляются они в Китай для защиты неба Северной Кореи.

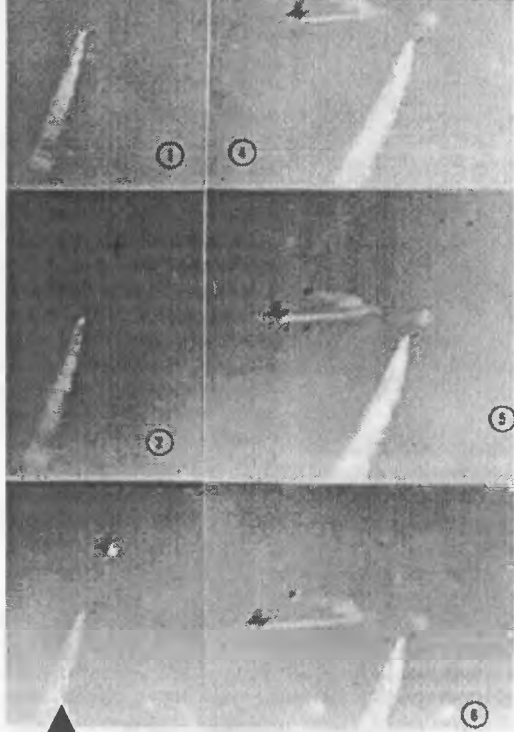
— Требуется только добровольцы! — сказал старший начальник. — Все, кто не желает или не может по каким-то обстоятельствам, пусть выйдут из строя.

Никто из строя не вышел.

Шли поезда с пассажирскими вагонами, за ними в одной сцепке — платформы с самолетами и вагоны с техсоставом. Понятно, все происходило в относительной тайне. В марте 1951 года эшелоны пересекли границу с Китаем. Китайцы обещали построить авиабазу поближе к границе и сделали это в необычайно короткие сроки. В нескольких километрах от пограничной реки Ялудзан они выбрали площадь в болотистой местности. Десять тысяч человек с коромыслами на плечах и подвешенными к ним объемистыми кошельками носили землю, щебень, песок, цемент, другие строительные материалы. Причем босиком или в тапочках, и всегда бегом по грязи. Почти без применения строительной техники за один месяц соорудили бетонную взлетно-посадочную полосу длиной около трех километров, рулежные дорожки, капониры достаточной глубины.

Борьба в воздухе предстояла серьезная. Трехпушечному МиГ-15 противостояли истребители F-86 «Сейбр» с восемью огневыми точками, F-84 «Тандерджет» и F-80 «Шутинг-Стар» — с шестью, В-29 «Суперфортресс», защищенный десятью-двенадцатью пулеметами и пушкой. Боевые возможности наших и американских машин были примерно равными, так что вся ставка была на более высокую выучку, стойкость и тактическую грамотность воздушного бойца. А συμβют... Горный рельеф Кореи не обещал мягкого приземления даже с парашютом. Не собиралась баловать летчиков и погода, она постоянно и резко менялась.

— Взлетая со своей базы, — вспоминает Г.Охай, — мы перехватывали группы тяжелых «сверхкрепостей», отсекали от них истребители сопровождения и атаковали. Сначала приходилось нелегко, но познали

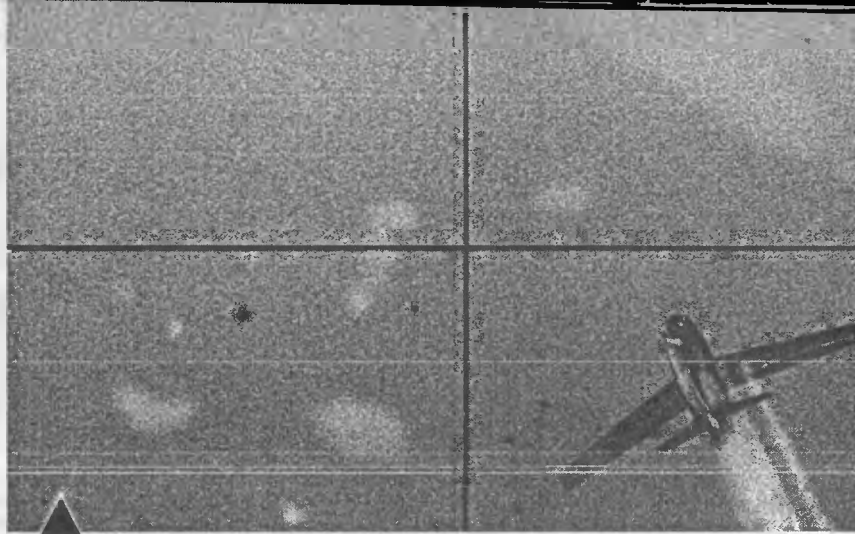


Серия американских снимков воздушного боя, наглядно иллюстрирующих живучесть советского истребителя МиГ-15. «МиГ» уже дымится (фото №1), но стреляет по «Сейбру» (фото №3), который взрывается (фото №4). Фото №6: «Сейбр» не управляется, а дымящийся «МиГ» продолжает полет.

Series of American shots of the air combat which clearly illustrate vitality of the Soviet MiG fighter. The "MiG" is already smoking (photo N 1), but is still shooting at the "Sabre" (photo N 3), that is exploding (photo N 4). Photo N 6: the "Sabre" is out of control, while the smoking "MiG" continues the flight.

Аэродром Уйджу после налета американской авиации в ноябре 1951 года. Отчетливо видны сильные повреждения взлетно-посадочной полосы. Эта атака стоила агрессору пяти B-29, двух F-84, семи «Сейбров» и одного RF-80. На следующий день полоса была восстановлена.

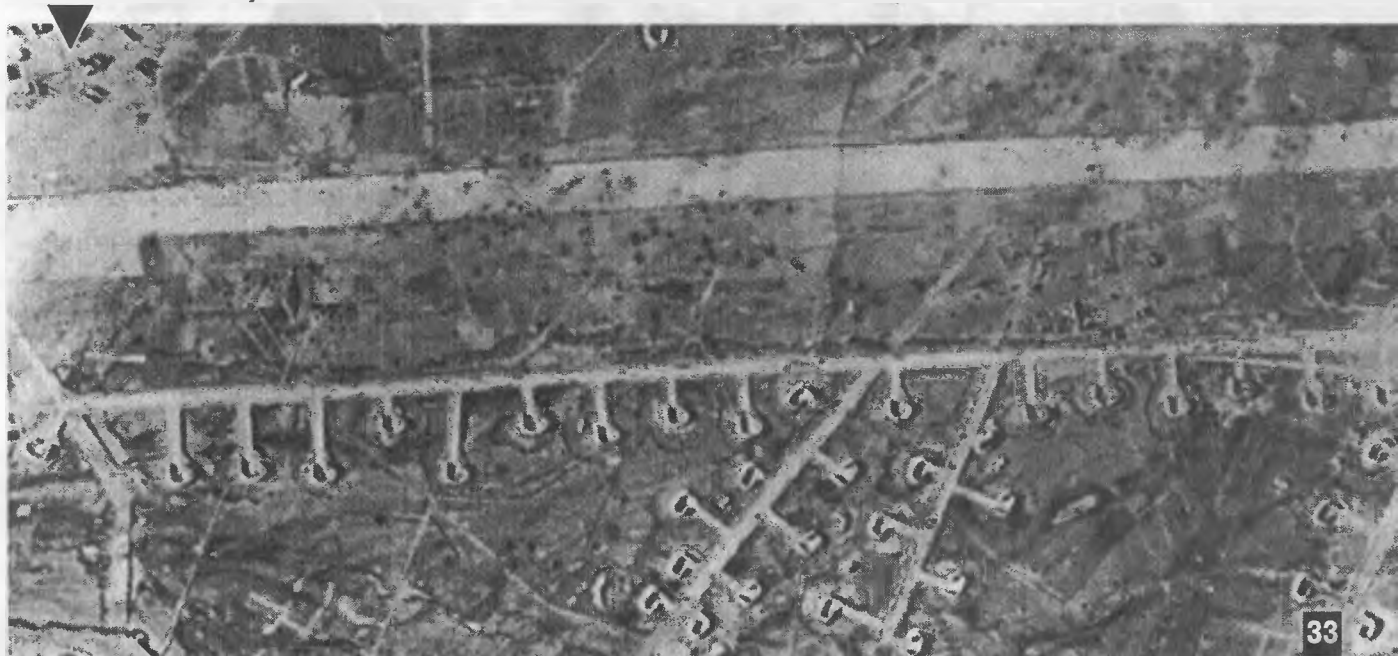
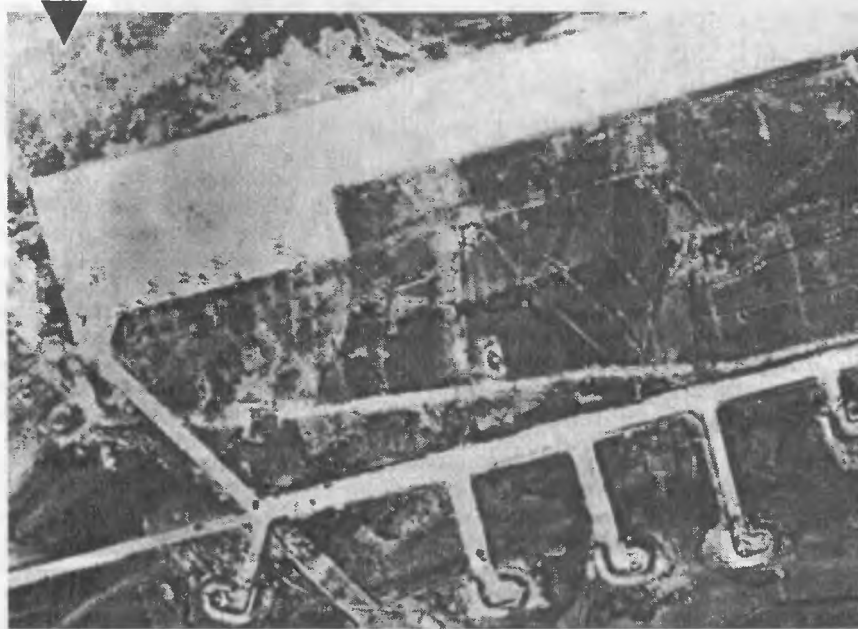
The Uidju air-field after the raid of the American aircrafts in November 1951. Severe damages of the runway are clearly seen. That raid cost the aggressor 5 B-29s, 2 F-84s, 7 "Sabres" and 1 RF80. The runway was restored the next day.



На снимке ФКП подбитый «Сейбр».
On the photo is the hit "Sabre".

Северо-корейский аэродром Уйджу, куда была перебазирована Объединенная Воздушная Армия из Восточного Китая. На ВПП, «рулежках», «карманах» и в капонирах хорошо видны «МиГи» китайских и корейских летчиков.

The Soviet-Korean air-field Uidju where the United Air Army was moved from the base in the Eastern China. Chinese and Korean pilots "MiGs" are clearly seen on the landing strip, taxiing strips, "pockets" and caponiers.





The MiG-15bis, driven away by the Northern Korean pilot – traitor No Kum Suk in the summer of 1953, bears American identification marks. The letters "TC" on the fuselage nose are initials of the test pilot Tom Collins who tested the fighter on the Kadena base, Okinawa, and on the Rite-Patterson base, USA.

Миг-15бис, угнанный северо-корейским летчиком-предателем Но Кум Суком летом 1953 года, с американскими опознавательными знаками. Буквы TC на носу фюзеляжа — инициалы летчика-испытателя Тома Коллинза, облетавшего истребитель на базе Кадена на Окинаве и на базе Райт-Патерсон в США.



Маршал авиации Красовский С.А.

The Marshal of Aviation S. Krasovsky.

Корея, июнь 1951 года. Летчики-асы А. Сморчков и В. Оскин.

Korea, June 1951. A. Smorchkov and V. Oskin, the pilots-aces.



Июнь 1955 года. Аэродром ПВО города Балтийска (Полесск). Начальник штаба части гвардии подполковник Н.М.Гурин производит разбор полета. На заднем плане истребитель МиГ-15бис, бортовой номер красный 325.

June 1955. The air-field of Baltyisk (Polesk) air defense The Guards lieutenant-colonel N. Gurin, commander of the unit headquarters, is looking into details of the flight. In the background is the MiG-15bis fighter, board number 325 in red.



их тактику, сильные и слабые стороны техники и уже уверенно вступали в воздушные схватки...

Это не было самоуверенностью: авиадивизия генерала Г. Лобова, в которой служил Г. Охай, записала на свой счет 303 сбитых американских самолета (почти десять авиаполков) и в десять раз меньше потеряла. Поршневые истребители «Мустанг» наши летчики в расчет не брали. Достойным противником были новейшие реактивные «Сейбры». На вираже их в прицеле «загонись»: почувствовав опасность, летчик «Сейбра» выпускал предкрылки, терял скорость и закручивал разворот или вираж с меньшим радиусом, чем МиГ-15, у которого предкрылков не было. На высотах более 8000 метров возможности в маневрировании уравнивались, если не считать, что в отличие от «МиГа» двигатель «Сейбра» имел форсаж, что позволяло кратковременно и резко увеличивать скорость, отрываться от атакующих или настичать уходящих. Американцам выгоднее было драться на малых высотах, потому что «Сейбр» имел более эффективные воздушные тормоза. Используя их на высотах до 1000 метров, он мог, резко погасив скорость, сделать переворот через крыло, и у него хватало рулей, чтобы выйти в горизонтальный полет у земли. Сделай за ним эту же фигуру пилотажа, МиГ-15, врезался бы в землю. Уйдя вниз, камуфлированный «Сейбр» сливался с поверхностью, исчезал с глаз преследователя, наши же серебристые «МиГи» так и сияли под солнцем на фоне земли.

Зато на больших высотах и в бою на вертикальных маневрах МиГ-15 с более мощным двигателем и грозным пушечным вооружением имел перед «Сейбром» несомненные преимущества. Соответственно этому строилась и тактика воздушного боя. Более экономичные двигатели «Сейбра» давали возможность американцам дольше находиться в воздухе. Наши — напротив: увидел — занял выгодное положение — немедленно атакуй!

Капитану Охаю, видимо, помогал опыт финской войны. Тогда он летал замыкающим в строю бомбардировщиков. В корейском небе Охай использовал прежний опыт. Как только ведущему докладывали об атакующих сзади, он, не мешкая, давал команду одному из звеньев боевым разворотом покинуть строй и выйти на противника сверху или сбоку, тем самым расстраивая его атаку. Такой прием защиты работал надежно — в пятидесяти боевых вылетах был ведущим группы Григорий Охай и не потерял ни одного самолета.

Американцы решили давить и пугать численностью. На прикрытые боевой группой В-29, например, высылали до 150 истребителей. Но если взять данные только одного авиаполка, в котором служил Охай, то и такая тактика не очень помогла американцам: полк сбил 102 самолета противника, потеряв 17 своих самолетов и 5 летчиков. Сам он сжег 11 американских машин и, участвуя в 86 воздушных боях, не был ранен, а его самолет получил всего одну пробоину и несколько вмятин на крыле. Одна пуля застряла в элероне. Техник извлек ее, передал командиру на память, и по сей день она хранится у Григория Ульяновича.

Однажды было получено сообщение: противник, путем планомерной бомбежки дорог, мостов через реки и электростанций собирается разрушить пути, связывающие тыловые районы КНДР с фронтом. Готовились массированные налеты. И вот обнаружена целая армада бомбардировщиков и истребителей. Идут на высоте семь тысяч колонной «ромбов», держат курс на мост через Ялуцзян. Одну из восьмерок повел на перехват Охай. Он увел своих ведомых на высоту более 7000 метров для атаки противника со стороны солнца.

— Каждому звену — свой «ромб»! Каждому летчику выбрать цель для удара. Пошли веселее...

Противник тоже не был «лыком шит», он открыл плотный заградительный огонь. Недаром В-29 назывались «крепостями» и нередко ходили без сопровождения: они будто заштриховали все небо между собой и атакующими «МиГаами» оранжево-дымными трассами. «МиГам» помогало солнце, ослепляя стрелков.

На дистанции верного удара застучали пушки истребителей. И сразу в каждом «ромбе» загорелось по одной «сверхкрепости». Выйдя из атаки опять в сторону солнца, ведущий увидел, как некоторые бомбовозы торопливо сбрасывают свой груз на сопки. Дым и пыль от взорвавшихся бомб, упавших самолетов клубами поднимались вверх. Однако многие еще продолжали лететь к цели, «Повторить атаку!». Охай обрамил в прицеле ведущего колонны. Сверху свалился на него и, пробив огненную метель пулеметов, подошел совсем близко. Три пушки его «МиГа» открыли залповый огонь.

— На фюзеляже и центроплане бомбардировщика при каждом попадании моего снаряда появлялись вспышки, похожие на вспышки мощных электроламп, — вспоминает ветеран. — Потянулся дымок, и вдруг всю громаду В-29 разом охватило пламя! На долю секунды машина как бы остановилась, потом у нее отвалилось крыло, и она штопором пошла вниз. Забелели купола раскрытых парашютов. На земле сбитых американцев поджидали корейцы...

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА АЛЕКСАНДР ПАВЛОВИЧ СМОРЧКОВ:

Полковнику в отставке А.П. Сморчкову в 1950-м исполнился 31 год. Он командовал 523-м авиационным полком в составе 303-й дивизии, прикрывавшей с воздуха важные объекты КНДР и Северо-Восточного Китая. Сегодня он вспоминает.

Первый наш боевой вылет был полком. По команде с КП (командный пункт) три восьмерки поднялись в воздух. Летели в гробовом молчании — все работало на прием. Только ведущий группы мог коротко отвечать — «понял». Карманы пусты: ни документов, ни писем. На бортах — корейские опознавательные знаки, сами — в китайской форме.

Эта строжайшая секретность иной раз и смешила, и изводила. Летчики не могли понять, почему скрывается, что мы советские. Ответ «так надо» звучал как «замолчать и не рассуждать». Но ведь до абсурда доходило. По-корейски или по-китайски мы были ни бум-бум, а в бою предписывалось выходить на связь на корейском языке. К правому колену перед вылетом мы крепили специальные планшеты со словарем — корейские слова в транскрипции. Вот и представьте, как в бою на реактивных скоростях нужно умудриться скопировать глаз на колено, быстро отыскать нужное слово или фразу... Матерились. Летчики не вытерпели, и эту нелепицу все-таки отменили. В Москве не стали спорить, дали добро. Так что великий и могучий и здесь победил.

Сложное чувство испытывали к американцам. Совсем недавно обнимались с ними на Эльбе. Союзники! А тут — враги. Но ненависти не испытывали. Азарт был — кто кого. Но потом пришла и злость. Она подкрадывалась медленно, каждый ее шаг — это погибший боевой товарищ. И стыла душа, истосковавшаяся по родной земле.

Американцы осуществляли массированные налеты на Северную Корею, как правило, два раза в день. Их особенно интересовали два объекта: мост через реку Ялуцзян между Китаем и Кореей и электростанция севернее Аньдуна, питавшая Маньчжурию и Северную Корею. Штурмовики и бомбардировщики противника стремились закидать бомбами, а позже сжечь напалмом эти два основных объекта, за которые мы и дрались. Так и не позволили американцам их разрушить. Но чего это стоило!

Первая победа в нашем полку досталась летчику Акатову. «Горбатого», так мы называли «Сейбр», он сбил наповал. Хороший был летчик. Погиб потом...

Погиб и капитан Муравьев. Чуть-чуть не дотянул. Был подбит в бою, возвращался на аэродром. А аэродром наш, на котором базировались три полка, имел одну неприятную особенность — располагался прямо на рисовом поле. Взлетно-посадочная и рулежная полосы соединялись перемычками, а кругом — вода. Самолеты и спецмашины могли двигаться только в колонне. «МиГи» взлетали независимо от ветра только в одном

направлении. А уж когда шли на посадку после боя... Очень сложно было усадить их всех безопасно. Для меня, например, легче было три боевых вылета сделать, нежели нервничать на земле до тех пор, пока все не сядут. Ведь возвращались с ограниченным запасом топлива. Один передает: «У меня уже ноль», — а другой его перебивает: «Не ори, у меня уже давно ноль».

Среди потерь имелись и без вести пропавшие. Ведущего пары Валентина Филимонова сбили два «Сейбра». Месяц искали. Самолет нашли, а самого... Что с ним стало, и по сей день загадка.

Туго приходилось на первых порах и вот еще почему. МиГ-15 — отличная машина. Самолет этот по многим параметрам превосходил американские истребители. Но с первых боев выявился в нем один недостаток. При резком увеличении оборотов сектором газа двигатель останавливался. В запале рванешь газ, а двигатель глохнет. Кругом американцы, а самолет планирует. Прикрывали. Ведомый отсекал или четверкой помогали. Помню, так мы с Володей Воистинных Петра Чуркина до аэродрома вели.

Основное число наших вылетов выпадало на отражение массированных налетов штурмовиков F-80 («Шутингстар») и F-84 («Тандерджет»), прикрытых истребителями. Ходили они большими группами. И надо отдавать должное большинству американских летчиков — мастерства им было не занимать. И все же по сравнению с гитлеровскими асами американцы оказались не те драчуны.

Со слов сбитых пленных летчиков — корейцы давали нам такую информацию — мы знали, что для многих американцев эта война была лишь бизнесом. Они заключали контракт на сто боевых вылетов и, понятное дело, были прежде всего заинтересованы в том, чтобы заработать и вернуться домой живыми. (Хотя и никто из нас не искал там смерти).

Кстати, в группах истребителей непосредственно го прикрытия попадались нам иногда английские «Глостер метеоры», на которых летали австралийцы. Это была крупная мишень. В одном из боев мои гвардейцы завалили их пять штук. Шестого отпустили, чтобы вернулся и рассказал своим. Дабы неповадно было. И еще один из летчиков катапультировался. Потом оказался сыном крупного австралийского фабриканта. На допросе его спросили: «Вам что, плохо жилось в Австралии?». А он: «Папа денег не давал, вот я и решил подзаработать». Подзаработал...

Несколько раз американцы пытались взять реванш, используя свои «летающие крепости» (бомбардировщики В-29).

...В тот день была сильная облачность. А мы только привыкли к полетам ночью в сложных метеоусловиях. Так что о хорошей подготовке говорить не приходилось. Ну что делать? Набрали высоту, вышли за облака. Посмотрел — все на месте, справились. С КП наводят, но не говорят, что ждет впереди. Просто — «группа самолетов противника». И тут команда: идти на снижение. Пробиваем облака под большим углом, почти пикируем. А у меня, как у командира, сердце болит: не посталкивались бы мои в облаках, ведь потери будут ничем не оправданы. Идем в кромешной темноте, ориентируемся по горизонту. И только вырвались из облаков, не успел и осмотреться, все ли на месте, а передо мной несколько В-29 и вокруг них рой истребителей.

Американцы летели на север, но их, видимо, успели предупредить о встрече с нами, и они удирали. Бомбардировщики шли на форсаже, коптели, но, как они ни старались, скорость у них в половину нашей. Нагнали быстро. Довернул я вправо и прорываюсь к одному из двенадцати В-29. Мне навстречу палат два кормовых пулемета. У «сверхкрепостей» было много оборонительного огня. Я ответил короткой очередью по стрелку, повернул чуть в сторону и пошел на сближение.

Терпения у меня все-таки не хватило. Надо было подойти ближе, а я начал огонь примерно с 800 метров. Недолет. Пришлось приподнять нос «МиГа» немножко, и пошли снаряды точно. Полетели капоты двигате-

ля В-29, он сразу облизался огнем, и тут переломилось крыло. Все это длилось секунды. Я подошел совсем близко к бомбардировщику, хотя боялся, что он распорет меня своим высоким килем. Но «крепость» сильно развернуло, из нее посыпалась экипаж...

Пушки мои отдали «бомберу» почти весь боекомплект, оставалось еще снарядов пять. Бой вовсю идет, и «Сейбры» тут подскочили. А меня с КП запрашивают: «Что ты там делаешь?». Отвечаю: «Дерусь, все деремся». Но любопытные там, на КП, попались. «А какой результат?» — спрашивают. Чертыкнулся даже про себя. Зло взяло. Как тут считать, когда носишься колбасой?!

Мой полк сбил в тот день пять В-29 и четыре истребителя. Но американцы не успокоились и на другой, и на третий день. На следующий день группа «летающих крепостей» шла восточнее. Мы нагнали их уже у береговой кромки Тихого океана. С ходу пошли в атаку. Мне достался один из В-29. На третий день — снова летать. В этом бою я записал в свой актив еще одну «крепость» и истребителя, но один из стрелков бомбардировщика все-таки достал меня, ранил в ногу.

Какая бы война ни шла, люди на ней не только воюют. Так и мы, намотавшись за день, возвращались вечером в городок, когда американцы прекращали налеты. Ужинали. В столовой нас обслуживали китайские военнослужащие. Кормили сытно, но все равно эта пища не покрывала затраченной энергии. Полагалось на ужин 50 граммов коньяка и бутылка пива. Видимо, для того, чтобы стресс снять. Но от коньяка большинство летчиков отказывалось. Ведь в три утра нужно было уже вставать.

Первый завтрак был в городке, но основной — на аэродроме. Часто получалось так, что до второго завтрака уже успевали сделать боевой вылет. Обедали тоже на аэродроме. В один из дней, помню, три раза сядили за стол, но так толком и не поели.

Мы воевали. И, понятное дело, летчики хотели знать, за что. Тем более когда у нас начались потери и погибших хоронили в Порт-Артуре. Так вот, на вопрос «За что?» политработники отвечали однозначно и без реверансов: защищаем интересы Советского Союза на дальних подступах.

...Последний боевой вылет. Кажется, между ним и первым время было спрессовано до предела. Чувствовалось, что летчики, хоть и хорохорились, устали безмерно. Год войны давал о себе знать. И вот в конце февраля 1952 года, когда уже вводили в строй прибывших на смену, — меня вызвал командир дивизии Куманичкин и говорит: «Поведешь своих в последний бой. Только летчикам ни слова, ни намека. Нужно дать хорошей бой, без потерь».

Дрались мы в тот последний раз с нашими старыми «приятелями» — штурмовиками и «Сейбрами». Сбили семь самолетов, один из которых мне достался. А сами, как и требовалось, — ни одной потери, ни одной пробоины. Вернулись на аэродром. Доложил комдиву: так, мол, и так, приказ выполнили. Он поздравил всех летчиков с победой и с тем, что выжили.

Командование ВВС США провело целый ряд спецопераций в попытках раздобыть «главный корейский сюрприз»: МиГ-15. И вот однажды наш истребитель сел ну вынужденную где-то в нейтральной зоне. Летчика удачно эвакуировали, но американцы устроили тяжелую битву за пушечный лафет «МиГа». Под ураганном огнем корейцев они все-таки вырубili его из самолета, и, потеряв несколько десятков убитыми и вертолет, вывезли лафет на другом — у них в голове не укладывалось, как такую огневую мощь можно так складно, компактно и легко поместить в истребитель. (Наша 37-мм пушка весила легче, чем их 12,7-мм пулемет «Кольт-Браунинг».)

Сразу после Нового года (январь 1952 г.) в Китай в состав 64-го истребительного авиакорпуса на замену прибыла новая дивизия ПВО из-под Москвы — 97-я ИАД Героя Советского Союза полковника А.П.Шев-



Май 1945 года. ГСОВГ, город Ной-Рюппин (30 км севернее Берлина). 30-й Гвардейский истребительный авиационный полк 16-й Воздушной Армии. Павел Никулин (пятый слева) в группе летно-технического состава 1-й и 3-й АЭ.

May 1945. Noi-Ruppin (30 km northwards of Berlin). 30th Guards fighter group of 16th Air Army. Pavel Nikulin (5th from the left) is in the group of flying-technical crew of the 1st and 3rd Squadrons.



1953 год. Воротынк. Помощник командира полка по воздушной стрельбе и ведению воздушного боя майор Павел Федорович Никулин. В начале войны в Корее был инструктором летчиков ВВС КНР.

1953. Vоротыnsk. The Major Pavel F. Nikulin, Assistant Commander of the group in air shooting and combatting. In the beginning of the Korean war, he was an instructor of pilots of Chinese Air Forces.

Летчики Китайской Народной Армии и их закамуфлированные истребители МиГ-15.

The pilots of Chinese People's Army and their camouflaged MiG-15 fighters.





Герои Советского Союза — участники первого группового пилотажа на реактивных самолетах Н.Храмов, П.Середа, Е.Савицкий, В.Ефремов и П.Соловьев.

N.Khramov, P.Sereda, E.Savitsky, V.Efremov and P.Solovjev, the Heroes of the Soviet Union, the participants of the first group pilotage on jet airplanes.

Американцы непрерывно модифицировали свой «Сейбр», а наши летчики продолжали воевать на все тех же МиГ-15 образца 1947 года. Сталин не разрешал применять в Корее новейшие МиГ-17. На снимке — балтийские МиГ-17.

The Americans continuously modified their "Sabre", while our pilots continued to fight flying the same MiG-15 of 1947 type. Stalin did not permit to use the latest MiG-17 in Korea. On the photo are the Baltic MiG-17.



цова. Ему было приказано выделить одну эскадрилью опытных в ночных полетах летчиков для обучения личного состава 351-го полка подполковника Ефимова пилотажу на реактивных МиГ-15.

Командиром эскадрильи назначили капитана В.В.Затыкина. Ее состав, в который вошли В.Гурин, Харламов, Харитонов и другие пилоты, курировал зам. командира дивизии по летной подготовке подполковник Егоров.

В течение января — февраля эскадрилья Затыкина переучивала одну эскадрилью ефимовского полка и вылетала на ночное патрулирование. Судя по всему, информированный о появлении «МиГов» противник прекратил полеты в этом районе — воздушных боев не случилось, а потом обучение закончилось и летчики расформированной группы вернулись в свои полки.

В это время 351-й полк был реорганизован: из трех — в двухэскадрильный (многие летчики были отправлены в СССР по болезни), осталась 2-я эскадрилья майора П.Ф.Душина, укомплектованная Ла-11, и первая, теперь вооруженная только МиГ-15 (командир Б.Д.Култышев).

И вот в конце весны 1951 года была одержана первая победа 351-м полком на реактивном истребителе.

Майор Карелин «взял реванш», наконец-то расстреляв В-29, ослепленный светом прожекторов, практически в упор — начало было положено.

Летчики полка воспрянули духом, но одной эскадрильи для ночных перехватов было мало, поэтому сформировали еще одну эскадрилью МиГ-15бис — из пилотов 133-й истребительной авиадивизии ПВО.

В 64-м ИАК была создана еще одна сводная эскадрилья «ночников» на базе 2-й АЭ 147-го особого Гвардейского истребительного авиаполка ПВО. Командиром был назначен майор Тришкин, а заместителями — капитаны Ф.Володарский и Полтавец.

Командир 147-го ОГИАП подполковник М.И.Студилин, имея большой опыт, сам зачастую водил в бой эту сводную эскадрилью.

Вторая половина войны в Корее, а именно период с начала 1952 года и до ее окончания в июле 1953 года, была гораздо сложнее для советских ВВС.

Противник получил ряд неоспоримых преимуществ перед авиацией, воевавшей на стороне Северной Кореи.

Прежде всего — количественное превосходство: в боевых действиях принимали участие две воздушные армии США плюс палубная авиация флота и корпуса морской пехоты.

Новейшие истребители-бомбардировщики F-84E (371 шт.) были очень хороши, а несколько сот F-86E-1, а также F-86F-5 и F-86F-10, прибывшие на фронт к этому времени, по некоторым характеристикам уже превосходили МиГ-15бис.

Кроме качественного скачка в технике, американцы выгодно отличались и уровнем подготовки своих пилотов.

Налет 200 и более часов на реактивной технике у агрессоров — против 60—70 часов у летчиков ВВС СССР.

Существует известная легенда (очень похожая на правду): после побед асов Ивана Кожедуба в первый период войны в Корее, после обильного «урожая» правительственных наград, полученных ими, мастерам воздушного боя многие стали завидовать.

Среди них — веселый и удачливый Герой и генерал, который рассуждал примерно так: «Почему, по какой-то причине, одним — слава и награды, а другим — сиди в подмосковной Кубинке и оттачивай мастерство воздушного акробата для московских парадов?».

Ему тоже хотелось пострелять, он рвался вместе со своими образцово-показательными частями противовоздушной обороны доказать, что и они «не лыком шиты».

Тем более он знал, что советские летчики в первый период войны наголову разгромили противника,

соотношение побед было 5:1 в нашу пользу и американцы казались легкой добычей.

И вот в бой были брошены прилетевшие на замену дивизии ПВО, летный состав которых не имел опыта Великой Отечественной войны (80 %), а уж Корейской — тем более (100 %).

Более того. Шапкозакладательские настроения, порожденные кажущейся легкостью первых побед, привели к тому, что летчики вступали в боевые действия без предварительной подготовки, в среднем через 2—4 недели после прибытия в Китай, практически «с колес».

Американские подразделения в основном вообще не заменялись, летчики отправлялись в США по достижении нормы в 100 боевых вылетов, а прибывавшим им на смену более опытные коллеги постепенно передавали свои секреты борьбы с «МиГаами».

Была еще одна объективная причина. Нелегальность советских летчиков, сражавшихся в небе Кореи, бывшая для всего мира «секретом Полишинеля», заставляла командование ВВС принимать меры, исключавшие попадание наших пилотов в плен.

Поэтому запрещалось приближаться во время полетов к линии фронта — 38-ой параллели (не ближе 100 км!), летать над заливом, который был буквально забит американскими и английскими боевыми кораблями.

Это значительно ограничивало боевые возможности советских авиаполков и позволяло летчикам ВВС США и палубной авиации уходить в безопасные зоны в критической ситуации, уклоняясь от драки.

Возможности сторон не были равными — число побед у летчиков 64-го ИАК снизилось и доставались они гораздо дороже. Американцам удалось практически выровнять счет побед и потерь — 1,5:1 в нашу пользу.

Понеся серьезные потери, многие летчики-сменщики растеряли боевой дух и утратили инициативу в воздухе. Но это не значит, что советские пилоты не давали агрессору достойный отпор.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ ГЕНЕРАЛ-МАЙОРА АВИАЦИИ ЗАПАСА НИКОЛАЯ ИВАНОВИЧА ШКОДИНА:

«Прибыл наш полк в Корею в апреле 1951 года. Провоевали до июля 1953-го. Совершил я за это время более 150 боевых вылетов и сбил пять самолетов противника: четыре «Сейбра» и один «Тандерджет»...

...Вот был у американцев такой ас по фамилии Дэвис. У него в Корее было четырнадцать побед, да еще в ту войну — семь. Наши его в конце концов сбили. После этого события в американских войсках был объявлен трехдневный траур.

Или вот еще запомнившийся случай. Был у американцев летчик-негр, настоящий ас. Правда, он никогда не ввязывался в бой, а внезапно атаковал откуда-то из-за облаков, открывал огонь и поспешно уходил. Сбил противника, не сбил — для него это никакой роли не играло, атаку он никогда не повторял.

Одним словом, занимался «свободной охотой». Надо сказать, что морально это сильно угнетало: летишь на задание и нервничаешь — все время ожидаешь его атаки.

Однажды вел я на задание группу. Заметил, где-то вдалеке мелькнула пара. Сразу узнал ее и предупредил: «Внимание! Старый знакомый!». И продолжал вести группу дальше. Вдруг слышу, кто-то просит о помощи. Узнал по голосу — Иванов Николай Иванович. Очевидно, нарвался на замеченную мной пару. Мы-то никак на помощь прийти ему не можем: необходимо выполнить поставленную перед нами задачу. Да и еще одна группа шла за нами. Одним словом, у моего тезки шансов не было почти никаких, и поэтому понятно, с каким чувством мы шли после выполнения задания на свой аэродром. Однако Иванов вернулся. Целым и невредимым. И узнали мы от него вот что.

В полете ведомый Иванова потерял его. И вдруг из-за облаков — пара «Сейбров». По номерам опреде-

лил — тот самый «охотник» со своим ведомым. Сразу же они зажали «МиГ» Иванова. Тому оставался единственный выход: ввести свою машину в штопор, а там попытаться как-то уйти от назойливых преследователей. Вообще-то минимальная высота вывода МиГ-15 из штопора (согласно инструкции) — 4000 метров. При выводе он делает два быстрых витка вокруг вертикальной оси и на некоторое время замирает. Американцам это известно было. Итак, Иванов штопорит до 4000 метров, а те никак не отстают, ходят вокруг него, словно акулы. Штопорит до 3000 метров — не отстают. Решил продолжить до 2500 метров, а там выводить и катапультироваться. Решение абсолютно верное: машину спасти нет никаких перспектив, а бессмысленная гибель летчика никому не нужна. Вот и нужная высота. Иванов выводит самолет из штопора. При этом «МиГ» делает не два, а полтора оборота. И вдруг... в прицел истребителя Николая влезает «Сейбр» аса. Наш летчик вместо того, чтобы катапультироваться, жмет, естественно, на гашетки. Самолет «охотника» вспыхнул и упал в распоряжение северокорейских войск...

И снова сюрприз: в прицел «влезает» и ведомый противника. Опять Иванов не растерялся. F-86 загорается и уходит в сторону моря. Там американец катапультируется, и его подбирают свои же катера (надо отметить, что служба спасения у них была поставлена отлично). А ведущий, видимо, был убит еще в воздухе. Потом нам показывали фотографию: лежит на брюхе «Сейбр», а в кабине — убитый летчик, склонившийся на левый борт. За этот бой Николай Иванов был награжден орденом Ленина.

И у нас были «охотники». В одно время со мной в Корее воевал Михаил Иванович, ныне Герой Советского Союза. У него девять побед, шесть из них он одержал на «свободной охоте».

Уже под конец войны в Корее американцы применили «Сейбры» с радиолокаторами. Ранее они уже использовали F-86 с радиолокационными прицелами. Одно из таких машин наши в свое время захватили. Этот «Сейбр» был подбит в воздушном бою и совершил вынужденную посадку по нашу сторону фронта, а его летчик со странной для американца фамилией Махорин был взят в плен...

Теперь нам была поставлена задача добыть и последнюю модификацию «Сейбра». В одном из боев мы повстречались с ними, и я одну из машин сбил.

Упала она в расположении корейских войск на рисовом поле. Точнее сказать, не упала, а села на брюхо. Сразу к ней бросилось трое корейцев, намеревавшихся пленить летчика. Однако американцы организовали прикрытие с воздуха, расстреляв эту группу. Тут же прилетел вертолет и забрал летчика. С воздуха американцы обстреляли сбитый самолет. Но корейцам все-таки удалось замаскировать его, забросав грязью, соломой рисовой... По приказу из Москвы мы снарядили экспедицию за трофеем, которая, однако, возвратилась с пустыми руками: несмотря на тщательную маскировку, американцам удалось-таки разбомбить секретную тележку.

Мы воевали сначала на МиГ-15 с РД-45, а затем на МиГ-15бис с ВК-1. Особенно «бис» был хорош. У нас перед американцами было преимущество в вертикальном маневре, имели мы и лучшую скороподъемность. Да и вооружение у нас помощнее. Все-таки шесть американских пулеметов — вещь слабая против наших пушек. Но у американцев были лучшие прицелы — радиолокационные. «Сейбр» был сильнее на горизонтале. Кроме того, «Сейбр» уходил от «МиГа» на пикировании — у нашего самолета раньше начиналась «валейка».

МиГ-17 в Корее не были, хотя мы несколько раз обращались в Москву с просьбой об их присылке. Нам все время отвечали: «Вопрос изучается». Так и изучался, пока война не кончилась. Американцы же все время бросали в бой новые модификации «Сейбров», против которых нам на МиГ-15бис становилось сражаться все труднее. А был бы у нас МиГ-17Ф (не первая

модификация МиГ-17, которая была даже хуже МиГ-15бис), мы бы добились больших успехов. Из наших самолетов хорошо показали себя в Корее также бомбардировщики Ту-2.

На нашем аэродроме базировался полк ночных истребителей Ла-11. Там у меня был товарищ — Карелин Анатолий Михайлович, позже ставший Героем Советского Союза. Он на Ла-11 сбил ночью, при свете прожекторов, одну «сверхкрепость». Еще восемь В-29 уничтожил на МиГ-15. И опять-таки ночью. Причем часть из них — лишь при свете луны.»

СЕМЕН АЛЕКСЕЕВИЧ ФЕДОРЦЕВ

Закончил Днепропетровский аэроклуб в 1941 году и в мае того же года стал курсантом военной школы пилотов в Одессе. Вскоре началась война, и судьба бросила его по всей стране — училищу несколько раз пришлось эвакуироваться. В марте 1944 года, по окончании обучения, выпускника направили на Ленинградский фронт, где он попал в 403 ИАП 2 ГИАК ПВО. Полк, сформированный из молодых летчиков, получил вскоре новые самолеты типа Р-39 «Аэрокобра» и приступил к их освоению. И только в конце мая 1944 года часть допустили на фронт.

Однако реальность была уже такова: фронт далеко откатился от границ Ленинграда, самолеты люфтваффе беспокоили крайне редко. Совершив до конца войны всего несколько боевых вылетов, Семен Алексеевич только дважды видел разведчики противника, да и то — издалека. Словом, повоювать ему по-настоящему не пришлось.

Весной 1946 года, после расформирования 403 ИАП, С.А. Федорцев попал в 26 ГИАП, где и прослужил до 1949 года. В сентябре того же года Семёна Алексеевича перевели на аэродром Воскресенка (Дальний Восток), в 1 АЭ 913 ИАП 32 ИАД. На новом месте службы будущий ас вскоре был назначен командиром звена. Его подразделение стало лучшим не только в своей эскадрилье, но и в полку, а в стрельбе по наземным целям и конусу — лучшим во всей 54 ВА (Воздушной Армии).

Вот так, будучи командиром звена, и убыл Семен Алексеевич вместе с полком в спецкомандировку в Китай в апреле 1952 года. К этому времени летчик уже имел достаточные навыки, однако справедливости ради надо заметить, что это был опыт пилотирования поршневыми истребителями Ла-7 и Ла-9. Реактивные «МиГи» 913 ИАП получил всего лишь за несколько месяцев до отправки дивизии в Китай. Боевой опыт Великой Отечественной войны или войны с Японией имели в полку не более 10 человек — в основном из руководства полка и эскадрилий. Первоначально дивизия базировалась на аэродроме г. Аньшань и, готовясь к боям, находилась в резерве 64 ИАК. В конце августа 913 полк под командованием подполковника В.А. Марченко перелетел на фронтную аэродром Аньдун и с сентября приступил к боевым действиям.

Облет района будущих воздушных сражений полк в полном составе совершил 19 сентября 1952 года. Первые встречи с противником принесли и первые потери. Для поднятия морального духа молодых пилотов победы нужны были, как воздух. Поэтом так радовались летчики победе капитана Федорца, которую он одержал 17 декабря. Причем в этом бою Семен Алексеевич спас от гибели своего ведомого — ст. лейтенанта Попова. А дело было так: полк в составе всех трех эскадрилий вылетел по тревоге и боевую задачу получил в воздухе. В районе цели на высоте 13000—14000 м после встречи с большой группой «Сейбров» завязался бой, постепенно распавшийся на противоборства пар и звеньев. Сражение оказалось упорным, но безрезультатным, и уже совсем начало было затихать, когда ведомый Федорца сообщил, что к нему в хвост пристроился «Сейбр» и атакует его. Семен Алексеевич тут же сориентировался и дал команду ведомому идти по прямой с набором высоты, а сам энергично выполнил отворот влево с набором высоты.



С.А.Федорец, летчик 913-го ИАП 32-й ИАД 64-го ИАК.
S.Fedorets, the pilot of the 913th group of the 32nd division of the 64th corps.

Командир звена первой эскадрильи 913-го ИАП Семен Федорец ведет огонь по F-86Е Джозефа Мвкконелла.
12 апреля 1951 года. (С рисунка В.Золотова.)

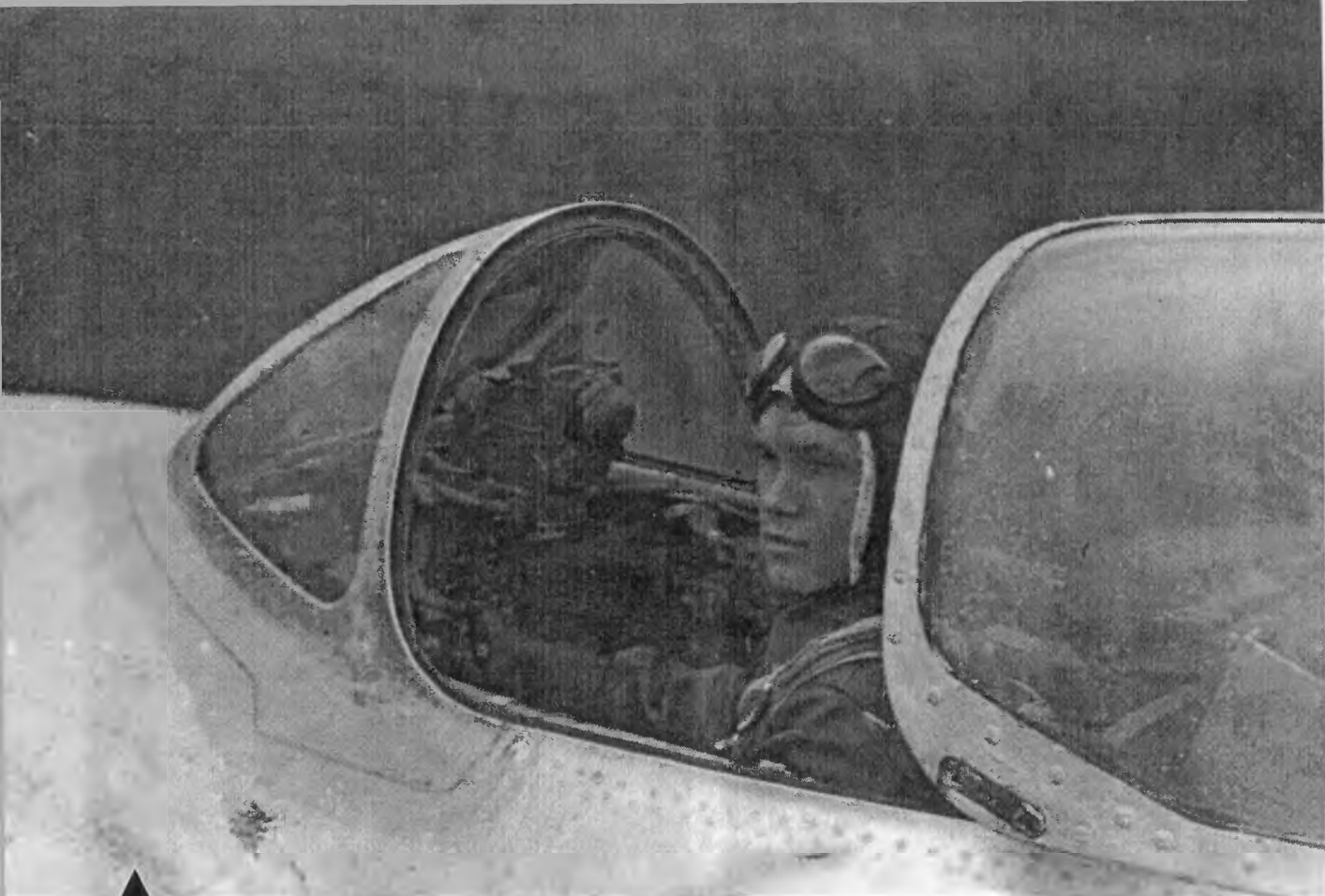
Semion Fedorets, Commander of the wing of the 1st Squadron of the 913th group, is firing at the F-86E piloted by Joseph McConell. 12 April 1951. (From the drawing made by V.Zolotov.)



Второй по результативности советский ас войны в Корее Герой Советского Союза Евгений Пепеляев.

The Hero of the Soviet Union Evgeny Popeliaev was the top second in the score list among the Soviet aces in the Korean war.

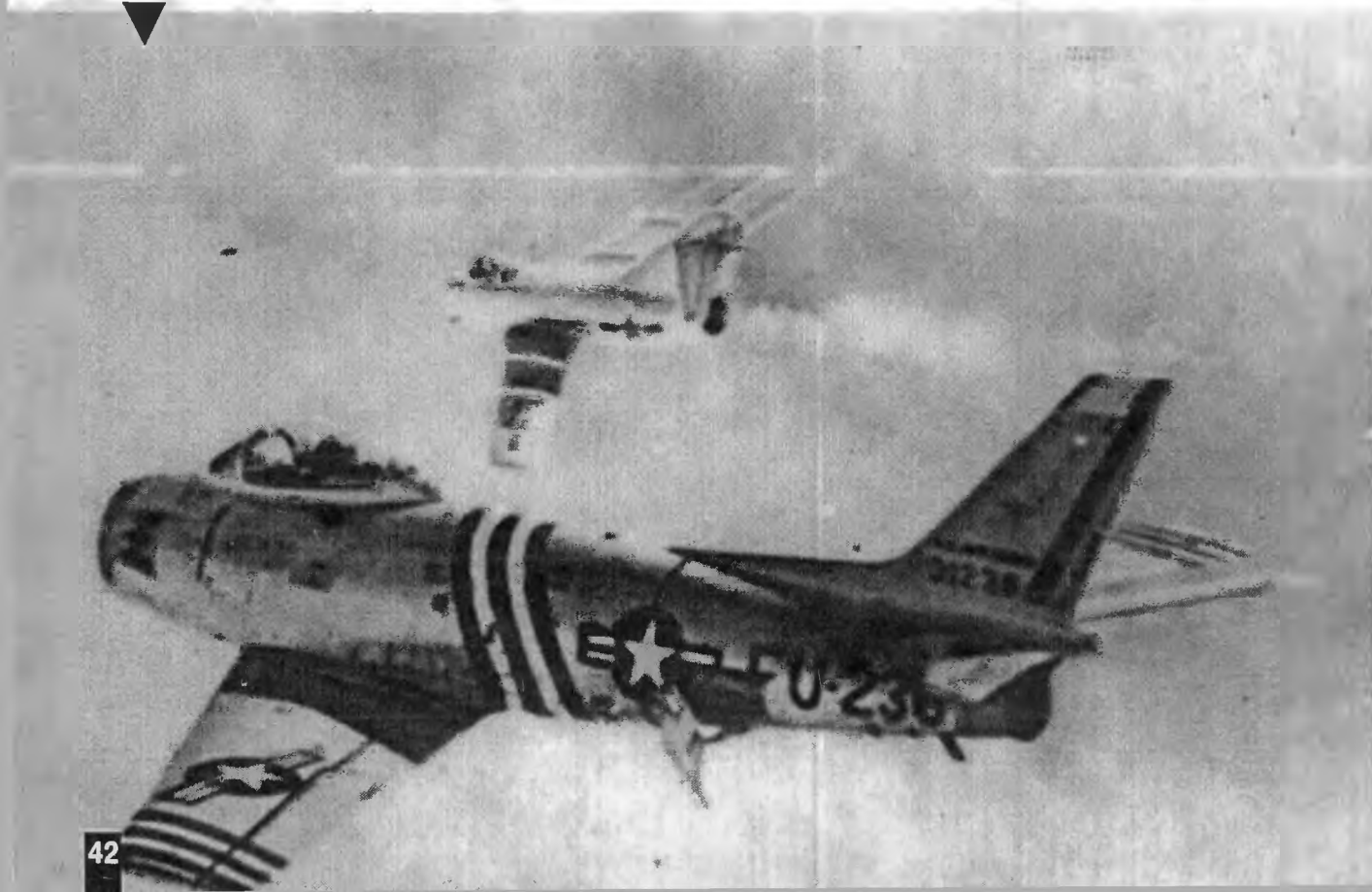




▲
**Аэродром Бутурлиновка, 1957 год. Летчик-истребитель Б.М.Воронцов в кабине МиГ-15.
Хорошо виден давно устаревший по тем временам прицел.**

Buturlinovka air-field, 1957. The pilot B.Vorontsov is in the cockpit of MiG-15. The out-of-date sight is clearly seen.

▼
**Пилот «Сейбр», выпустив воздушные тормоза, рассматривает свою дымящую жертву. (С рисунка К.Ферриса.)
The pilot of the "Sabre", having activated the air brakes, is observing his smoking victim. (From the drawing made by K.Ferris.)**



Затем он переложил свой самолет вправо и сверху слева пошел в атаку на проскочившего вслед за ведомым F-86. Семен Алексеевич начал сближение с ним и, видя, что «Сейбр» уже ведет огонь по напарнику, также ударил по противнику из всех трех пушек. Дистанция была короткой — около 200 м. F-86 перевернулся и с дымным хвостом ушел к земле. Упал и взорвался он в 15—20 км от залива. Самое главное, что эта первая в полку победа принесла понимание — «не страшен сам черт, как его мажут», что «Сейбров» последней модификации очень даже можно бить.

Так случилось, что 19 февраля 1953 года в воздушном бою был сбит командир 1 АЭ майор С.И. Бабич. Ему пришлось катапультироваться и потом провести некоторое время в госпитале. Командиром эскадрильи вместо него назначили Семена Федорца, одержавшего, кстати, в этом бою свою вторую победу. Новое назначение было встречено личным составом с большим воодушевлением.

А бои в небе не прекращались. Наиболее удачным для 913 полка было сражение 3 марта 1953 года, когда советские летчики одержали победы над своими постоянными противниками — F-86. Было сбито два «Сейбра», одного из которых записал на свой счет капитан Федорец.

На всю жизнь запомнился Семену Алексеевичу воздушный бой 12 апреля 1953 года. А события того дня развивались следующим образом.

В этот день на прикрытие ГЭС поднялись все три полка 32 ИАД, им противостояло несколько десятков F-86. К охраняемому объекту 913-й ИАП подошел, когда бой был уже в разгаре. Федорец услышал по радио призыв: «Помогите, меня подбили... помогите!». Окинув пространство взглядом, Семен Алексеевич увидел дымящийся «МиГ», которого преследовал, не переставая бить по нему в упор, «Сейбр». Федорец развернул свой истребитель и пошел в атаку на увлеченного охотой противника. С дистанции 300—100 м советский летчик ударил по американцу, и тот вошел в свое последнее пики.

Однако, прийдя на выручку попавшему в беду коллеге, Федорец оторвался от ведомого и ведомой пары и потерял их из вида. Одинокий «МиГ» — заманчивая цель. Этим не преминули воспользоваться американцы.

Четверка «Сейбров», ведомая капитаном Макконнеллом, тут же атаковала самолет Федорца.

Семен Алексеевич только оторвался от прицела, сбив назойливого «Сейбра», как по кабине хлестанула очередь. Вдребезги разлетелось остекление фонаря и приборная доска, однако сам самолет остался послушен рулям. Да, это был удар аса! Так обычно повергал противника капитан Макконнелл, но и мастерство советского летчика было не хуже. Он тут же среагировал на удар и резко бросил самолет вправо под атакующего «Сейбра». F-86 Макконнелла проскочил «МиГ» и оказался впереди и слева. Американский ас, по-видимому, несколько успокоился, наблюдая, как задержался советский истребитель. Это была нормальная реакция «обезглавленного» (т.е. с убитым летчиком) самолета. Когда же МиГ-15, находясь сзади, стал выворачивать в сторону «Сейбра», Макконнелл удивился, стал выпускать закрылки и щитки, гася скорость и пытаясь пропустить противника вперед. Но было уже поздно — Федорец навскидку ударил (а удар у МиГ-15 хороший!) по американцу. Очередь пришлось по правой консоли, ближе к фюзеляжу, вырвав из крыла кусок в добрый квадратный метр! «Сейбр» кувырнулся вправо и пошел к земле. Опытному Макконнеллу удалось-таки дотянуть до залива и там катапультироваться.

А на подбитый «МиГ» тут же накинудлись оставшиеся F-86. В результате этой атаки были перебиты тяги управления и советскому летчику пришлось катапультироваться.

Так закончился этот драматический поединок двух асов в небе Кореи.

Это была 5-я и 6-я победы капитана Федорца, а у капитана Макконнелла — 8-я. Правда, из-за того, что самолет американского аса упал в море, а пленка фо-

токонтроля сгорела вместе с МиГом, победу Семену Алексеевичу не зачли, как подтвержденную. После месяца лечения и отдыха С.А. Федорец вернулся в полк и до конца войны выполнил еще 20 боевых вылетов, сбив при этом еще двух «Сейбров».

Последний свой F-86 Семен Алексеевич завалил 19 июля 1953 года над аэродромом Дапу. В тот день его АЭ была дежурной по полку, и тут последовала команда с КП — «быстро в воздух, противник над аэродромом». Действительно, к аэродрому приближалась группа из 20 самолетов противника на высоте всего 500—800 м. Эскадрилья Федорца тут же пошла на взлет, а взлетев и еще не убрав шасси, стала сбрасывать подвесные баки — американцы были почти над ними.

С ходу развернувшись на малой высоте и выйдя сзади снизу к группе «Сейбров», комэск атаковал ведущего. С дистанции (его коронная) в 200 м он ударил по американцу из всех пушек, после чего тот взорвался в воздухе.

В это время и ведомый Федорца ст. лейтенант Попов открыл огонь по ведомому «Сейбру» и тоже сбил его. Потеряв в течение минуты две машины, группа противника ретировалась к Корейскому заливу, куда нашим летчикам летать запрещалось.

Но самое интересное было потом. После посадки самолет Федорца окружили техники и стали с интересом что-то рассматривать. Комэск вылез из кабины и, присоединившись к ним, увидел следующее: левый борт его самолета насквозь пропорот, в центроплане — большая рваная дыра диаметром 25—30 см. Оказалось, что все эти повреждения нанес узел предкрылка взорвавшегося «Сейбра» и сам застрял у лонжерона. Вот такой «гостинец» привез из своего последнего боя Семен Алексеевич.

Всего же за время боевых действий в Северной Корее капитан С.А. Федорец совершил 98 боевых вылетов, провел около 40 воздушных боев, в которых одержал 7 подтвержденных и 1 неподтвержденную победу. Все трофеи аса — самолеты США типа F-86E и F-86F.

За выполнение интернационального долга Семен Алексеевич Федорец был представлен к званию Героя Советского Союза самим командиром 64 отдельного ИАК генерал-лейтенантом авиации Героем Советского Союза С.В. Слюсаревым. Командир 32 ИАД полковник Гроховецкий лично подавал документы — ведь С.А. Федорец являлся самым результативным летчиком не только в своем 913 ИАП, но и во всей 32 ИАД. Его эскадрилья также была самой результативной не только в полку, но и в дивизии: летчики АЭ сбивали в Корее 15 самолетов США. Однако «наверху» посчитали иначе и наградили летчика орденом Ленина. Справедливости ради надо отметить, что позже, во время учебы Федорца в Академии, его «догнал» орден Боевого Красного Знамени.

Сейчас Семен Алексеевич — полковник в отставке, является преподавателем по тактике в Харьковской ВВАУЛ им. Грицевца и передает свои знания и личный опыт курсантам этого авиаучилища.

После массированного ночного налета на Супхун ГЭС 12 января 1953 г. над Аньдунем появился одиночный В-29 (как оказалось впоследствии, это был RB-29 из 91-й стратегической разведэскадрильи САК), который должен был сфотографировать результаты налета. На его перехват был поднят Я.Хабиев. Как только в лучах прожекторов самолет противника стал хорошо виден, наш летчик на большой скорости атаковал и, дав очередь, поджег его. Однако RB-29 продолжал полет по прямой. Хабиеву пришлось произвести еще одну атаку и длинной пушечной очередью добить разведчик, после чего «американец» стал падать, а из него начали выпрыгивать члены экипажа (из 14 человек спаслось 11). Среди пленных были важные персоны: полковник Нокс Арнольд-младший (командир 581 авиаполка связи 13 ВА США) и майор Уильям Хэрл Баумер (командир 91 СЗЭ ВВС США). Этот RB-29 с бортовым номером 44-62217 вылетел с авиабазы в Японии и был поражен под Аньдунем в 21 часа 15 минут по местному времени.

За эту победу Хабиева наградили орденом Красного Знамени.

В феврале во время массированного ночного налета в одном бою отличились два летчика этой эскадрильи — капитаны: зам. командира АЭ М. Муравьев и командир звена А. Андреев — они сбили по одному В-29.

Одновременно с ними дрались бок о бок и пилоты «ночники» из 351 и 147 авиаполков. В январе очередные победы (два В-29) одержал Юрий Добровичан (147 ГИАП), за что был награжден орденом Ленина.

11 января замполит 351 полка майор И. П. Галышевский просто развалил в воздухе один В-29. В двадцатых числах января майор вновь вылетел по тревоге вместе с командиром 1 АЭ капитаном Б. Д. Култышевым. Вскоре в лучах прожекторов замполит увидел «американца», который шел встречным курсом. Тогда Галышевский атаковал в лоб и под ракурсом 1/4 длинной пушечной очередью накрыл носовую часть самолета противника (видел попадания снарядов в район стыка левого крыла и в кабину самолета). Выйдя после атаки вверх, майор тут же развернулся и сверху совершил повторное нападение на машину, поразив ее еще раз со снижением. По данным разведки установлено, что эта «суперкрепость» упала в море.

В это время Култышев ниже себя обнаружил еще один В-29 и атаковал его с короткой дистанции. Бомбардировщик был, по всей видимости, серьезно поврежден (замечены разрывы снарядов на фюзеляже), но сумел выскользнуть из лучей прожекторов. Повторно атаковать этот самолет комэску не удалось.

В феврале летчики 351 ИАП одержали две последние ночные победы в небе Северной Кореи. Одна победа была за летчиком 1 АЭ ст. лейтенантом А. И. Губенко. Он успел провести одну атаку снизу по «крепости», уходящей из освещенной зоны. От огня пушек «МиГа» задымили два двигателя «американца». «Бомбер» ушел в темноту, но вскоре по разведанным было подтверждено, что он не долетел до своего аэродрома. За этот бой Губенко был награжден орденом Красного Знамени.

В районе г. Ансю майор Карелин перехватил одного В-29 и сбил его. Однако стрелками с «бомбера» была повреждена и машина майора. Из-за перебитого трубопровода после разворота домой спустя некоторое время у него остановился двигатель. Но ас не потерял самообладания и, дотянув до ВПП аэродрома, точно и хладнокровно посадил раненую машину на полосу. В самолете Карелина было обнаружено 117 осколочных пробоев, только в кабине летчика их было 9. К счастью, сам пилот не пострадал. Это была последняя — пятая — победа А. М. Карелина: после этого боя ему запретили вылетать на боевые задания и дали отдохнуть. А 18 февраля 351 ИАП вообще убыл в полном составе в Союз.

14 июля 1953 г. указом Президиума Верховного Совета СССР майору Карелину Анатолию Михайловичу была вручена золотая Звезда Героя и орден Ленина за пять одержанных побед в небе Кореи.

После того, как 351 ИАП убыл в Союз, эстафету ночных перехватов принял на себя прибывший на смену 298 ИАП. «Новенькие» были без своей техники, и летчики 351 полка передали им свои самолеты. Этот ночной полк с марта 1953 г. до перемирия в Корее вел активные боевые действия. Командовал им подполковник Васильев. В составе полка было три полнокровных эскадрильи (1 АЭ возглавил капитан В. П. Воронков, а зам. командира был капитан М. Кибирев). Летчики этого полка также имели победы в небе Кореи, но сколько и кто их добился, еще нужно установить.

Рассказывая о ночных действиях авиации в Корее, нельзя не сказать и о мужестве северокорейских летчиков.

В конце 1950 г. была создана отдельная ночная авиачасть в ВВС КНДР, которая впоследствии стала ночным авиаполком легких ночных бомбардировщиков (командиром в ней был Пак Ден Сик, он в конце

1951 г. стал Героем КНДР). Первоначально это подразделение имело несколько эскадрилий советских легких бомбардировщиков По-2, хорошо зарекомендовавших себя в годы Великой Отечественной войны.

С начала лета 1951 г. летчики полка активизировали действия ночью над территорией Южной Кореи. Так, 17 июня эта авиачасть нанесла бомбовый удар по аэродрому в Сувоне, уничтожив при этом 9 самолетов F-86 «Сейбр». На По-2 были нанесены удары по портовым сооружениям и складам горючего в порту Инчхон, а также по аэродрому противника Йондыпхо.

21 июня самолеты полка бомбили железнодорожную станцию Сеула — Енсан, где возникло несколько крупных пожаров и взрывов. 24 июня ночная авиация КНДР нанесла бомбовый удар по аэродрому в Сувоне и сожгла на земле до 10 вражеских самолетов. Другая эскадрилья этой части в ту же ночь бомбила крупную автоколонну противника в районе сел Намсури и Бувалри, где уничтожила до 30 автомашин. 28 июня несколько АЭ ночной бомбардировочной авиации Народной Армии бросали бомбы на вражеские войска в Инчхоне, Йондыпхе, Енсане и в окрестностях Мунсаня.

1 января 1953 г. авиачасть ночных бомбардировщиков под командованием Пак Ден Сика уничтожила в порту Инчхон крупный танкер противника и склады военных материалов.

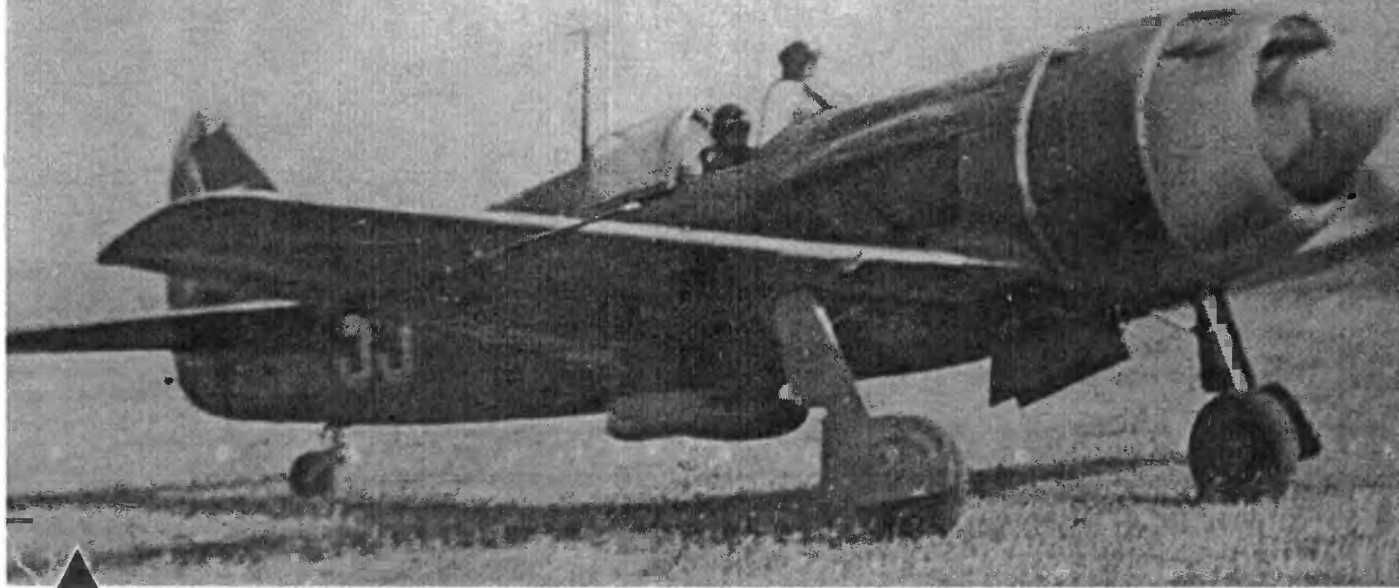
В 1952 г. на вооружение ночных подразделений ВВС КНДР поступили советские самолеты Як-11 и Як-18, которые несли не только мелкие бомбы, но и реактивные снаряды. Несколько эскадрилий северокорейской авиации, вооруженных поршневыми истребителями Ла-9 и Ла-11, также были переведены на ночную работу и стали периодически совершать рейды вглубь территории Южной Кореи.

Несмотря на сомнительную боевую эффективность устаревших к тому времени самолетов этих типов, не говоря уже об «истребителях» Як-11 и Як-18, северокорейские летчики доставляли немало хлопот американцам. Например, ночные налеты По-2 не только наносили материальный урон, но и морально воздействовали на состояние войск противника, так как не давали им чувствовать себя в безопасности даже ночью. Американские солдаты называли По-2 «Bedcheck Charlie» («Корольки, которые поднимают с кровати», т. е. не дают спать). Естественно, что американское командование не сидело сложа руки и предпринимало все возможные меры противодействия.

Для борьбы с По-2 командование 5 воздушной армии США использовало сначала поршневые самолеты типа F-82G «Twin Mustang», F7F-5N «Tigercat», F4U-5N «Corsair» и AT-6 «Texan». На F-82G действовала ночью 339 АЭ, а на F7F-5N в 1951 г. — 513 ночная истребительная эскадрилья морской пехоты США (VMK(N)513). Кстати, летчики этой АЭ сбили на «Тайгеркэтах» несколько По-2. В ночь на 1 июля 1951 г. экипаж в составе капитана Е. Б. Лонга и радиооператора уорен-офицера З. С. Бакинхема из VMK(N)513 перехватили на F7F-3N корейский По-2 и сбили его. Это была первая воздушная победа на «Тайгеркэтах» и первая победа авиации морской пехоты в Корее. Ночью с 22 на 23 сентября того же года экипаж в составе майора Е. А. Вэн-Ганди и мастера-сержанта Т. Х. Уллома сбил еще один легкий ночной бомбардировщик.

Кроме того, «Тайгеркэты» также широко применялись в ночных действиях по наземным целям в Северной Корее. В одном из таких вылетов 23 июля 1951 г. был поврежден F7F-3N Мариона Кроуфорда и оператора Гордона Барнетта. Самолет при посадке разбился — Барнетт спасся, а Кроуфорда не нашли. На «Тайгеркэты» в Корее приходилось более 50 процентов ночных тактических вылетов, выполненных всей авиацией ООН.

Летом 1952 г. 513 АЭ была перевооружена на реактивные ночные истребители-перехватчики F3D-2 «Skyknight». Первую ночную победу с использованием радиолокатора одержал экипаж самолета этого типа в составе лейтенанта С. А. Коуви (S. A. Cowi) и оператора РЛС Д. Р. Джорджа (D. R. George). Ночью 2 ноября ими



▲ Поршневым истребителем Ла-9 — на таком начинал войну в Корее советский ас майор А.М.Карелин.
Piston-engined La-9 fighter. The Major A.Karelin, Soviet ace started his war activities in Korea flying this aircraft.

Динамично увеличивающиеся потребности в летчиках-истребителях в начале 50-х годов (война в Корее, бесчисленные нарушения воздушного пространства СССР самолетами-шпионами, необходимость большого числа летчиков-инструкторов для воспитания пилотов-«реактивщиков» в странах Варшавского договора) привели к срочной организации школ и училищ ускоренной подготовки летчиков-истребителей.

Они создавались как вновь, на пустом месте, так и на базе аэроклубов. Сталинская метода заготовки «пушечного мяса» наспех, с минимальным количеством часов налета — зато много (вспомните предвоенные призывы — за год триста тысяч «соколов»!), продолжала претворяться в жизнь. (Кстати, и после смерти «вождя» ДОСААФ СССР продолжал штамповать «деревянных асов Покрышкина» вплоть до новейших времен.)

▼ Учебно-тренировочный Ла-9 Борисоглебского училища военных летчиков. Аэродром Поворино, лето 1953 года.
Educational and training La-9 aircraft in Borisoglebsk military pilots school. Povorino air-field, summer 1953.

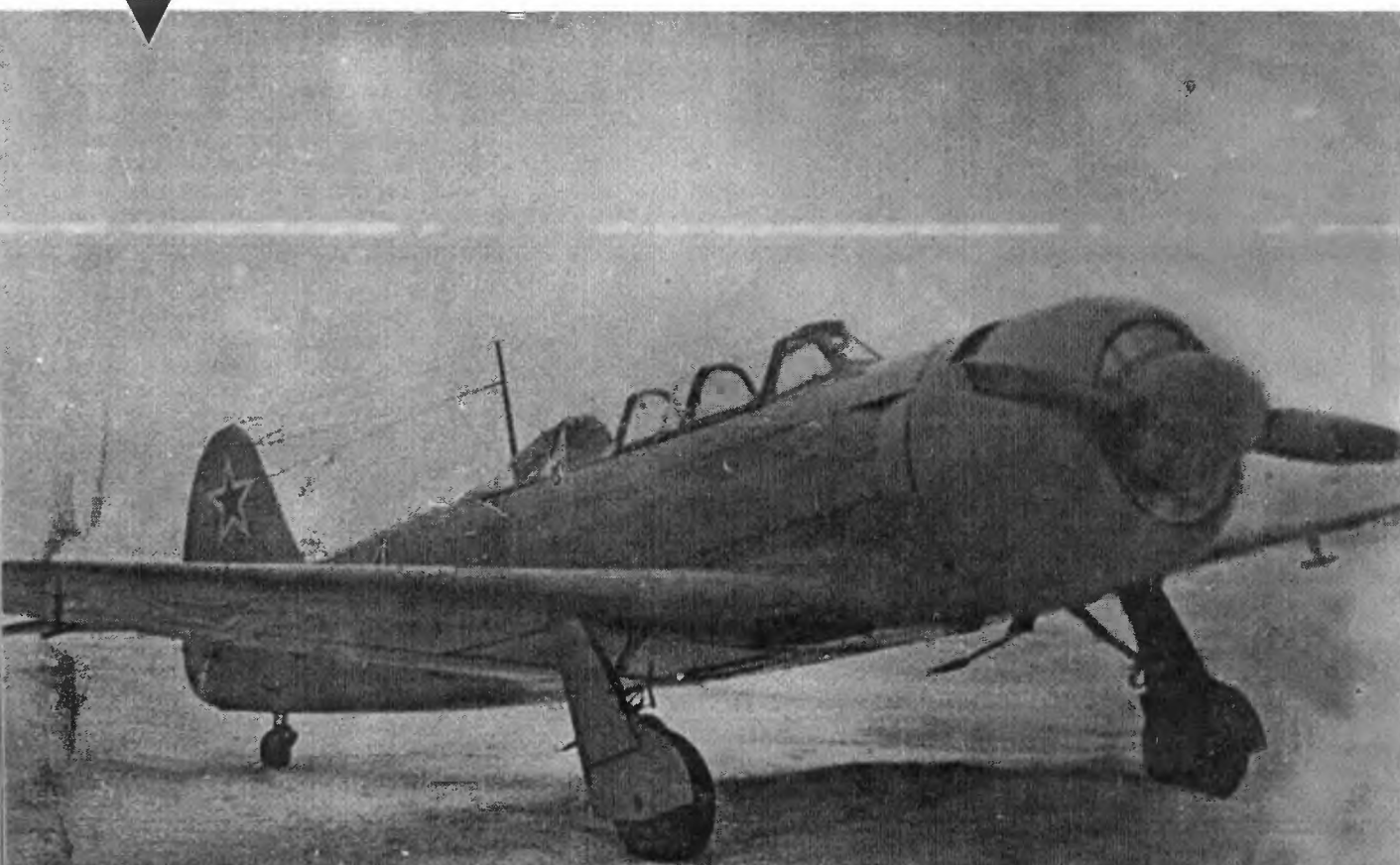




▲
Лето 1952 года, аэродром Дуплятка.
Учебно-тренировочный Як-18.
Summer 1952. Dupliatka air-field. Educational-training Yak-18.

Одна из школ ускоренной подготовки (при Борисоглебском училище) была развернута в Поворино Воронежской области. После первоначального обучения на учебно-тренировочных Як-18, курсанты пересаживались на поршневые истребители Лавочкина Ла-9, а затем уже летали в Ельце на МиГ-15бис и МиГ-17.

Учебно-тренировочный Як-11. Аэродром Поворино.
Educational-training Yak-11. Povorino air-field.



был сбит первый реактивный МиГ-15бис. А всего до конца войны летчики этой части уничтожили на «Скайнайтах» 7 самолетов противника.

В марте 1952 г. в Южную Корею из США прибыла 319 эскадрилья истребителей-перехватчиков, имевшая на вооружении реактивные истребители F-94В «Starfire», которая сразу же приступила к действиям. Правда, первый же перехват закончился трагически — реактивный F-94В, обнаружив радаром По-2, перешел в атаку, но, не учтя разницу в скорости, просто врезался в хвост преследуемого самолета. Обе машины упали на землю. Следующей ночью был потерян еще один истребитель. Экипаж «Старфайера», также обнаружив с помощью РЛС один из По-2, но не желая повторять ошибки, совершенной коллегами в предыдущем перехвате, резко снизил скорость самолета, для чего выпустил закрылки и даже шасси. К несчастью, была потеряна не только скорость, но и высота. Самолет врезался в сопку, и экипаж «Старфайера» погиб. Только в апреле была наконец-то одержана первая победа летчиками 319 АЭ — экипаж капитана Фитона (Ben Fithian) и оператора РЛС лейтенанта Лайсона (R. Lyson) сбил один По-2. Последнюю же свою победу (также над По-2) пилоты этой АЭ одержали 30 января 1953 г. Всего же летчиками 319 ЭИП было совершенно ночью 4694 боевых вылета и в ночных сражениях сбито 5 корейских самолетов (1 Ла-9 и 4 По-2), а во время штурмовых ударов сброшено 1108 тонн авиабомб.

В июне 1953 г. в помощь 5 ВА США была придана эскадрилья ночных истребителей F4U-5N «Corsair» из авиации флота — VC-3. Она базировалась на авианосце США «Принстон», и ей была поставлена боевая задача — перехватывать северокорейских «ночников», действующих в районе Сеула. В этих перехватах до конца войны отличился американский пилот лейтенант Борделон (Guy P. Bordelon), который на «Корсаре», оснащенном радиолокатором, сбил в период с 29 июня по 16 июля 5 северокорейских самолетов (3 Як-18 и 2 Ла-9) — это был единственный ас флота, добившийся пяти побед в небе Кореи, тем более ночью.

В-29 «Суперфортресс» для советских и китайско-корейских истребителей считался одной из самых важных воздушных целей. Счет уничтоженным «Суперфортрессам» МиГ-15 открыли 9 ноября 1950 г., когда летчики Н.И. Подгорный (67-й ИАП) и А.З. Бордун (72-й ИАП) сбили по одному В-29. Подгорный повредил также РВ-29, но был вынужден срочно выйти из боя, т.к. его МиГ-15 получил повреждение. Этот МиГ-15 американцы засчитали сержанту Х.Лейвину, стрелку В-29, как сбитый, но он после ремонта снова вступил в строй.

6 декабря шестерка МиГ-15 капитана С.И. Науменко (29 ГИАП) встретила в воздухе и уничтожила три В-29. В этом бою погиб летчик-истребитель Сериков. 1 марта 1951 г. истребители из состава 151-й авиадивизии провели свой самый крупный бой: было сбито 3 В-29 и 1 F-86 из прикрытия, повреждения получили 10 В-29, три из которых разбились при посадке. На этом закончился первый этап боевой деятельности советских ВВС, произошла замена на более подготовленные и боеспособные полки, пришедшие из СССР.

Всего, по неполным данным, на которые опирается советская сторона, было сбито 69 «Суперфортрессов». Американцы признают потерю 34 В-29, по их же данным, стрелки В-29 сбили 26 МиГ-15, что явно завышено, так как МиГ-15 был крайне живучей машиной, и большая часть «МиГов» не была сбита, а в лучшем случае повреждена и после ремонта снова дралась с американцами.

По мнению советского командования, основным недостатком применения В-29 в Корею были не столько его быстро устаревающие летно-технические данные, сколько неправильное использование самолета в эпоху появления околосвуковых истребителей-перехватчиков типа МиГ-15. Огромные армады В-29, прикрываемые сотнями скоростных истребителей, сковывали друг друга при выполнении боевого задания.

Все построения и тактические приемы мало отличались от тех, которыми пользовались USAAF во время налетов на Японию и Германию, ведь прошло почти 10 лет, противник был другой и техника была другая, с новыми возможностями. Наши военные считали, что если бы также использовались и реактивные бомбардировщики в массированных дневных налетах, то их потери были бы не меньше. Кроме того, «Суперфортресс» имели сравнительно малую устойчивость к попаданиям снарядов калибра 23 и 37 мм, которыми вооружены МиГи-15.

К этому следует добавить, что часто «МиГи» открывали огонь по В-29 вне зоны действенного огня бортовых пулеметов «Кольт-Браунинг» калибра 12,7 мм. Не отвечали требованиям современного скоростного боя с истребителями, сближающимися с В-29 на скоростях 150—160 м/с, счетно-решающие устройства и приводы стрелкового вооружения В-29.

Несмотря на то, что реактивная техника стала поступать в войска с конца 40-х годов, в Советском Союзе много внимания уделялось полетам на морально устаревших поршневого типа Як-18 (как учебный), Як-11 (учебно-боевой) и истребителях Лавочкина Ла-9 и Ла-11.

Определенный смысл в этом, безусловно, был — опыт войны в Корею показывал, что тихоходная и маневренная авиация незаменима в деле непосредственной поддержки наземных войск.

Американские «Мустанги» и «Корсары», поликарповские По-2 были гибким оружием, эффективно выполнявшим разнообразные тактические задачи.

Недаром некоторые северокорейские авиачасти вооружались не только Ла-9, но и учебно-тренировочными Як-18 в варианте легкого штурмовика.

Поэтому в 50-х годах в СССР чемпионаты страны по высшему пилотажу проводились в двух категориях — на легких учебных Як-18 и на учебно-боевых истребителях Як-11. В них принимали участие, кроме команд спортивных обществ, и команды летчиков ВВС. (Война в Корею была «за скобками».)

Например, в 1953 году проводились пятые Всесоюзные соревнования по самолетному спорту под руководством начальника соревнований Героя Советского Союза Б.Смирнова.

Личное и командное первенство в пилотировании самолетов Як-11 и Як-18 предстояло разыграть между летчиками ВВС, авиации ВМФ и ДОСААФ СССР. В составе команд — летчики с разным стажем, заслуженные мастера спорта, участники Великой Отечественной войны и молодые спортсмены. В состав команды ВВС входили летчики-спортсмены М.С. Гордей, Ф.Е. Самкович, Е.М. Шапков, П.Я. Пысенков, В.Н. Беляев, М.И. Бережнев. В команде морских пилотов — Д.Н. Журавлев, М.С. Рыкалин, И.В. Шебашов, И.Т. Мигеев, В.И. Яковлев, В.А. Порядков. От Центрального аэроклуба СССР имени В.П. Чкалова, Центрального аэроклуба Украинской ССР, Московской и других организаций ДОСААФ в соревнованиях приняли участие М.П. Чечнева, А.И. Бодрягина, В.Я. Калинин, Ф.Т. Жуков, В.Е. Шумилов. Программа соревнований состояла из пяти летных упражнений, в которых участники должны были получить возможно большее количество очков.

По общей сумме набранных очков в многоборье командные места определились в следующем порядке. По самолету Як-18 первое место заняла команда ВВС, набравшая 2142 очка, второе место присуждено команде Центрального аэроклуба — 2066 очков, третье место команде ДОСААФ Украины (1976 очков).

По самолету Як-11 на первое место вышла команда ВВС, на второе команда военно-морской авиации и на третье — ЦАК имени Чкалова.

Абсолютными победителями по всем упражнениям многоборья и чемпионами СССР по самолетному спорту 1953 года стали военные летчики М.С. Гордей (самолет Як-18), набравший 754 очка, и П.Я. Пысенков (самолет Як-11) — 678 очков.

ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ АВИАЦИИ ГЕОРГИЙ АГЕЕВИЧ ЛОВОВ:

В планах командования ВВС США значительное место отводилось действиям по уничтожению мирного населения Северной Кореи и испытанию новых видов оружия. Так, среди обломков сбитого ночью советскими зенитчиками бомбардировщика В-26 была найдена выписка из плана разрушения плотин водохранилищ. Этот план носил зловещее название «Удушение». Впрочем, американцы сами откровенно писали о цели таких действий. Журнал «Куотэрли ревью» отмечал, что разрушение ирригационных плотин «для Северной Кореи означало прежде всего лишение ее основного продукта питания — риса...». И далее: «... лишение жителя Азии этого основного продукта питания означает для него голод и медленную смерть».

Прикрыть же хотя бы самые важные дороги прожекторными полями и зенитной артиллерией мы просто не могли. Это требовало большого количества сил и средств, которых у нас не было. Применение истребителей, не имеющих локоаторов, на малой высоте, да еще в гористой местности, исключалось. Поразмыслив над возникшей проблемой, пришлось пойти на новшество, ранее не встречавшееся в боевой практике.

Мы создали несколько боевых групп, состоявших из взвода прожекторов и батареи 57-мм автоматических пушек. Каждая такая группа (мы называли их «кочующими») получала свои участки дорог и ежедневно меняла позиции. Противник, не зная, где он на этот раз встретит огонь, был вынужден поднять высоты полетов, что сразу же уменьшило его боевые возможности, особенно по применению напалма. В результате этого главное оружие В-26-х — потеряло в какой-то мере свою эффективность, а пулеметный огонь вообще стал бесполезным.

На первый взгляд покажется курьезным, но экипажи бомбардировщиков начали бояться не столько зенитного огня, сколько ослепления лучами прожекторов, что на малых высотах приводило к потере пространственной ориентировки, столкновению со скалами и сопками. Однако радикально решить проблему борьбы с ночными бомбардировщиками В-26 из-за отсутствия нужных средств и сил мы так и не смогли, хотя и снизили эффективность их применения.

12 сентября 1951 года нам пришлось ввести в бой группу из 80 самолетов МиГ-15. Надо заметить, что таким составом мы вылетали редко. Между Анчжу и Пхеньяном перехватили несколько групп реактивных истребителей-бомбардировщиков (до 150 F-80), действовавших по разным целям пределах зрительной связи между собой. Поскольку противник не имел истребительного прикрытия, все «МиГи» обрушились непосредственно на него. Американцы, прекратив штурмовку, вступили в воздушный бой, но, потеряв за считанные минуты 15 самолетов, бросились наутек. Наши же благополучно вернулись на свои аэродромы. Только три машины имели небольшие повреждения.

Еще более показательный случай произошел несколько раньше, 9 сентября. Нам потребовалось уточнить некоторые вопросы взаимодействия с постами наведения и вспомогательным пунктом управления, находившимся вблизи Анчжу. Меня и ведомого лейтенанта А.Калюжного сопровождали четверо необстрелянных летчиков, прибывших недавно на пополнение.

После выполнения задания я решил показать новичкам район полетов. Мы следовали на высоте 6000 м и совершенно случайно встретились с противником. На высоте примерно 3000 м строго на встречных курсах шли 64 F-80 в колонне восьмерок. Солнце находилось у нас за спиной. Поэтому атака с левого полупереворота была внезапной... Сразу удалось сбить ведущего замыкающей восьмерки. F-80, даже не встав в традиционный для них оборонительный круг пар, поспешно сбросили бомбы и ушли в сторону моря. Повторить атаку из-за близости берега мы не успели. Конечно, МиГ-15 превосходил по своим легко-такти-

ческим качествам F-80, но все-таки позорно бежать, имея десятикратное превосходство...

Разумеется, не все истребители-бомбардировщики уклонялись от боя. Были случаи хотя и непродолжительных, но упорных схваток. Однако, как только противник начинал нести потери, он тут же, как правило, ретировался.

Для обеспечения действий ударных авиационных групп стали выделяться крупные силы прикрытия их от атак «МиГов» и подавления зенитной артиллерии. Так, например, в шести массированных налетах, совершенных с 10 по 15 января 1953 года с целью разрушения переправ в районе Синьчжу — Ненми, из 1166 истребителей-бомбардировщиков 713 подавляли средства ПВО и только 453 наносили удары по мостам. К этому следует добавить, что для их прикрытия было сделано несколько сот вылетов экипажами F-86. Таким образом, на каждый ударный самолет стало приходиться до трех и более обеспечивающих.

К этому же времени относится и очередное перевооружение ВВС США в Корею на новую авиационную технику. Начав на поршневых самолетах F-51 «Мустанг», они перешли на реактивные F-80, затем освоили F-84, а за ними — лучший американский истребитель того периода F-86. Каких-либо существенных преимуществ новые самолеты не дали. Причины же столь частых и дорогостоящих перевооружений состояли в том, что значительная часть старых и поступивших им на смену самолетов вскоре уничтожалась «МиГа-ми» и зенитной артиллерией.

Известна склонность американцев к различного рода расчетам, в том числе военно-экономическим. Так вот, в сборнике воспоминаний участников войны в Корею один из представителей истребительно-бомбардировочной авиации прямо говорит, что наступил такой период войны, когда за уничтожение небольшой группы военнослужащих противника или даже одиночной автомашины приходилось платить дорогостоящим самолетом.

К концу лета 1951 года на прифронтовых аэродромах Аньдун и Мяогоу появились первые авиасоединения Объединенной воздушной армии, которой командовал китайский генерал Лю Чжень. Советником при нем был наш опытный генерал Д.Галунов. Северокорейские ВВС в то время возглавлял генерал Ван Лен. Советник — полковник Петрачев (имени, к сожалению, не помню).

По просьбе руководителей ОВА подготовку их частей к воздушным боям и прикрытию на первых порах осуществляли советские летчики. И уже вскоре две дивизии, которыми командовали Фан Цзан и Си Буань, имевшие на вооружении самолеты МиГ-15, вступили в боевые действия. В дальнейшем вся подобная работа проводилась силами ОВА. К такой практике перешли по нашему совету, поскольку языковой барьер усложнял взаимодействие в воздушных схватках советских летчиков и авиаторов ОВА. Вместе с тем вопросы объединения боевых усилий, определения направлений совместного оперативного применения сил мы согласовывали постоянно. Так, отражение крупных групп бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков, следовавших под сильным прикрытием F-86, наши авиаторы взяли на себя, а летчики ОВА привлекались только при необходимости наращивания усилий. В основном они вели борьбу с мелкими группами, действуя до линии фронта. Для отсечения F-86 при преследовании ими корейских и китайских пилотов поднимались советские истребители. Более сложные задачи наши парни продолжали выполнять даже тогда, когда самолетный парк Объединенной воздушной армии на передовых аэродромах Аньдун, Мяогоу, Дапу и Дагушань превысил количество «МиГов» в 64-го ИАК.

Если объективно судить о деятельности аварийно-спасательной службы (АСС) американцев, то она действительно заслуживает самой высокой оценки. Летчики 5 ВА, покинувшие подбитые самолеты, имели много шансов на спасение потому, что АСС была не



Петр Яковлевич Пысенков (родился в 1923 г. в с. Николаевка Анинского р-на Воронежской обл.), чемпион СССР по пилотажу 1952-53 годов.

Petr Pysenkov (born in 1923 in Nikolaevka Village, Anninsky District, Voronezh Region), the USSR champion in pilotage during 1952-53.



Лето 1952 года. Чемпионы СССР по высшему пилотажу. Слева направо: П.Я.Пысенков, И.Т.Мигеев, М.Гордей.

Summer of 1952. The USSR champions in aerobatics. From the left to the right: P. Pysenkov, I. Migeev, M. Gordei.



1953 год, Монино. П.Я.Пысенков руководит тренировочными полетами.

1953, Monino. P. Pysenkov is guiding training flights.

1953 год, Монино. Слушатели Военно-Воздушной академии встречают команду чемпионов СССР.

1953, Monino. The students of the Military Air Academy are meeting the team of the USSR champions.





Будни Поворинской летной школы, 1953 год.

Вверху — учебно-тренировочные истребители Ла-9.

В центре — курсанты «осваивают» боевую технику.

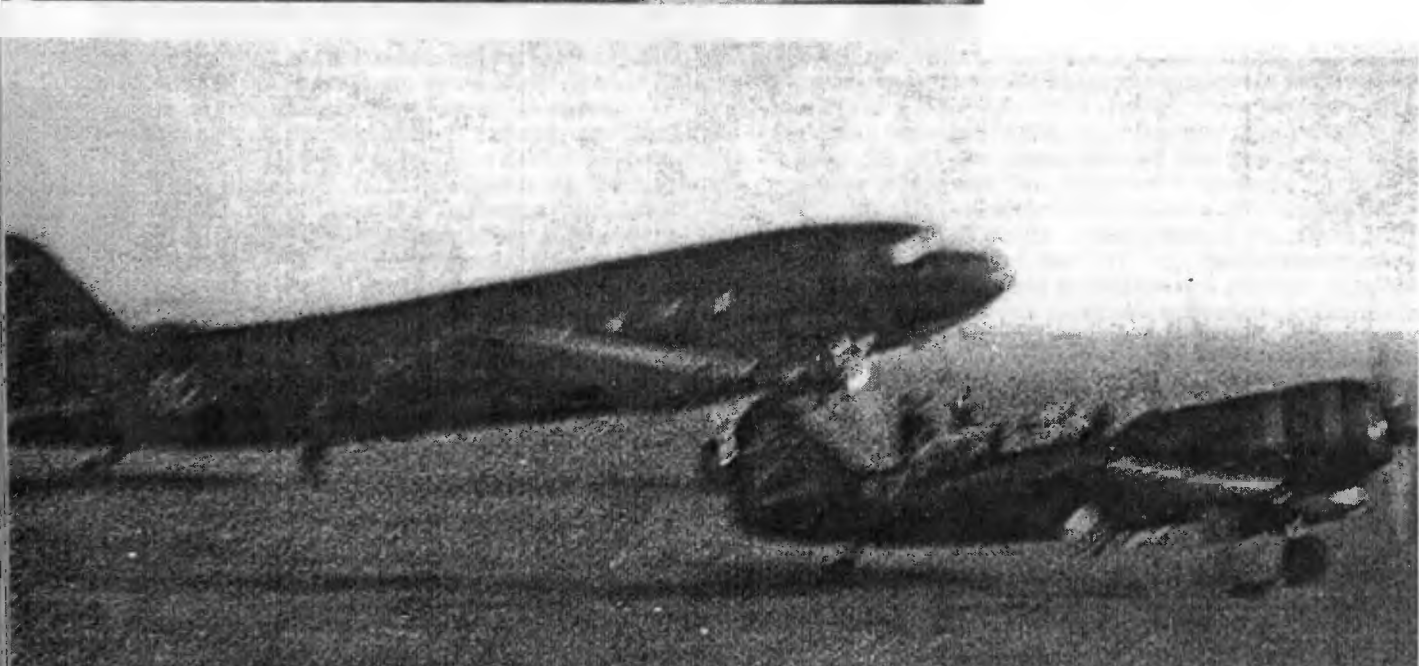
Внизу — транспортный Ли-2 и истребитель Ла-9 УТИ.

Weekdays of Povorino flying school, 1953.

At the top: educational-training fighters La-9.

In the centre: the students are getting familiarized themselves with fighting equipment.

In the bottom: the transport Li-2 and the fighter La-9 (Educational/Training).



только хорошо организована, но и отлично оснащена. Летчики также имели тщательно продуманное аварийное снаряжение. У каждого был портативный автоматический радиомаяк, служивший приводной радиостанцией для самолета или вертолета-спасателя. В комплект входило специальное зеркало, с помощью которого терпящий бедствие сигнализировал о своем точном местонахождении. Сиденье летчика обладало положительной плавучестью и легко превращалось в удобный плотик с парусом. У пилотов кроме личного оружия имелись складное ружье, рыболовные снасти, опреснитель и дезинфицирующее средство для воды, краска для контрастного обозначения места приводнения, консервированные продукты, табак и другие компактно упакованные предметы. Экипажам выдавались несмываемые карты местности, отпечатанные на полотне, и письменные обращения к местным жителям, обещавшие щедрое вознаграждение за оказание помощи.

Наша аварийно-спасательная служба не выдерживала никакого сравнения с американской. Вертолетов и легких спасательных самолетов мы не имели. Розыск летчиков, покинувших самолеты, осуществлялся нештатными поисковыми группами на автомашинах. Никаких технических средств для обозначения своего местонахождения не было. Снаряжение советского летчика по сравнению с американским выглядело попросту жалким: пистолет ТТ с двумя обоймами, банка сгущенного молока и две-три плитки шоколада. Положение наших авиаторов, сбитых или подбитых в бою, несколько облегчалось сердечной помощью местного населения, воинов корейских и китайских частей.

Полное аварийное снаряжение американского летчика и трофейный спасательный вертолет были отправлены в Советский Союз. Однако никаких практических мер по коренному улучшению нашей АСС в течение многих лет не принималось.

К началу войны в Корее в вооруженных силах США находилось 161 S-51 (еще 53 машины были у гражданских заказчиков). Вертолеты HO3S-1 начали участвовать в боевых действиях одновременно с высадкой первой бригады морской пехоты. Главное их применение было на поисково-спасательных и санитарно-эвакуационных операциях. Потребность в них здесь была так велика, что вертолеты переоборудовались из наблюдательного в санитарный вариант прямо во фронтовых условиях. Редко случается, чтобы новый вид оружия стал сразу средством спасения человеческой жизни. Но именно вертолеты начали свою службу эвакуацией раненых в боевых условиях. Мы знаем о первом применении вертолетов в Бирме в 1944 г. В Корее же впервые 5 тяжелораненых морских пехотинцев были вывезены с поля боя 4 августа 1950 г. Причем трое из них были взяты с отрогов холмов, куда не было доступа даже для джипа. Впоследствии раненых вывозили прямо в медсанбат. Сначала к вертолетам относились скептически и, проводя аналогию с тропическими деревьями, когда они в сильный ветер размахивают длинными листьями, называли их «разъяренными пальмочками», а потом — с явной теплотой «ангелами-хранителями». По свидетельству одного генерала, до корейской войны бойцы, получившие на поле боя тяжелые или средние ранения, в 80—90 случаях из 100 погибали. Теперь же картина резко изменилась. Эта цифра снизилась до 10.

В процессе поисково-спасательных операций был накоплен большой опыт, который позволил создать оригинальную спасательную модификацию вертолета H-5G с амфибийным поплавковым шасси, мощной гидравлической лебедкой и двумя капсулами для раненых, располагавшихся поперек фюзеляжа — спереди и сзади винтомоторной группы. Однако этот вертолет оказался перетяжеленным и не мог перевозить расчетную нагрузку. Правда, легко перевозил, как шутили летчики, массу «устных поручений». Стала очевидной необходимость создания для спасательных операций более тяжелого вертолета.

Уже в самом начале войны в Корее военные по достоинству оценили вертолет. В своей памятной записке в сентябре 1950 г. бригадный генерал К.К.Дже-ром отмечал: «Вертолет в Корее встречает исключительно благожелательное отношение; всякий, кого бы ни спрашивали, обязательно расскажет вам какой-нибудь случай, подчеркивая важную роль, которую играли при этом вертолеты. Разведка, связь, визуальное наблюдение на флангах, переброска по воздуху дозоров с одного важного пункта в другой, почтовая служба и снабжение передовых постов — вот задания, которые выполняют вертолеты. Нет сомнения, что восторженные отзывы личного состава о вертолетах вполне оправданы. Нужно сказать, что преимущества вертолетов отнюдь не ограничиваются только тем, что было выявлено при использовании их в специфической обстановке, которая сложилась в настоящее время в Корее. Мы не должны жалеть усилий, чтобы получить на фронт как можно больше вертолетов HO3S, а если возможно, то и более крупных, предоставляя им приоритет в отношении любого другого оружия... Вертолеты, больше вертолетов, как можно больше вертолетов в Корее».

В 1951 г. Сикорский получил армейский контракт на создание на базе S-52 четырехместных опытных вертолетов УН-18А. Используя уже имеющийся опыт следующих разработок, двигатель «Франклин» установили на S-52-2 с наклоном, освободив таким образом часть фюзеляжа. Кабина стала просторнее. Справа в тандеме располагались летчик и санитар, а слева — один над другим два раненых на носилках. Левая половина лобового стекла могла раскрываться вбок, освобождая проход для носилок. На хвостовой балке для повышения устойчивости был установлен стабилизатор. Однако все эти нововведения, а также некоторые другие имели отрицательный результат. Вертолет потяжелел почти на 30% и соответственно летно-технические характеристики заметно упали. Тем не менее Корпус морской пехоты заказал 87 вертолетов S-52-2 с новым, форсированным до 315 л.с. двигателем «Франклин». Вот тут-то Сикорского и постигла неудача. Правда, не по его вине, но от этого не легче. Новый двигатель не удался, не прошел испытаний. В Корее все S-52 поступили под названием HO5S-1 со старыми «Франклинами», что определило их невысокие характеристики и, как следствие, отсутствие дополнительных заказов. Тем не менее HO5S-1 интенсивно использовались в Корее и были заменены уже после войны, в 1954 г. Про них ходили даже легенды. Один HO5S-1 использовался в качестве учебного, и на нем практически без повреждений было выполнено свыше 50 тысяч посадок на авторотации. Цифра умопомрачительная. А другая легенда-быль — всего вертолетами Сикорского за годы войны в Корее было спасено более 10 тыс. человек. И, забегая вперед, отметим, что во всем мире за первые 30 лет спасательных работ было вывезено вертолетами более полумиллиона человек.

С декабря 1950 г. началось серийное производство и поставки нового вертолета. Они сразу же попали на поле боя в Корее, где постепенно стали заменять в войсках S-51. Эти трехтонные вертолеты эффективно использовались для вывозки раненых, спасения сбитых летчиков, снабжения войск, высадки десантов. Особенно эффективны были десанты. В своей книге «Воздушная кавалерия» Л.Монтросс [Пер. с англ. «Иностранная литература», 1956 г., стр. 23—24] отмечает: «...Летом 1951 г. корпус морской пехоты был представлен в Корее первой в истории эскадрилей транспортных вертолетов HMR-161. Имея на вооружении вертолеты конструкции Сикорского, поднимающие 5—6 солдат с полной боевой выкладкой, эта эскадрилья вскоре заставила печать заговорить о ее действиях в районе Панчбул, в восточной части Кореи. Вслед за переброской пехотной роты на линию фронта последовала выброска десанта в составе другой роты и смена батальона с полным его снаряжением на переднем крае обороны... Эскадрилья HMR-161 продолжала открывать новые возможности использования вертолетов». И там же он приводит

выводы генерал-лейтенанта Д.К.Томсона: «Технические приемы использования и порядок боевых действий вертолетов на фронте были одним из важнейших тактических нововведений во время наземных военных операций в Корее. В самом деле, с момента первого тактического применения вертолетов стало совершенно ясно, что в ближайшем будущем тактика ведения боя значительно продвинется вперед». Война в Корее позволила всесторонне и по достоинству оценить роль вертолетов в вооруженной борьбе. Если к началу этой войны американская армейская авиация имела 1186 самолетов и 56 вертолетов, то к 1954 г. соответственно 2518 и 1140. Переоценка роли вертолетов произошла не только «за бутром». Эффективное применение вертолетов в Корее уже в 1951 году заставило советских руководителей обратить внимание на винтокрылую технику. В результате вскоре появились знаменитый Ми-4 и вертолет продольной схемы Як-24.

Агрессия США в Корее была только частью общей стратегии. Борясь за контроль над Дальним Востоком, американцы «прессинговали» по всему периметру границы СССР.

8 апреля 1950 года самолет ВМС США В-29 вторгся в воздушное пространство СССР со стороны Балтийского моря и был сбит.

6 ноября 1951 года двухмоторный бомбардировщик ВВС США вторгся в воздушное пространство СССР в районе Японского моря. Правительство СССР опубликовало заявление, в котором говорилось, что бомбардировщик-нарушитель не подчинился приказу совершить посадку и открыл огонь по советским самолетам, после чего те вступили с ним в бой.

В июне 1952 года шведские ВВС по заданию своих западных союзников проводили разведывательную операцию по изучению системы радиолокационных станций советской противовоздушной обороны.

Наша агентура предупредила Кремль и DC-3, снабженный разведывательной аппаратурой, был сбит нашими МиГ-17. Затем был сбит и самолет шведов «Каталина», отправившийся на поиски первого самолета.

Этот урок не пошел впровк. 15 марта 1953 года был перехвачен американский RB-50 в районе Камчатки, потом был сбит RB-50 под Владивостоком. Там же 4 сентября 1954 года наши сбивают самолет ВМС США «Нептун» Р-2V — назойливые шпионы интересовались бурным строительством советских военно-морских баз. В 50-е годы наши ПВО сбивали еще около десятка самолетов-нарушителей.

ВСПОМИНАЕТ

ИВАН ВАСИЛЬЕВИЧ МЕЛИХОВ:

В один из жарких летних дней шел тяжелый бой. Выходя из боя наши по одному или попарно возвращались на посадку. Вдруг мы по радио одного из запасных самолетов услышали команду: «Над аэродромом пара противника, кто в этом районе — атакуйте». Откликнулся один летчик. «Видю противника, иду на сближение». И мы все это видели. Видели пару каких-то самолетов и одиночный наш самолет. На наших глазах загрохотали наши пушки и один самолет стал падать, затем наш самолет атаковал ведущего, но летчик успел катапультироваться. Потом оказалось, что это наши соседи — китайские летчики выполняли какое-то свое не боевое задание, но не согласовали свои действия с нашим командованием, за что и поплатились. Но нашему летчику они были защитаны и он получил за них причитающиеся награды.

За каждый сбитый самолет нашему летчику платили 3000 рублей на те деньги. А техникам и механикам за каждые 100 боевых вылетов платили 1000 рублей. Наших погибших летчиков хоронили в Порт-Артуре со всеми воинскими почестями, там стояли тогда наши войска.

Были среди наших летчиков и трусы. Так был через некоторое время снят с должности и отправлен в 1-й отдел Министерства Обороны наш ком. полка п\л-к Кошель. Потом говорили, что его разжаловали до майора и отправили служить в Средне-азиатский военный округ.

Был снят с должности наш командир АЭ, герой Советского Союза, а фамилии не помню, но оставлен в полку на должности старшего летчика. Потом он исправился, был награжден орденом и повышен до заместителя командира АЭ. А вместо него нам назначили комэском Крамаренко, который живет сейчас в Москве и ни с кем из однополчан не хочет встречаться, как мне говорил Кусев И.

ЧТО СДЕЛАЛ КРАМАРЕНКО?

Он попросил разобрать полевой бинокль и одну трубку ему закрепили в кабине. Он таким образом в воздухе издали определял противника.

Одного летчика разжаловали в рядовые и уволили из армии. Мы его потом случайно встретили на вокзале в Новосибирске, когда возвращались домой после демобилизации.

Несколько наших самолетов было сбито нашими зенитчиками. Один падал на моих глазах. Как потом рассказывали, снаряд разорвался в кабине. У летчика на левой руке остались два пальца и он был тяжело ранен, но тянул на свой аэродром из последних сил, постоянно теряя сознание. Вот он заходит на посадку, теряя сознание промывает, в последний момент берет ручку на себя и скрывается за сопкой. Там были рисовые поля. Он падает и убивает работающего на поле китайца и его осла и погибает сам.

Вначале наш аэродром охраняли китайские зенитчики с 45-мм полуавтоматическими пушками, которые никакого эффекта не давали. Потом, по требованию нашего командования прислали две зенитные дивизии. Одна, Иркутская, охраняла наш аэродром и вторая, Хабаровская, была брошена в Северную Корею, за что жестоко поплатилась. Многие орудия были обнаружены американскими летчиками и уничтожены вместе с персоналом. С некоторыми ранеными я лежал в госпитале. На вооружении у них были 85 или же 88-мм пушки. Когда они били, то мы в ужасе не знали куда деваться от их огромных осколков. Кстати, для персонала на аэродроме не было никаких укрытий и бомбоубежищ.

Мы провоевали более полугодом, когда наши летчики стали жаловаться, что устали. Тогда их стали по очереди отправлять на отдых в порт Дальний, потом также стали отправлять техников. Только нам никакого отдыха не было положено, хотя некоторые из нас уже 9-й год служили по срочной службе. Я не дослужил несколько месяцев до 6 лет. Но нас в этой стране никто за людей не считал. Ведь Советское правительство в лице министра иностранных дел Вышинского официально отказалось от нас в ООН. На заявление Государственного секретаря Америки Даллеса о сосредоточении Советских войск в Северо-Восточном Китае, Вышинский заявил, что ни одного советского солдата там нет, а мы там в это время читаем эти заявления. Каково?

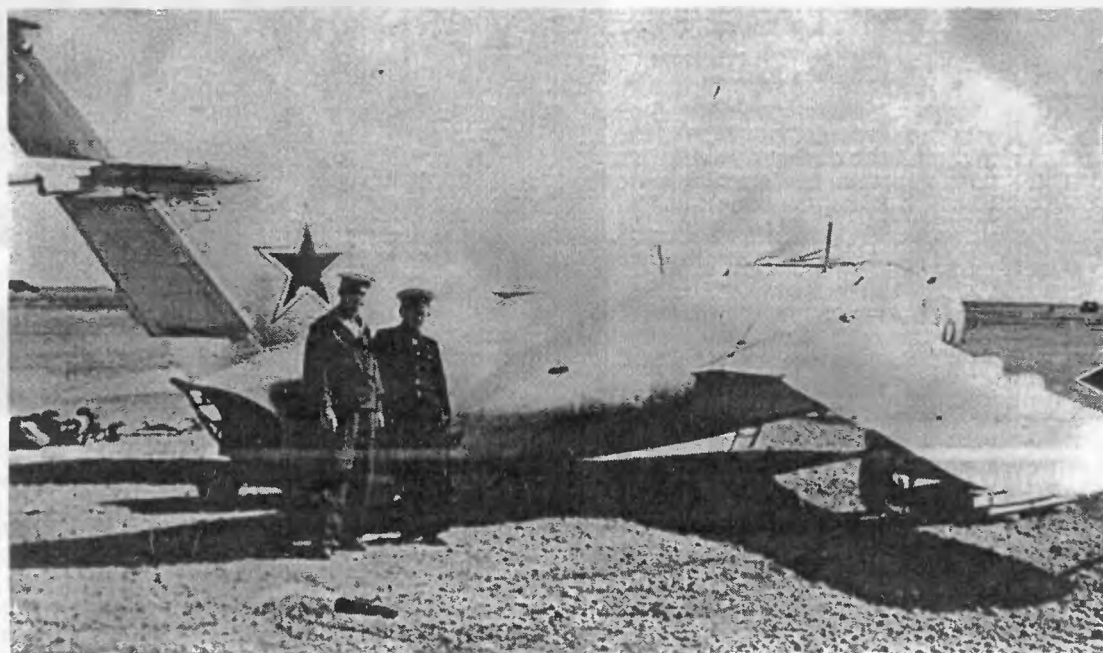
Нас дважды в боевой обстановке бросали офицеры. Первый раз бросили все летчики дивизии во главе с И.Н.Кожедубом в феврале 1952 года. Забрали знамя части и ее номер. Потом, в сентябре, весь офицерский состав бросил нас и бежал в Россию. Я понимаю, что это не наши офицеры виноваты, а виновато то гнусное кровавое коммунистическое руководство, которое отдавало такие приказы.

Еще один яркий эпизод я хочу привести. В одном из воздушных боев наш замполит АЭ совершенно случайно, как он сам рассказывал, сбил теоретика ведения воздушных боев на реактивных истребителях майора Дэвиса. После чего во всех американских расположенных в Корее частях был объявлен трехдневный траур. Получалось так, что наша пара и майор Дэвис выходили из боя после атаки и американец проскакивал прямо перед носом самолета нашего замполита. Он только успел нажать на гашетку пушек и «Сейбр» Дэвиса развалился на куски. Об этом писала наша газета «Красная звезда» за 1951 год. Можно поднять под-



Балтийск, 1955 год. Летчики одной из частей советского ВМФ, сбившие шведские самолеты-шпионы. На аэродроме видны истребители МиГ-15бис и МиГ-17.

Baltiysk, 1955. The pilots of one of the units of the Soviet Air-Navy Forces who shot down Swedish spy-aircrafts. The MiG-15 and MiG-17 are seen on the air-field.



Балтийск, 1955 год. Подготовка самолетов к вылету.

Baltiysk, 1955. Mechanics are preparing the airplanes for take-off.



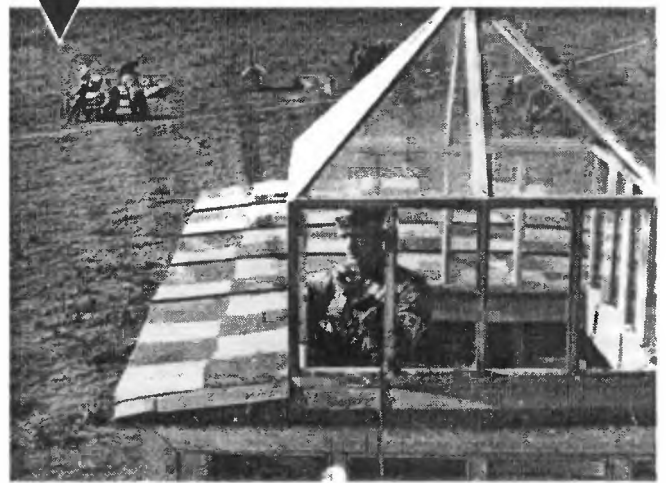


Калуга, 1977 год. Юбилейное собрание ветеранов 324-й ИАД. Крайний слева — командир дивизии И.Н.Кожедуб.
Kaluga, 1977. Jubilee meeting of veterans of the 324th division. Leftmost is the Division-Commander I.Kozhedub.



1953 год, Воротынский. Знамя 176-го ГИАП по возвращению из Северной Кореи. Знаменосец — П.С.Милаушкин.
1953, Vorotynsk. The banner of the 176th Guards Group upon return from Northern Korea. The banner-bearer is P.Milaushkin.

Передвижной наземный пункт управления полетами.
Mobile ground flights operation point.



Военно-транспортный самолет Ли-2 привез команду чемпионов по высшему пилотажу. Москва, 1953 год.
Military transport aircraft Li-2 has brought the team of champions in aerobatics. Moscow, 1953.



шивку и прочитав. Только вместо нашего замполита указан то ли корейский то ли китайский летчик.

Надо отдать должное летчикам под командованием И.Н.Кожедуба. Это были прекрасные асы. У них была большая летная подготовка. Ведь помимо парадов, они выполняли полную боевую подготовку. Хорошо стреляли по наземным и воздушным целям. Это пригодилось в тяжелой боевой обстановке. Они как правило, воевали всегда в меньшинстве.

Но вот в феврале 1952 года они уехали в Союз и буквально на второй день противник блокировал наш аэродром. Мы с ужасом стали думать о том, что нам не вернуться живыми домой. У новых летчиков плохая слетанность, никакой взаимовыручки. Мы стали нести потери. Вскоре и наш самолет пришел с пробоинами, но летчик не пострадал. Эти летчики были из-под Калуги, а потом их уже меняли летчики и техсостав с Дальнего Востока из города Ворошилов-Уссурийский, так он тогда назывался. И летчики и технический состав были настолько слабый, что мы просто диву давались. Как только завязывался бой некоторые старались катапультироваться. А после катапультирования летчик больше месяца отлеживался в госпитале, такой был порядок, а там глядишь — и война закончится.

Теперь, через много лет, я их понимаю и не осуждаю, а тогда, оболваненные пропагандистской коммунистической сивухой, мы воспринимали это болезненно. Потом их разоблачили. Один вернулся на свой аэродром — не сработала катапульта. Ты бы посмотрел как он сажал самолет. Так точно и мягко он никогда в жизни не садился. Представь себе: без фонаря, от малейшего толчка при посадке сработает катапульта. Второй самолет, после катапультирования летчика, плавно спланировал и сел, почти без царапин, по склону сопки. Его потом привезли на наш аэродром. Служить в такой части нам было очень неприятно и мы с нетерпением ждали демобилизации. Было несколько случаев, когда расстреливали наши самолеты на посадке, а следовательно доставалось и нам. Так недалеко от меня разорвалась бронебойная пуля, которую я теперь храню как память о тех боевых днях.

Всегда, когда я вспоминаю тот период я говорю, что я чудом остался жив. Еще при Кожедубе кому-то взбрело в голову в Сев. Корее построить аэродром. Когда он был готов, то какой-то негодяй перебазировал наш полк на этот аэродром. Американская разведка работала великолепно и им было все известно. На мое счастье, Кожедуб решил первыми посадить туда корейцев. Я был назначен в передовую команду. А это значит, мы (первые несколько человек), из наиболее опытных специалистов вылетаем или выезжаем туда и потом встречаем все самолеты.

За три дня до отправки я задержался в казарме и шел между сопки на свой аэродром. Подходя к развилке дорог я увидел странную колонну из нескольких машин. Ко мне обратился русский в корейской форме с вопросом как попасть в «ризон Кожедуба». Я, в свою очередь, поинтересовался кто они такие, и он рассказал мне жуткую историю. Ночью прилетели американские бомбардировщики, повесили осветительные бомбы и разнесли вдребезги весь аэродром со всем, что там было. Наше перебазирование было отменено. Теперь я всем говорю, что от верной гибели меня спасли американские шпионы и летчики.

ВОЮЮТ ЛЕТЧИКИ, СМЕНИВШИЕ КОЖЕДУБЦЕВ

Мы базируемся в Мю-Гоу. Вот уже сбиты 5 наших «МиГ-ов» прямо над аэродромом. На большой скорости идет, преследуемый «Сейбрами», наш зам.комэска на посадку. Здорово промазал. Пытается снова поднять самолет в воздух, но уже не хватает скорости. Сумел только подорвать машину. Впереди два домика водокачки. Откачивают воду, когда во время мощных ливней затапливает аэродром. Летчик ставит машину на крыло, чтобы проскочить между домиками, но самолет цепляет о выложенный гранитом берег бассейна,

переворачивается и падает на водокачку. На счастье летчика самолет кабиной пробивает крышу сеней и летчик вывачивается вместе с парашютом на пол. Получает сотрясение мозга и долго в госпитале не приходит в сознание. После излечения его направляют в китайскую дивизию переучивать китайских летчиков для полетов ночью. Потом он иногда приезжал к нам в гости и рассказывал, как ему тяжело летать.

СЛУЧАЙ НА АЭРОДРОМЕ МЯУ-ГОУ

Взлетает корейский летчик. Только самолет оторвался от бетонки, как летчик убрал шасси. А когда летчик убирает шасси, то самолет «проваливается» на несколько метров, в результате самолет чиркает крылом о бетонку, становится на второе крыло и так через крыло кувыркается по взлетной полосе. Летчик нажимает на сброс фонаря, а потом на катапульта и его выбрасывает на капонир. После этого он прожил еще сутки.

После боя возвращаются на свой аэродром наши самолеты. На посадке их подловили «Сейбры» и начали расстреливать из своих шести пулеметов. С земли очень неприятно наблюдать как беспомощно мечутся наши самолеты. Сбито пять наших машин. На моих глазах, на небольшой высоте, катапультируется наш «сталинский» сокол. Вот отделилось сиденье, вот начал раскрываться парашют. Пока тонкой сосиской вытягиваются шелковый купол и длинные стропы. Земля все ближе и ближе. Мы затаив дыхание и моля бога о спасении, ждем. Но... удар о землю и все конечно. Осталось только похоронить в Порт-Артуре и сообщить родным, что погиб при исполнении служебных обязанностей. И все. Это в мирное время... За что?

С конца 1952 года проявился еще один негативный, трагический аспект войны в Корее, который, к сожалению, стал правилом кадровой политики советских военных: в район боевых действий по разнарядке стали посылать никуда не годных специалистов. Какой «хозяин» отдаст хорошего? Командиры полков отправляли в Корею неопытных, молодых или в чем-то провинившихся летчиков. Как то: плохие техника пилотирования и штурманская подготовка, или просто склонность к пьянству. Тем самым руководство сокращало губительную для себя статистику летных происшествий, посылая людей на верную гибель.

По свидетельству очевидца, Б.М.Воронцова (в последствии — полковник запаса, летчик первого класса, автор методики боевого применения истребителей МиГ-21), так поступили командиры двух соседних полков, базирующихся в г.Тукумсе (Прибалтика) — Головачев (483-й ИАП) и полковник Алексеев (431-й ИАП). Они отправили в Корею в апреле 1953 года молодых пилотов, недавних выпускников летных училищ, которые не могли освоить реактивный МиГ-15 после поршневого Ла-9: Васенева, Дульцева, Галина, Клочкова. Одним (Виктор Клочков) повезло — на Дальнем Востоке их отстранили от полетов из-за дефектов подготовки, другим, таким как Александр Галин — нет. Его сбили на десятом боевом вылете прямо над своим аэродромом.

КОМАНДИР 64-го ИАК Г.А.ЛОБОВ:

В мае 1951 года в воздушном бою командир звена старший лейтенант Е.Стельмах сбил В-29 и зажег второй бомбардировщик. В этот момент он сам был атакован. Пилоту F-86 длинной очередью удалось перебить тяги управления рулем высоты МиГ-15. Стельмах принял решение покинуть самолет. На беду, все произошло в районе, где действовали диверсионные группы противника. Бандиты трижды ранили снижавшегося на парашюте советского летчика. Но истекавший кровью Стельмах, приземлившись, вступил в свой последний и неравный бой. Оказавшееся неподалеку подразделение китайских добровольцев пробилось к месту трагедии. Но было уже поздно. Расстреляв имевшиеся у него две обоймы патронов, Евгений последнюю пулю оставил для себя. Мужественному летчику было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Ни один из сбитых американских пилотов, спасшихся на парашюте, не оказал сопротивления при пленении. Все они просили о пощаде и больше всего боялись встречи с жертвами и очевидцами их варварских налетов.

Я рассказывал о посещении группой советских авиационных командиров города Синийчжу, полностью разрушенного и сожженного американскими летчиками, об ужасе и горе чудом оставшихся в живых его жителей. Корейские товарищи показали нам один экипаж сбитого «В-29», принимавший участие в налете. Американские летчики находились в полуразрушенной ими же местной тюрьме.

Старший из американцев обратился к нам с жалобой на плохие условия содержания их в плену, ссылаясь при этом на международные конвенции, определяющие порядок обращения с пленными. Тогда мы спросили: не хочет ли экипаж встретиться с уцелевшими от бомб жителями города и в их присутствии изложить свои претензии? Американцы пришли в ужас и стали просить, чтобы такой встречи не было.

В 64-ой ИАК, в отличие от противника, не существовало никаких норм вылетов, после выполнения которых летчики могли бы убыть на Родину. Все летали вплоть до замены авиачасти. Вместе с тем старались придерживаться определенных правил. Так, каждый катапультировавшийся летчик подлежал отправке на Родину для тщательного медицинского обследования. Откомандировывались и получившие ранения, если для лечения требовалось длительное время, страдавшие тяжелыми болезнями.

Каждый раз, когда решались вопросы такого порядка, летчики под всякими предложениями пытались отстать в строю, продолжать боевую работу.

И командиры частей, тоже не желая расставаться с опытными воздушными бойцами, иногда шли на уступки подчиненным. Например, капитан Лев Кириллович Щукин — один из самых доблестных наших летчиков — уничтожил 10 самолетов, был дважды сбит, катапультировался, но продолжал летать. Пополнил свой боевой счет еще пятью машинами, опять был сбит, ему пришлось покинуть самолет. И снова продолжал летать. Такая же история произошла с капитаном Полянским, который трижды катапультировался, но оставался в строю. Только после вмешательства командира корпуса удалось заставить неумных летчиков и их командиров соблюдать установленные правила.

Многие летчики 64-ой ИАК отмечали недостаточную стойкость американских пилотов в бою и плохую взаимовыручку. Полагаю, что это логическое следствие системы комплектования вооруженных сил США — службы по контракту, проще говоря, наемничества. Может быть, мои мысли на сей счет кому-то покажутся несвоевременными, однако история убедительно доказывает, что отлично обученные и вооруженные наемники в бою с равным по силам, но более убежденным в правоте защищаемых идеалов противником, как правило, стойкости не проявляют. Среди них никогда не было и не будет своих Щукиных, Стельмахов, Шебановых, Бойцовых...

Опыт показал, что летчики гораздо быстрее вживались в боевую работу и осваивали тактику боя, чем некоторые командиры и штабные офицеры приобрели навыки в управлении в новой для себя обстановке.

Для воздушной войны в Корее характерны массовое применение радиоэлектронных средств (РЭС) и борьба с ними. В дальнейшем полученный опыт повлиял на быстрое развитие целого направления в военной науке и технике, получившего название «радиоэлектронная борьба» (РЭБ). В Корее в этом деле ведущую роль играла авиация США. Мы активной борьбы с радиоэлектронными устройствами противника не вели, поскольку необходимых средств не имели. Все наши действия сводились к радиоэлектронной разведке противника и проведению необходимых мероприятий по сохранению устойчивости системы управления своими истребителями в условиях помех.

Противник же имел широко разветвленную сеть радиолокационных станций, размещенных на контролируемой им территории Корейского полуострова, прибрежных островах и кораблях ВМС, радиотехническую систему навигации и бомбометания «Шоран», большой набор различных радиоэлектронных средств, установленных на самолетах. Его аэродромы были оборудованы радиосветотехническими системами, позволявшими производить полеты в сложных метеоусловиях и ночью. На борту самолетов, применявшихся в качестве постановщиков помех, устанавливались передатчики, создававшие заградительные и направленные помехи, а также автоматы пассивных помех для сброса дипольных отражателей.

Бомбардировщики имели бортовые панорамные радиолокационные прицелы, а истребители — радиодальномеры, автоматически вводившие данные в стрелковые прицелы. У американцев была также одна эскадрилья всепогодных F-94 с радиолокационными прицелами для борьбы с нашими ночными истребителями. Все самолеты оборудовались восьмиканальными УКВ-радиостанциями, а бомбардировщики — и радиостанциями с большой дальностью действия, работавшими в других диапазонах частот.

Мы располагали радиолокационной сетью обнаружения и наведения на цели, включавшей локаторы и радиостанции нескольких типов, шестиканальной УКВ-связью между самолетами и КП, артиллерийскими радиолокационными станциями кругового обзора и орудийной наводки, а также радиоприемниками с кварцевыми устройствами, позволявшими прослушивать радиопереговоры экипажей противника. Аэродромы были оборудованы радиосветотехническими системами, обеспечивавшими выполнение полетов в сложных метеоусловиях и ночью, а также пеленгаторами. В то время в Вооруженных Силах СССР эксплуатировалась специальная система «Пирамида», предназначенная для радиоэлектронной разведки противника и создания активных помех. Мы имели только ее приемную часть, позволявшую лишь вести разведку. Передатчиков для создания помех не было.

В условиях интенсивных радиопомех нашим локаторам (всех типов) управлять боевыми действиями истребителей было очень сложно. В этих случаях мы использовали ту отрывочную информацию, которую все же удавалось снять с экранов РЛС, доклады ВПУ о визуально наблюдаемых самолетах противника, принятые сигналы работы бортовых панорамных прицелов, которые часто применялись экипажами бомбардировщиков для навигации, данные, содержащиеся в прослушиваемых радиопереговорах летчиков.

Что касается наблюдения за положением групп своих самолетов, то эта задача даже при интенсивных радиопомехах решалась значительно легче, так как после включения имевшихся на борту МиГ-15 систем «СЧ» (свой—чужой) и «Беда» (бедствие) эти сигналы отчетливо просматривались на фоне помех на экранах наземных радиозаспросчиков. Кроме того, широко использовались доклады летчиков о воздушной обстановке и ее изменениях, поскольку противник помех нашей УКВ-связи не создавал.

Мы предполагали, что американцы прослушивали нашу радиосеть (точных сведений о подслушивании не было), и передавали наиболее важные команды условным языком. Коды часто менялись, поэтому на приборные доски МиГ-15 наклеивались таблички раскодирования приказов и запросов. Применялись в переговорах и дезориентирующие сведения.

Имея информацию о некоторых радиотехнических системах и устройствах противника, мы тем не менее не могли ее полностью использовать для повышения эффективности боевых действий. Так, мы знали расположение наземных станций системы «Шоран» и после трех-четырех засечек обнаруженных целей точно рассчитывали орбиту полета бомбардировщиков. Однако, не имея бортовых радиолокационных прицелов, летчики, даже выведенные к



П.Ф.Никулин: «Все, что осталось от гвардии.» 176-й полк, январь 1952 года. (Звездочкой отмечены летчики, погибшие в Корее позднее.)

P.Nikulin: "That's all left from the guards". 176th group, January 1952. (The pilots, who would be later killed in Korea, are marked with asterisks).



Павел Федорович Никулин. Родился 25.08.22 г. Воспитанник Малаховского детдома, что под Москвой. В 1940 году окончил 2-е Московское Городское педагогическое училище и Крюковский аэроklub одновременно. В марте 1941 года был направлен в Цнорис-Ухальскую ВАШП (Кавказ), затем в Руставскую ВАШП. Служил в 26-м ЗАП под Тбилиси, а с конца 1943 года — в 30-м ГИАП (1-я АЭ гвардии майора Героя Советского Союза М.П.Ренца). В конце 1945 года полк вывели из-под Берлина в Кенигсберг. В 1948 году П.Никулин был переведен в 176-й ГИАП, в составе которого провел 12 парадов над Москвой и воевал в Корее. 1 мая 1951 года в 13.35 был сбит в воздушном бою и катапультировался с высоты 12 500 м, при этом сильно повредил лицо (глаз и нос). Сбил два самолета противника. Имеет 23 правительственные награды.

Pavel Nikulin. Born 25 August 1922. On May 1st, 1951, at 13.35, he was shot down in the air combat and catapulted at the height of 12,500 m which resulted in sever damage to his face (eyes and nose). He shot down 2 enemy aircrafts and has 23 government awards.

Все летчики 176-го ГИАП с большим уважением вспоминают своего командира — С.Ф.Вишнякова, который был настоящим мастером воздушного боя, изобретателем новых тактических приемов. Видя, как уже через несколько дней после применения новинки, американцы повторяют ее, любил приговаривать: «Американцы нам должны магарыч ставить!» С.Ф.Вишняков погиб в Болгарии в 1955 году, обучая тамошних летчиков искусству пилотирования реактивной техники. На снимке похороны С.Ф.Вишнякова.

The funerals of S.Vishniakov, Commander of 176th Guards fighter group, ruined in Bulgaria in 1955 when training local pilots for art of jet aircrafts pilotage.





▲
Курсанты и инструкторы ускоренной школы подготовки летчиков ПВО, образованной в 1952 году. г.Елец, 1956 год.

Students and instructors of the express training school for air defence pilots established in 1952. Elets, 1956.

Предполетный инструктаж. В кабине МиГ-17 курсант Семин Н.Ф. ▶

Pre-flight instructions. In the cockpit of MiG-17 is N.Syomin, the student.



Зима 1956 года. Елецкая школа. В кабине МиГ-17 (голубой номер 33) летчик-инструктор Скрыпник, внизу справа курсант Н.Семин.

Winter of 1956. Elets school. In the cockpit of MiG-17 (number 33 in blue) is the pilot-instructor Skrypnik; down to the right is the student N.Syomin.



цели, отыскать ее в облаках или ночью могли только случайно. Мы знали о радиодальномерах в прицелах истребителей, имели два трофейных прицела, но создавать им помехи было нечем. Поэтому на МиГ-15 были установлены перископы для наблюдения за задней полусферой и аппарата для «Защита хвоста», подававшая звуковой сигнал летчику о том, что самолет облучается радиодальномером прицела. В такой сложной для нас в Корее радиозлектронной обстановке боевые действия велись почти три года.

ЭШЕР ЛИ, ПОЛКОВНИК ШТАБА АНГЛИЙСКИХ КОРОЛЕВСКИХ ВВС:

Несмотря на то, что опыт массового использования реактивных истребителей был получен в Корее, тактика действий коммунистических летчиков была не на высоком уровне, и связь в звене «самолет-земля» и управление действиями по радио функционировали хуже, чем это следовало ожидать от советской системы противовоздушной обороны. Объединенные Нации в Корее имели возможность осуществлять сопровождение своих бомбардировщиков при полете ко всем целям. Такого положения не будет в большинстве случаев при налетах бомбардировщиков на цели, расположенные на территории США или СССР.

Один из печальных уроков воздушной войны в Корее говорит о том, что опыт ведения воздушной разведки во время Второй мировой войны оказался растерянным. Во-первых, ощущался большой недостаток в квалифицированных дешифровальщиках. Работа по дешифрированию аэрофотоснимков требует большой подготовки и мастерства. Многие хорошие дешифровальщики потеряли свою квалификацию за время работы в гражданских учреждениях.

В 1950 году американские военно-воздушные силы имели в Японии и Корее только две разведывательные авиационные эскадрильи, одна из которых была занята картографической съемкой. Вторая эскадрилья не могла быть эффективно использована, так как сильно страдала от недостатка материальной части и личного состава. Когда эти эскадрильи приступили к выполнению своих задач, тактические уроки сороковых годов уже были забыты. К ним поступало слишком много невыполненных заявок на аэрофотоснимки крупного масштаба, которые необходимо было производить с малых высот и на большой скорости.

Существовали различные органы, которые, несмотря на ограниченные ресурсы, использовали средства воздушной разведки для удовлетворения своих собственных потребностей; случалось, что в один и тот же день по заявкам различных организаций дважды совершались разведывательные полеты по одному и тому же маршруту. Хуже всего то, что не было специалистов-дешифровальщиков. Но эти трудности начального периода вскоре удалось преодолеть.

К началу 1952 года были организованы подвижные фотолaborатории, оборудованные фургонами, прицепами с силовыми установками и резервуарами для воды. Имелись фургоны для печатания снимков и проявления фотопленок, мастерские по ремонту фотооборудования, фильмотека — то есть все необходимое для обработки аэрофотоснимков в полевых условиях. Количество оборудования, личного состава и самолетов постепенно увеличивалось. Заявки на воздушную разведку координировались в управлении разведки ВВС США на Дальнем Востоке, и действия войск Объединенных Наций в Корее стали более экономными и целесообразными.

К счастью, коммунисты в Корее имели незначительные силы бомбардировочной авиации; если бы те несколько аэродромов, которыми располагала авиация Объединенных Наций в начальный период войны в Корее, подверглись хотя бы слабой атаке с воздуха, то их самолетам пришлось бы действовать с авиабаз в Японии, лишившись больших преимуществ.

Действия американских транспортных вертолетов в Корее в течение года войны показали, что они могут играть решающую роль в тактических воздушных перевозках и снабжении войск. В марте 1953 года американ-

ская дивизия в Корее оказалась в тяжелом положении: вода снесла мосты через разлившуюся в ее полосе реку и отрезала пути снабжения. Американская армейская транспортная рота вертолетов произвела переброску необходимых грузов с полковых складов непосредственно к линии фронта.

В мае вертолеты в течение трех дней снабжали по воздуху другую американскую дивизию боеприпасами, горючим и продовольствием. Каждый вертолет поднимал в среднем полтонны груза. Когда в июне в Корее начала действовать вторая транспортная рота вертолетов, была выполнена более сложная задача. На этот раз вертолеты в течение семи дней перебрасывали более тяжелые грузы, включая колья для проволочных заграждений и прочее оборудование для линии обороны. Они совершили 2300 рейсов и перевезли свыше 1100 т груза.

В июле были достигнуты еще большие успехи. В течение более одного месяца вертолеты доставляли грузы на вершину горы высотой около 1000 м, где находился американский отряд силою до пехотного полка, снабжение которого, обеспечивавшееся с помощью носильщиков, было недостаточным. Вертолеты доставили туда более 350 т боеприпасов, воды, продовольствия, горючего и почты и эвакуировали на базу 20 раненых и больных. Непосредственно перед прекращением огня в Корее в июле 1953 года вертолеты перебросили более 500 южнокорейских солдат на расстояние 10—11 км для ликвидации прорыва их обороны китайскими коммунистами. В этой операции участвовало 40 вертолетов армии и корпуса морской пехоты. Они выполнили задание за несколько часов. После заключения перемирия вертолеты перебросили с авианосца, стоявшего в Инчонской бухте, на западное побережье Кореи, в демилитаризованную зону, более 6 тыс. индийских солдат, так как президент Ли Сын Ман не разрешил их перевозку по территории Кореи на автомашинах или по железной дороге. Ежедневно было занято 30—40 вертолетов, поднимавших по 5 солдат каждый.

Из первого опыта применения вертолетов в боевой обстановке было извлечено много ценных уроков. Несмотря на то, что вертолеты подвергались обстрелу и другим опасностям, за год боевых действий был потерян только один вертолет. Он упал на рисовое поле, но никто из членов экипажа серьезно не пострадал. В Корее выяснилось, что летчики обычных самолетов могут самостоятельно летать на вертолетах после десяти часов полетов с инструктором.

Многие тысячи часов, налетанные на вертолетах, позволили сделать полезные выводы относительно их обслуживания и ремонта, обнаружения признаков усталости металла, лучших сроков замены втулки несущего винта и проведения основных технических регламентных осмотров. Во время войны в Корее было всего лишь несколько случаев выхода моторов из строя. Военно-воздушные и военно-морские силы США использовали вертолеты для спасения людей на море, а корпус морской пехоты — для стрельбы реактивными снарядами по наземным и морским целям.

Война в Корее показала, что советское радиолокационное оборудование действует хорошо. Китайские «МиГи» почти всегда вовремя поднимались в воздух для отражения налетов эскадрилий самолетов «Тандерджет» и «Сейбр» в районе реки Ялу.

ПО МАТЕРИАЛАМ А.ДОКУЧАЕВА:

Первым «реактивным асом» в мире стал наш летчик — старший лейтенант Федор Шабанов. На реактивном истребителе он уничтожил 5 реактивных самолетов. Это случилось 20 мая 1951 года. Тогда Федор Шабанов одержал свою шестую победу над F-86, которая была пятой «реактивной». В этот день свою пятую «реактивную» победу одержал и американский летчик Джеймс Джабара.

Ну а непрезвзойденным «реактивным асом» стал заместитель командира эскадрильи 17-го полка 303-й истребительной авиационной дивизии капитан Нико-

лай Сутягин. Свой счет реактивным победам он открыл 19 июня пятьдесят первого. А уже через три дня увеличивает их до 3.

Тогда в момент разворота звену советских летчиков во главе с Николаем Сутягиным заходила в «хвост» четверка F-86. Умелый маневр — и наши пилоты уже в «хвосте» «Сейбров». Заметив «МиГи», американцы после левого разворота пошли в пикирование. Сутягин с дистанции 400—500 метров открыл огонь по ведомому. Но вторая пара американцев зашла звену в «хвост», зато заметил ведомый старший лейтенант Шулев — он резким маневром вышел из-под удара. Ведущий первой американской пары, заметив, что стреляют по ведомому, пошел на «косую петлю». Но он не смог противостоять мастерству Сутягина, который в верхнем положении, уже сблизившись до 250—300 метров, открыл по нему огонь. F-86 запылал и стал падать. Чуть позже был уничтожен еще один «Сейбр».

Умению Сутягина драться с американцами завидовали во всей дивизии, как и его нацеленности на победу.

Лето 51-го для Николая стало результативным — 6 сбитых самолетов противника, еще результативней осень — 8 уничтоженных машин. Только в декабре Сутягин одержал 5 воздушных побед. В начале 52-го он стал реже вылетать на боевые вылеты, как «асу» ему было поручено выступать перед летчиками полков второго эшелона, готовившимся к боям. Тем не менее в январе 52-го он сбил 3 самолета противника.

Итак, Николай Сутягин за время боевых действий с 17 июня 1951 года по 2 февраля 1952 года произвел 149 боевых вылетов, провел 66 воздушных боев, лично сбил 22 самолета — наивысший результат в Корейской войне. На его счету 15 F-86 «Сейбр», 2 F-80 «Шутинг Стар», 3 F-84 «Тандерджет» и 2 «Глостер-Метеор».

Противоборствующие стороны находились примерно в равных условиях. Даже сражались советские и американские пилоты на самолетах, которые были близки по основным летно-техническим данным. МиГ-15 превосходил F-86 в скороподъемности, удельной тяговуженности. «Сейбр» быстрее набирал скорость при пикировании, был более маневрен, обладал большей дальностью полета. Однако «МиГ» отличался вооружением: две пушки 23-мм калибра и одна 37-мм характеризовались высокой скорострельностью, а снаряды пробивали любую броню. 6 крупнокалиберных «сейбровских» пулеметов «Кольт Браунинг» не давали такого эффекта.

У капитана Николая Сутягина высочайший результат. Ему принадлежат почти все рекорды воздушного боя на реактивной технике. Он одержал наибольшее число побед — 22. Сбил наибольшее число реактивных самолетов. Всех больше уничтожил современных на то время F-86 «Сейбр» — 15. Он добился и высокого результата в воздушных поединках за один месяц — 5 побед.

В военно-воздушных силах США не было пилота, равного Николаю Сутягину по мужеству и мастерству в реактивной войне. Как, впрочем, и Евгению Пепеляеву.

Командир 176-го истребительного авиационного полка 324-й истребительной авиационной дивизии полковник Евгений Пепеляев одержал 19 воздушных побед при 108 боевых вылетах. Плюс к этому 4 сбитых им самолета пошли на счет ведомого. Этот русский летчик имеет наивысшую результативность по формуле «количество побед на один боевой вылет» — 0,19*. За 5 вылетов он сбивал самолет противника. В двух боях Пепеляев уничтожил по два самолета. На его счету — 14 американских F-86 «Сейбр», два — F-84 «Тандерджет», один — F-80 «Шутинг стар», два — F-94.

По 15 самолетов противника уничтожили капитан Лев Щукин и майор Дмитрий Оськин. К слову, Дмитрию Оськину принадлежит рекорд наивысшей результативности за определенный период среди наших летчиков. В октябре—декабре 1951-го за 23 дня он одержал 8 побед. 13 побед на счету капитана Сергея

Крамаренко. По 12 выигранных поединков имеют майор Константин Шеберстов, майор Михаил Пономарев (11 сентября 1951-го за один день он уничтожил четыре реактивных штурмовика, причем три из них в одном вылете), подполковник Александр Сморгчов, по 11 — капитан Григорий Охай, майор Степан Бахаев, капитан Петр Милаушкин, по 10 — старший лейтенант Дмитрий Самойлов, капитан Иван Сучков.

Здесь следует назвать и капитана Степана Науменко, ставшего первым советским асом в корейской войне — 24 декабря 1950 года, когда он сбил свой пятый самолет. Подполковника Александра Карасева, который 19 сентября этого года одержал три победы, отправив на землю тройку штурмовиков F-84. Майора Анатолия Карелина, сбившего в ночных воздушных боях 6 самолетов B-29 — знаменитых «летающих крепостей».

Всего в ходе корейской войны 51 советский летчик стал асом, одержав по 5 и более побед.

Результаты американских летчиков скромнее. Наиболее удачливым стал капитан Джозеф Макконнел. В 106 боевых вылетах он сбил 16 самолетов противника. Вторым «реактивным» асом среди американцев слывет капитан Джеймс Джабара, одержавший 15 побед. Третьим — капитан Мануэль Фернандес, сбивший лично 14 самолетов и один в группе. Четвертый по счету ас — майор Джордж Дэвис — сбил 14 самолетов. Полковник Роял Бэйкер (он пятый американский ас) одержал 13 воздушных побед. Еще 8 американских пилотов имеют за плечами от 10 до 14 выигранных поединков. А асами стали 40 летчиков.

Заокеанские исследователи всюду пытаются приподнять мастерство своих пилотов. Они часто подчеркивают, что первым в истории «реактивным асом» стал капитан Джеймс Джабара, сбив к 20 мая 1951 года 5 самолетов (всего на счету Джабары 15 воздушных побед). Отмечают, что сильнейший летчик Корейской войны — капитан Джозеф Макконнел (выиграл 16 поединков). Как мы убедились, это совсем не так.

До сих пор в США пытаются подправить и общий итог войны. Так, в «Энциклопедии авиации» (Нью-Йорк, 1977 г.) отмечается, что всего американскими летчиками за время войны сбито 2 300 «коммунистических» самолетов (СССР, Китая и КНДР), потери США и их союзников — 114. Соотношение — 20:1. Внушительно? Однако наиболее серьезные американские специалисты еще в пятидесятых годах, когда потери были скрыты трудно (смотри книгу «Воздушная мощь — решающая сила в Корее», Торонто — Нью-Йорк — Лондон, 1957 г.) отмечали, что ВВС США только в боевых схватках потеряли около 2 000 самолетов, потери «коммунистических» самолетов они тогда оценивали скромнее — примерно в 1 000 самолетов. Однако и эти цифры далеки от правды.

В 1993 году Генеральный штаб Вооруженных Сил России рассекретил документы времен войны в Корее. Вот общие данные. Советскими летчиками 64-го истребительного авиационного корпуса (за время войны в него попеременно — от 6 месяцев до одного года — входило десять дивизий) было проведено 1 872 воздушных боя, в ходе которых сбито 1 106 самолетов противника, из них F-86 — 650 единиц. Потери корпуса — 335 самолетов. Соотношение — 3:1 в пользу советских пилотов, в том числе по новейшим машинам (МиГ-15 и F-86 «Сейбр») — 2:1. Отметим, что американские летчики действовали и менее эффективно пилотов Объединенной воздушной армии, в которую входили части Китая и КНДР. Они сбили 231 самолет, а потеряли — 271.

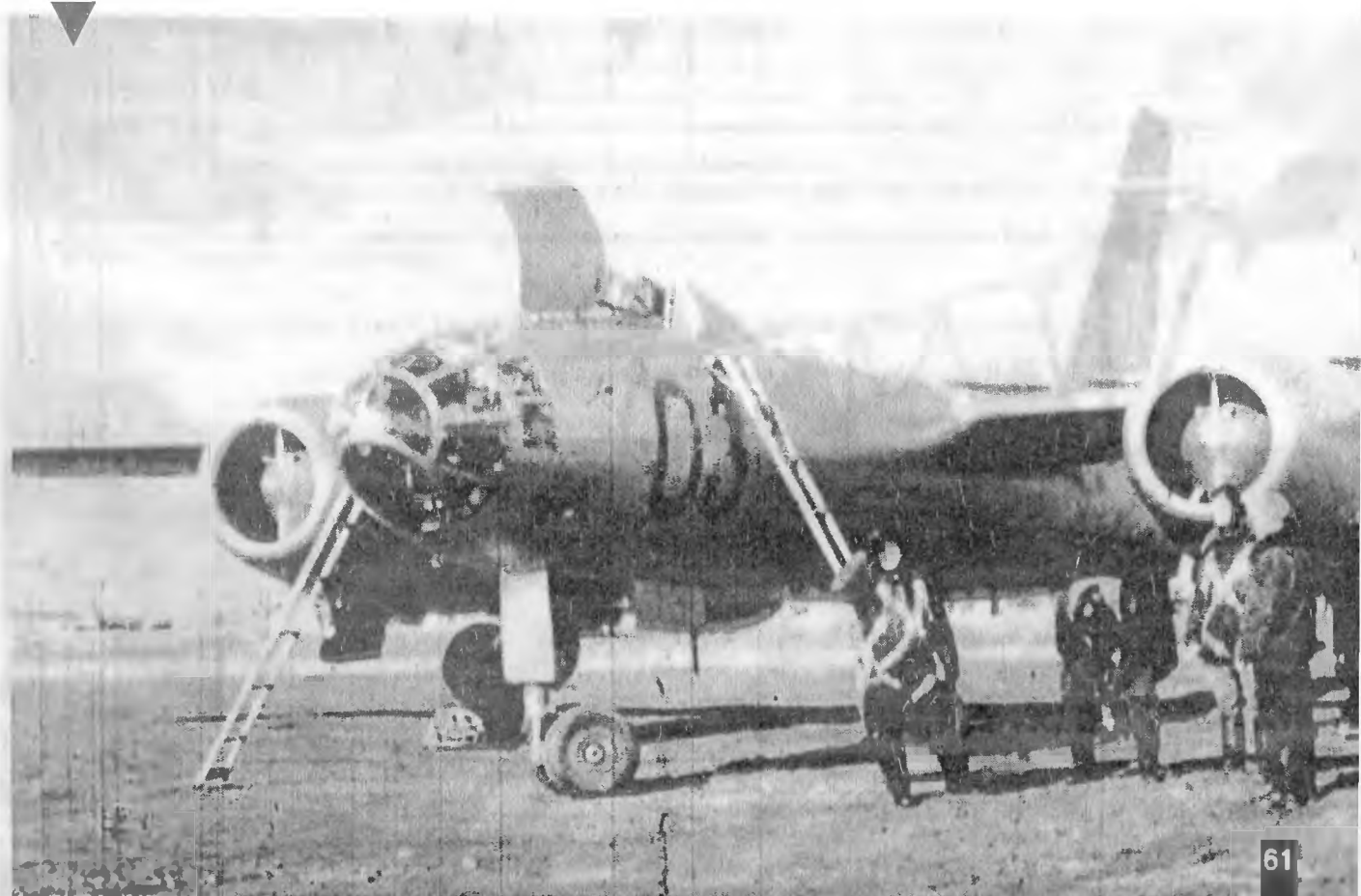
Словом, в Корее верх остался за школой, которую представлял советский легендарный ас Иван Кожедуб, положивший начало уничтожению реактивной техники в феврале победного 1945-го, и бесстрашные асы реактивной войны Николай Сутягин и Евгений Пепеляев.

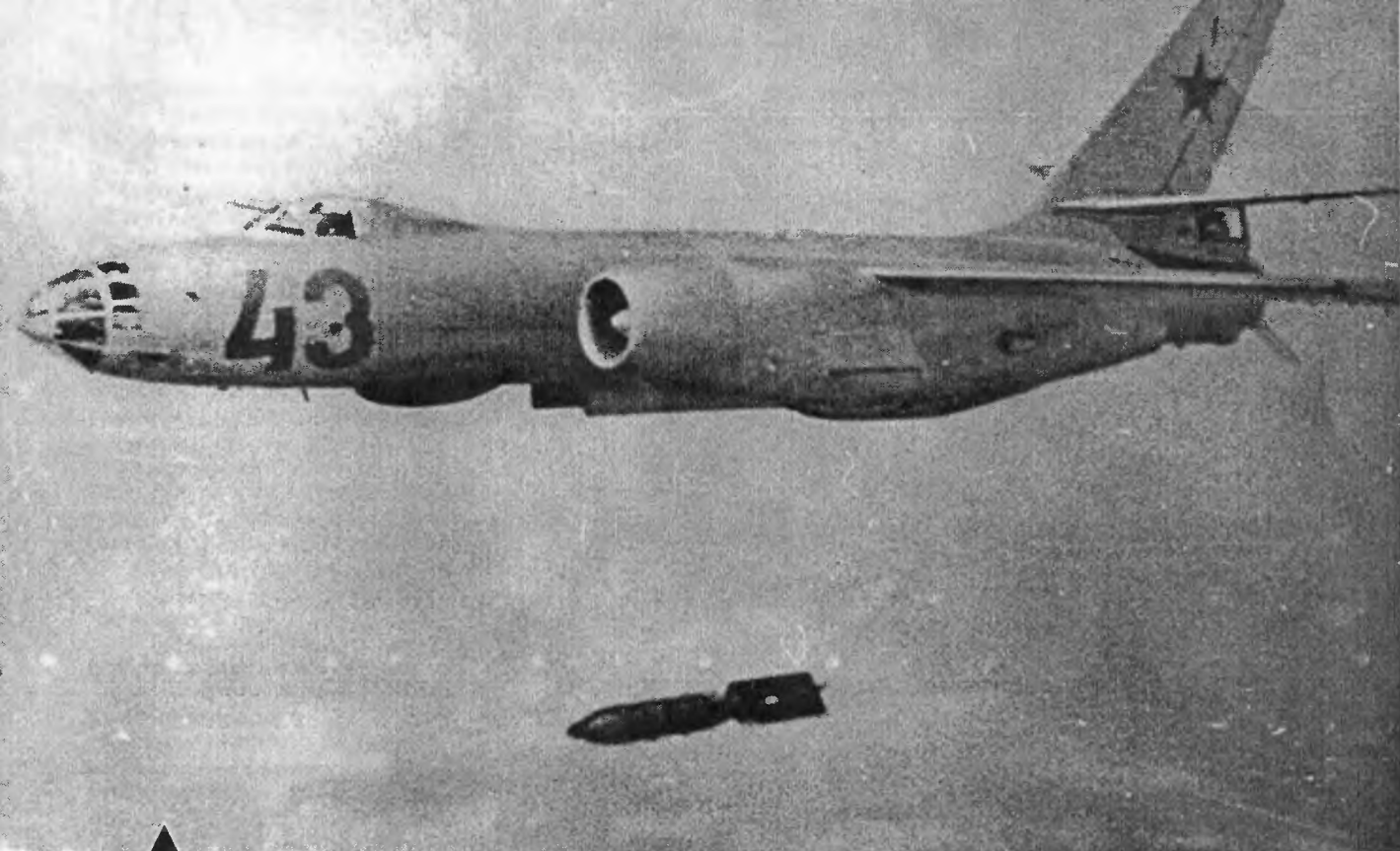
* Конечно, как командир полка, Пепеляев имел большой приоритет в выборе целей, да и прикрыт был тщательней рядового летчика.



▲
Командир экипажа бомбардировщика Ил-28 Герой Советского Союза И.Омигов. 1952 год.
Omigov, commander of the crew of the Il-28 bomber, the Hero of the Soviet Union. 1952.

Советский Союз, имея на вооружении своих ВВС отличные фронтовые бомбардировщики Ил-28 еще с 1949 г., использовал в Корее давно устаревшие Ту-2, что, безусловно, отрицательно сказалось на ходе боевых действий.
The Soviet Union, having had perfect front bombers Il-28 in armament of its Air Forces since 1949, still used out-of-date Tu-2 in Korea which, without any doubt, negatively told on the course of fighting actions.





▲
Над полигоном в районе города Добрицени (Венгрия), 1960 год. Командир Ил-28 бортовой номер красный 43 — капитан Ботов В.Н. Два десятка таких «бомбовозов» могли бы уничтожить все аэродромы Южной Кореи.

Above the testing ground within the area of Dobritseny (Hungary), 1960. The Captain V.Botov, commander of the Il-28 (number 43 in red). Two tens of such bombers could have destroyed all air-fields of South Korea.

Несмотря на широкое использование реактивной техники в Корее, нашлось место «древним» поршневым самолетам, таким как биплан Поликарпова По-2 (У-2), отличавшимся непревзойденными живучестью и маневренностью. На снимке: связной самолет По-2 подбит «мессером», груз и летчик целы. Орловско-Курское направление, 9 октября 1943 года.

Despite wide use of jet aircrafts in Korea, there was also work for "ancient" piston-engined airplanes such as biplane Po-2 (U-2) distinguished for its unsurpassed vitality and manoeuvrability. On the photo: the liaison aircraft Po-2 was shot down by "Messer"; the cargo and the pilot remained alive. Orlov — Kursk direction. 9 October 1943.



СОВЕТСКИЕ АСЫ ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ В КОРЕЕ*

Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Количество сбитых	Боевых вылетов
Капитан	Сутягин Н.В.	22 (23)	150
Полковник	Пепеляев Е.Г.	20 (23)	108
Подполковник	Сморчков А.П.	15	191
Капитан	Щукин Л.К.	15	212
Майор	Оськин Д.П.	14 (15)	150
Капитан	Пономарев М.С.	14	140
Капитан	Крамаренко С.М.	13	149
Майор	Шеберстов К.	12	?
Майор	Бахаев С.А.	11	166
Капитан	Докашенко Н.Г.	11	148
Капитан	Охай Г.У.	11 (+6 в Великой Отечественной)	122
Капитан	Милаушкин П.С.	11 (13)	160
Старший лейтенант	Самойлов Д.А.	10	161
Капитан	Сучков И.	10	?
Капитан	Гесь Г.И.	9	120
Капитан	Михин М.И.	9	?
Капитан	Образцов Б.	8	?
Подполковник	Пулов Г.И.	8	120
Капитан	Федорец С.А.	8	98
Старший лейтенант	Шебанов Ф.А.	6	150
Капитан	Науменко С.	6	?
Майор	Карелин А.М.	5 (9)	50
Майор	Шкодин Н.И.	5	?
Генерал-майор	Лобов Г.А.	4 (19+8 в Великой Отечественной)	15

* В этой, далеко неполной, к сожалению, таблице, приведены многократно проверенные результаты. По другим советским асам у автора пока нет достоверных данных.

СТАТИСТИКА ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ В КОРЕЕ ПО РАЗНЫМ ИСТОЧНИКАМ

	Министерство обороны США	ООН	Перебежчик Но Кум Сук	Генеральный штаб ВС СССР	Командир 64-го ИАК Г.А.Лобов
Сбито самолетами США	2 000	949	800		
Небоевые потери СССР и ОВА	1 800*				30
Сбито самолетов США (всего)	4 000***			1 377	1 300**
Сбито «Сейбрами»		810			
Сбито «МиГов» (всего)		792		566	
Сбито «Сейбров»	78				650
Сбито советских «МиГов»				335	345
Сбито «МиГов» ОВА				231	

* американцы выдумали эту цифру для оправдания своих огромных потерь.

** Г.А.Лобов утверждает, что фактически было сбито 2 500 американских самолетов, но официально по разным причинам было засчитано 1 300.

*** общая цифра потерянных американских самолетов складывается из сбитых в воздушных боях, зенитной артиллерией, а также небоевых потерь.

СОСТАВ 176-го ГИАП ВО ВРЕМЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ В КОРЕЕ (апрель 1951 г.)

Командир полка подполковник Вишняков С.Ф. (до него — Шульженко Н.Н.)
 Замполит полка Сибиркин Т.Н.
 Заместитель командира полка майор Шеберстов К. (до него — Кошель)
 Заместитель командира полка Сучков И.
 Штурман полка майор Субботин С.
 Инженер полка майор Казанкин В.А. (потом — Пырлик)

1-я ЭСКАДРИЛЬЯ:

Гесь Г.И. командир 1-й АЭ
 Николаев Г. ведомый
 Плиткин А. ведущий пары
 Головачев ведомый
 Васьюк А.Ф. ведущий
 Никулин П. ведомый
 Милаушкин П.С. ведущий
 Образцов Б. ведомый
 Вишняков С.Ф. ком.полка
 Федоров Д. ведомый

2-я ЭСКАДРИЛЬЯ:

Крамаренко С. командир 2-й АЭ
 Шеберстов К.
 Кошель
 Субботин С.
 Гоголев
 Меньшиков А.
 Никитченко
 Феоктистов
 Яблоков И.
 Вердыш А.П.

3-я ЭСКАДРИЛЬЯ И ПОПОЛНЕНИЕ:

Сорокин
 Родионов
 Нечаев
 Лазутин
 Гончаров
 Слабкин
 Макаров
 Сердюк Н.
 Кириченко С.
 Зюзь И.
 Гулый
 Гармашов
 Кравцов
 Митусов А.И.
 Мороз Н.
 Вороной
 Ошивалов
 Родионов С.

СОСТАВ 177-го ИАП НАКАНУНЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ В КОРЕЕ (ноябрь 1951 г.)

Командир полка
Замполит полка
Помощник командира полка
Штурман полка
Начальник штаба полка

подполковник Терентьев В.
подполковник Алейников А.З.
майор Сычев В.Н.
капитан Андрушин М.Г.
подполковник Сухомуть К.Д.

1-я ЭСКАДРИЛЬЯ («Талалихинская»):

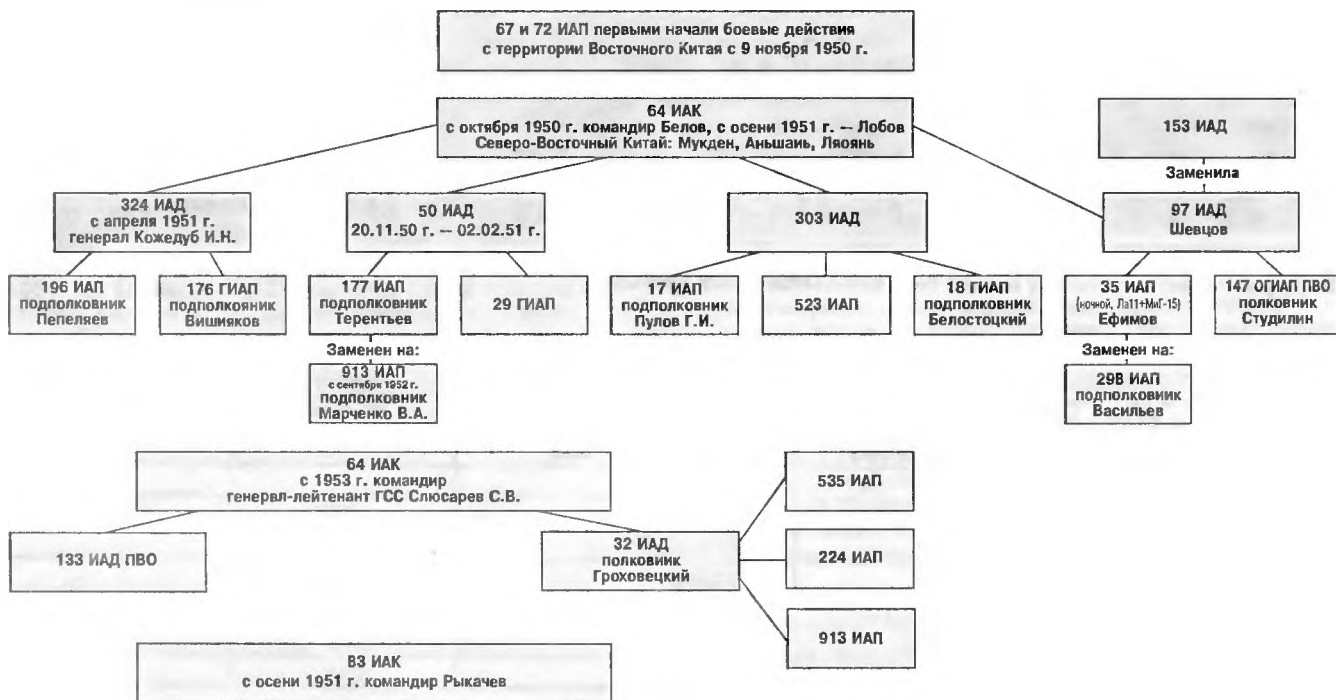
Михайлов П.М. командир 1-й АЭ
Воробьев Н.Е. зам.командира
Попов И.В. замполит
Гречишко И.А. командир звена
Захарцев М. командир звена
Акуленко С.М. старший летчик
Кобзев С.М. старший летчик
Беликов Д.К. старший летчик
Клещев Ф.В. летчик
Курушин В.П. летчик
Савельев А.А. летчик
Лавров И.А. летчик

2-я ЭСКАДРИЛЬЯ:

Фомин М.Я. командир
Кормилкин Г.К. зам.командира
Тищенко В.К. замполит
Барсегиан С.А. командир звена
Рябов П. старший летчик
Симатов А.В. летчик
Дайнега В.Ф. летчик
Зуб А.А. летчик
Гущин С.И. летчик

3-я ЭСКАДРИЛЬЯ:

Забавин М.А. командир
Агуреев Ф.Ф. зам.командира
Безуглов И. замполит
Довгаль Е. командир звена
Горохов Н.Е. старший летчик
Гречишкин В.П. летчик
Мелешкин Б. летчик
Охримец Н.Я. летчик



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Эварест Буклемешев. «Мы были людьми-невидимками.» «Спутник», 1989 г.
2. Катышев Г.И., Михеев В.Р. «Крылья Сикорского.» М. Воениздат, 1992 г.
3. Эшер Ли. «Воздушная мощь». М. Иностранная литература, 1958 г.
4. Зеленцов В. «Приказ: в бою говорить по-корейски.» «Комсомольская правда», 09.06.90 г.
5. Mig Alley. Squadron/Signal Publications, inc. Texas, USA, 1970.
6. Лобов Г.А. Воспоминания. «Авиация и космонавтика», №10, 1987 г.
7. Милаушкин П.С. Воспоминания.
8. Мелихов И.В. Воспоминания.
9. Абакумов Б.С. «Неизвестная война».
10. Шавров В.Б. «История конструкций самолетов в СССР.» Т.2. М. Машиностроение, 1994 г.
11. Famous Airplanes Of The World. №10. Bunnrindo Co., Ltd.
12. War Paint. John M. Campbell and Donna Campbell. Airline, England, 1990.
13. Абакумов И. «Корейский сюрприз Ивана Кожедуба.» «Известия».
14. Letectvi A Kosmonautika. №1, 1975; №3, 1978; №6, 1982; №5, 1979.
15. Докучаев А. «Асы неизвестной войны.» «Красная звезда».
16. Докучаев А. «Боевые рекорды.» «Техника и оружие», №3, 4, 1995 г.
17. Сеидов И. «Ночной заслон.» «Мир авиации», №1, 1993 г.
18. Крылов Л., Тепсуркаев Ю. «Хроника потерь истребительной элиты.» «Мир авиации», №1, 1996 г.
19. Сеидов И. «Метеоры» терпят фиаско.» «Мир авиации», №2, 1995 г.
20. Сеидов И. «Поединок.» «Мир авиации», №1, 1995 г.
21. MIG-15 In Action. Squadron/Signal Publications, inc. Texas, USA, 1991.
22. Сеидов И. «Корейский счет талалихинцев.» «Авиации и время», №6, 1995 г.

Ночной бомбардировщик и легкий разведчик Поликарпов По-2 Северокорейских ВВС, 1951 год.



Истребитель Ла-9 Северокорейских ВВС, 1951 год.



Истребитель Ла-9, на которых летали советские летчики с опознавательными знаками КНДР.



Истребитель Ла-11 ВВС КНР в Северной Корее, 1952 год.



Бомбардировщик Ту-2 Северокорейских ВВС, 1950 год.



К 1-й странице обложки: 12 апреля 1951 г. Капитан 176-го ГИАП П.С.Милаушкин (МиГ-15 бортовой номер 039) сбивает свой 3-й американский самолет — бомбардировщик В-29.

Истребитель МиГ-15 Северокорейских ВВС, 1951 год.



Истребитель МиГ-15бис замполита 301-го ИАП майора И.П.Гольшевского, Аньдун, 1952 год.



Истребитель МиГ-15бис 1-й эскадрильи 535-го ИАП.
Летчик К.И.Сема, 1952 год.



Истребитель МиГ-15бис. Летчик С.М.Крамаренко,
командир 2-й эскадрильи 176-го ГИАП 324-й ИАД.
Корея, декабрь 1951 год.



Истребитель МиГ-15бис. Летчик Л.К.Шукин,
18-й ГИАП 303-й ИАД. Корея, осень 1951 года.



Редактор В.В.Гагин.
Корректор В.А.Перегудов.
Технический редактор А.М.Малаховский.
Английский текст В.И.Алехин.

МиГ-15бис бортовой номер красный 351. Летчик Д.П.Оськин,
523-й ИАП 303-й. Октябрь 1951 года.



МиГ-15бис бортовой номер красный 26100 летчика ВВС КНР,
начало 1953 года.



МиГ-15бис бортовой номер красный 406. Старший лейтенант
И.И.Карлов, 913-й ИАП. Возможно именно на этом истребителе
Карлов сбил Хеллера 23 января 1953 года и был сбит сам.



МиГ-15бис бортовой номер красный 300. Капитан Карелин,
351-й ИАП, февраль 1953 года.



МиГ-15бис бортовой номер красный 226. Гвардии старший лейтенант
Л.К.Щукин, 18-й ГИАП 303-й ИАД, 11 января 1952 года.

