

ИНОСТРАНЦЫ В ВВС КИТАЯ В 1937-1938 ГОДАХ

За четыре года до появления в небе Китая знаменитых [Летающих Тигров/Flying Tigers](#), американские летчики на произведенных в США самолетах уже вступали в бой против японцев на этом грандиозном ТВД. Вторая Китайско-Японская война началась в 1937 году, и в последовавшие за этим годы в боевых действиях против японской авиации в небе Китая примут участие летчики из СССР, США и, совсем в небольших количествах, из Франции и других стран. Американские авиаторы, обучавшие китайцев и сражавшиеся на их стороне, были искателями приключений, солдатами удачи и военными, оказавшимися без работы...

Боевая история произведенных в США самолетов в Китае началась в 1930 году, когда легкие американские бомбардировщики были использованы вооруженными силами национального лидера [Чан Кайши](#) в ходе военных действий на севере страны против отрядов двух провинциальных военачальников, не желавших подчиняться центральному правительству. В 1931 году 20 легких бомбардировщиков-разведчиков были заказаны китайским правительством у компании *Douglas*, предположительно, это были машины *Type O2MC-4*, - двухместные бипланы с радиальными моторами. Эти самолеты использовались в качестве учебных в Нанкинской летной школе. Вторжение японцев в Манчжурию подтолкнуло китайское руководство к усилению своих ВВС. Это совпало с прекращением боевых действий между противоборствующими китайскими группировками с центрами в Нанкине и Кантоне, контролировавшими большинство *сорвавшихся с цепи* провинциальных военачальников за исключением базировавшихся в провинции Фуцзянь/Fujian.

Первый погибший в Китае американский летчик

Первым американским летчиком, погибшим в бою против японцев в небе Китая, стал Роберт Шорт (Robert Short) – это случилось 22 февраля 1932 года над Шанхаем. Шорт, бывший военный летчик, был нанят на работу кампанией *L.E. Gale Co.* для переброски в Китай и продажи истребителей производства компании *Boeing*. У него не было официального разрешения китайских властей на участие в боевых действиях, однако, он летал на своем самолете *Boeing Model 218* с полным боезапасом для пулеметов. В середине февраля 1932 года он впервые вступил в бой против группы японских истребителей *Nakajima A1N2*, поднявшихся в воздух с палубы авианосца *Hosho*. Он повредил один из истребителей и вышел из боя. В день своей гибели Шорт осуществлял перелет из Шанхая в Нанкин на своем самолете, когда близ Сучжоу наткнулся на группу двухместных самолетов *Mitsubishi B1M*, взлетевших с палубы авианосца *Kaga*. Он атаковал один из них, убив очередью из пулемета бортстрелка, но сам был сбит истребителем эскорта *A1N2* (летчик Йосиро Сакемаго/Yoshiro Sakemago).

Китайские ВВС в начале 1930-х

Боеспособность собственно Китайских ВВС в то время была крайне низкой: в их составе было всего 5 летчиков, умевших летать на самолетах всех типов, и еще 20, умевших летать только на учебных машинах. Определенный вклад в развитие китайской военной авиации внесла в 1932-1935 годах итальянская миссия, с деятельностью которой были связаны поставки небольшого количества самолетов и обучение летчиков для китайских ВВС в летной школе, уровень подготовки выпускников которой, в основной массе, был слабым... К 1934 году в составе ВВС было всего около 200 собственно китайских военных летчиков, но уровень их подготовки был невысок, и не было информации о том, кто из них на самом деле имеет опыт самостоятельных боевых вылетов.

В 1932 году разразился так называемый Шанхайский инцидент. Он начался с реакции японцев на введенный китайцами бойкот японских товаров и перерос в ожесточенные двухмесячные бои в самом городе и его окрестностях. Китайская авиация никак не проявила себя в ходе этого конфликта, и к моменту подписания перемирия Нанкинское правительство в полной мере осознало необходимость наличия в своем распоряжении полноценных ВВС. Шагами китайского руководства в этом направлении стало создание новой, современной летной школы с использованием американского ноу-хау. В июле 1932 года в распоряжение новой летной школы прибыли первые инструктора-американцы, которых возглавлял Джон Джоуитт (John H. Jouett), ранее попавший под сокращение и уволенный из армейских ВВС США. В китайских ВВС Джоуитт получил звание полковника. С ним прибыли такие же отправленные в запас летчики, сохранившие за собой воинские звания. Каждый рекрут был предупрежден о необходимости хранить свой контракт с китайцами в секрете. Американская группа также включала в себя авиамехаников, оружейников и инженеров, которые прибыли с Джоуиттом или были наняты им после прибытия в Китай. Всего на тот момент времени в Китае находилось около 30 американских летчиков.

Летная школа на авиабазе *Asian Randolph Field*

Джоуитт немедленно принялся за усовершенствование работы летной школы Китайских ВВС в *Shien Chiao* на аэродроме *Asian Randolph Field* (так его называли американцы в честь авиабазы в Техасе, ныне это аэропорт Цзяньцяо города Ханчжоу – ВК), разработав программу развития инфраструктуры авиабазы. Он настоял на том, чтобы инструктаж осуществлялся полностью на английском языке с использованием учебных материалов и документации, привезенных им из Америки. Американские инструкторы были приятно удивлены, увидев, что их курсанты отличаются интеллигентностью и высоким уровнем мотивации, и уже вскоре летная школа начала выпускать пилотов и инструкторов. Это стало позитивной переменной по сравнению с более ранними попытками подготовки летчиков, когда курсантов набирали на основе статуса их семей и соответствующих связей.

Джоуитт ежегодно выпускал по 100 пилотов, пока в 1935 году не истек его контракт и он не вернулся в Штаты. Темп обучения был довольно интенсивным. Так один из американских инструкторов отметил в своем рабочем журнале, что его летная нагрузка составляла 100 часов в месяц. Жизнь в летной школе не была легкой ни для кого. Серьезной проблемой была убыль в людях из-за травм, для лечения которых не было компетентного медицинского персонала. В довольно примитивных бытовых условиях, в обстановке антисанитарии, незначительные на первый взгляд царапины приводили к инфекциям и сильным воспалениям. Джоуитту приходилось быть осмотрительным в своих высказываниях относительно профессионализма местных врачей, поскольку неосторожность и резкость могли привести к серьезным политическим последствиям. Еще одной проблемой было то, что китайский наземный и летный персонал заботились о безопасности куда меньше, чем того требовали от них американские инструкторы.

Главная летная школа ни разу не попала под удар японцев с воздуха, но однажды местный персонал было подумал, что авиабаза оказалась под угрозой атаки с воздуха силами местного военачальника, главенствующего в провинции Фуцзянь. Предупреждение, поступившего от разведки, оказалось ложным, но обученные немецкими инструкторами китайские зенитчики уже успели пустить в ход свои новые зенитки *Бэфорс/Bofors*. По счастью, они ни разу не попали в свои же самолеты...

Тонкости китайской политики

Китайские политики и военные лидеры иногда ставили перед американцами *конфиденциальные задачи*, некоторые из которых были мало связаны с тем, для чего их когда-то наняли. В большинстве случаев это не влекло за собой нарушение нейтралитета и не вызывало беспокойства в Америке. Изоляционистские настроения в Штатах в то время

был столь сильны, что любой летчик, замеченный в участии в боевых действиях от лица [Гоминьдана](#) (или любой другой воюющей группировки), был бы лишен американского гражданства. Однако по мере роста военно-политической напряженности на Дальнем Востоке положения принятого в Америке *Акта о Нейтралитете/Neutrality Act* стали соблюдаться все менее строго. В апреле 1941 года президент Рузвельт издал указ, разрешающий военным летчикам летать и сражаться в воздухе за пределами США при условии, что срок их участия в боевых действиях не превысит одного года.

Американцам были малопонятны китайские политические игры. В частности, американский летчик Томас Тэйлор (Thomas Taylor) уже в конце своего срока пребывания в этой стране оказался в следующей ситуации: ему предстояло перевезти на своем самолете предназначенные для выплат китайским военнослужащим наличные деньги из банка в Ханькоу в один из банков Чунцина. Перед вылетом к нему трижды обращались какие-то люди с просьбой разрешить погрузку на его машину бомб и других боеприпасов для переброски в распоряжение войск националистов, ведущих бои против коммунистов в провинции Юньнань. Тейлор последовательно отказался от этих предложений, ссылаясь на *Акт о Нейтралитете*. В итоге, во время личной беседы с *Мадам Чан Кайши* ([Сун Мэйлин](#), 1898-2003, супруга китайского лидера, лично курировавшая вопросы, связанные с ВВС Китая и участием иностранцев в их становлении и развитии), на которой настоял сам Тэйлор, супруга китайского лидера уговорила его сделать это, сказав ему, что коммунисты наверняка обезглавят американских миссионеров, оказавшихся в зоне боевых действий, если он не доставит бомбы и боеприпасы сражающимся в этом районе китайским летчикам. Тэйлор, зная о том, что в прошлом коммунисты действительно убивали миссионеров, сдался...

Тэйлор был не единственным американским летчиком-наемником, пересекавшимся с *Мадам Чан*. В 1938 году Корнелиус Бёрмуд (Cornelius Burmood) прибыл в Китай с двумя самолетами *Beechcraft Staggerwing D17R*, намереваясь продать их генералиссимусу Чан Кайши в качестве транспортных машин для важных персон и визитеров. Бёрмуд позднее рассказал, что мадам Чан уговорила его стать ее личным пилотом, но американцу, в итоге, пришлось перевозить высший командный состав армии Китая под огнем японских зениток.

Соперничество авиационных держав за китайский рынок

В 1930-х Китай стал ареной ожесточенных столкновений коммерческих интересов производителей самолетов из разных стран, стремившихся продать свои машины ВВС этой страны. Главными соперниками стали Италия и США. Итальянцы предложили китайцам истребитель *Fiat C.R.32* – скоростной, прочный и внешне привлекательный самолет, американцы – истребитель *Curtiss Hawk*, который был продемонстрирован китайскому командованию не кем иным как [Джимми Дулитлом](#) (Jimmy Doolittle, 1896-1993), будущим героем войны на Тихом океане, который уверенно победил в этом соревновании в мае 1933 года. Дулитл покинул армейскую авиацию США в начале 1930-х, завоевав репутацию первоклассного мастера высшего пилотажа и воздушных гонок, а также авиаинженера. Демонстрационный полет, который он осуществил на авиашоу в Шанхае, включил в себя мертвую петлю, сделанную на такой небольшой высоте, что даже опытные летчики смотрели на это в страхе. Этот полет потряс не только газетных репортеров, но и китайское командование. С этого момента американские истребители семейства *Hawk* стали основной боевой машиной китайских ВВС.

Грандиозный приток самолетов американского производства в Китай стал результатом кампании по сбору средств, связанной с торжествами по случаю 50-летия Чан Кайши. Эта кампания собрала почти миллион американских долларов, частично израсходованных на приобретение 10 самолетов *Boeing P-26A*, которые стали базироваться в Нанкине. Эти машины были разделены на две эскадрильи и пилотировали их как китайские, так и иностранные летчики. 20 августа 1937 года эти эскадрильи сбили 6 японских бомбардировщиков, осуществлявших налет на Нанкин, однако *китайский период* в

истории этих боевых машин оказался коротким: к концу 1937 года из-за острой нехватки запасных частей все они были списаны...

В это время [Вторая Китайско-Японская война](#), начавшаяся с [инцидента на мосту Марко Поло](#) 7 июля 1937 года, уже шла полным ходом. Уже вскоре после начала полномасштабных боевых действий китайские СМИ известили о прибытии в Китай более 100 первоклассных американских летчиков и о создании 14-й Добровольческой Бомбардировочной Эскадрильи.

Прибытие Клэра Шеннолта

За два месяца до этого в Китай прибыл [Клэр Шеннолт](#) (Claire L. Chennault, 1893-1958). В свое время, еще в годы ПМВ, он безуспешно пытался стать боевым летчиком, однако война закончилась до того, как он получил свои *крылышки*. В послевоенные годы он продолжал оттачивать свое мастерство в аэробатике, уделяя особое внимание полетам в тройках.

Никогда не умевший держать язык за зубами Шеннолт в свое время нажил врагов среди высшего командного состава ВВС, в результате чего его буквально убрали в сторону, назначив командиром авиационной шоу-группы. Так Шеннолт сформировал и возглавил *Группу Высшего Пилотажа Армейских ВВС США/U.S. Army Air Corps' Precision Flying Team*, устраивавшую популярные в то время представления в разных штатах Америки. Virtuозная работа в группе была визитной карточкой людей Шеннолта. В его тройку, которую сами летчики называли *Трое Парней на Летающей Трапеции/Three Men on a Flying Trapeze*, кроме него входили штаб-сержанты Макдоналд (William Billy McDonald) и Уильямсон (John Henry Williamson по кличке *Люк/Luke*), летавшие на бипланах *Boeing P-12*, оснащенных двигателями мощностью 450 л.с. и имевших максимальную скорость 194 мили в час.



Слева направо – Билли Макдоналд (1906-1984), Клэр Шеннолт и Джон «Люк» Уильямсон (1906-1957)

В начале своих шоу летчики приземлялись на аэродроме, выруливали к стоянке и выстраивали свои машины в шеренгу крыло к крылу, после чего пилоты самолетов, находившихся по краям, Макдоналд и Уильямсон, выбирались из кабин и связывали законцовки крыльев своих машин и правого и левого крыла машины Шеннолта 20-футовыми веревками. После этого они махали рукой толпе зрителей и поднимались в воздух. Далее летчики на своих связанных машинах выполняли множество медленных акробатических фигур над восторженной толпой. Однако их коронным номером была общая бочка с полным 360-градусным оборотом, от которой у зрителей просто перехватывало дыхание...

В начале 1937 года друг-американец Шеннолта, служивший в то время в Китае, связался с ним и предложил ему от лица мадам Чан включиться в антияпонскую борьбу. Шеннолт с энтузиазмом ухватился за такую возможность и в конце мая уже был в Китае, где стал авиационным советником Гоминьдана. К тому времени он был уволен с летной службы в армейских ВВС США из-за усилившихся проблем со слухом, хронического бронхита и гипотонии, однако за ним осталась репутация блестящего знатока тактики воздушного боя и выдающегося мастера высшего пилотажа.

Он проведет в этой стране 8 лет. Первоначально, в 1937-1941 годах, *Мистер Шнолт*, как называли его китайцы, служил авиационным советником (в реальности, начальником штаба китайских ВВС). В эти годы он организовал 14-ю Добровольческую Бомбардировочную Эскадрилью, а в 1941-м – прославленную истребительную группу, оставшуюся в истории под названием *Летающие Тигры*. Он завершил службу в Китае на должности командующего 14-й Авиационной Группой ВВС США.

Билли Макдоналд и Hawk 75

Вскоре после прибытия в Шеннолта в Китай, 12 августа 1937 года, когда Вторая Китайско-Японская война уже, фактически, началась, Пит Брюстер (Pete Brewster), летчик-испытатель американской авиастроительной компании *Curtiss Wright Company*, продемонстрировал китайцам самолет *Curtiss Hawk Model 75 Special*, позднее ставший известным под названием *Кертисс Р-36 Хок/Curtiss P-36 Hawk*. Самолет был выкрашен в зеленый цвет и имел большую белую цифру 75 на фюзеляже. Сохранились документальные кадры, на которых сам Шеннолт поднимается в воздух на этом самолете.

Позднее Макдоналд сделал несколько полетов на этой машине, чтобы оценить ее скорость и расход горючего, после чего совершил множество разведывательных миссий. В августе 1937 года он сделал такую запись в своем дневнике: «Хок очень быстр – самая быстрая машина из тех, на которых я когда-либо летал.» Стоит отметить, что по просьбе Шеннолта вооружение самолета было усилено.

Американец использовал превосходные скоростные и высотные характеристики этого самолета для рекогносцировочных полетов над Шанхаем и его окрестностями, где в это время шли [ожесточенные бои](#), - результаты его наблюдений сохранились в его полетном журнале. Шеннолт вспоминал: «Пока армии *джалов* продвигались к Нанкину, *Hawk Special* был главным источником информации и темпах их перемещения.» Когда машина находилась над японскими позициями, его постоянно сопровождал огонь зениток, снаряды которых разрывались позади нее. На этой машине летало несколько летчиков, но основная часть миссий была осуществлена Макдоналдом.

После одного из вылетов в хвосте самолета было обнаружено множество пулевых пробоин, то есть, самолет был обстрелян японцами с воздуха. Собственно говоря, Макдоналд как-то раз пожаловался оружейникам на то, что из его трех пулеметов стрелял только один и попросил устранить неисправность... *Мадам Чан*, Макдоналд и Шеннолт пообещали друг другу ни при каких обстоятельствах не говорить об этом вслух, поскольку официально американцы не имели права принимать участие в боевых действиях. Даже после войны Шеннолт и Макдоналдс могли оказаться под судом за нарушение американских законов и понести наказание в виде лишения военной пенсии и даже потери гражданства...

Боевой путь 14-й Эскадрильи

Созданная Шеннолтом осенью 1937 года 14-я Эскадрилья стала первой американской добровольческой боевой группой в Китае. Боевое ядро эскадрильи никогда не превышало по численности десяти человек. Среди них выделялись следующие лично отобранные Шеннолтом летчики: Джеймс Эллисон (James W.M. Allison), участник Гражданской войны в

Испании, два друга и партнера Шеннолта по работе в *шоу-группе высшего пилотажа* в 1920-е годы Билли Макдональд и Люк Уильямсон, Джордж Уигл (George Weigle). Командир эскадрильи - Винсент Шмидт (Vincent Schmidt, 1898-1962), служил артиллеристом на фронте ПМВ. Его имя также можно увидеть в списке американских добровольцев, воевавших в Испании в составе [бригады Авраам Линкольн/Abraham Lincoln](#) на стороне республиканцев. Шмидт летал на бомбардировщиках и перегонял самолеты для республиканцев из Франции. Во время *Зимней Войны* он находился на финской стороне фронта.

История 14-й Эскадрильи была короткой, но полной событий. За 5 месяцев формального существования этой боевой части один из летчиков зарегистрировал в своем личном дневнике 116 вылетов, включивших в себя 28 бомбардировочных миссий и 15 ночных полетов. Боевой путь 14-й Эскадрильи нашел отражение только в личных дневниках ее летчиков. В одном из них можно найти упоминание о тяжелых боях, имевших место зимой 1938 года. 27 февраля этого года бомбардировщики *Vultee* и *Northrop* атаковали японские войска и транспортные колонны близ города Лоян/Luoyang на Желтой реке. После сброса бомб бортстрелки бомбардировщиков подвергли интенсивному пулеметному обстрелу участки концентрации японцев близ вытасненных на берег лодок, по-видимому, подготовленных к посадке на них людей для переправы через реку.



Американские летчики Джордж Уигл и Элвин Гиббон (Elwyn H. Gibbon) в период службы в 14-й Эскадрилье. Уигл погиб 5 мая 1939 в авиационном происшествии, разбившись на том самом самолете Hawk 75...

Воздушное сражение 29 апреля 1938 года

14-я Эскадрилья базировалась в Ханькоу одновременно с крупным [советским авиационным контингентом](#), оснащенным бомбардировщиками СБ-2 и истребителями И-15 и И-16. После роспуска 14-й Эскадрильи советская авиагруппа, в которой насчитывалось более 120 боевых машин, сыграла значительную роль в воздушной войне в небе Китая...

22 марта 1938 года 14-я Эскадрилья была расформирована, однако часть ее летчиков осталась в Китае. В письме, написанном Шеннолтом, можно прочесть, что 29 апреля 1938 года американские летчики приняли вместе с советскими авиаторами участие в воздушном бою, в ходе которого японцы попали в заблаговременно подготовленную ловушку. В результате 8 вражеских бомбардировщиков и 13 истребителей были сбиты. Девять самолетов Китайских ВВС были потеряны, двое летчиков выбросились с парашютом и были спасены, еще двое сумели совершить аварийные посадки. В этой грандиозной схватке (fug ball) приняли участие 60 истребителей с китайской стороны и 12 бомбардировщиков и 25 истребителей с японской.

В этот день – день рождения японского императора - в небе Китая, действительно имело место крупнейшее по тем временам воздушное сражение над авиабазой Ханькоу, где базировались одновременно советские летчики и иностранные добровольцы, которые вполне могли вместе вступить в бой. Правда, в своих воспоминаниях Шеннолт так и не написал об участии в бою 29.04.1938 американцев: «В этот день русские и китайские пилоты сбили от 36 до 39 самолетов. Были потеряны 9 китайских истребителей, 4 пилота погибли. Русские потеряли 2 самолета, но все пилоты остались живы. Этой же ночью японское радио радостно возвестило, что над Ханькоу сбиты 52 китайских самолета в ознаменование дня рождения императора.» Таким образом, вопрос о совместном участии в этом бою советских и американских летчиков остается открытым...

Вспоминают советские летчики-истребители, участники событий:

[Д. А. Кудымов](#) (1910-?)

... Японское командование намеревалось одним ударом покончить с Наньчанской авиагруппой: в налете на аэродром участвовало до 50 бомбардировщиков в сопровождении около 20 истребителей. Однако мы были во всеоружии. Самолеты противника обнаружили задолго до появления над городом — на этот раз служба наблюдения не подвела.

Взлетели, согласно боевому расписанию, звеньями, всего девять самолетов. Ведущий группы — А. С. Благовещенский. По замыслу Рычагова, руководившего боем с земли, мы должны были сковать действия самолетов противника и задержать их на подступах к городу. Затем в дело вступали другие группы истребителей с ближайших аэродромов, в том числе китайские, американские и английские. Расчет строился на том, что японские истребители не выдержат боя — не хватит горючего, численное преимущество противника будет ликвидировано и силы сравняются. Дальнейшее — разгром бомбардировочной группы — не составляло особой трудности. Таким образом, основная тяжесть боя ложилась на пашу ударную группу А.С. Благовещенского, почти полностью состоявшую из советских летчиков. В последний момент, напутствуя нас перед вылетом, комиссар А.Г. Рытов сказал: «Это, по-своему, самый интернациональный бой, и вы понимаете — нельзя нам ударить лицом в грязь...»

Патрулируем над городом уже добрую четверть часа на высоте 6 тыс. м, а противника все нет. Наконец на горизонте показалась первая группа самолетов. Насчитал 20 машин. Идут примерно на 1500 м ниже нас. Благовещенский подает сигнал «Внимание», и мы устремляемся на перехват приближающегося противнику. Быстро сближаемся. Благовещенский со своим звеном нацеливается на флагманский бомбардировщик, мое звено идет замыкающим. Вдруг замечаю наверху тройку И-96, пикирующих со стороны солнца. Подаю сигнал ведомым — следовать за мной — и круто разворачиваюсь навстречу атакующим истребителям. Коврыгин и Конев быстро повторяют мой маневр. Молодцы. Идут плотным, сомкнутым строем «клин». Лобовая атака. Расходимся на встречных курсах на вертикалях. Завязывается бой... Гоняемся друг за другом, обмениваясь очередями, не даем противнику выбраться из вертикальной плоскости. Японцы начинают нервничать — не столько контратакуют, сколько уклоняются, и довольно искусно, от атак, сесть на хвост себе не позволяют. Неожиданно прибавилось самолетов... Подоспела подмога! Ну что ж, тем лучше: не надо искать противника на стороне. Держись, ребята! Резким маневром — полупетля — сбрасываю с хвоста пристраивающийся ко мне И-96 и с ходу атакую в лоб первый попавшийся истребитель. Кажется, не промахнулся — самолет выскакивает из «карусели». В самый раз махнуть за ним через крыло и добить, но не тут-то было — меня снова атакуют. Уклоняюсь. Японцы крутятся словно надоедливые осы, еле успеваю отбиваться... Уже и не пытаюсь сесть кому-то на хвост — непрерывно контратакую противника в лоб. В создавшейся ситуации это - единственное спасение: во-первых, прикрываюсь от огня мотором как броневым щитком; во-вторых, японцы, когда

их много, лобовых атак по выдерживают — зачем зря рисковать в схватке с обезумевшим от сознания обреченности летчиком... Не помню уж, сколько именно самолетов потеряли японцы во время того налета на Наньчан, но [их] потери были немалые.

А. З. Душин (1907-1976)

... Рано утром на аэродром Наньчана поступил приказ всем перелететь на аэродром Ханькоу, причем сделать это звеньями па бреющем полете (высота - 25 м). Звено командира эскадрильи Зингаева взлетело первым, мое звено — вторым, следующие — через каждые пять минут. С большого аэродрома также поднимались самолеты И-16.

Примерно к 8 часам утра на аэродроме Ханькоу собралось более сотни истребителей. Это была внушительная сила. К 9 часам все самолеты дозаправились горючим, и летчики заняли свои места в боевых машинах. Плотная облачность, в несколько слоев, закрывала небо. Первый слой проходил на высоте 2000–2500 м. Стало известно, что 29 апреля, в день рождения императора японское командование решило нанести массированный удар по Уханю, собрав для этого лучшие силы своей авиации. Этим налетом японская авиация стремилась восстановить свой пошатнувшийся престиж и отомстить за понесенные потери в воздушных боях. В 10 часов утра по службе ВНОС стали поступать данные о движении с различных направлений и на разных высотах не скольких групп японских бомбардировщиков в, сопровождении истребителей. Не обнаружив противника, командир эскадрильи решил раз вернуться на 180° в обратном направлении. Через некоторое время мы заметили, что, прикрываясь облачностью, параллельным курсом идет большая группа вражеских бомбардировщиков. Не теряя времени, мы приняли решение атаковать эту группу всей эскадрилей. Атака оказалась внезапной для японцев. Огонь наших истребителей с близкой дистанции зажег сразу три самолета, из них одного ведущего. Бомбы были сброшены на наших глазах на рисовые поля, строй вражеских машин мгновенно нарушился. Некоторые бомбардировщики, спасаясь от атаки, бросились в облака, но истребители преследовали их всюду. В воздухе появились факелы горящих японских самолетов. Картина впечатляющая!

Н. Г. Козлов (1917-2005)

Брезжил рассвет 29 апреля 1938 г. Из канониров на границах летного поля слышался рев прогреваемых моторов; небо полосовали огоньки трассирующих пуль — шла пристрелка пулеметов. Посты ВНОС сообщили о полете большой группы бомбардировщиков в сопровождении истребителей курсом на Ханькоу. — По самолетам!

Взлет, сбор, набор высоты. Идем на сближение ... Армадой, монолитной массой в плотном строю клина девяток идут бомбардировщики противника. В стороне и выше поблескивают боками с красными кругами па плоскостях хищные, как акулы, истребители. Часть наших сил устремляется навстречу истребителям и связывает их боем. Основная масса обрушивается на бомбардировщики. Скрестились огненные трассы. Мелькают перед глазами атакующие и выходящие из атак самолеты. Ужо языки пламени лижут борта некоторых бомбардировщиков. Но с самурайским упорством противник еще пытается пробиться к цели.

Сбитые самолеты в беспорядочном падении устремляются к земле. Их места занимают другие, прижимаясь плотнее друг к другу, огрызаются из всех пулеметов. Надо отдать должное: выучка у экипажей противника высокая — чувствуется закалка отборных офицерских кадров. Горит, а идет за ведущим крыло в крыло, и, пока не истреблен экипаж, самолет управляем и не перестает сыпать пулеметными

очередями. Но вот строй становится реже. Бесмысленность упорства очевидна. Ведущая девятка — уже не девятка — разворачивается па восток и уходит, сбросив бомбы где придется. За ней другие, кто еще в состоянии летать. Ни одного облачка парашюта не от делилось от сбитых самолетов.

Советские летчики об американцах и Шеннолт о советских летчиках

В воспоминаниях советских летчиков об американских коллегам трудно найти хотя бы одно доброе слово. Ограниченные контакты между двумя сторонами имели место, вообще, в полной изоляции советские участники миссии в Китае не были: они встречались с иностранцами, в том числе, с русскими эмигрантами, которых в Китае в довоенные годы было очень много. К американским добровольцам наши летчики относились безо всякого уважения и отзывались о них, скорее, презрительно.

[Ф. П. Полынин](#) (1906-1981)

... По своей подготовке китайские летчики уступали японским. В Китае не было ремонтных заводов, не хватало запасных частей к самолетам. Поэтому, когда начались решающие бои за столицу Китая — Нанкин, из 520 самолетов в строю осталось всего 20. Эти самолеты свели в отдельный отряд и укомплектовали иностранными волонтерами, которых возглавил американский летчик Винсент Шмидт. Но эти люди прибыли вовсе не для того, чтобы по-настоящему воевать и тем более жертвовать собой. Их интересовало другое: высокое жалованье, развлечения. Время свое иностранцы проводили в казино, различных увеселительных заведениях и на кортовых площадках. Разноплеменный отряд волонтеров находился на аэродроме в Ханькоу, и нам приходилось не раз встречаться с его летчиками. Они были одеты в щегольские куртки, ботинки на толстой каучуковой подошве. Своего презрительного отношения и китайцам эти вояки даже не пытались скрыть. Один из волонтеров — американец — спросил меня однажды: - Неужели вы намерены всерьез сражаться? - А как же? Затем и прибыли, чтобы помочь китайскому народу в борьбе с японцами. - Волонтер усмехнулся: - Была нужда рисковать радидохлого дела. - Почему «дохлого»? - спрашиваю. - Все равно Китай войну проиграет, - убежденно сказал он. - Китайцы совсем не умеют воевать. - Позвольте с вами не согласиться, - возразил я американцу. - Как бы ни было трудно - китайцы вышвырнут японцев со своей земли. - Э-э! - присвистнул американец. - Это утопия.

Китайцы не любили волонтеров. Понять их было нетрудно. Эти чванливые щеголи держали себя вызывающе, хотя ни одного боевого вылета так и не сделали...

[После [успешного налета советских бомбардировщиков на японский аэродром на Тайване 23 февраля 1938 года](#)] в одной из газет, выходивших в Гонконге на английском языке, появилось ... любопытное сообщение.

THIS MAN LED CHINESE
RAID AGAINST FORMOSA



COMMANDER VINCENT SCHMIDT

AMERICAN ACE HEADS INTERNATIONAL GROUP IN FIRST AIR FORAY

When the Chinese bombers sped across the China Sea Wednesday on their first daring raid over Japanese soil, they were led by an intrepid veteran of many wars, Commander Vincent Schmidt, chief of the International Squadron of volunteers of many nationalities. Commander Schmidt is an American. With him on the Taihoku raid, which is credited with having destroyed 40 Japanese planes at the air base, a wireless station and various other equipment of the aerodrome, were an unknown number of foreign and Chinese aviators, including Russians.

Заметка в газете Hong Kong Telegraph от 25 февраля 1938 года, в которой говорится о том, что «бесстрашный ветеран многих войн ... возглавил дерзкий рейд на Японскую территорию», в котором также «участвовало неизвестное число иностранных и китайских авиаторов, включая русских...»

В нем говорилось, что группа китайских самолетов, ведомая иностранными летчиками, совершила налет на Тайвань и нанесла японской авиации серьезный ущерб. Там же указывалось, что в налете участвовали американские летчики. Кое-кто из китайцев, не разобравшись, начал поздравлять Шмидта. Тот воспринял это как должное и с горделивым видом принимал незаслуженные комплименты. А когда выяснилось, что волонтеры тут ни при чем, вдруг встал в позу обиженного, написал рапорт об отставке и отбыл в Сянган (Гонконг).

[А. Г. Рытов](#) (1907-1967)

На аэродроме, где базировались наши истребители, стояли и американские самолеты. Янки жили замкнуто, мы с ними, по существу, не общались. Однажды Благовещенский высказал пожелание, что было бы неплохо организовать совместный бой. Сил для мощного удара по японской авиации у нас не хватало, мы попросили полковника Чжана сходить к американцам и переговорить с ними по этому поводу. Полковник ушел, возвратился часа через два. По его виду мы сразу догадались, что миссия закончилась неудачей. «Американцы спросили, - сказал Чжан, - сколько им заплатят? Я ответил: столько же, сколько русским... «За здорово живешь мы воевать не будем. Пусть воюют русские», — заявили янки.

Д. А. Кудымов

Что касается китайского командования, то оно поневоле сделало свои выводы: советские добровольцы первыми поднимались в воздух, первыми бросались в атаку, в то время как другие летчики — иностранные волонтеры — всегда приходили «к шапочному разбору»...

Пользуясь затишьем, Рычагов и Благовещенский организовали своего рода состязания — смотр по технике пилотирования истребителей наньчанской авиагруппы, в котором участвовали советские, китайские, американские и английские летчики. Сразу стали видны изъяны западной авиационной техники (морально устаревшие истребители «Кэртис-Хаук», «Гладиатор», «Фиат»), особенно заметные в сравнении с советскими «ястребками» И-16, значительно превосходившими своих соперников (по скорости, например, вдвое). «Что ж, — констатировал П. В. Рычагов, — ударной силой остаются наши самолеты».*

Н. Г. Козлов

Не обошлось дело и без летчиков-гастролеров, бизнесменов из капиталистического мира Европы и Америки. Правда, их были единицы, и они сами поспешили убраться: бои тяжелые, риск большой, а тут еще эти странные русские, которые не принимают вознаграждения за сбитые самолеты...

[И. П. Селиванов](#) (1903-1984)

У нас установились дружеские отношения с китайскими авиатехниками. Они оказывали нам искреннее уважение и часто говорили: «Американец доллар брал много, а летал очень мало. Русский летчик доллар не берет, а летает так много!»

[Я. П. Прокофьев](#) (1909-1980?)

К началу японской агрессии в Китае насчитывалось всего около 450–500 боевых самолетов устаревших конструкций, приобретенных ранее в Англии, Франции, Италии, Германии и США из числа снятых с вооружения. В течение первых месяцев войны они были почти полностью уничтожены. Личный состав авиации понес большие потери. Некоторые китайские летчики выводили из строя самолеты, не желая подвергать свою жизнь опасности. Ко времени обороны Нанкина китайской авиации как боевой силы уже не существовало.

Кучка летчиков-волонтеров из Англии, США и других капиталистических стран прибыла в Китай в надежде разбогатеть. Эти «защитники» не искали боя, а предпочитали вообще не подниматься в воздух, отсиживались на тыловых аэродромах, развлекались, собирали сувениры и делали бизнес... На аэродроме Ханькоу было несколько летчиков-наемников, в основном англичане и американцы. Никакой боевой авиационной единицы они не составляли. Их самолеты были устаревших конструкций и разные по назначению. Стояли они при въезде из города на аэродром, у пункта связи. Летчики приезжали на аэродром к самолетам редко и поздно, к середине дня. Если тревога заставляла волонтеров у своих самолетов, они быстро уезжали на машине в город, в международный квартал, под защиту крыш посольств, на которых были нарисованы флаги их государств. Самое спокойное место. Попыток взлететь для отражения налета японской авиации или выйти из-под удара они не предпринимали.

А. К. Корчагин (авиамеханик)

На аэродроме Ханькоу базировалась девятка американских самолетов Вулти/Vultee - подобие двухместного одномоторного штурмовика или бомбардировщика. Американцы с самолетами явились задолго до нас. Однако они не проявляли желания летать на боевые задания. Штурманами у них были китайцы.

Лишь спустя много времени, очевидно, под впечатлением наших успешных действий в небе Китая американцы наконец отважились на вылет. Однажды утром они подвесили бомбы, взлетели, построились и дружно, красивым строем ушли на задание. На этот раз они должны были бомбить японские войска. Возвращение было не столь эффективным. Выходили на аэродром и садились по одному с разными промежутками времени. В нашем присутствии из одного самолета вытащили раненого штурмана-китайца. Впоследствии выяснилось, что их обстреляли китайские войска — американцы по ошибке сбросили бомбы на их позиции.

После этого боевые вылеты американцев надолго прекратились, хотя их полеты продолжались почти каждый день. Они совершались в зоне аэродрома, и об их назначении можно было только гадать. Не обходилось и без происшествий. Часто подводила тормозная система. На посадке одна «нога» намертво затормаживалась, самолет резко разворачивался, падал на крыло, а то и врезался в самолеты, стоявшие недалеко от взлетно-посадочной полосы.

... Кроме девятки «Вулти» на аэродроме имелись два самолета «Мартен», чем-то похожие на СБ. Они собирались в легких ангарах, сделанных из циновок. Сборка самолетов затянулась надолго. Однажды вечером американцы подвесили фугасную бомбу в 500 кг, чтобы утром пойти на задание. Но им не повезло. Уже в поздние сумерки, когда аэродром почти опустел, была объявлена тревога. Японцы совершили налет на аэродром, сбросив на него много бомб. Одна из них попала в «Мартен». От него ничего не осталось. Наши говорили: «Скончался Мартын с балалайкой».

«Мартены» так и не совершили ни одного боевого вылета. А ведь на них возлагали определенные надежды. Американцы вокруг «Мартена» поднимали невероятную шумиху. Особенно в этом преуспевал единственный среди них летчик, безукоризненно владевший русским языком. Иногда этот «русский американец» подходил к нам и

затевал ничего не значащий разговор. Это был долговязый человек с неприятными манерами. Держался высокомерно. Нас его чванство как-то не задевало. Всегда с достоинством давали ему почувствовать нашу самостоятельность и полную независимость.



Не исключено, что упомянутым американским летчиком, безукоризненно владевшим русским языком, был Джералд Ли Черемисин (Gerald Lee Cheremisin, 1912-1979), родившийся в семье русских иммигрантов, прибывших в США 1910-1911 годах и, возможно, имевших отношение к революционному движению. Он был летным инструктором и не участвовал в боевых действиях. В штабе Шеннолта находился еще один русский – его личный переводчик Дмитрий Пантелеев (Dimitri Panteleeff, 1890?-1950, на фото слева). Он родился в Киеве, после Гражданской войны оказался в Харбине, где находилась крупная русская колония. Благодаря Шеннолту он в 1950 году въехал в США, но умер уже через несколько месяцев.



Слева – Черемисин в 1935 году, справа – в 1943-м в период службы на Тихом океане

Вероятно, в годы *Холодной войны*, когда советские летчики писали свои воспоминания, было принято негативно отзываться о бывших союзниках по ВМВ, а уж тем более о русских эмигрантах. Возможно, эти характеристики были не всегда справедливы... Сам Шеннолт, наблюдавший за советскими летчиками и изучавший их тактику воздушного боя, что пригодится ему уже в 1941-1942 годах, вспоминал о них с симпатией: «... На службе русские демонстрировали примеры железной дисциплины. В отличие от американской практики, когда пилоты коротали время в ожидании тревоги, играя в покер в дежурке, русские летчики неподвижно сидели весь день в тесных кабинах... Русские пилоты были настырными и решительными, они отличались превосходной физической формой. Они вполне могли выдержать 12-часовое нахождение на дежурстве, ожесточенный воздушный бой и ночное времяпровождение [с возлиянием], столь изобильное, что я не могу припомнить что-то близкое к этому. Они были значительно старше и спокойнее, чем американские летчики. Русские никогда не страдали от боевого переутомления.»

Список американских летчиков, служивших в Китае в 1932-1940 годах

<https://www.airforcemaq.com/PDF/MagazineArchive/Documents/1999/June%201999/0699before.pdf>

James W.M. Allison	Christopher Mathewson
Art Chin	John May
Claire L. Chennault	George E.A. Reinburg
Jimmy Doolittle	Harry T. Rowland
E.D. Dorsey	Ronald L. Sansbury
Cecil Folmar	John Schweitzer
Franklyn G. Gay	Vincent Schmidt
Elwyn H. Gibbon	Ellis D. Shannon
Harvey Greenlaw	Robert Short
L. Roy Holbrook	Sterling Tatum
John H. Jouett	Thomas Taylor
W.C. "Foxy" Kent	John "Luke" Williamson
M.R. Knight	George H. Weigle
William C. MacDonald	Lyman Woelpel

К этому списку есть вопрос: в нем упомянут [Арт Чин \(Arthur Chin, 1913-1997\)](#), американец китайского происхождения, воевавший в этот период времени в китайских эскадрильях. Таких людей было немало, всего в 1932-1933 годах в Китай приехали 28 американцев китайского происхождения, прошедших летную подготовку в США, но составитель списка Роберт вэн Пэттен (Robert E. van Patten) о них не упомянул. Всего в нем обнаруживаются 9 имен авиаторов, пребывание которых в Китае связано совсем с другими эпизодами (помечены красным). Остается список из 19 имен вместе с Шеннолтом, который, вероятно, включает тех, кто воевал в 14-й Эскадрилье.

Список летных инструкторов, механиков, оружейников и других представителей американского наземного персонала, занимавшегося исключительно обучением китайцев

<http://cnac.org/emilscott/americanpersonnel01.htm>

Skip Adair	Harold Mull
Bob Angle	Willie Pannis
Jim Bledsoe	Dimitri Panteleieff
Boatner Carney	Johnny Preston
Lee Cherymisin	Roger Reynolds
Leroy Heston	Sebie Biggs Smith
Frank Higgs	Bo Sangster
Hunter	Harry Sutter
Harold Johnson	Rolfe Watson
Billy McDonald	Welsh
	John Williams

Иностранцы в составе 14-й Эскадрильи

В ряде источников можно встретить упоминания о том, что среди иностранных добровольцев-летчиков, воевавших в составе преимущественно американской эскадрильи, были немцы, австралийцы и французы. Французы действительно воевали в составе ВВС Китая, в частности, в 5-й Истребительной (Pursuit) Группе. Что касается немцев, то можно встретить достоверные упоминания только об их инструкторской работе, все остальные сведения подобного рода существовали на уровне слухов, и то относившихся к 1930 году.

Однако какое-то время в 14-й Эскадрилье действительно находился представитель еще одной страны – новозеландский летчик Рэймонд Уайтхед (Raymond Galbraith Whitehead),

которого многие считали австралийцем. Он родился в 1910 году в Веллингтоне, а в 1929 году уехал в Великобританию, где приобрел квалификацию летчика и был принят в Королевские ВВС. Приобретая опыт пилота, полетав на истребителях *Bristol Bulldog*, он в 1933 году покинул службу и вернулся в Новую Зеландию, после чего перебрался в Австралию. Здесь он приобрел за 400 фунтов (в наши дни порядка 40 000 долларов США) подержанный самолет *de Havilland D.H. 80A Puss Moth*, на котором перелетел в Новую Зеландию с приятелем-соотечественником, что по тем временам было немалым достижением... Следующие несколько лет Уайтхед летал на коммерческих авиалиниях дома и на Новой Гвинее и участвовал в авиашоу, которые были в моде не только в Штатах. В 1937 году он отправился в Китай, где записался в 14-ю Эскадрилью. Пройдя вступительный тест, он сделал несколько вылетов на самолете *Valmi/Vultee V-11*. Однако после этого он был переведен в 5-ю Истребительную Группу, базирующуюся в Наньчане, где уже служили французы, летавшие на самолетах *Curtiss Hawk III*. 14 декабря 1937 года, во время воздушного боя над Ханькоу, он был тяжело ранен и вынужден выбраться с парашютом. Шеннолт вечером того же дня записал в своем дневнике следующее: «Пуавр (Poivre) и Уайтхед прилетели в 11.00. Бой против джалов начался в 12.30. Пуавр погиб, ведя бой против трех *Девуатинов* (*Dewoitine* – так Шеннолт назвал японские истребители *Mitsubishi A5M*), Уайтхед сбит. Два китайских летчика погибли. Русские предпочли безопасность, ретировавшись.» В марте 1938 года, поправившись после ранений, он попытался вернуться в 14-ю Эскадрилью, но она уже была расформирована. В дальнейшем Уайтхед записался в группу недавно прибывших в Китай французских пилотов, летавших на новых самолетах производства своей страны, но эта группа развалилась из-за внутренних конфликтов, после чего новозеландец вернулся в базировавшуюся в Куньмине китайскую 41-ю Эскадрилью, где он сначала летал на машинах *Dewoitine D510C*, затем, еще с двумя французами, на машинах *Curtiss Hawk III*. После того, как один из французов был уличен в отправке сообщений по линии разведки своей страны, Уайтхед был уволен со службы вместе товарищами по тройке в марте 1939 года. [В китайских (тайваньских) источниках можно найти упоминания о том, что французские советники-добровольцы, казалось, были больше заинтересованы в том, чтобы Китай приобрел самолеты *Dewoitine D.510*. Когда японцы приступили к систематическим бомбардировкам Куньмина, эта эскадрилья, практически, так и не приняла участия в боевых действиях. После увольнения иностранцев в октябре 1938 года эскадрилья была расформирована...]



Слева – Уайтхед в период службы в Королевских ВВС, справа – в Китае, вместе с французским летчиком Булингерэ (Andre Boulingre). Подпись – «австралиец Уайтхед»

Дальнейший рассказ Уайтхеда о своей жизни, ранее подтверждаемый другими людьми и документами, далеко не во всем выглядит достоверно. Он рассказывал, что водил грузовики из Бирмы в Китай, а в декабре 1941 года записался в *Летающие Тигры*, в составе которых служил офицером по транспорту, а потом помощником начальника оперативного отдела. В мае 1942 года он, по его рассказам, был уволен по состоянию здоровья... История его жизни завершилась в мае 1980 года после многих лет занятия журналистикой в Юго-Восточной Азии. Если его кратковременное пребывание в составе

14-й Эскадрилья не вызывает сомнений, как и факт его участия в боевых действиях, то в списках *Летающих Тигров* и в книгах о них такой офицер как *Уайтхед* не упоминается. Правда, примечательно, что позднее в США обнаружился тезка новозеландца - Raymond (Glen) Whitehead (1909-1983). Этот человек также рассказывал о том, что служил у Шеннолта. Возможно, ни один из этих двух людей не говорил правды...

Говоря о французских летчиках, стоит привести фрагмент воспоминаний советского летчика бомбардировочной авиации [М.Г. Мачина](#) (1907-1995):

Вскоре на наньчанский аэродром прилетели из Индокитая несколько французских летчиков-истребителей на самолетах «Хаук». Они разместились около одного из ангаров вблизи комендантского пункта. Большинство этих молодых и задорных парней погибло в воздушных боях с японскими истребителями. Однажды мы стали очевидцами драматической сцены; японцы прилетели бомбить нас, СБ своевременно ушли из-под удара; по тревоге в воздух поднялись французские летчики и пытались атаковать японские бомбардировщики. Но сзади и сверху на них напали звенья И-96 и сбили их. Два летчика погибли, а двое спаслись на парашютах. Через несколько дней во время такого же налета японцы сбили еще троих, один летчик погиб. Так эта группа перестала существовать. Причина была в том, что между французскими волонтерами не было взаимодействия и взаимопомощи. Кроме того, мотор [их машин] был слаб для такого типа самолета. Японский истребитель И-96 по мощности намного превосходил его, особенно когда освобождался от подвесного бака с бензином.

Уайтхед был сбит 14 декабря, а Н.Г. Мачин непосредственно перед рассказом вспоминал о налетах в декабре 1937 года на японские корабли и суда, базировавшиеся близ Шанхая, после чего отметил, что прибытие французских летчиков и их неудачный бой против японцев произошли «вскоре после этого.» Возможно, он был свидетелем того, как был сбит новозеландец.

Эпилог

14-я Эскадрилья не оставила яркого следа в истории военной авиации. Она была слишком малочисленной и воевала недолго. След, оставленный советскими летчиками в истории Второй Китайско-Японской войны стал куда более значимым. Долгое время об этой странице военной истории было мало известно за пределами СССР, теперь об этом появилось много публикаций на английском языке.



Китайский плакат 1938 года, призывающий строить национальные военно-воздушные силы, чтобы противостоять японской агрессии

<https://www.bridgemanimages.com/en/knownartist/china-chinese-nationalist-kuomintang-kmt-poster-calling-for-the-creation-of-a-chinese-airforce-to/nomedium/asset/1189339>

Хотя миссия американцев, участвовавших в подготовке летчиков для китайских ВВС, многими признавалась успешной, сами инструктора и советники в разговорах с военными атташе и дипломатами отзывались о китайских курсантах и офицерах, в основном, негативно. Они не скрывали презрения к летному персоналу китайских ВВС, часто прибегая к расистским высказываниям. Раздражение у американцев вызывало многое: крайне низкая дисциплина среди китайцев, семейственность в подборе курсантов, коррупция, проявляющая себя везде и во всем, и многое другое. Собственно говоря, начиная с 1936 года и сам Чан Кайши, и *Мадам Чан*, и такой видный и влиятельный китайский политик и финансист, как [Сун Цзывэнь](#), открыто делали оскорбительные и уничижительные заявления в адрес китайской авиации в присутствии иностранных дипломатов.

Так или иначе, в 1920-1930-х годах немецкие, итальянские, американские и советские инструктора сумели подготовить несколько сот летчиков для китайских ВВС, а китайское руководство продолжило использовать лозунг *Спасем Нацию с Помощью Авиации* в пропагандистских целях, что обеспечивало соответствующий сбор средств государственными служащими и бизнесменами. ...

Довольно продолжительное пребывание в Китае в должности авиационного советника позволило Клэру Шеннолту, первоклассному летчику, талантливому организатору и лидеру приобрести немалый опыт, который будет им использован в 1941 году при создании *Американской Добровольческой Группы/American Volunteer Group*, ставшей известной под названием *Летающие Тигры*. Это формирование приобретет почти легендарный статус в истории ВМВ, а ее создатель и командир, в свою очередь, станет одной из культовых фигур в истории авиации.



Шеннолт, Мадам Чан и сам генералиссимус Чан Кайши. На американце форма полковника китайских ВВС. 1937 год

Примечание

* - Во фрагментах книги *В небе Китая. 1937-1940* (1986) сохранена орфография наименований самолетов иностранного производства, использованная составителями сборника

Источники

В небе Китая. 1937-1940. Сборник. 1986

Paul Szusikiewicz. FLYING TIGERS. 1990

<https://www.airforcemag.com/PDF/MagazineArchive/Documents/1999/June%201999/0699before.pdf>

<https://www.warbirdforum.com/hawk75.htm>

<https://www.globalsecurity.org/military/world/war/prc-civil-su-z.htm>

<http://www.aviationofjapan.com/2013/04/curtiss-hawk-monoplanes-for-china-pt-2.html>

<https://alba-valb.org/volunteers/vincent-minor-schmidt/>

<https://www.rbth.com/history/332411-how-americans-stole-soviet-victory>

<http://cnac.org/emilscott/cherymisin01.htm>

<http://cnac.org/emilscott/americanpersonnel01.htm>

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_Flying_Tigers_pilots

<https://www.warbirdforum.com/whitehea.htm>

https://j-aircraft.com/research/George_Mellinger/china_skys_part_iii.htm

https://eprints.qut.edu.au/16298/1/Stefan_Berleb_Thesis.pdf

<http://worldatwar.net/chandelle/v2/v2n2/china30s.html>

Перевод и компиляция – Владимир Крупник

Автор приносит благодарность Василию Миснику (Россия) за редакцию статьи

Возврат к главной странице – www.warsstory.org