

В НЕБЕ ХАЛХИН-ГОЛА

К 60-ЛЕТИЮ СРАЖЕНИЯ



Владимир Николаевич ЗУЕВ,
научный сотрудник Института истории ДВО РАН

В РККА строка в сухом служебном формуляре «Участник боев на Халхин-Голе» была одной из самых высоких характеристик кадрового военного. В сознании советских людей 30—60-х годов название этой реки в далеких степях Монголии стало одним из тех понятий, вокруг которых возникал ореол романтической героики. События того жаркого — в прямом и переносном смысле — лета 1939 г. описаны в многочисленных книгах и статьях, которые занимают целый книжный шкаф. Эта литература неравноценна и зачастую малоинтересна для современного читателя. Между тем непредвзятый рассказ о боевых событиях шестидесятилетней давности небесполезен, надеюсь, и сейчас. В этой связи хотелось бы еще раз коснуться такой страницы боевой славы русского советского оружия, как война в небе Халхин-Гола в мае-сентябре 1939 г.

В мае 1939 г. на реке Халхин-Гол (в иностранной, в том числе и японской историографии, ее чаще называют Наманган) небольшой, локальный по времени и месту пограничный конфликт перерос чуть ли не в полномасштабную, хотя и необъявленную войну. Ее причиной стала плохо определенная тогда граница между Внешней Монголией (МНР) и Маньчжоу-Го. 10 мая 1939 г. племя монгольских кочевников пересекло реку Халхин-Гол, чтобы перебраться на новые пастбища, но их остановила и выпроводила обратно маньчжурская пограничная стража. На следующий день монгольская кавалерия атаковала маньчжурские блокпосты, а спустя еще 24 часа в дело вступили танки.

Японская сторона еще с января 1939 г., надеясь на реванш за поражение на озере Хасан в августе 1938 г., предпринимала провокационные налеты на восточные рубежи Монгольской Народной Республики, а к началу мая японцы производили вылазки на границе МНР силами до эскадрона, осуществляли также групповые облеты воздушного пространства Монголии с целью разведки. Провокация монгольской кавалерии пришлось как нельзя кстати командованию Квантунской армии японцев. И оно двинуло в Наманганскую долину крупные силы сухопутных войск: 23-ю пехотную дивизию генерал-лейтенанта Камацубары, 26-й и часть 28-го пехотных полков 7-й пехотной дивизии, Хинганскую дивизию, 3-й и 4-й танковые полки, 8-й Баргутский кавалерийский полк и часть 1-го и 7-го японских кавалерийских полков, 1-й отдельный артиллерийский полк, 7-й тяжелый артиллерийский полк, малокалиберную скорострельную и горную артиллерию, два дивизиона зенитной артиллерии, другие мелкие части. Всего эти войска насчитывали до 20000 активных штыков, 4700 сабель, 170 полевых и 98 противотанковых орудий, 136 танков и бронемашин, 164 станковых пулемета. С воздуха их поддерживали до 250 самолетов японской армейской авиации.

В ответ на эти действия Советский Союз, в соответствии с советско-монгольским пактом взаимопомощи 1936 г., перебросил к району конфликта части 1-й армейской группы, прежде дислоцированные в районе Тамсак-Булака, в 90 км к юго-западу от Халхин-Гола. Советскую пехоту в начавшихся боевых столкновениях первоначально поддерживали 150-й смешанный авиаполк, вооруженный самолетами СБ и Р-5, а также 70-й истребительный авиаполк, состоявший из 38 бипланов И-15. Им противостояли пять (полков) японской истребительной авиации — 1-й, 11-й, 24-й, 59-й и 64-й — всего 80 из имевшихся 250 самолетов авиационной группировки.

Первая кровь пролилась в небе над Халхин-Голом 20 мая, когда 3 моноплана Накадзима Ки-27 «Кейт», которые советские летчики называли И-97, из 24-го сентября (командир — подполковник Кодзиро Мацумура) перехватили пару И-16, сопровождавших разведчик — биплан Р-3. В завязавшемся бою Р-3 был сбит, а оба И-16 ушли на север. Спустя 3 дня несколько «Кейтов» вступили в поединок с шестью И-16, после которого заявили о трех победах.

С каждым днем в воздушных сражениях с обеих сторон участвовало все больше самолетов. Японцы сконцентрировали в приграничной полосе до 200 истребителей, в том числе и высокоманевренный, аэродинамически чистый, обтекаемый Kawasaki Ki-10 КАИ — предвестник конца эры бипланов в японской авиации, который в малой серии состоял на вооружении в армейской авиации. Советские ветераны, которые уже не раз вступали в бой с японской морской авиацией в небе Китая в 1937—1938 гг., теперь снова оказались лицом к лицу с японскими пилотами, на этот раз из армейской авиации.

26 мая впервые вступили в бой самолеты 11-го сентября — девять Ки-27 завязали бой с группой И-16, будто сбив при этом, по данным японской стороны, девять поликарповских истребителей. Спустя два дня более чем 60 советских истребителей вылетели, чтобы нанести ответный удар, однако 18 Ки-27, потеряв одну машину, якобы одержали невероятное число побед — 42. В действительности советская сторона потеряла тогда всего 10 машин — завышение результатов в несколько раз стало обычным делом для японцев¹.

В тот же день, 28 мая 1939 г., японцы неожиданно атаковали два советско-монгольских аэродрома, расположенных в глубине территории МНР, уничтожили там часть стоявших самолетов, а в воздушном бою из состава поднятой в воздух авиационной эскадрильи только два советских летчика вернулись из боевого вылета².

В литературе встречаются утверждения и о том, что в этот трагический день 4-я эскадрилья 22-го истребительного авиаполка погибла в полном составе. Этот полк прибыл на театр войны накануне, в период с 22 по 26 мая, из Забайкалья. Незадолго до того он был переброшен на Восток из Брянска и сразу же попал в руки ведомства Лаврентия Берии. По ложным доносам и обвинениям арестовали весь командный состав вплоть до командиров эскадрилий. Только после такой «профилактики» полк был отправлен в Монголию. Явная небоеспособность полка проявилась в первый день боевых действий. 27 мая его 1-я эскадрилья (8 И-16) встретилась с японскими И-97. 4 И-16 вскоре вышли из боя, один был сбит, один расстрелян при вынужденной посадке. Погибли два летчика.

Москва немедленно отреагировала на тревожные вести из Монголии. 29 мая с Центрального московского военного аэродрома на трех «дугласах» к месту боевых действий вылетела группа из 48 летчиков-асов, имевших опыт боев в Испании и Китае, и квалифицированные инженеры во главе с заместителем начальника ВВС РККА комкором Я.В. Смушкевичем (расстрелян в ноябре 1941 г. в Куйбышеве как «враг народа»). Другая группа истребителей была отправлена поездом. В Чите летчики получали и облетывали самолеты, а затем перелетали в Тамсак-Булак³.

В группе было 10 Героев Советского Союза. Среди них Г.П. Кравченко, С.И. Грицевец, И.А. Лакеев, В.Г. Рахов и другие. Они были равномерно распределены по эскадрильям авиационной группировки. А майор Г.П. Кравченко, отличившийся в небе Китая и удостоенный Звезды Героя за эти бои, принял

22-й истребительный авиаполк после гибели его командира майора Н.П. Глазюкина⁴.

С ростом числа самолетов у боевых сторон воздушные бои перерастали в воздушные сражения. Порой в воздушную схватку втягивалась чуть ли не вся истребительная авиация сторон. В таких случаях сотни истребителей на небольшом участке, эшелонируясь по высоте от 5000 метров до земли, сражались час. Ежедневно летчик совершал по 2—3 боевых вылета.

В целом потери японцев на Халхин-Голе оказались очень чувствительными: кроме самолетов, были, главное, потеряны опытные летчики армейской авиации, которых и так не хватало. 11 июня 1939 г. командир эскадрильи 70-го истребительного авиаполка старший лейтенант М.П. Нога сбил Ки-27, пилотируемый полковником, кавалером 8 императорских военных наград. За время боевых действий эскадрилья Ноги сбила 82 японских самолета. Старший лейтенант М.П. Нога в 22 боевых вылетах сбил лично 9 истребителей и 2 бомбардировщика в группе. 17 ноября 1939 г. комэску 70-го полка старшему лейтенанту М.П. Ноге было присвоено звание Героя Советского Союза⁵.

С 28 мая по 22 июня в Монголии установилось относительное затишье, использованное обеими сторонами для перегруппировки и наращивания как военно-воздушных, так и сухопутных сил.

А 22 июня 1939 г. произошла большая воздушная битва. Во время патрулирования эскадрилья 22-го истребительного авиаполка (9 самолетов) встретила с группой из 25 японских истребителей. Заняв высоту над японскими истребителями в момент, когда они разворачивались, эскадрилья провела против них так называемую «соколиную атаку» сверху, звеньями со стороны солнца. Командир эскадрильи старший лейтенант Евгений Степанов сбил командира японской группы, второй самолет ему удалось сбить на глубоком пикировании.

Бой шел на ближних дистанциях. После очередной атаки один из японских истребителей метнулся в сторону, и в это время летчик Иван Голубев удачной атакой снизу зажег машину противника. Но в этом бою на каждый советский самолет приходилось по 3—4 истребителя японцев. При очередной атаке неприятеля у самолета Е. Степанова было повреждено управление и вдребезги разлетелись приборы контроля работы мотора. Пришлось маневрировать на больших оборотах мотора, что затруднило ведение боя, тем более что надо было отражать одновременную атаку 4 японских истребителей, пытавшихся свалить «ястребок» Степанова на вираже. В небе тут и там вспыхнули купола парашютов. Через полчаса в гуще самолетного роя неожиданно возникла атакующая группа подкрепления, которую срочно поднял с соседнего аэродрома боевой друг Е. Степанова Герой Советского Союза И.А. Лакеев. В воздушном пространстве творилось нечто невероятное: не меньше ста крылатых машин вошли в одну смертельную круговерть, опоясанную огненными молниями бесчисленных пулеметных трасс...

К вечеру стал известен результат боя. С советской стороны в сражении участвовало 95 самолетов против 120 японских. По советским данным, японцы потеряли 31 самолет и 12 советских истребителей также не вернулись на свои аэродромы⁶. Японцы заявили о своих 47 воздушных победах, как всегда завышая их⁷.

В этот день японский летчик младший лейтенант Сего Саито, в пылу боя израсходовав боезапас, оказался взятым в клещи шестью советскими И-16. Понимая, что у него нет шансов уцелеть, Саито таранил ближайшего к нему истребителя — срубил часть хвостового оперения своим крылом. Затем, воспользовавшись замешательством, вырвался из клещей и ушел от преследования. На момент заключения перемирия Саито был самым лучшим летчиком 24-го сентября и получил в японской авиации прозвище «Король таранов». А наиболее выдающимся асом японской армейской авиации в период конфликта на Халхин-Голе был фельдфебель Хиромичи Синохара, получивший прозвище «Рихтгофен Востока». Но удача изменила фельдфебелю, и 27 августа 1939 г. Синохара был сбит⁸.

Летчики обеих сторон совершали подвиги. С советской стороны таранили японцев командир эскадрильи 22-го истребительного авиаполка старший лейтенант В.Ф. Скобарихин, летчик 56-го истребительного авиаполка лейтенант А.Ф. Скобарихин, летчик 56-го истребительного авиаполка лейтенант А.Ф. Мошин и командир эскадрильи капитан В.П. Кустов. Новыми подвигами прославился в боях на Халхин-Голе командир 22-го истребительного авиаполка майор Г.П. Кравченко и его подчиненные. 11 летчиков этого полка были удостоены звания Героя Советского Союза. Удостоился звания Героя Советского Союза инструктор по технике пилотирования 19-го истребительного авиаполка капитан Е.Н. Степанов, участвовавший в 5 воздушных боях, в последнем из которых возглавил эскадрилью 22-го истребительного авиаполка, успешно проводящую бой с 30 истребителями противника.

26 мая 1939 г. замечательный подвиг совершил ведомый командира 70-го истребительного авиаполка майора В.М. Забалуева С.И. Грицевец, прославленный ас советских ВВС, «испанец». Он пришел на выручку сбитому командиру, вынужденно приземлившемуся на территории противника. В сложных условиях Грицевец произвел посадку на глазах у японцев, взял на борт командира, взлетел, а затем благополучно сел на своем аэродроме. За этот подвиг он был удостоен звания Героя Советского Союза вторично. Такой же высокой чести удостоились заместитель начальника Управления ВВС РККА комкор Я.В. Смушкевич и командир 22-го истребительного авиаполка майор Г.П. Кравченко. Всего же в сражениях на Халхин-Голе семья летчиков — Героев Советского Союза пополнилась 23 новыми храбрцами⁹.

В начале июля группа летчиков, которую возглавлял дважды Герой Советского Союза С.И. Грицевец, получила новую боевую технику — самолеты И-153 «Чайка». Внешне они, особенно если смотреть на них издали, мало чем отличались от самолетов И-15-бис, ранее принимавших участие в боевых действиях и показавших себя не с сильной стороны. Ограниченная скорость И-15-бис не позволяла ему эффективно вести бой на вертикальных маневрах, преследовать противника. И-153 «Чайка» был высокоманевренным самолетом. Мощный мотор и убирающиеся шасси значительно увеличили подъемную и горизонтальные скорости. Машина пикировала и легко выполняла как вертикальный, так и горизонтальный маневры, что во многом повышало ее боевые качества по сравнению с И-15-бис. Самолет был вооружен четырьмя пулеметами ШКАС, установленными на подмоторной раме, стрелявшими через плоскость вращения воздушного винта (пропеллера), что создавало высокую кучность огня. И-153 стоит особого внимания, его схема и конструкция были доведены до большой степени совершенства, летные качества были выдающимися для полутораяпланной схемы, и самолет мог считаться наиболее совершенным серийным истребителем такого типа, когда-либо существовавшим. Однако маневренность биплана уже не могла возместить явного отставания в скорости. Как показал опыт Халхин-Гола, самолеты И-153 могли применяться только во взаимодействии с И-16, иначе несли большие потери¹⁰. В первом же бою двенадцать И-153 привлекли к себе внимание группы японских истребителей. Приняв «чайки» за знакомые им бипланы И-15, японцы пошли на сближение. С.И. Грицевец решил применить военную хитрость: «Чайки» развернулись назад, имитировав отступление. Маневр был рассчитан на преимущество японцев в скорости, позволявшее контролировать дистанцию до противника. В надежде на легкий успех японцы бросились в погоню. Подпустив их на безопасное для себя расстояние, Грицевец подал команду, и группа выполнила резкий разворот «все вдруг» на 180°. Последовала атака на встречном курсе. Не ожидавший такого поворота событий, противник растерялся. Оторвавшиеся от строя одиночки были сбиты. В этом бою японцы потеряли 4 машины. Преимущества новой авиатехники были очевидны. С появлением на Халхин-Голе «чаек» наступил перелом в небе в пользу советской авиации. В японской газете «Йомиури» напечатали корреспонденцию, что у «красных» появился самолет новой конструкции. «Чайку» они окрестили как И-17, а их пилотов — «сущими дьяволами»¹¹.

С этого боя в воздухе не было ни одного дня затишья до дня перемирия. Несмотря на преимущества, И-153 все же уступали Ки-27 «Кейтам» и поэтому несли потери. Советское авиационное командование изменило тактику и начало проводить рейды группами И-16, причем пилоты получили категорическое указание не вступать в бой с Ки-27. Помимо этого, в строевые части стали поступать новые модификации И-16 (типы 12 и 17), вооруженные 20-мм пушкой ШВАК и оборудованные бронеспинкой кресла пилота.

Японцы, совершавшие в день по четыре вылета и более, были на грани полного физического истощения. Самоотверженность японских летчиков не компенсировала, однако, технические и тактические недостатки. К августу 1939 г. японцы с удивлением обнаружили, что им все меньше удается сбивать советских самолетов, в то время как собственные потери неуклонно растут.

Одним из наиболее эффективных боевых эпизодов в небе Монголии явилось боевое применение советскими летчиками реактивного оружия. 20 августа 1939 г. пятерка истребителей И-16, оснащенная подкрыльевыми установками реактивных снарядов РС-82, в небе над участком между рекой Халхин-Гол и селением Хамар Даба встретили группу японских бомбардировщиков в охранении истребителей И-97. Не вступая в боевое соприкосновение с противником, И-16 произвели пуск реактивных снарядов, оснащенных дистанционными взрывателями. Результат был великолепен. Два японских истребителя были сразу уничтожены, а остальные спешно покинули поле боя. Группой истребителей, вооруженных реактивными снарядами, командовал летчик-испытатель НИИ ВВС капитан Звонарев. Всего с 20 августа по 13 сентября 1939 г. спецгруппа совершила 85 вылетов, уничтожив при этом 13 японских самолетов. Кстати, японцы заинтересовались чудо-оружием, однако единственное, что они могли потрогать руками, были обломки собственных самолетов. По характеру повреждений они решили, что русские каким-то хитроумным образом сумели поставить на истребители 76-мм пушки¹².

16 сентября 1939 г. конфликтующие стороны заключили перемирие. Воздушные (как и наземные) бои прекратились. Но тот опыт, что приобрели советские летчики в небе Халхин-Гола, пригодился им в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Этот опыт был также использован в 1940 г. при разработке наставлений по производству полетов и по организации действий инженерно-авиационной службы.

¹ Японские асы армейской авиации 1938—1945 гг. Рига, 1998. С.5.

² Степанов Е. Бесстрашные соколы // Халхин-Гол в огне. М., 1989. С.29.

³ Маслов Михаил. Истребитель И-16; Прил. к журналу М-Хобби. М., 1997. С.19.

⁴ Бодрихин Н.Г. Советские асы: Очерки о советских летчиках. М., 1998. С.148.

⁵ Степанов Е. Бесстрашные соколы. С.31.

⁶ Японские асы армейской авиации 1938—1945 гг. С.5.

⁷ Там же. С.10—12.

⁸ Японские асы... С.11—12.

⁹ Герои Советского Союза: Ист. стат. очерк. М., 1984. С.21—22.

¹⁰ Якименко Антон. Жаркое лето. С.112. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. Изд. 2, перераб. доп. М., 1978. С.463.

¹¹ Якименко Антон. Жаркое лето. С.112—114.

¹² Маслов Михаил. Истребитель... С.19—20.

SUMMARY: The article of a researcher of the Institute of History Vladimir Zuev — «In the Sky of Halhin Gol» is devoted to the 60th anniversary of the Mongol-Soviet-Japanese conflict. The author elucidates the fighting of Soviet and Japanese pilots, Soviet fighting equipment at the time the USSR was in armed conflict with Japan according to the Soviet-Mongol pact of mutual assistance of 1936. The article describes fighting in the air, their results, and shows the fighting experience which was got by Soviet pilots.