

Воздушная война в Корее

66 лет назад наши асы устроили американцам «чёрный четверг».

Александр Кошелев.

Войну 1950-1953 гг. в Корее принято считать "локальной", хотя то был самый масштабный и кровопролитный конфликт после второй мировой. Эту войну именуют "неизвестной", "забытой" хотя она унесла свыше 4 миллионов жизней. Об этой войне молчали более трети века, хотя через нее прошли 40 тысяч советских военнослужащих. Ее историю спрятали в спецхраны, ее опыт так и не был востребован, ее герои пребывают в безвестности, а павшие похоронены тайно в чужой земле. На родине им нет даже памятника...

Начавшись летом 1950 года как внутрикоре́йский конфликт между коммунистическим Севером и проамериканским Югом, уже осенью эта война едва не переросла в третью мировую. В сентябре, когда северокорейские войска контролировали уже 9/10 полуострова, в конфликт вмешались Соединенные Штаты. Действуя под эгидой ООН, американцы организовали мощный контрудар, высадили десанты в тылу северян и, имея подавляющее превосходство в живой силе и технике, развернули наступление на Пхеньян. Вскоре северокорейская армия была прижата к китайской границе. Американское командование поспешило объявить о победоносном завершении войны. Но СССР и Китай не оставили своих союзников в беде. На исходе октября 1950 г.

огромная китайская группировка перешла границу и нанесла сокрушительный удар по "войскам ООН". Воздушное прикрытие этого контрнаступления обеспечивала советская авиация. В ноябре наши летчики впервые встретились в бою с американцами. Это случилось 1 ноября 1950 года, вспоминает В.Г. Монахов. Всего в тот день было сбито 3 американских самолета. Мы потерь не имели.

- В те первые дни в Корее тяжело было?

- Не тяжелее, чем в Отечественную. Уже после первой недели боев в Корее мы заметили, что янки начали избегать столкновений с нами. Советская авиация обеспечила надежное прикрытие важнейших военных объектов и коммуникаций в тылу наступающих китайских и северокорейских войск.

К лету 1951 года фронт стабилизировался. Стало очевидно, что корейский конфликт не имеет военного решения. Однако боевые действия продолжались здесь еще два года до лета 53-го.

Действия нашей авиации в Корее были сугубо оборонительными. В отличие от американцев мы не "работали" по наземным целям, не бомбили гражданское население. На наших складах вообще не было ни одной авиабомбы. Мы не имели в Корее ни бомбардировщиков, ни штурмовиков одни истребители...

Вспоминает Герой Советского Союза Е.Г. Пепеляев, командовавший в Корее авиаполком и лично сбивший 20 самолетов противника.

- Летать приходилось с корейскими опознавательными знаками, в китайской форме, без документов. Ведь официально Советский Союз в войне не участвовал Сталин избегал открытого столкновения с американцами, чреватого третьей мировой. Вообще, из-за того, что СССР скрывал свое участие в корейской войне, мы изначально были поставлены здесь в очень сложные условия. Нам запрещалось летать над морем, где господствовал американский флот, запрещалось приближаться к линии фронта, чтобы, если сойдут, не упасть на вражескую территорию и не угодить в плен. Американцы были осведомлены обо всех этих запретах и умело ими пользовались например, когда становилось совсем уж жарко, их самолеты уходили от нас всегда в сторону моря, где мы не могли их преследовать. В общем, они имели перед нами большую фору, не говоря уж об огромном численном превосходстве.

Однако вернуть себе господство в воздухе так и не смогли.

Ровно полвека назад советские летчики выиграли одно из решающих сражений корейской войны. Вспоминает участник боя Л.Н. Иванов:

- 12 апреля янки бросили на бомбардировку стратегических мостов через реку Ялуцзян 48 своих "Крепостей" под прикрытием 80 истребителей. "Крепости" так мы звали американские стратегические бомбардировщики Б-29 "Суперфортресс". Именно такой самолет сбросил атомную бомбу на Хиросиму. Это огромная машина, способная нести больше 9 тонн бомб и полторы дюжины крупнокалиберных пулеметов. Хотя американцы имели трехкратный численный перевес, бой 12 апреля обернулся для них полным разгромом. Никогда не забуду тот день. Я был в ударной группе. Подбил "Крепость" первой же очередью, метров с восьмисот, потом прорвался через заградительный огонь и вторую очередь всадил в упор, так что только клочья полетели. Экипаж выбросился с парашютами, их там человек десять было, не меньше... Тут на нас навалились истребители прикрытия, и завертелась карусель... Герой Советского Союза С.М. Крамаренко:

- Наш командир Иван Кожедуб, лучший ас Великой Отечественной, поднял в воздух всю дивизию, почти полсотни "МиГов". Я был в группе прикрытия и видел первую нашу атаку со стороны видел, как рассыпался строй "Крепостей", не меньше полдюжины из них загорелось, экипажи покидали обреченные машины, в небе стало бело от парашютов. Тут и мы сцепились с американскими истребителями. В тот день я записал на свой счет первую победу. А всего янки потеряли тогда 2 истребителя и 10 "Крепостей", еще больше было подбито, многие из них разбились при посадке. Но даже такой ценой выполнить задание и разбомбить мосты им так и не удалось. В общем, это был настоящий разгром. Американцы не зря прозвали тот день "черным четвергом" и потом полгода не решались повторять подобные налеты. В следующий раз рискнули только в октябре с тем же результатом. После такого урока американское командование вообще отказалось от использования своих хваленых стратегических бомбардировщиков в дневное время, перешли было на ночные налеты но их били и ночью. Всего янки потеряли в Корее около двухсот "Крепостей". Для них это был настоящий шок...

Пытаясь "сохранить лицо", американцы всячески занижали свои потери. Так что их официальная статистика представляется, мягко говоря, сомнительной. По сей день спорят и об итогах конфликта, и особенно о цифрах потерь. Большинство исследователей полагает, что Корее война обошлась в 4 миллиона жизней. Американцы и их союзники по "войскам ООН" потеряли только убитыми более 70 тысяч; китайцы, очевидно, на порядок больше. Наши потери в Корее 315 человек и 335 "МиГов". При этом, если верить советским данным, наши пилоты и зенитчики сбили более 1300 самолетов противника то есть соотношение потерь почти 4:1 в нашу пользу. Западная же статистика утверждает, что все было в точности до наоборот и воздушная война в Корее якобы была выиграна американскими ВВС. Так кому же верить? Вот мнения ветеранов.

С.М. Крамаренко:

- По их липовой статистике, они сбили в Корее больше самолетов, чем у нас было.

Е.Г. Пепеляев:

- Помню, недавно пригласили меня в Америку, на встречу ветеранов. Так когда я сказал, что сбил в Корее два десятка самолетов больше, чем лучшие из их асов, а в моем полку соотношение потерь было 10:1 в нашу пользу, американцы смотрели на меня, как на Мюнхгаузена. Ведь им полвека врал насчет их "побед" в Корее, им с детства внушают, что они самые лучшие.

То есть можно сказать, что и для США это во многом "неизвестная война"?

Л.Н. Иванов:

- Но американцы хотя бы не скрывали своего в ней участия. А у нас любые

Материал собрал Олег Козлов
Газета «Труд» 28 ноября 2001 года

упоминания о корейской войне были запрещены, подписку брали "о неразглашении"! Нам, ветеранам, пришлось молчать о своем прошлом больше трети века. Как будто это было что-то постыдное. Но нам нечего стыдиться.

С.М. Крамаренко:

- Что бы там ни твердила западная пропаганда, нам эта война была не нужна. И не мы были главными ее виновниками и зачинщиками. На самом деле, к 1950 году Советский Союз еще не оправился от последствий Отечественной войны и не имел ни намерений, ни возможности начинать третью мировую. Когда летом 1953 года американский командующий подписывал соглашение о перемирии, он прямо заявил, что это самый черный, позорный день в его жизни. Вот вам и ответ на вопрос, кто на самом деле победил в Корее.

А главное я уверен, что ценой корейской войны была предотвращена третья мировая. После разгрома в небе Кореи американской бомбардировочной авиации Пентагон осознал, что не имеет надежных средств доставки атомного оружия.

Источник: "Век", 13 апреля 2001 года

Ночной заслон

(малоизвестные страницы Корейской войны 1950-53 гг.)

Игорь Сеидов.

Все больше и больше мы начинаем узнавать об одном из самых малоизвестных военных конфликтов, который возник летом 1950 г. на Корейском полуострове - 25 июня начались боевые действия между Северной и Южной Кореей. Эта война продолжалась ровно три года и один месяц. В ней с обеих сторон погибло более миллиона человек. Кроме того, существовала большая вероятность перерастания конфликта в третью мировую войну, поскольку в нем были затронуты интересы двух супердержав - США и СССР. Эти страны активно участвовали в войне, причем Соединенные Штаты действовали открыто под флагом ООН на стороне Южной Кореи, а Советский Союз - негласно на стороне Северной.

Вооруженные силы США в этом конфликте были представлены всеми родами войск, куда входили несколько сот тысяч военнослужащих. Советские вооруженные силы - лишь одним отдельным авиационно-истребительным авиакорпусом, куда, впрочем, кроме авиационных частей, входили: несколько зенитно-артиллерийских дивизий, несколько зенитно-прожекторных полков и несколько радиотехнических батальонов (локаторщиков). Кроме этого, в частях вооруженных сил КНДР и китайских народных добровольцев (КНД), которые также активно принимали участие в этой войне, находилось две-три сотни наших военных советников и несколько военных госпиталей. Такова была расстановка сил в этой войне. В боевых же действиях активно участвовали только зенитчики и летчики, которые в составе 64 ИАК противостояли мощной 5 ВА США, не говоря уже об авиации их союзников - Австралии, Канады, Англии, Южной Кореи, Южной Африки.

Американские ВВС активно вступили в боевые действия 27 июня и сразу же, частично уничтожив авиацию Северной Кореи на аэродромах, завоевали полное господство в воздухе. Северокорейские летчики мужественно сражались, но силы были не равны, и уже к октябрю 1950 г. превосходство авиации США и их союзников стало полным. Войска Северной Кореи и КНР несли большие потери от налетов авиации США. Перед командованием Вооруженных Сил Северной Кореи и КНР встала первоочередная задача воздушного прикрытия своих войск. Правительства этих двух стран обратились к руководству СССР за помощью. У КНДР и КНР не было ни мощной авиации, ни достаточного количества опытных летных кадров, поэтому только прямое участие советских авиачастей, укомплектованных лучшими летчиками, в основном - истребительной авиации, могло в корне изменить положение в небе страны. Сталин

лично дал добро на такую поддержку, правда, сделал он это негласно. И вот, в конце октября, получив команду из Москвы, на базе авиачастей советских ВВС, которые дислоцировались в Северо-Восточном Китае (где они занимались обучением пилотов КНР летному делу и мастерству), были созданы две авиадивизии, составившие основу 64 ИАК. Возглавлял корпус генерал-лейтенант авиации Иван Васильевич Белов. Первоначально части корпуса располагались на трех основных авиабазах Северо-Восточного Китая: в Мукдене, Аньшане и Ляояне, весьма удаленных от линии фронта в Северной Корее.

Боевые действия летчики 64 ИАК начали 1 ноября 1950 г. на реактивных истребителях МиГ-15 бис. С этого момента безраздельному господству в воздухе американцев и их союзников пришел конец.

В этой воздушной войне участвовали лучшие самолеты с обеих сторон, впервые отрабатывались новые тактические приемы ведения воздушной войны на реактивной технике. В своей статье мне хотелось бы осветить один из моментов этой "неизвестной" войны, до сих пор находящейся под грифом "секретно", а именно - ту часть воздушных сражений, которая происходила ночью.

Ударной силой ВВС США в Корее являлись бомбардировочные части Стратегического Авиационного Командования (Strategic Air Command - SAC) или сокращенно - САК. Они были вооружены мощными стратегическими бомбардировщиками - гордостью американцев - В-29 и В-50 (модификация В-29). Авиачасти САК начали боевые действия уже 27 июня 1950 г. с налета на Пхеньян. Долгое время они безнаказанно совершали свои опустошительные рейды в глубь территории КНДР и даже КНР. Лишь с появлением советских истребителей МиГ-15 с мощным вооружением (1 пушка - 37 мм и 2 пушки - 23 мм) у В-29 появился опасный противник, и части САК сразу начали нести тяжелые потери.

До лета 1951 г. САК предпринимало различные контрмеры для повышения результативности дневных налетов "суперкрепостей" на объекты, охраняемые "мигами", и уменьшения потерь от этих "красных императоров" (так прозвали американцы МиГ-15). Вылетали большими группами, потом - более мелкими под сильным прикрытием, но эти меры были малорезультативны.

Так, например, в апреле Стратегическое Авиационное Командование подготовило мощную операцию по прорыву заслона "мигов" и уничтожению очень важного стратегического объекта - моста возле г. Аньдун, соединявшего Северную Корею и Китай. По этому мосту непрерывным потоком доставлялись в Корею оружие, боеприпасы и другие военные грузы. Было осуществлено несколько мощных налетов на этот объект большими группами В-29 (до 50 самолетов) под двухзаслонным прикрытием из более чем ста истребителей F-86 и F-84. Но и это не помогло - бомбардировщики не только не выполнили своей задачи, но и понесли самые большие потери с начала войны - в двух налетах было сбито около двадцати "крепостей", не считая потерь среди истребителей прикрытия.

После этого САК было вынуждено изменить тактику применения бомбардировочной авиации - существенно ограничив число дневных вылетов. Так, к началу лета 1951 г. их количество уменьшилось с 24 до 12, т.е. на 50%. Уже в районе Пхеньяна группы В-29 встречали обычно от 30 до 40 реактивных "мигов". До октября месяца В-29 днем летали лишь изредка и небольшими группами, по крайней мере в те районы, где вели контроль "миги". Летом САК опять активизировало применение "суперкрепостей", но налеты на объекты в глубине КНДР теперь производились в ночное время суток.

Правда, в октябре была предпринята еще одна попытка массированного применения бомбардировщиков под сильным прикрытием истребителей, но после тяжелых потерь (до 30 самолетов), американское командование прекратило дневное применение В-29 окончательно.

Что же могло противопоставить ночному применению "суперкрепостей" командование советского авиакорпуса? Почувствовав перемену в тактике и стратегии противника, оно срочно приступило к подготовке специального авиаполка для ведения ночных боевых действий в небе Кореи. Ведь теперь к налетам легких бомбардировщиков В-26, которые небольшими группами и в одиночку беспокоили по ночам наши части, прибавлялись и налеты тяжелых В-29. Кроме того, американцы получили на вооружение новую ночную радиолокационную систему наведения на цель типа "Шаран" и готовились применить ее для налетов на стратегически важные объекты Северной Кореи и КНР. Срочно надо было укрепить систему ПВО как с земли, так и с воздуха. В районе Аньдуна была сосредоточена 87 зенитно-артиллерийская дивизия, а также 10 прожекторный полк. Было создано сплошное световое прожекторное поле, а по возможным направлениям на возвышенностях были развернуты радиолокационные посты, вооруженные локаторами типа П-20.

В это же время на Ляодунском полуострове, в арендованной у КНР зоне, базировался 83 авиакорпус под командованием Героя Советского Союза генерал-лейтенанта Ю.Д. Рыкачева. На базе 153 над срочно формировался ночной авиаполк поршневых истребителей Ла-11. В 351 ИАП начали прибывать на подкрепление летчики, имевшие опыт ночных полетов в сложных метеоусловиях. В июне 1951 г. полк был укомплектован и 13-го числа в полном составе перелетел из Саншилипу в Аньшань.

Командование полком принял подполковник Иван Андреевич Ефимов. В руководство полка входили: зам. командира по летной подготовке А.М. Карелин, замполит И.П. Галышевский, штурман В.Д. Сидоров, начальник ВСС М. Симко. В полку было три эскадрильи - по 10 самолетов в каждой. Первой эскадрилей командовал майор Смирнов, второй - П.Ф. Душин и третьей - майор Б.Н. Култышев.

По прибытию в Аньшань начали подготовку к ночным боям и облет района боевых действий. Главной задачей полка было прикрытие важнейших стратегических объектов: моста через р. Ялуцзян в районе г. Аньдун, ГЭС в районе г. Сингисю, аэродромный узел Аньдун и сам Аньшань.

Уже в конце июня начались дневные полеты на боевые задания в район Сингисю, но при появлении "Сейбров" (F-86) наши тут же уходили на свою территорию (т.е. в Китай). Вскоре полк полностью перешел к ночным дежурствам. Одновременно с этим летчики оттачивали новую тактику, и процесс этот не всегда проходил гладко. В одном из июльских учебных полетов летчик И.В. Гурилов попал в тайфун и разбился, врезавшись в гору. Это была единственная потеря полка за весь период участия в боевых действиях в Корее, да и та не боевая.

Первую победу в 351 ИАП осенью 1951 г. одержал летчик 2 АЭ ст. лейтенант В. Курганов - в темноте на малой высоте ему удалось сбить ночной бомбардировщик ВВС США В-26 "Invader". За эту победу он был награжден орденом Красного Знамени. Скорости и мощности вооружения Ла-11, которым был укомплектован полк, вполне хватало для успешной борьбы с основным противником того периода - американским ночным бомбардировщиком В-26, осуществлявшим свои полеты на малой высоте. Но, как уже отмечалось, с ноября в ночном небе появились В-29, и соперничать с ними Ла-11 было уже сложновато. "Крепости" забирались на высоту до 10 тыс. метров вне действия зенитной артиллерии и после нанесения бомбового удара с резким снижением уходили в сторону залива, куда советским летчикам категорически запрещалось заходить. Кроме того, В-29, имея максимальную скорость 620 км/ч, на снижении разгонялся до 680-690 км/ч, а Ла-11 имел скорость 680 км/ч и, естественно, догнать "бомбер" уже не мог. Летчики 351 ИАП пытались перехватывать "агрессора", но - безрезультатно...

В ноябре группа ночных В-29 нанесла массированный удар по одному из объектов, охраняемых летчиками 351 ИАП. На перехват поднялся почти весь полк, но наши

истребители так и не смогли отразить этот налет и не сбили ни одного "американца". Командир авиакорпуса генерал-майор Г.А. Лобов (он сменил в начале осени генерала Белова) был очень недоволен действиями полка и просил командование части сделать надлежащие выводы, чтобы такого конфуза больше не повторилось.

В начале декабря на боевые дежурства стали заступать наиболее опытные пилоты. В одну из ночей готовность заняли два заместителя командира полка майоры Галышевский и Карелин. По команде с КП корпуса их подняли одновременно и послали каждого в свою зону барражирования. И вот тут-то, в зоне ожидания Карелина, в свете прожекторов появился В-29. Советский летчик бросился догонять противника, даже открыл по нему огонь, но дистанция была велика, да и бомбардировщик был "схвачен" прожекторами поздно, уже на выходе из светового поля, так, что лучи уже почти опустились на землю. Эта "крепость" ушла безнаказанной.

После посадки разгневанный генерал Лобов решил обоим летчиков отдать под трибунал, но объективности ради послал в полк инспектора корпуса Героя Советского Союза М.П. Ренца, который прилетел в полк на другой день. После разбора полета и проведения эксперимента перехвата, аналогичного тому, что совершил ночью Карелин, инспектор пришел к выводу, что летчики не виноваты, о чем и доложил в корпус. Тогда к главному советнику по авиации в КНР генерал-полковнику Красовскому на доклад прибыл сам "виновник" - майор Карелин. "На ковре" у генерал-полковника состоялся следующий диалог:

Красовский:

- Какой же ты истребитель, что не смог сбить бомбардировщика!

Обиженный Карелин:

- А вы бы сами, товарищ генерал, сели в самолет и попробовали его догнать!

Красовский рассмеялся и уже серьезно спросил:

- Так что же нужно для того, чтобы успешно перехватить ночью эти проклятые В-29?

- Вот если бы у нас в полку были реактивные "миги", мы бы не упустили бомбардировщика!

- Будут вам "миги". За какой срок сможете переучиться на них?

- За месяц-полтора постараемся.

Уже на другой день в полк пригнали два МиГ-15 бис, и летчики засели за изучение матчасти самолета.

В начале января 1952 г. в Китай в состав 64 ИАК на замену прибыла новая дивизия ПВО из-под Москвы - 97 ИАД ПВО-под командованием Героя Советского Союза полковника А.П. Шевцова. Командование корпуса приказало выделить одну АЭ, составленную из пилотов дивизии, имеющих опыт ночных полетов на МиГ-15 и передать ее 351 ИАП, чтобы эти летчики обучили полетам на реактивных машинах личный состав полка Ефимова. Командиром этой АЭ стал капитан В.В. Затыкин. В ее состав вошли летчики: В. Гурин, Харламов, Харитонов и др. Курировал группу "ночников" зам. командира дивизии по летной подготовке подполковник Егоров. В течение января-февраля эта группа переучивала одну эскадрилью 351 ИАП на самолеты МиГ-15, а кроме того, несла боевое дежурство и вылетала на ночные перехваты. Противник, видимо, узнал о появлении "мигов" и временно прекратил ночные полеты в район боевого патрулирования летчиков 351 ИАП. Во всяком случае воздушных боев с неприятелем у группы Затыкина не было. В середине весны эту группу расформировали и пилоты вернулись в свои полки.

В это же время произошла реорганизация в самом 351 ИАП - из трехэскадрильного полк стал двухэскадрильным (по 12 самолетов в каждой АЭ, не считая звена управления). Некоторые летчики убыли по болезни. В полку остались: вторая эскадрилья (командир майор П.Ф. Душин), вооруженная Ла-11 и первая - укомплектованная только МиГ-15 (командир майор Б.Д. Култышев).

Вскоре, в конце весны 1952 г., была одержана первая победа на реактивном самолете МиГ-15 бис. Майор Карелин в свете прожекторов увидел одиночный бомбардировщик В-29 и, подойдя к нему вплотную, сам невидимый для противника, просто расстрелял "американца" в упор. Почин был сделан, и в полку воспряли духом - наконец-то в руки летчиков попало мощное и эффективное оружие! Но для надежной защиты охраняемых объектов в ночных условиях одной эскадрильи МиГ-15 было явно недостаточно. Поэтому была сформирована еще одна одна (имеющая на вооружении реактивные МиГ-15 бис) из летчиков 133 ИАД ПВО.

Командованием 64 авиакорпуса был дан приказ сформировать одну сводную эскадрилью для ночных перехватов, что и было сделано в кратчайший срок. На базе 2-ой АЭ 147 особого ГИАП ПВО была создана сборная эскадрилья из летчиков разных полков этой дивизии. Командиром этой АЭ стал майор Тришкин, заместителями у него были капитаны Ф. Володарский и Полтавец. Командир 147 ОГИАП подполковник М.И. Студилин не только руководил действиями этого подразделения, но и сам, имея достаточный для того опыт, в ее составе совершил несколько боевых вылетов, показывая пример другим летчикам.

Именно он, командир полка, и открыл боевой счет этой эскадрильи и этого полка в самом начале мая. Будучи поднятом по тревоге, он в лучах прожекторов сбил один В-29. За что был награжден орденом Красного Знамени. Эскадрилья Тришкина вела ночные боевые действия весь период командировки дивизии в Корею - до лета 1953 г., и за это время ее летчиками было сбито около десятка самолетов США. Особо отличился летчик ст. лейтенант Ю. Добровичан, на счету которого официально значатся 4 бомбардировщика В-29. Победы имели также ст. лейтенант Кондрашов (две), капитан Володарский (одну). Сбил ночью один самолет США и ст. лейтенант М. Залогин, причем это был ночной всепогодный перехватчик F-94 "Starfire", оснащенный радиолокатором. Кроме того, он, предположительно, сбил еще и В-29, правда, победа не была официально подтверждена, ибо бомбардировщик или был серьезно поврежден, или же упал где-то в море.

Не обошлось в части и без потерь. Одержав победу над противником, разбился при посадке на поврежденном самолете капитан Полтавец.

Одновременно вели боевые действия и летчики 351 ночного ИАП. Они также одержали несколько побед в небе Северной Кореи. Так, 10 июля 1952 г. американцы предприняли массированный налет на охраняемые летчиками 351 ИАП объекты. В этом крупном ночном воздушном сражении было сбито три В-29 (два - майором Карелиным и один - командиром звена капитаном Жажманом Ихсангалиевым), еще несколько самолетов получили повреждения и сели в Сеуле (Южная Корея).

Некоторое время после этого В-29 не появлялись над Северной Кореей, а чуть позже наших летчиков ждал новый "сюрприз" противника. Как уже говорилось, оттачивалась тактика использования авиации в новых условиях, и на применение реактивных "мигов" против "крепостей" американцы ответили введением в действие ночных перехватчиков. Несколько ночных эскадрилий, укомплектованных всепогодными реактивными истребителями, оснащенными радиолокаторами, прибыли на авиабазы Южной Кореи. Среди них были: 319 ЭИП (эскадрилья истребителей-перехватчиков) F(AW)Sq, имевшая на вооружении самолеты F-94B "Starfire", и 513 ночная ИАЭ морской пехоты США (VMK(N) 513), вооруженная самолетами F3D-2 "Skyknight". С осени 1952 г. эти американские истребители осуществляли перехваты наших ночных самолетов до подхода к цели или после выполнения боевого задания. Первый ночной воздушный бой между реактивными самолетами противоположных сторон произошел 2 ноября. По западным данным в этом поединке летчиком морской пехоты США на F3D-2 был сбит один МиГ-15. Возможно, что это был тот самый бой, в котором подбили самолет Полтавца, но может быть и тот, в котором погиб начальник ВСС 64 ИАК (он осенью вылетел ночью на перехват цели и не вернулся). Эти предположения еще

требуют уточнения.

Наши воины тоже не остались в долгу перед американцами. Уже на другой день летчики 351 ИАП Галышевский и Губенко попытались сбить один из перехватчиков США. Впереди шел самолет Губенко, выполнявший роль "приманки", а чуть сзади и выше - машина Галышевского, который должен был атаковать американца в случае, если тот пойдет на Губенко. Вначале все шло по плану: американец "клюнул на приманку", но перехват сорвался из-за боязни Галышевского поразить самолет своего товарища, да и противник в последний момент прекратил атаку и тут же со снижением ушел к заливу, видимо, получив предупреждение с земли. Нашим же летчикам, как уже было отмечено, запрещалось заходить в залив, и они прекратили преследование. Все же через несколько дней их встреча в ночном небе вновь произошла. 7 ноября на перехват цели вылетел истребитель 1 АЭ ст. лейтенанта И.П. Ковалева. На цель его наводили с земли по данным РЛС. Наведение было настолько точным, что Ковалев на высоте 10000 м просто столкнулся с F-94В. В кромешной темноте наш пилот "лег" на американца "брюхом" своей машины и просто проехал по нему всей массой самолета. Произошло это в 0 час. 49 мин. по местному времени. У самолета Ковалева загорелся двигатель, от столкновения "Starfire" также вспыхнул и, объятый пламенем, стал снижаться в сторону моря. Наш летчик катапультировался из горящей машины и благополучно опустился на рисовое поле, где его вскоре подобрали китайские добровольцы и доставили в Аньдун. "Starfire" упал на берегу моря, но пилота не нашли, т.к. он катапультировался, и его, видимо, вывезли на гидросамолете или вертолете спасательной службы США. Есть основания думать, что он остался жив. Спустя некоторое время наши летчики слышали знакомые позывные этого пилота ("Волейбол 95"). За своеобразный ночной таран И.П. Ковалев был награжден орденом Красного Знамени.

В очень схожей ситуации оказался однажды Анатолий Карелин. Его подняли на перехват В-29 по данным РЛС и навели так четко, что Карелин при сближении с самолетом противника чиркнул лафетом своего "мига" возле кормовой пушки оператора наведения (привез вмятину на лафете). Стрелок кормовой установки бомбардировщика, не видя противника, начал беспорядочно палить из пушек и тем самым выдал себя. По его огню наш пилот определил, где находится самолет, и в упор расстрелял эту "крепость".

В декабре повредил в ночном бою один В-29 и Ковалев - он ясно видел попадание в бомбардировщик (который находился в этот момент в прожекторном поле) своих снарядов, но тот все же ушел в темноту, и судьба его неизвестна.

Летчики 2 АЭ, хоть и изредка, но тоже вылетали на боевые перехваты ночью - в одном из таких вылетов начальник ВСС полка майор Михаил Симко на истребителе Ла-11 сбил легкий бомбардировщик В-26, за что был награжден орденом Красного Знамени.

12 сентября 30 В-29 предприняли массированный налет с целью разрушения ГЭС на реке Суйхэ в Корее. Ночными истребителями было сбито 3 из них. Отличились пилоты ночной АЭ из 147 ИАП, в том числе и Юрий Добровичан.

В конце года авиация САК стала чаще наносить ночные удары по объектам Северной Кореи, и наша ночная ПВО была усилена еще двумя ночными эскадрильями. Эти подразделения были из 32 над полковника Г.И. Гроховецкого (прибыла в 64 ИАК в августе 1952 г.). Одна эскадрилья из 224 ИАП (1 АЭ) под командованием майора П.И. Свищева в ноябре была отправлена в г. Мукден и несколько месяцев прикрывала ночью промышленные объекты как самого Мукдена, так и Аньшаня. Другая - также 1 АЭ, но уже из 535 ИАП 32 ИАД, была временно придана в полк Ефимова на усиление и с ноября до начала марта 1953 г. действовала в составе 351 полка. Командиром этой АЭ, в составе которой находилось 8 летчиков, был капитан К.И. Сема.

О 1-й АЭ 224 полка можно сказать одно: задание свое она выполнила, надежно

прикрыв с воздуха два города Северо-Восточного Китая - Мукден и Аньшань. Встреч с противником ночью не было, и в феврале 1953 г. пилоты возвратились в свой полк, где приступили к активным боевым действиям, но уже в дневное время. А вот летчики 1 АЭ из 535 полка отличились в ночных боях и сбили до конца февраля 1953 г. четыре самолета США. Первый - В-26 - был на счету замполита капитана Сергея Кобзева уже в декабре 1952 г. Вот как это случилось: находясь в зоне патрулирования в районе залива, он увидел ниже себя освещенную кабину самолета (американские летчики зачем-то включили у себя свет). Выгодное для атаки положение дало возможность Кобзеву сбить самолет противника. Вторая, достаточно известная, победа была за ст. лейтенантом Я.З. Хабиевым.

После массированного ночного налета на Сунхун ГЭС 12 января 1953 г. над Аньдунем появился одиночный В-29 (как оказалось впоследствии, это был RB-29 из 91 стратегической разведэскадрильи САК), который должен был сфотографировать результаты налета. На его перехват и был поднят 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 СРЭ ВВС США). Этот RB-29 с бортовым номером 44-62217 вылетел с авиабазы в Японии и был поражен под Аньдунем в 21 ч. 15 мин. 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", уходившей 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 пробоин, 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 Корею 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 Корею, 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 "Sabre". 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 в глубь 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 Charlies" ("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 поршневыми самолетами 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% 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 был сбит первый реактивный МиГ-15 бис. 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-94B "Starfire", которая сразу же приступила к действиям. Правда, первый же перехват закончился трагически - реактивный F-94B, 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 (так же над По-2) пилоты этой АЭ одержали 30 января 1953 г. Всего же летчиками 319 ЭИП было совершено 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.

Как наши летчики "украли" два американских истребителя Анатолий ДОКУЧАЕВ, полковник

Начало пятидесятых, корейская война. Первая серьезная схватка между армиями СССР и США - и первые попытки "украсть" друг у друга образцы новейших истребителей. В конце 1950 года летчики США, безраздельно хозяйничавшие в небе Кореи, впервые встретились со стрелообразными самолетами МиГ-15. С высоты 10000 метров наши истребители из пике атаковали бомбардировщиков и истребителей США. Командующий американскими войсками Макартур вынужден был доложить комитету начальников штабов: наши пилоты впервые столкнулись с боевой техникой, значительно превосходящей американскую, боевой дух их падает, а полеты не приносят прежнего эффекта, не помогают и "Сейбры".

9 апреля 1951 года американцы предпринимают мощную атаку на железнодорожный мост через реку Ялудзян, по которому из Советского Союза через Китай шло основное снабжение корейской армии. 48 бомбардировщиков В-29 и свыше ста истребителей F-84 "Тандерджет" участвовало в ней. Итог: с американской стороны сбито 12 бомбардировщиков и 4 истребителя, с советской - ни одного. Командованию США ничего не оставалось, как на прикрытие бросить новейшие истребители F-86. И опять неудача. Американцы поняли: им противостоит современнейшая советская воздушная машина. Ее надо добыть любой ценой.

По основным летно-техническим данным истребители МиГ-15 и F-86 "Сейбр" были равны, но МиГ превосходил своего конкурента в скороподъемности и в вооружении: две пушки 23-мм калибра и одна 37-мм отличались высокой скорострельностью, а снаряды пробивали любую броню. Шесть крупнокалиберных "сейбровских" пулеметов "кольт браунинг" не давали такого эффекта.

И вот американцы приняли решение посадить МиГ-15. Тактику избрали следующую: повредить самолет и уже плохо управляемый вывести на свой аэродром. Первое нападение осуществили на капитана Сергея Крамаренко - нашего аса, на счету которого к тому моменту было 13 сбитых самолетов, 149 боевых вылетов. Его пыталась взять "в клещи" тройка "Сейбров". Но Крамаренко сумел уйти под защиту наших установок ПВО, которые чуть его самого не сбили, приняв за "Сейбр".

Вскоре в аналогичный переплет попал Александр Москвичев, тоже опытный летчик. В бою его МиГ-15 зажала восьмерка "Сейбров" и "повела" на свой аэродром. При малейшем отклонении вправо или влево рядом проносились огненные трассы. Сам пилот рассказывал: "Не вырваться, думаю, остается одно - резкий маневр и таран. Вот один "Сейбр" зашел вперед, видимо, для показа, куда дальше следовать. Я открыл огонь, подбив "Сейбр". По мне тут же пустили несколько очередей. Я получил тяжелое ранение в руку, но смог резко спикировать и катапультировался. Благо, меня подобрала корейские крестьяне"...

Поняв, что "украсть" МиГ-15 - дело малоперспективное, американцы начинали разбрасывать листовки, в которых обещали сначала 100 тысяч долларов, а потом и миллион тому, кто доставит им целехонький МиГ. Рассчитаны посулы были на советских летчиков, корейских военнослужащих и крестьян. Правда, как последние могли добыть и доставить самолет, известно, видимо, одним авторам листовок. Словом, американцы решили "купить" МиГ-15. А в это время в главном штабе советских ВВС разрабатывали операцию по посадке "Сейбра". Из Москвы в Аньдун, где дислоцировались наши авиачасти, выехала группа летчиков во главе с генерал-лейтенантом авиации Героем Советского Союза Алексеем Благовещенским, занимавшимся тогда испытательной работой. Прибыли, собрали командиров полков и

объявили: всю информацию о воздушной обстановке предоставлять нам - будем брать "Сейбр". Пилоты переглянулись: вы для начала подбить попробуйте, а уж затем сажайте. На совещании сказали "москвичам": посадить "Сейбр" - безумная идея. На что последовал ответ: мы сами с усами, ваше дело - снабжать нас информацией. И вот первый вылет, первый бой. Если судить по результатам, то американские летчики "расколошматили" группу. Один МиГ был сбит, два других получили серьезные повреждения. Прибывшие для захвата "Сейбра" задумались. Последовал восьмидневный перерыв в полетах. В группе Благовещенского приступили к изучению тактики действий противника. Не чурались теперь послушать простых летчиков. И вот новая попытка захвата. Закончилась она опять безрезультатно. Причем при посадке погиб полковник Дзюбенко - перевернулся самолет. После этого генерал-лейтенант Благовещенский (кстати, летчик от Бога, но что было, то было) со своей группой убыл в Москву.

И все же захват "Сейбра" состоялся. Помог осуществить его в сентябре 1951 года полковник Евгений Пепеляев, впоследствии герой Советского Союза - на его счету 19 сбитых американских самолетов. Рассказывает сам летчик.

- Я столкнулся с "Сейбром" неожиданно, когда уже выходил из боя с другими самолетами. Тут же открыл огонь. "Сейбр" стал падать. Как оказалось, я ему повредил двигатель и катапульту. Пилоту "Сейбра" ничего не оставалось как посадить самолет. Планируя, он дотянул до Желтого моря и сел на гальку, как раз в тот момент, когда начинался отлив. Летчика тут же подобрала служба спасения - она у американцев действовала безупречно. А самолет остался...

Дальнейшие события, по свидетельству очевидцев, развивались так. Часа через два-три появились американские штурмовики и стали сыпать на район посадки "Сейбра" бомбы. Однако уже начался прилив, и пенная морская вода надежно укрыла самолет. Наступила ночь. Нашим авиаторам поставили задачу - достать истребитель из воды и доставить на аэродром Аньдун. За ночь не управились. Первоначально оттащили на приличное расстояние от берега в поле и замаскировали под стог сена. Там он простоял целый день. С побережья до аэродрома - дорога с тоннелями, крылатую машину не провезешь. С наступлением темноты истребителю обрезали крылья.

Утром "Сейбр" был уже на нашем аэродроме. "Пленника" упаковали по частям в ящики и отправили в Москву. Так был добыт этот ценный трофей.

А чуть позже и еще один.

Второй "Сейбр" был пленен благодаря "ювелирной" работе летчиков 16-го истребительного авиаполка, подбивших его. "Сейбр" совершил вынужденную посадку на территорию, которая контролировалась северокорейскими войсками, а пилот, американский ас, был взят в плен. F-86 оперативно доставили на аэродром Аньдун. К концу войны американцы применили "Сейбры" с радиолокаторами. Нашим летчикам была поставлена задача добыть и эту модификацию.

Одну из таких машин сбил Николай Шкодин, впоследствии генерал-майор авиации, заслуженный военный летчик. "Сейбр" упал в распоряжение корейских войск на рисовом поле. Точнее сказать, он сел на брюхо. Тут же прилетел американский вертолет и забрал летчика. Позже пилоты США сумели разбомбить свой самолет, и он нам так и не достался.

Что касается американской затеи "купить" наш МиГ-15, то она дала результат лишь в 1953 году. В швейцарском журнале "Интеравиа" №4 за 1971 год была опубликована фотография нашего истребителя, который якобы установлен в национальном музее авиации и аэронавтики в Вашингтоне. В сопроводительном тексте указано, что МиГ-15 доставлен на американский аэродром северокорейским летчиком-перебежчиком. Но ему заплачен не обещанный миллион, а 100000 долларов.