

## В НЕБЕ КОРЕИ— СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ



**Минаил Ефимович ЧЕВЫЧЕЛОВ**, подполковник в отставке, бывший летчик-истребитель, ныне журналист

В Порт-Артуре, рядом со старым русским кладбищем, где похоронены солдаты, матросы и офицеры России, погибшие при защите от японцев крепости-порта в 1904—1905 гг., расположилось новое, почти не уступающее по размерам старому. На небольших обелисках, увенчанных пятиконечными звездами и крохотными моделями самолетов, — в основном русские фамилии. Это погибшие в небе Кореи в 1950—1953 гг. советские летчики.

В то время на Корейском полуострове шла война между Северной Кореей и Южной. Советские летчики сражались тогда на стороне Севера. Противниками были авиаторы-американцы и южнокорейцы. Кто оказался прав в кровавом междоусобном споре, который вырос до международного, пусть рассудит время... В этой тогда сугубо засекреченной, почти неизвестной войне принимали участие и летчики-тихоокеанцы...

### ЖАРКИМ ЛЕТОМ ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОГО

Август 1952 г. выдался в Приморье солнечным и жарким. Частые в эту пору тайфуны с многодневными проливными дождями и ураганными ветрами обходили Приморье стороной, и на флотских аэродромах днем и ночью шли интенсивные полеты: авиаторы осваивали первый серийный отечественный реактивный истребитель МиГ-15. Пробные полеты на новой, непривычной (без винта и мотора) технике летчики 578-го истребительного полка (он входил в состав 7-й авиадивизии) начали еще в январе 1951 г. Пока на аэродроме строилась новая взлетно-посадочная полоса, летали прямо со льда Амурского залива. К весне перебрались на берег. От одиночных полетов стали переходить к групповым. И к августу 1952 г. флотские авиаторы уже были подготовлены к полетам основательно: днем в простых метеоусловиях в составе полка и ночью — в составе звена.

В разгар лета в полк вдруг начали присылать недостающих по штату летчиков, все чаще стали поговаривать о возможной «командировке» в Китай. В то время на некоторых китайских аэродромах, входивших в Портартурскую ВМБ ТОФ, еще базировались морские авиационные части, так что полеты в соседнюю, дружественную Советскому Союзу страну были делом почти рядовым и об истинной цели готовившейся акции летчики могли только догадываться.

Между тем вести с Корейского полуострова приходили смутные и противоречивые. Наши газеты и радио официально перед всем миром утверждали, что советских летчиков в Северной Корее нет, что там воюют только китайские добровольцы и патриоты Кореи. И это была правда. Точнее — одна

сторона правды. О другой стороне говорить запрещалось. И не только с трибуны ООН, что делегация СССР выполняла неукоснительно, но даже и здесь, на флотском аэродроме, среди летчиков, техников и инженеров — людей, облеченных особым доверием самого товарища Сталина. И лишь накануне вылета за рубеж перед летным составом полка была поставлена конкретная боевая задача: «Оказать корейскому народу, борющемуся за свою независимость с американскими империалистами, интернациональную помощь и приобрести опыт боевых действий на самолете «МиГ-15».

Формально в Китай отправлялись летчики-добровольцы. Многие из них в годы фашистского нашествия храбро сражались на Севере, Черном море и Балтике, вместе с американцами били японских самураев в августе 1945 г. и теперь могли, наверное, отказаться еще от одной добровольной войны. Но отказывать не было. И не только из-за страха возможных репрессий. «Мы помогли корейскому народу защищать новую жизнь», — вспоминает участник тех событий полковник в отставке Василий Данилович Андрющенко. И то было не просто желание вступить за слабого соседа. Поднимаясь в чужое небо на боевое задание, наши летчики свято верили в великую правоту своей миссии...

20 августа 1952 г. летчики-тихоокеанцы 578-го истребительного авиapolка, переодетые в штатское (для маскировки), прибыли на китайский аэродром Аньдун. Для них начиналась новая, полная тревог и опасностей фронтовая жизнь...

Несколько дней ушло на знакомство с запасными аэродромами (Мяугоу, Дапу, Мукден). Облетали их поэскадрильно, изучили район боевых действий. Летчики ВВС, находившиеся там уже больше года, отправились на короткий десятидневный отдых, уступив свои «МиГи» морским авиаторам. перед ними была поставлена конкретная боевая задача: прикрывать стратегические объекты Северной Кореи (железнодорожный мост, переправу через реку, электростанцию, радиотехнические средства). Нашим авиаторам, дабы не угодить в плен после катапультирования, разрешалось действовать только в северной части Корейского полуострова. Южнее была зона китайских добровольцев. Советским летчикам запрещалось уклоняться и в сторону морского залива, который, как говорится, кишел американскими боевыми катерами и подводными лодками. Впрочем, китайским и северокорейским авиаторам тоже запрещалось действовать над территорией противника: американская сторона постоянно «охотилась» за советскими «МиГаами» и, таким образом, могла легко заполучить «живой» образец нашего новейшего истребителя. Охотились и наши авиаторы за американскими «Сейбрами». Для этого из Москвы была прислана специальная группа «захвата», возглавлял которую, что называется летчик от Бога, (в прошлом авиатор-тихоокеанец) Алексей Благовещенский. Об этом, судя по всему, знали и американские летчики, и, когда их основательно «зажимали» в воздухе, они всячески старались уйти в сторону морского залива...

### ПЕРВЫЕ БОИ

Первые боевые вылеты летчиков-тихоокеанцев были крайне тяжелыми. Зная о противнике только понаслышке от своих предшественников-авиаторов ВВС и столкнувшись с ним в реальном бою, некоторые под натиском быстрых, разящих метким огнем «Сейбров» (F-86) буквально терялись. Участник тех боевых действий, бывший командир эскадрильи, полковник



Капитан Василий Данилович Андрющенко. Фото 1952 г.

в отставке Василий Данилович Андрющенко вспоминает об этом так: «...19 сентября 1952 года — первый мой вылет на боевое задание. В тот день американцы решили нанести массированный удар по стратегическим объектам Северной Кореи. В налете участвовало 180 штурмовиков («Шутингстар») и 160 «Сейбров». Штурмовики шли группами под прикрытием истребителей на эшелонах от пяти до двенадцати тысяч метров. Мы сидели в кабинах своих самолетов и хорошо видели, как со стороны залива на корейский берег черными волнами накатывались неприятельские машины. На отражение противника поднялись почти все наши истребительские полки. Взлетали парами и звеньями в те короткие промежутки времени, пока американских самолетов не было видно на горизонте, и сразу — в бой...

Пришло время вылета и нашей восьмерки. Взлетаю первым. Рядом со мной цепко держится в строю мой ведомый. За нами в воздух поднимается еще одна пара, и еще... Убираю щитки-закрылки, шасси и направляю самолет на заданный объект (железнодорожный мост на реке) в северной части Корейского полуострова. Теперь нашей восьмерке «МиГов» предстоит охранять этот важный стратегический объект... Один из моих летчиков возвращается на аэродром: на самолете неисправность — не убираются шасси. Нас осталось пятеро, и позади еще одна «пара». Будем действовать двумя группами...

Высота 6 000 метров, внизу под крылом — светлая лента реки и железнодорожный мост через нее. Выполняю разворот вправо и вдруг вижу почти на траверзе восьмерку «Сейбров». Они стремительно снижались в сторону морского залива и пока не видели нас. Дал сигнал «Атакуем» и направил свой самолет в середину ведущего звена противника. Пока ловил в прицел подвернувшегося «Сейбра», сам оказался атакованным. Три короткие очереди из трех пушек — и американский самолет задымил и рухнул вниз. Но и мое положение стало критическим: подоспевшее звено «Сейбров» открыло по моему самолету прицельный огонь. Оглянувшись на ведомых своих — никого рядом! Оставалась одна надежда: оторваться от противника. Наши «МиГи» на вертикальных фигурах превосходили «Сейбров». Это я знал хорошо. Этим и воспользовался. Американцы сопровождали меня огнем до высоты 15 500 метров!..

Садился на запасном аэродроме. До своего я уже не мог дотянуть: кончилось топливо, и двигатель остановился. Позже, подробно разбирая этот вылет, я выяснил следующее: едва завязался бой с противником, наша «пятерка», не выдержав стремительных ошеломляющих маневров противной стороны, рассыпалась, как горох. Вот где сказалась наша недоученность резко маневрировать звеном и вести бой на огромных скоростях и при запредельных перегрузках.

В том бою мы потеряли два самолета: старший лейтенант Зубченко на пылающем истребителе произвел посадку вне аэродрома и чудом остался жив,

старший лейтенант Никитин дотянул до аэродрома, посадил горящую машину на фюзеляж и получил травму. Еще два наших самолета были сбиты в тот день над речной переправой, летчики погибли.

Итоги того вылета наших истребительных полков — 15 сбитых американских штурмовиков и 4 «Сейбра»...

Запомнился Василию Андриющенко и еще один полковой вылет. В воздух поднялось тогда двадцать самолетов. Ведущим шел сам командир полка майор Добров. Рядом с ним — опытные летчики капитаны Михаил Марченко, Михаил Швецов, Василий Андриющенко, старшие лейтенанты Григорий Кокора, Александр Хантемиров, Борис Демьянов, Михаил Ободников, Евгений Михайлов, Александр Царьков, Александр Ковшов, Иван Зубченко. И молодые лейтенанты, только что начавшие летную службу.

Ведущее командирское звено, оторвавшись от основной группы самолетов, было внезапно атаковано «Сейбрами». Капитан Андриющенко бросил свою восьмерку «МиГов» на помощь и короткой залповой очередью сбил одного из атаковавших истребителей. Но рядом с падавшим самолетом противника уже густо дымил и наш. Это была машина лейтенанта Постникова...

В конце ноября 1952 г. капитан Андриющенко был назначен заместителем командира полка. И теперь уже сам водил эскадрильи в бой... 19 января 1953 г. он повел полк на боевое задание в последний раз...

На высоте двенадцать тысяч метров внезапно остановился двигатель. Капитан Андриющенко, передав командование полком своему заместителю, попробовал запустить двигатель. Не получилось. Попробовал еще раз — и опять осечка. Позже выяснилось: в топливные баки самолета попала вода. На большой высоте, где круглый год лютуют морозы, вода стала замерзать, и фильтр тонкой очистки топлива превратился в обыкновенную ледышку...

До ровной спасительной бетонки запасного аэродрома летчику не хватило трехсот метров. Тяжелый, с полной топливной заправкой истребитель боднул колесами мерзлую кочковатую землю и, как футбольный мяч, подскочил ввысь. Второй и последующие удары были сильными и оттого разрушительными. Не выдержал нагрузки и, корежась, «застонал» сверхпрочный металл самолета. Стальные стойки шасси подломились легко, как спички. Самолет прополз несколько метров на брюхе и, зацепившись крылом за какой-то буерак, круто развернулся и остановился.

Около месяца, закованный в гипс, капитан Андриющенко лежал в китайском военном госпитале. А в феврале 1953 г. вместе с родным полком вернулся в Приморье, на Тихоокеанский флот. Весной того же года после основательного лечения во Владивостоке он вновь сел в кабину боевого истребителя и принял командование полком.

За проявленное мужество при выполнении боевых заданий капитан Андриющенко был награжден орденом Красного Знамени, капитан Ободников,



Капитан Антон Михайлович Касприк. Фото 1953 г.

старшие лейтенанты Кокора и Червоный — орденами Красной Звезды, многие летчики полка получили корейские и китайские боевые награды.

На смену авиаторам 578-го полка с флотского аэродрома Унаши был срочно откомандирован в Китай еще один истребительный полк.

### КОГДА ХОРОНИЛИ СТАЛИНА

Новый полк летчиков-тихоокеанцев, 781-й, прибывший на китайский аэродром Аньдун, авиаторы ВВС встретили довольно прохладно. Морские летчики еще не знали тогда, как воевали их флотские предшественники. Об этом стало известно позже. Авиаторы 578-го полка дрались храбро, порой, отчаянно, но этого было мало, чтобы победить. Американские летчики умели воевать не хуже наших пилотов, поэтому в первых воздушных боях еще не обстрелянные «крейсера» (так условно и с легкой иронией называли морских летчиков авиаторы-американцы) несли большие потери. Чтобы избежать былых ошибок, хозяева аэродрома — армейские летчики учинили морякам жесткую проверку: уже на следующий день они организовали совместные боевые вылеты.

В воздух поднималась пара армейцев, за ней — пара тихоокеанцев. Смешанные звенья истребителей сразу же направлялись в зоны боевых действий. Таким способом был «провезен» весь 781-й истребительный полк.

...День похорон И.В. Сталина (5 марта 1953 г.) американцы решили отметить по-своему: они затеяли грандиозный воздушный налет на важные промышленные и стратегические объекты Северной Кореи. Разведка донесла об этом своевременно, и наши летчики начали готовиться к отпору противнику.

Рано утром аэродром Аньдун и все его окрестности были разбужены ревом реактивных двигателей. Быстрые, как молнии, пары окрашенных под цвет местности «МиГов» одна за другой устремились в ясное весеннее небо. Поднялись в воздух и командир эскадрильи капитан Иван Клочко, и его ведомый старший лейтенант Антон Касприк. За ними — вся эскадрилья «крейсеров»...



Морские летчики-истребители Тихоокеанского флота, участвовавшие в боях в небе Кореи (слева направо): капитаны Антон Касприк, Николай Попов, Алексей Абрамов. Снимок 1953 г.

«Гости» с юга Кореи не заставили себя долго ждать. Со стороны залива показалась армада американских штурмовиков под прикрытием истребителей. Они шли на различных эшелонах — от трех до двенадцати тысяч метров. Но все эти высоты были перекрыты нашими, китайскими и северокорейскими истребителями. Капитан Клочко направил свою эскадрилью в самый центр американской армады с намерением стремительной атакой раздробить противника на мелкие группы. Навстречу «МиГам» бросились ярко раскрашенные «Сейбры». И закружилась стремительная воздушная карусель.

Старший лейтенант Антон Касприк уже имел на своем боевом счету сбитого «Сейбра» и, кажется, приноровился к противнику в нескольких воздушных боях, но такого жестокого сражения ему еще не приходилось видеть. В небе вдруг стало тесно от самолетов. Летчик зашел было в хвост штурмовику, но внезапно откуда-то снизу вынырнул размалеванный «Сейбр». Он шел в лоб нашему истребителю. Антон невольно сжался, ожидая неминуемого удара. Все это длилось секунды две-три. Самолет тряхнуло — и бешено мчавшиеся навстречу друг другу машины разошлись в нескольких метрах один от другого...

Когда старший лейтенант вывел машину из пикирования, то увидел неподалеку дымившийся американский штурмовик. «Работа командира», — подумал он и, отсекая пушечным огнем от самолета капитана Ключко вновь появившихся «Сейбров», сквозь резкие команды и отборный русский мат в эфире вдруг услышал знакомый позывной:

— Я — Сорок третий, прикройте меня! Прикройте!

Это был зов о помощи. Старший лейтенант Касприк хорошо знал «Сорок третьего» — старшего лейтенанта Василия Тимошина. Два года назад в небе Приморья они вместе осваивали групповые полеты на «МиГах». Тимошин прекрасно летал и цепко держался в строю. А тут сплеховал, видимо, остался один, без прикрытия. Касприк понял, что грозит его товарищу. Американцы буквально охотились за одиночными советскими «МиГами». За сбитый самолет им платили чистоганом значительные суммы. И, когда такое случалось, янки, делая бизнес, по очереди фотографировали и добивали горящий или падающий самолет. В одном из боев старший лейтенант Касприк уже испытал нечто похожее на себе. И теперь, стараясь перекрыть шум и гам в эфире, он громко запросил:

— Сорок третий! Ваше место?! Сорок третий... Но «Сорок третий» больше не вышел на связь.

Когда наши самолеты возвращались на базу, далеко внизу, в призрачном мареве, черными дымами чадили зловещие костры. Это догорали на земле штурмовики и истребители. Среди них, как выяснилось позже, был и самолет Василия Тимошина.



Китай, аэродром Аньдун, ноябрь 1952 г. Вот на таких «МиГах» воевали в небе Кореи советские летчики.



Летчики-истребители владивостокцы, воевавшие в небе Кореи в 1952—1953 гг. полковник в отставке Сергей Тюрин (слева) и майор в отставке Николай Нагорный. Фото 1989 г.

Попытки американских летчиков прорваться к важным стратегическим объектам Северной Кореи днем, при ясном солнышке все чаще натывались на мощное противодействие корейской, китайской и особенно советской истребительной авиации. И все чаще над Корейским полуостровом и прилегающим к нему морским заливом вспыхивали разноцветные купола заокеанских парашютов. Кстати, у американцев были в ту пору оранжевые, красные и голубые купола парашютов. У наших авиаторов — белые. Первое время северокорейские зенитчики обстреливали катапультировавшихся летчиков и под цветными куполами, и под белыми. Нередко их огонь достигал цели, и летчик, только что покинувший горя-

щий самолет, погибал от осколков зенитного снаряда или пулеметной очереди... «Трумэн, ломайла!» — яростно кричали корейские зенитчики, увидев в воздухе купол парашюта, и били по спасавшимся пилотам торопливо и азартно, как будто расстреливали тогдашнего американского президента.

Расчетливые американцы во время воздушных боев старались держаться ближе к морскому заливу, где их, как уже говорилось, поджидали вертолеты, быстроходные спасательные катера и даже подводные лодки. Нашим же летчикам строжайше запрещалось появляться над заливом. Скванные в маневре, они часто упустили противника, чем откровенно и пользовались американцы. Едва завязывался бой, они старались уйти в сторону залива. Здесь чаще всего и катапультировались, если самолет был подбит. И получалось так, что весь огонь северокорейских зенитчиков иногда обрушивался на спасавшихся на парашютах советских летчиков. Наши авиаторы обратились с жалобой к командованию Северокорейской армии, после чего на свет появился специальный приказ Ким Ир Сена, в котором всем средствам ПВО Северной Кореи запрещалось стрелять по белым куполам парашютов...

Американцы бросали в бой наиболее подготовленных пилотов, нередко уже прошедших испытание войной, тех самых, что семь-девять лет назад бок о бок с советскими воздушными бойцами громили общего врага, сначала

ла немцев, а позднее японских милитаристов. И вот гримаса истории: вчерашние боевые соратники теперь стали противниками и били друг друга в чужом азиатском небе нещадно. В этих сражениях советские летчики чаще действовали быстрее, сноровистее и смелее.

От меткого пушечного огня «МиГов» не спасали ни боевой опыт, ни летное мастерство американских авиаторов. Горели в небе и «МиГи». Горели жарко и не так уж редко. И все-таки сбитых «Сейбров» и штурмовиков «Шутинг-стар» было значительно больше. Наверное, в этом прослеживалась определенная закономерность: боевой опыт советских летчиков был богаче и разнообразнее боевого опыта американских пилотов. Наконец, у наших воздушных бойцов была великолепная школа Покрышкина и Кожедуба. Между прочим, Иван Никитович Кожедуб тоже воевал в небе Кореи. Да еще как воевал! В поединках с американскими асами его красноречивые соколы 324-й дивизии почти всегда вели в счете 10 к одному.

На аэродроме в Аньдуне известен был капитан Евгений Стельмах. Как-то ночью он вылетел по тревоге, и его стали наводить с земли на цель. Ночь была темная, и единственное, что заметил летчик, это какое-то странное оранжевое свечение в темноте.

— Вижу впереди пламя! — передал он на землю.

— По нему и бей! — подсказали с пункта наведения.

Капитан ударил по призрачному пламени из трех пушек и... погасил его. Развернулся на новую цель и опять увидел впереди оранжевое пламя. Он поймал его в прицел и еще дал очередь из пушек. Так повторилось трижды... В результате трех атак советского истребителя американцы потеряли в ту ночь две воздушные крепости Б-29 и один штурмовик! После таких серьезных и совершенно неожиданных потерь противник несколько дней приходил в себя. Над городами и промышленными объектами Северной Кореи устанавливалась непривычная тишина.

Но вскоре воздушные налеты и бомбежки возобновлялись с новой силой, и для наших летчиков-истребителей опять наступали тяжелые дни. Сражаясь с яростно наседавшим противником, они поднимались в воздух по нескольку раз в день. На аэродром возвращались порой на прострелянных в боях «МиГах», а некоторые и не возвращались...

### **ВОЛШЕБНЫЙ ЗНАЧОК «МАО-СТАЛИН»**

Советские летчики-истребители вылетали на задание, не имея при себе ни одного официального документа, который бы удостоверял их личность и принадлежность к какому-либо государству. На китайских аэродромах, где они базировались, и в небе они были как бы ничейными людьми. В обращении между собой инженеры, техники и летчики не упоминали воинских званий, называя друг друга лишь по имени и отчеству. А гражданская одежда их, без погон и воинских различий, не выдавала в них людей военных. Единственный «документ», который был у всех советских летчиков — значок с изображением Мао Цзэдуна и Сталина. Предъявитель такого значка считался личностью неприкосновенной, и жители Китая и Северной Кореи должны были оказывать ему всяческую помощь.

Этим значком вынужден был воспользоваться однажды летчик-тихоокеанец старший лейтенант Александр Кучеренко. Он был атакован несколькими американскими «Сейбрами» сразу после взлета. Самолет его ведомого загорелся, упал на сопку и взорвался. Ведущий пары Кучеренко, уклоняясь





Самолеты-истребители противоборствовавших в небе Кореи сторон. 1952 г.

от атаки противника, старался набрать высоту, но самолет его уже горел, пламя лизало пилотскую кабину, и летчик катапультировался...

Работавшие в поле китайские крестьяне приняли нашего летчика за американца и бесцеремонно затолкали в какой-то сарайчик. Как ни пытался летчик объяснить, что он свой, «советский», китайцы и слушать его не хотели. Тогда-то старший лейтенант вспомнил о значке, зашитом в потайном кармане кожаной куртки. Кучеренко показал его китайским крестьянам, и те разом переменились. Стали как бы извиняться перед ним, потчевать своего пленника, как самого дорогого гостя...

В конце октября 1953 г. летчики 781-го морского истребительного авиаполка возвратились из Китая в Приморье. За неполных девять месяцев боевых действий они уничтожили в небе Китая и Северной Кореи 78 самолетов противника. В полку не оставалось ни одного летчика, у кого на боевом счету не было бы одного, двух, а то и трех сбитых «Сейбров» или штурмовиков. Все летчики были награждены орденами и медалями. Командир полка подполковник Николай Снопков удостоился ордена Ленина, командир эскадрильи капитан Иван Ключко, старший лейтенант Иван Гусев и еще четыре летчика награждены орденом Красного Знамени, старшие лейтенанты Антон Касприк, Александр Кучеренко и многие другие — орденом Красной Звезды.

Потери морских авиаторов: три погибших летчика. Несколько человек получили тяжелые травмы во время вынужденного катапультирования...

А в общем, по данным командующего 64-м истребительным авиакорпусом генерал-майора Г.А. Лобова, в воздушных боях в небе Северной Кореи советские летчики сбили более 1 300 самолетов противника, в том числе 650 «Сейбров», потеряли 345 «МиГов». Соотношение — 3:1 в пользу советской авиации.

Это была война, замешанная на многолетнем кровавом противостоянии двух идеологий — буржуазной и коммунистической. Корейский полуостров в те годы стал своеобразным полигоном испытания новейших образцов оружия и техники как для Соединенных Штатов Америки, так и для Советского Союза. Победителей в той войне не оказалось, но, увы, жертв было немало. И среди последних — советские летчики, проявившие высокое мужество и мастерство. Память о них не должна быть предана забвению.

**Summary.** «Soviet Pilots in the Sky of Korea» is the title of ex-pilot-fighter, retired lieutenant colonel M. Chevychelov. The article tells how during the war between North and South Korea Soviet pilots-volunteers helped to hold defense for Northern Koreans, how they were fighting in the sky with American aviators, who helped the South Korea.