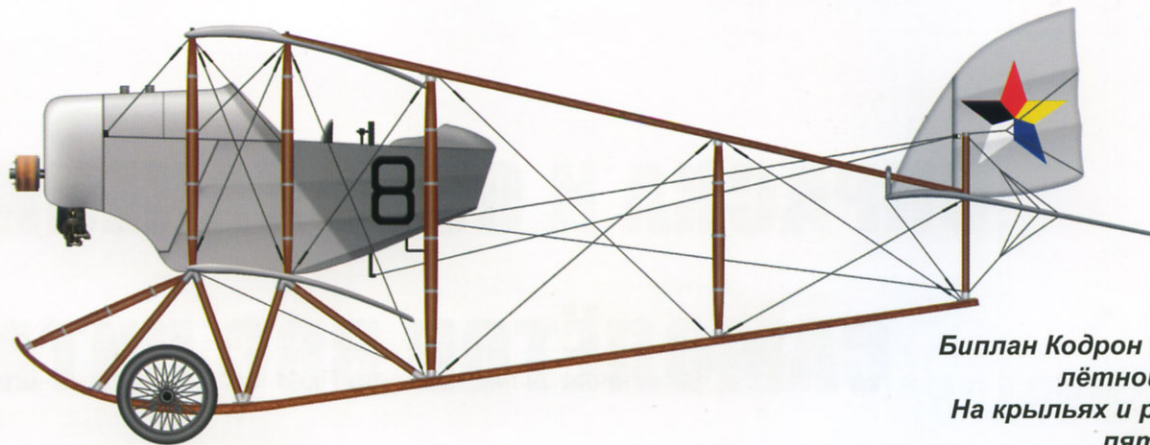


ОКРАСКА И ОБОЗНАЧЕНИЯ САМОЛЁТОВ ВВС КИТАЯ 1911 – 1949 гг.

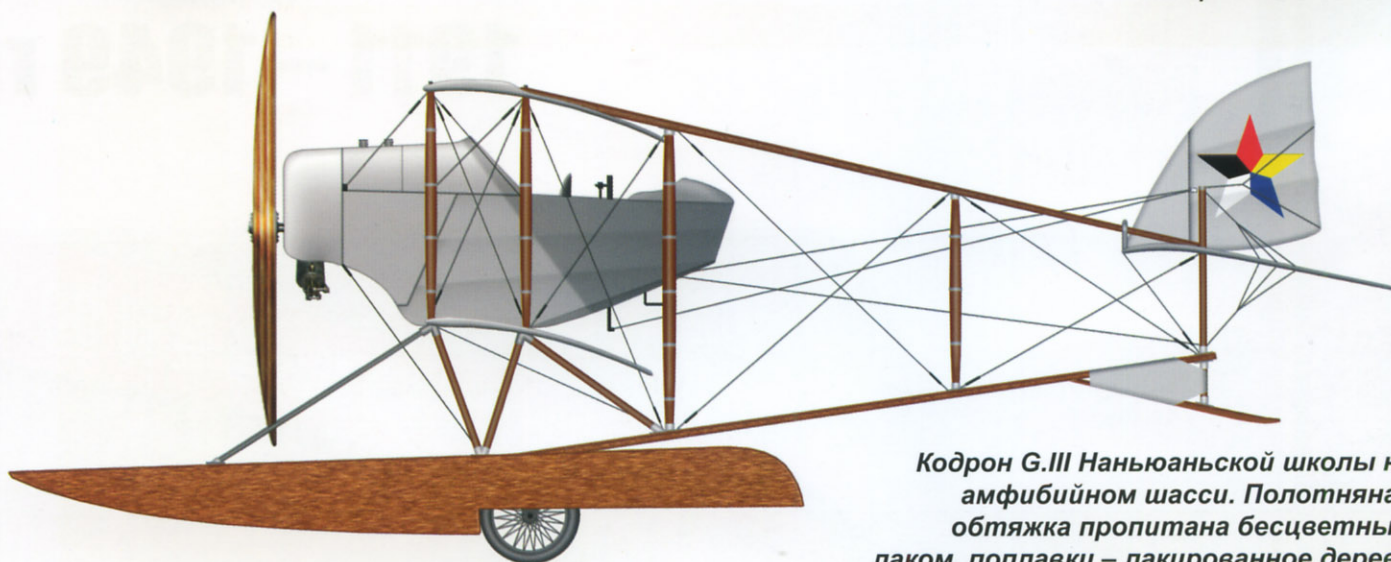


ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»





*Биплан Кодрон G.III Наньюаньской
лётной школы, 1920-е гг.
На крыльях и руле направления –
пятицветные звёзды*



*Кодрон G.III Наньюаньской школы на
амфибийном шасси. Полотняная
обтяжка пропитана бесцветным
лаком, поплавки – лакированное дерево*



*Разведчик Бреге Br 14, принадлежавший
ВВС Центрального правительства Китая, конец 1920-х гг.
Весь фюзеляж – зелёный, крылья и горизонтальное
оперение сверху – зелёные, снизу – жёлтые*



*Биплан Р-1 авиации Центрального правительства
во время «Северного похода» (1926 – 1927 гг.)*

Приложение к журналу
«МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР»

А.А. Дёмин

ОКРАСКА И ОБОЗНАЧЕНИЯ САМОЛЁТОВ ВВС КИТАЯ 1911 – 1949 гг.

12·2011 г.

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
Рег. свидетельство ПИ № 77-13435

Издаётся с июля 2003 г.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ — ЗАО «Редакция журнала
«Моделист-конструктор»

Главный редактор **А.С.РАГУЗИН**
Ответственный редактор **В.Р.КОТЕЛЬНИКОВ**
Ведущий редактор **Л.А.СТОРЧЕВАЯ**
Компьютерная верстка: **М.В.ТИХОМИРОВА**
Корректор: **Н.А.ПАХМУРИНА**

Обложка:

1-я стр. - фото А. Юргенсона

2-я, 3-я и 4-я стр. — рис. В. Кондратьева

✉ 127015, Москва, А-15, Новодмитровская ул., д.5а,
«Моделист-конструктор».

☎ 787-35-52, 787-35-54

www.modelist-konstruktor.ru

Подп. к печ. 9.11.11. Формат 60х90 1/8. Бумага офсетная №1.
Печать офсетная. Усл. печ.л.4. Усл. кр.-отт. 10,5. Уч.-изд. л. 6.
Заказ № 3969. Тираж 800 экз.

Отпечатано в ООО «Полиграфическая компания «Экспресс»,
Адрес: г. Нижний Новгород, ул. Медицинская, д.26

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением автора.

Авторы материалов несут ответственность за точность
приведённых фактов, а также за использование сведений,
не подлежащих публикации в открытой печати.

Ответственность перед заинтересованными сторонами за соблюдение их
авторских прав несут авторы материалов.

Перепечатка в любом виде, полностью или частями, запрещена.

Уважаемые любители авиации!

Данный выпуск познакомит вас с окраской и обозначениями самолётов ВВС Китая в 1911 – 1949 гг., в период правления партии Гоминьдан. Это последний номер «Авиакolleкции», посвящённый камуфляжу. Впредь последний выпуск года будет такой же монографией о конкретном самолёте, как и остальные 11.

В 2012 г. вас ожидают номера о советском учебно-тренировочном самолёте Як-11, вторая часть монографии о французском истребителе «Мираж» III, выпуски об амфибии Бе-12, ударном самолёте Панавиа «Торнадо», истребителе И-15, торпедоносце «Суордфиш», туполевском «крейсере» Р-6.

Список сокращений

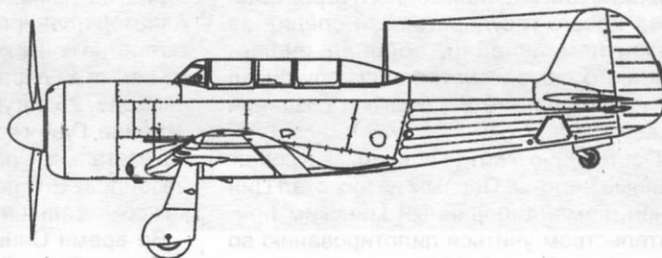
КВЖД – Китайско-Восточная железная дорога;
КНР – Китайская народная республика;
КПК – Коммунистическая партия Китая;
НОАК – Народно-освободительная армия Китая;
НРА – Народно-революционная армия;
ПВО – противовоздушная оборона;
РККА – Рабоче-Крестьянская Красная армия

ЛИТЕРАТУРА

1. Дёмин А.А. Авиация Великого Соседа, т. 1, М., 2008.
2. Andersson L. A History of Chinese Aviation. Encyclopaedia of Aircraft and Aviation in China until 1949, Taipei, 2008.
3. Fighting Colors of Chinese Air Force, Taipei, 1996. (на кит. яз.).
4. Wagner R. Chiny 1931 – 1941, Gdynia, 1995.

Журналы: Air International Quarterly, Aviation world monthly (на кит. яз.)

В следующем номере — монография
«Учебно-тренировочный самолёт Як-11»





ИЗ ИСТОРИИ КИТАЙСКОЙ АВИАЦИИ

История китайской авиации насчитывает практически столько же лет, сколько и в развитых западных государствах. Первые успешные полёты братьев Райт и их последователей вызвали авиационный бум во всём мире. В 1911 – 1912 гг. в Китае искусство летания продемонстрировали несколько известных авиаторов из разных стран.

Под давлением общественности правительство Китая, где тогда царствовала Цинская династия, предприняло первые шаги по развитию военной авиации, но до осени 1911 г. реально сделать ничего не успело. В свою очередь, доктор Сунь Ятсен, председатель «Объединённой лиги», куда входили все возникшие в конце XIX в. революционные движения Китая, выдвинул лозунг «Авиация спасёт государство». Сознавая важность и значение авиации для ведения войны и строительства нового государства, он следил за развитием авиации, собирал информацию о самолётостроении, принимал активное участие в закупке и создании новых самолётов.

Постепенно в Китае появились и собственные пилоты. Первым из них стал Цин Гоюн, командированный Цинским правительством учиться пилотированию во Францию. Весной 1911 г. он привёз на родину французский аэроплан «Кодрон» и совершил демонстрационный полёт в

Наньюане в окрестностях Пекина. В начале следующего года в страну вернулся первый дипломированный пилот Ли Жунянь, прошедший полный курс обучения в Англии. По дороге домой в Австро-Венгрии им были приобретены два моноплана Этрих «Таубе».

В США успешно создавал аэропланы китайский конструктор и лётчик Фэн Жу. В 1911 г. он прибыл в Китай, доставив два аппарата собственной постройки. Однако Цинское правительство заподозрило его в связях с революционерами и запретило летать в Китае. 10 октября того же года началось Учанское восстание, и в ноябре этот китайский авиатор и три его помощника участвовали в революционных событиях в Гуандуне. В ходе Синьхайской революции новое правительство Гуанчжоу решило сформировать боевой лётный отряд, назначив Фэн Жу его начальником. Авиатор планировал применить самолёты против войск контрреволюции, но вскоре сам стал первой жертвой в китайской авиации. 25 августа 1912 г. на восточной окраине Гуанчжоу Фэн Жу организовал показательные полёты, во время которых разбился. Его похоронили с почестями как создателя национальной авиации.

Во время Синьхайской революции по призыву Сунь Ятсена в июле 1911 г. в Сан-Франциско среди патриотически настроенных «хуацяо» (китайцев-эмигран-

тов) организовали сбор пожертвований на развитие китайской авиации. Собрали значительную сумму, на неё закупили самолёты и сформировали первые авиаотряды революционных войск.

К концу года их насчитывалось четыре: в Учане (материальную часть его составили два французских биплана «Сальмсон», неизвестно как попавшие в Китай), в Нанкине (шесть «Кертисов»), в Гуандуне (два самолёта Фэн Жу) и в Шанхае (два «Таубе»). Все они создавались с целью свержения Цинского правительства, однако не сыграли и не могли сыграть никакой существенной роли в военных действиях. Практически все пароходы с авиатехникой прибыли слишком поздно. Авиационное вооружение Хубэйского отряда – 10 самодельных 50-фунтовых бомб – реально применить не удалось, так как самолёты повредили ещё при перевозке в Учан, ремонтировать их было некому, и техника вскоре «превратилась в хлам». «Боевое» применение пары аэропланов Ли Жуняня ограничилось разбрасыванием листовок в апреле 1912 г. Вскоре все отряды, кроме одного, расформировали.

Правившая в течение нескольких столетий маньчжурская Цинская династия отреклась от престола 12 февраля 1912 г. Результатами Синьхайской революции воспользовался генерал Юань Шикай, узурпировавший власть и объявивший

себя президентом страны. Сунь Ятсен был вынужден укрыться в Японии.

Юань Шикай приступил к реорганизации китайской армии. В июне 1912 г. в Нанкине сформировали транспортный полк в составе трёх батальонов — лётного, железнодорожного и связи. Ли Жунянь стал командиром лётного батальона, авиапарк которого составляли все те же два австрийских «Таубе». В марте 1913 г. президент приказал перебазировать батальон в Пекин. Местом его дислокации стало южное предместье столицы — Наньюань.

В том же году в Хэнани началось крестьянское восстание Байлана, охватившее ряд южных провинций и имевшее огромный политический резонанс. Юань Шикай послал туда карательную экспедицию, которой придали авиаотряд, специально сформированный в Наньюане. Его самолёты совершили первые в Китае боевые вылеты на разведку.

Тогда же правительство приняло решение об организации там первой в стране авиационной школы. Она начала работу в январе 1914 г., во Франции для неё купили 12 самолётов Кодрон G.III и G.IV, а также наняли инструкторов.

По примеру Юань Шикая соперничавший с ним губернатор провинции Гуандун тоже решил обзавестись военной авиацией. В начале 1914 г. у него появился авиаотряд с длинным названием «Компания новых летающих кораблей». Однако летать ему было не на чем, с техникой фатально не везло: первый биплан «Кертис» задержали на таможне в Гонконге, второй разбился во время облёта после сборки. В октябре 1915 г. на Филиппинах купили ещё два «Кертиса». Однако по пути судно с ними затонуло, вместе с аэропланами «пошли ко дну» и надежды властей Гуандуна на создание местной авиации. Первую лётную школу в Гуандуне открыли лишь в 1924 г.

Организация сильных BBC входила в долгосрочную масштабную программу Юань Шикая. Она предусматривала реформу армии и морского флота, при этом их собирались снабдить боевыми летательными аппаратами. На воздушный флот возлагались задачи противодействия высадке неприятельских войск с моря и обороны подступов к Великой Китайской стене. Предполагалось, что к 1 января 1916 г. военная авиация Китая будет состоять из 100 двух- и многоместных аэропланов, в их числе и нескольких бронированных.

В 1915 г. по приказу Юань Шикая на базе Наньюаньской лётной школы сформировали авиароту в составе двух аэропланов с экипажами и направили её в провинцию Сычуань. На следующий год там же собрали ещё два отряда по два самолёта в каждом, посланные в провинции Сычуань и Хунань для поддержки дислоцированных там войск.

В мае 1916 г. Сунь Ятсен отдал приказ о начале боевых действий против войск



Биплан Кодрон G.III с китайскими опознавательными знаками в виде пятицветных звёзд

Юань Шикая в провинции Шаньдун. По его призыву «хуацяо» из США, Канады и Японии срочно вернулись на Родину, и ими укомплектовали отдельный полк. Из китайской авиашколы, находившейся на территории Японии, срочно доставили два американских «Кертиса» (JN-4 и JN-5) и один английский аэроплан неизвестного типа. Из них в составе полка сформировали «авиационное соединение» — три отряда... по одному самолёту.

Вскоре авиация Сунь Ятсена начала активно участвовать в военных действиях — с самолётов разбрасывали листовки, позже бомбили вражеские позиции. Настоящих бомб не было, использовали самодельные взрывные устройства (снаряжали консервные банки и т.п.). Они оказывали, в основном, моральное

воздействие, вызывая страшную панику. Однажды лётчики увидели конницу и с малой высоты рёвом моторов распугали лошадей.

Летом 1916 г. Юань Шикай был отстранён от власти и казнён. После этого Сунь Ятсен приказал прекратить боевые действия, надеясь на политическое решение вопроса.

В 1917 г. авиация сыграла решающую роль в предотвращении реставрации монархии. После провозглашения малолетнего Пу И императором новая Поднебесная империя просуществовала ровно 12 дней. Единственный самолёт быстро «поставил точку» в истории императорского Китая. Лётчик-инструктор Пань Шичжун, получивший приказ «навести конституционный порядок» с неба,



Сунь Цинлин, жена Сунь Ятсена, в задней кабине самолёта JN-4, названного её именем, 1923 г. В углу снимка иероглифами написан лозунг «Авиация спасёт государство» и оттиск личной печати Сунь Ятсена

впоследствии рассказывал, что сбросил на императорский дворец три настоящие бомбы и два больших камня. Последние точно попали в «Золотые чаны» (огромные аквариумы с золотыми рыбками), и те разлетелись на тысячи осколков. Трёх же сброшенных на дворец бомб оказалось вполне достаточно, чтобы «солдаты с косичками» (маньчжуры) в панике разбежались.

Значительным импульсом в развитии китайской авиации стало завершение Первой мировой войны, когда военные самолёты в Европе просто не знали, куда девать, и всеми путями и способами старались избавиться от военных «неликвидов», а Китай, с этой точки зрения, оказался благоприятным потребительским рынком.

Пекинские власти посчитали, что авиация, прежде всего, является средством транспорта, и в 1918 г. сформировали Авиационный отдел при министерстве путей сообщения. В январе 1919 г. авиацию передали в министерство транспорта.

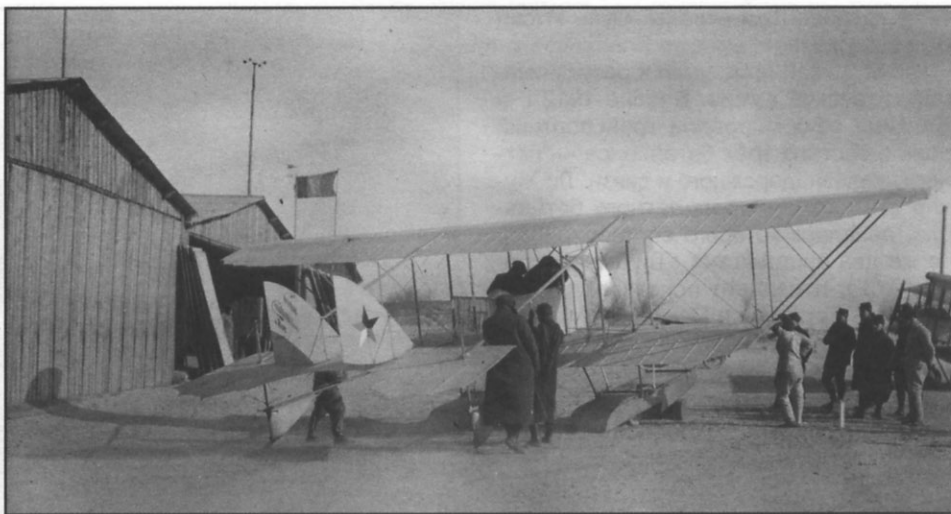
Перспективными планами предусматривалось создание в стране мощной авиации. Для начала в феврале в Пекине с представителем английской фирмы «Хэндли-Пейдж» заключили договор на закупку шести пассажирских самолётов Хэндли Пейдж HP 0/7 и двух учебных Авро 504К. 1 октября китайцы подписали с другой английской компанией, «Виккерс», контракт, по которому получали на развитие авиации 10-летний кредит в размере 1 803 200 фунтов. Из них 1,3 млн. выделялись на закупку у «Виккерс» 135 самолётов. Поставки осуществлялись с апреля 1920 по февраль 1921 г. Английские машины, в основном, пополнили лётный парк Наньюаньской авиашколы.

В июле 1921 г. был подписан новый контракт с фирмой «Хэндли-Пейдж» на заём в 1 297 200 фунтов. Основная его часть предназначалась на закупку у неё 105 самолётов, остальное – на строительство аэродромов.

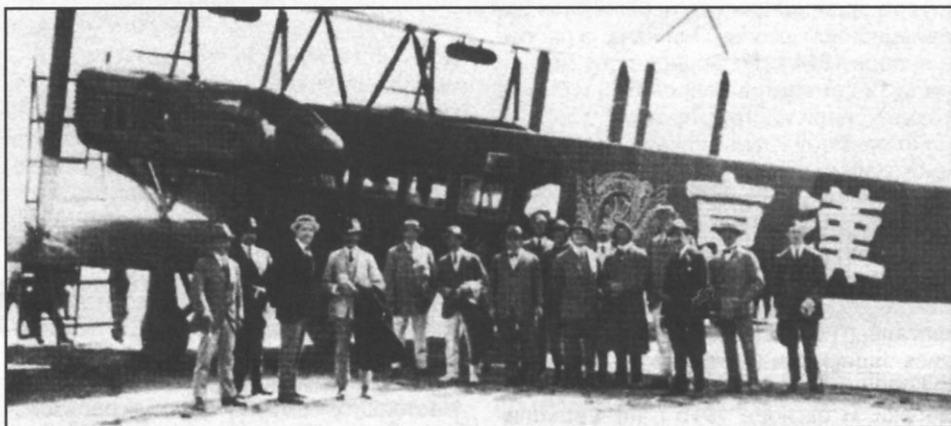
В 1920 г. началась новая волна движения Сунь Ятсена, стремившегося к объединению Китая. Для борьбы с «милитаристами» он закупил в Макао пять гидросамолётов Кертис Н-16 и JN-4D.

Однако в 1922 г. в Вашингтоне девять стран подписали соглашение, ограничивающее ввоз на территорию Китая, где продолжались сражения различных группировок, вооружения и военной техники. Поскольку английские самолёты считались именно военной техникой, то решили, что их можно ввозить лишь как транспортные и без вооружения. При этом китайцам подсунули, в основном, старую и требовавшую серьёзного ремонта технику. Все мало-мальски пригодные машины тут же арестовали за долги.

Что же произошло с самолётами, всё-таки прибывшими в Китай? Получив в полное распоряжение невиданную по тем временам «воздушную армаду», в правительстве оказались в большом за-



Подготовка к учебному полёту в Наньюаньской школе. Самолёт Кодрон G.III установлен на оригинальное амфибийное шасси (поплавки с колёсами). Справа – группа французских инструкторов и механиков, 1910-е гг.



Сотрудники первой китайской авиалинии Пекин – Тяньцзинь у самолёта Хэндли-Пейдж HP 0/7, 8 мая 1920 г. На борту машины иероглифы, означающие «Столица Китая» (видимо, собственное имя машины)



Гидросамолёт Юнкерс F.13 (Ю-13), переданный Китаю Советским Союзом. Китайские опознавательные знаки явно нанесены поверх закрашенного советского регистрационного кода, на крыле сохранились красные полосы, которые несли тогда машины нашего «Добролёта»

труднении, совершенно не представляя, что с ней делать. Чиновники рассматривали контракты с англичанами, прежде всего, как источник наживы. Между двумя «авиаконтрами», в Госсовете и министерстве транспорта, началась нешуточная борьба за финансы и власть. Дело в том, что их права и обязанности не были чётко разделены, а функции нередко дублировались.

Весьма аппетитным призом стала часть первого английского кредита, более 500 тыс. фунтов, предназначенные на «административные расходы», – сумма по тем временам просто баснословная. На закупку техники из ассигнованного пошло всего около 700 тыс., оставались ещё 600 тыс. За неистраченные средства разыгралась нешуточная борьба, в значительной мере дезорганизовавшая строительство китайской авиации.

В тот же период начались и перманентные междоусобные конфликты. С конца 1910-х гг. Китай на полтора десятилетия стал ареной постоянных региональных войн, восстаний и переворотов. В те годы Поднебесная представляла собой фактически раздробленную на отдельные провинции и районы территорию. Практически каждая провинция перешла во владение какого-нибудь местного правителя (дубаня), считавшего своей первоочередной задачей установить личную власть путём усиления мощи своих войск, в коих немаловажную роль играла военная авиация. Вошедшие в историю Китая под названием «генералы» или «милитаристы», эти провинциальные правители рассчитывали «на крыльях и штыках» распространить своё влияние на всю страну. Так возникла региональная военная авиация – уникальный продукт особых исторических условий Китая. Она финансировалась, главным образом, местными властями.

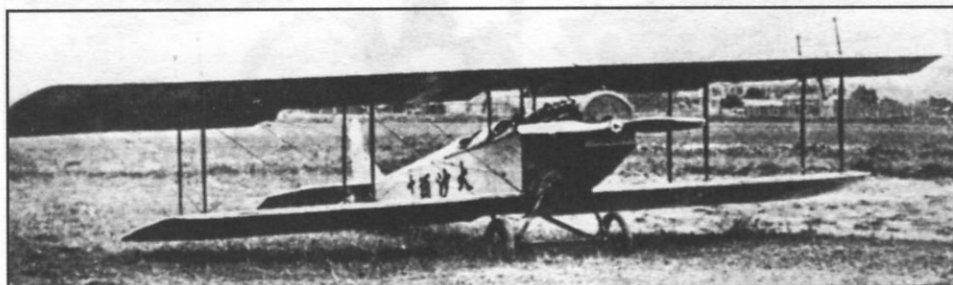
Существенная разница в экономическом развитии провинций приводила к аналогичным неравномерностям развития местной авиации. Расцвет и упадок «личных ВВС» определялся властными полномочиями и авторитетом дубаней. Практически повсеместно военная авиация развивалась в условиях междоусобных войн.

Самолёты превратились в орудие решения внутренних проблем и борьбы «милитаристов» между собой. Но ввиду того, что в тот период их боевые возможности оставались очень ограниченными, мизерные масштабы военных действий в воздухе в ряде случаев напоминали скорее демонстрационные полёты, чем реальную поддержку пехоты.

Вместе с тем достаточно было появиться в небе одному-двум самолётам, как солдаты противника (в основном, нищие и неграмотные крестьяне, зачастую вооружённые лишь копьями и старинными мушкетами), до этого никогда не видевшие «крылатых птиц, изрыгающих огонь и швыряющих бомбы», приходили в ужас



Пассажирский самолёт Виккерс «Вернон». На его борту виден иероглиф «Журавль» – имя машины



Китайская копия учебного самолёта JN-4 на аэродроме Тайшатау под Кантоном (Гуанчжоу)



Самолёты Авро «Авиан» авиации Гуандунского правительства. На фюзеляже видны чёрные треугольники – местные опознавательные знаки, на киле – иероглиф «школа»

и в страшной панике разбегались. Недаром тогдашние китайские полководцы по боевой эффективности приравнивали один даже невооружённый аэроплан к 10 000 воинов!

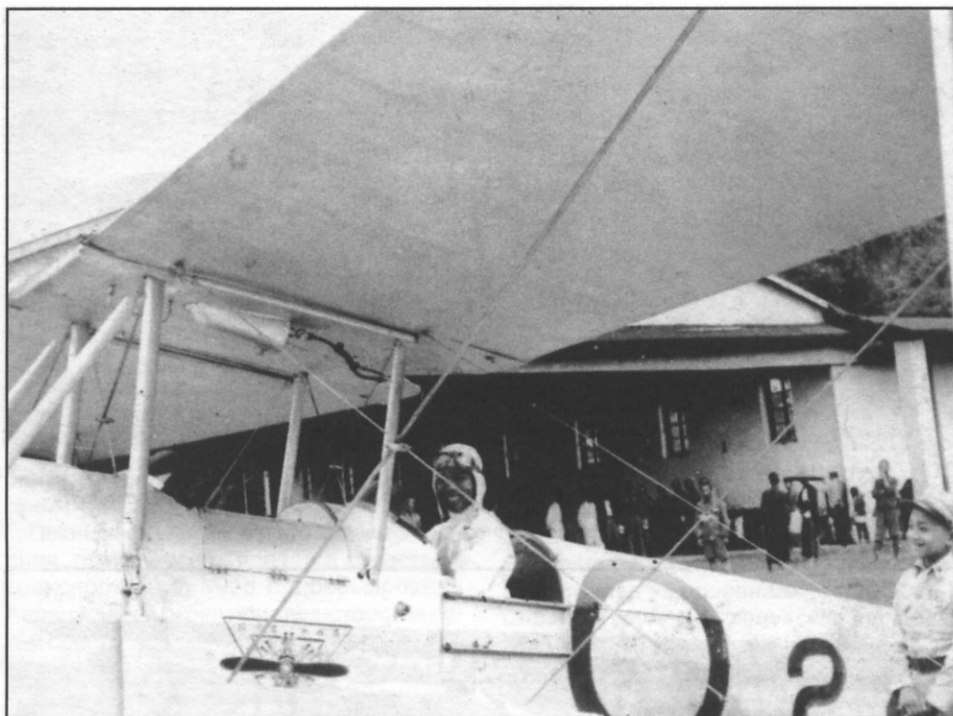
В апреле 1922 г. началась первая война между правителями клик «Чжили» и «Фэнтянь»*. Это была первая междоусобная война дубаней, в которой обе стороны задействовали авиацию. Чжи-

лийская клика имела значительное преимущество в технике и активно использовала пассажирские самолёты «Хэндли-Пейдж» как бомбардировщики, впервые в Китае применив бомбы крупных калибров.

Утверждают, что победу чжилийцам обеспечил единственный «Хэндли-Пейдж», бомбивший позиции противника в Чансиндяне. Главнокомандующий войсками фэнтяньцев якобы испугался взрыва крупнокалиберной бомбы, вскочил на коня и ускакал, а за ним разбежались и его солдаты. В результате чжилийцы начали полностью контролировать правительство в Пекине и его вооружённые силы.

В сентябре 1924 г. Чжилийская клика развязала новую войну против Фэнтянь-

* Кликками было принято называть военное правление одного или нескольких заключивших союз «милитаристов». Наименование клике обычно давали по названию местности или провинции. Сейчас наиболее известны Аньхойская, Чжилийская (или «Чжили», так называлась местность в окрестностях Пекина в провинции Хэбэй), «Чжилу» (правление той же клики «Чжили», но в провинции Аньхой) и Фэнтяньская (Фэнтянь – древнее название Мукдена, ныне этот город называется Шэньян) на северо-востоке Китая.



Инструктор в задней кабине «Авиана». На борту самолёта — эмблема (видимо, лётной школы)

ской и отправила на фронт несколько десятков самолётов в составе трёх отрядов. Лётный состав и матчасть для боевых действий откомандировали из Наньюаньской авиашколы.

Против них действовали три отряда авиации клики «Фэнтянь» — около 50 машин. В окрестностях Шаньхайгуаня началось первое в истории междоусобных войн достаточно активное применение боевой авиации с обеих сторон. В основном оно сводилось к выполнению разведывательных, бомбардировочных и транспортных задач. Чилийские авиаторы осуществляли систематические одиночные полёты, до групповых дело пока не доходило. Лишь в конце 1920-х гг. на севере Китая состоялись первые воздушные бои, появились первые повреждённые и сбитые в них самолёты.

Со стороны Фэнтяньской клики в небе действовали ВВС Маньчжурии. Они ведут своё начало с апреля 1921 г., когда правитель Северо-Восточного Китая Чжан Цзолинь организовал авиационный отдел, а 1 сентября 1922 г. — авиашколу. В начале 1920-х гг. найти в Китае местных лётчиков было весьма непросто, очень часто приглашали русских пилотов-белоземigrants, они составляли большинство иностранных волонтёров в китайской авиации. В упомянутой школе работали восемь русских инструкторов, два француза и англичанин.

В 1920-е гг. почти в каждой провинции создавались свои небольшие школы или курсы подготовки лётчиков, очень часто на базе строевых авиаотрядов. Основные лётные школы находились в провинциях Гуандун, Гуанси, Юньнань и в Маньчжу-

рии, а очень скромные по количеству машин и масштабам подготовки лётные курсы и школы существовали в провинциях Хэбэй, Шаньдун, Шаньси, Хунань, Хубэй, Сычуань, Гуйчжоу, Цзянсу, Чжэцзян, Фуцзянь и Синьцзян.

Преобразовав свою Китайскую революционную партию в Национальную партию (Гоминьдан), с 1923 г. Сунь Ятсен начал активно сотрудничать с правительством СССР. На китайскую революцию в Советском Союзе денег не жалели. Среди военной помощи Гоминьдану фигурируют поставки в Китай от шести до 30 самолётов Р-1 (или ДН.9 русской сборки). Кроме того, в 1926 г. на север Китая, где дислоцировались 2-я и 3-я Национальные армии Фэн Юйсяна, сотрудничавшего с

гоминьдановцами, поставили ещё три самолёта.

12 марта 1925 г. Сунь Ятсен скончался. Партию Гоминьдан и её войска возглавил Чан Кайши, объявивший себя верховным правителем Китая. Однако, несмотря на формальное объединение страны, фактически на всей территории Поднебесной реальная власть продолжала оставаться в руках местных правителей. Все попытки Гоминьдана упрочить свои позиции в тех или иных провинциях обычно наталкивались на активное сопротивление, как правило, сопровождавшееся вооружёнными столкновениями.

В начале 1926 г. Национально-революционная армия (НРА) Гоминьдана начала вести активные боевые действия против войск Фэнтяньской клики. Успешные боевые действия в «Северном походе» привели к тому, что в конце 1926 г. Национально-революционное правительство вместе с штабом НРА перебазировалось из Гуанчжоу в Ухань, а затем, продолжая победоносное шествие по стране, переехало в Нанкин. Штаб ВВС Гуандуна также передислоцировали в Нанкин, где он превратился в Главный штаб ВВС Центрального правительства Китая.

Окончательно победив в июне 1928 г. в «Северном походе» и объединив Китай, Чан Кайши объявил ВВС Гоминьдана «Центральными военно-воздушными силами» при Нанкинском (Центральном) правительстве. Начальнику Авиационного управления тогда подчинялись четыре авиаотряда. Всего в них имелось 32 самолёта: в их числе три Р-1, «Бреге» и «Кодрон» (1-й отряд), семь «Бреге» и «Райанов» (2-й), восемь «юнкерсов», два ДН.60 «Мот» и один «Чихэ» (то есть «Журавль», тип неизвестен) (3-й) и девять поплавковых гидросамолётов Юнкерс А35 (4-й).

Эта разношёрстная компания меньше всего походила на серьёзные авиационные силы. После «Северного похода» со всеми прежними «милитаристами», казалось, было покончено навсегда, но



Китайский лётчик возле истребителя Блэкберн «Линкок»

тут же на их месте, как грибы после дождя, вырастали новые, опять составлявшие реальную угрозу власти Чан Кайши. Региональные ВВС, находясь в ведении местных властей, подчиняться ему не хотели, и не исполняли приказы штаба Центральных ВВС.

В ряде провинций и районов страны, таких как Маньчжурия, Гуандун, Гуанси, Шаньси, местная военная авиация своей мощью значительно превышала ВВС Чан Кайши и оставалась под контролем местных правителей.

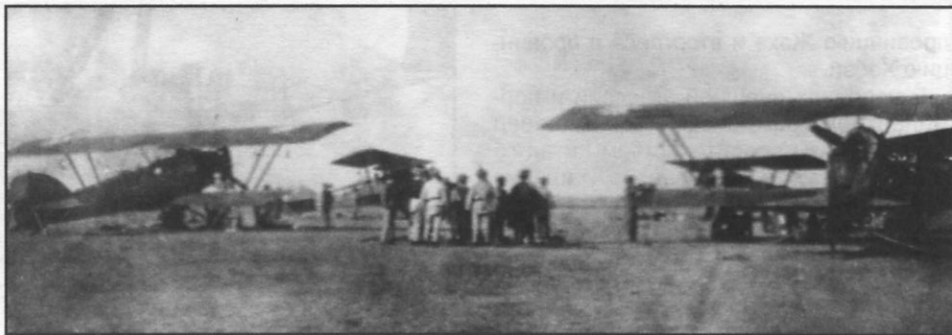
К 1929 г. в провинциях имелось 327 самолётов, в то время как ВВС Гоминь-да-на насчитывали лишь около 60. В этот период самой мощной и многочисленной в Китае считалась авиационная группировка на северо-востоке, в Маньчжурии, насчитывающая 180 – 190 машин.

В начале 1929 г. Чан Кайши созвал в Нанкине совещание, на котором предложил объединить все морские, авиационные и сухопутные силы республики. На этом совещании Авиационное управление представило свой план обороны государства и развития авиационного транспорта. В нём определили сроки создания 60 аэродромов во всех крупных городах Китая. И это действительно сделали. Первую очередь – подготовку 18 аэродромов – закончили уже в сентябре 1929 г. В марте 1930 г. завершили вторую очередь – ещё 22 аэродрома. К сентябрю того же года подготовили остальные 20. Однако добиться того, чтобы авиация местных правителей подчинялась центральным властям, не удалось.

18 сентября 1929 г. в Нанкине созвали Второй съезд Общества содействия авиации Китая. На нём обсудили план развития китайской авиации и приняли ряд решений; наиболее важное из них – определение структуры ВВС. Основной единицей считалась авиадивизия, состоящая из двух бригад трёхэскадрильного состава. В каждой эскадрилье – три звена. В каждую дивизию также входили отряды гидропланов и воздухоплавательный, службы связи и метеонаблюдения, госпиталь и полк охраны. В штате бригады имелись отряды ПВО и связи. Но на начальном этапе предполагалось создать только отдельные бригады и эскадрильи.

На съезде определили и общие штаты ВВС Китая – пять дивизий и девять отдельных бригад. Их планировали сформировать в течение шести лет. По истечении этого срока в ВВС рассчитывали иметь 2000 самолётов и 4000 лётчиков. Из техники «милитаристов» собирались сформировать три бригады.

Однако план объединения авиации остался на бумаге. Никто из дубаней не собирался добровольно отдать Центральному правительству свою «личную», наиболее современную военную технику и «особые» подразделения. В 1929 г. «северные милитаристы» Ян Сишань и Фэн Юйсян объединились с Ли Цзунжэнем,



Лёгкие бомбардировщики Потэ 25 маньчжурской авиации, 1929 г.



Двухместный истребитель Юнкерс К47, потерпевший аварию на посадке. Хвостовая часть фюзеляжа и оперение, возможно, красные

войдя в конфликт с Нанкинскими властями. Постепенное обострение противоречий в мае 1930 г. вылилось в очередную войну с армией Чан Кайши.

Авиационное управление Центрального правительства направило в район конфликта все свои четыре отряда. Помимо этого, Чан Кайши частично усилил их лётчиками и техникой из авиации Гуандуна, сформировав ещё два отряда: один – для поддержки сухопутных войск, второй – разведывательный. В ходе военных действий центральные власти использовали до 60 самолётов, «массированно» бомбивших войска «милитаристов», что сыграло важную роль в победе Чан Кайши. Все авиачасти потерпевших поражение достались как трофеи ВВС Гоминьдана и вскоре были переформированы.

Междоусобные войны вскоре сменились борьбой с коммунистами. Вспыхнувшая летом 1930 г. ожесточённая война на Центральной равнине способствовала укреплению сил Коммунистической партии Китая (КПК). Красная Армия пользовалась тем, что занятый междоусобицами Чан Кайши почти не обращал на неё внимания, и быстро расширяла контролируемые территории.

Отправив почти все самолёты на очередную войну, Чан Кайши посылал только единичные машины на разведку войск «красных». Лишь изредка по его приказу проводили бомбёжку отрядов Красной Армии во время так называемого «Великого похода». Основная же борьба с коммунистами началась после завершения войны на Центральной равнине. Теперь уже ВВС Центрального правительства обрушили на них всю свою мощь. Они поддерживали наземные войска, летая на разведку, штурмовку и бомбардировку частей Красной Армии. Самолёты перевозили пассажиров и военные грузы, использовались для связи и пропагандистской работы.

Начавшаяся в сентябре 1931 г. агрессия Японии против северо-восточных провинций Китая продемонстрировала низкие боевые качества китайской авиации. Самые «мощные» в стране авиационные силы Маньчжурии оказались практически небоеспособными. 18 февраля 1932 г. Маньчжурию провозгласили «независимой», и она под названием Маньчжоу-Го, фактически стала протекторатом Японии. В следующем году японские войска оккупировали

провинцию Жэхэ и вторглись в провинцию Хэбэй.

В условиях внешней агрессии и перманентной гражданской войны перед Центральным правительством Китая со всей остротой встала задача усиления военной авиации. Самолёты, новые и устаревшие, закупались, в основном, в Европе — Германии, Англии и Франции, и лишь в небольших количествах в США и Японии.

Технику ввозили, руководствуясь известным принципом — «числом поболее, ценою подешевле». По одной из оценок, к 1933 г. приобрели 700 — 800 самолётов, на что истратили 60 — 70 млн. юаней. Некоторые историки полагают даже, что к 1928 г. китайцы ввезли около 3000 машин. Но огромные суммы, выделяемые на приобретение техники, просто «уходили в песок» — крайне негативную роль сыграли коррупция и некомпетентность китайских чиновников, а также нечестность иностранных продавцов. Личный состав ВВС обучали итальянские и американские советники. Они же лоббировали интересы своих самолётостроительных компаний.

Китай превратился в кое-как действующий «музей» мировой авиации, где большинство самолётов либо гнило под



Разведчик Ваут «Корсар» ВВС Центрального правительства Китая

открытым небом, либо оставалось лежать нераспакованными в ящиках. Зато небольшое число исправных машин, которых, по подсчётам современных тай-

ваньских историков, было не более 80, эксплуатировались «на всю катушку» — в Наньюаньской школе один учебно-тренировочный «Кодрон» с ротативным мотором летал вплоть до 1931 г.

В начале 1932 г. в районе Шанхая разразился военный конфликт с японцами, в ходе которого произошло несколько воздушных боёв с агрессором. Лишь после этого в феврале 1933 г. Центральное правительство, похоже, всерьёз взялось за создание «настоящих» ВВС.

Начали с малого. Всем сотрудникам Авиационного управления присвоили воинские звания, выдали форму и знаки отличия, включая кокарды на фуражках с эмблемой ВВС и номером части. Это свидетельствовало, что авиаторы уже не принадлежали к «сухопутным», а стали отдельным родом войск. Все авиачасти получили единую нумерацию, приступили к формированию штатов подразделений.

В мае 1934 г. Авиационное управление преобразовали в Авиационный комитет Центрального правительства с достаточно широкими полномочиями. Председателем комитета, причём фактическим, а не «свадебным генералом», стал сам Чан Кайши.

Согласно новым штатам, всех лётчиков и лётчиков-наблюдателей разделили на две категории. Звания в сухопутных войсках и в авиации совпадали: старшина, младший лейтенант, лейтенант, старший лейтенант, майор (капитана не было), подполковник, полковник, генерал-майор, генерал-лейтенант и генерал-полковник.

По сравнению с сухопутными войсками, в авиации имелись существенные отличия в денежном содержании. Каждая должностная категория имела основной оклад и надбавку. Так, например, основ-



Амфибия FBA 17 отряда «Летающие драконы» ВВС Маньчжурии



Истребитель Боинг 218, на котором вёл воздушный бой Р. Шорт

ной оклад старшины в авиации составлял 50 юаней, с надбавкой — 100 юаней. У младшего лейтенанта основной оклад — 100 юаней (с надбавкой — 150), лейтенанта — 150 (200), старшего лейтенанта — 200 (250). Далее шло по нарастающей примерно так же, надбавка у всех категорий — 50 юаней. Имелись также дополнительные выплаты за часы налёта. Лётному составу, по каким-либо причинам не летавшему, надбавки не выплачивались. У технического персонала также были надбавки, но ниже, чем у лётчиков.

До 1935 г. самым высоким званием в авиации являлся чин полковника. Его носили командующий ВВС Чжоу Чжижоу, его заместители Мао Банчу и Сюй Пэйгэнь. При переводе в авиацию из сухопутных войск офицеров, как правило, понижали в звании на два чина, но с увеличением окладов. Так, Чжоу Чжижоу из генерал-лейтенанта стал полковником авиации, а Цзянь Цзяньжэнь из генерал-майора — подполковником.

Попавшему в аварию или заболевшему лётчику назначалась пенсия. За травму и смерть самая высокая выплата (компенсация семье) — 10 000 — 20 000 юаней. Минимальная пенсия — от 5000 юаней. Родителям погибшего полагалась только часть этой суммы.

Жалование курсанта авиашколы, по китайским меркам, также было высоким. Им выдавались обмундирование, канцелярские принадлежности, книги, выплачивалась стипендия в 18 юаней плюс 12 на питание.

Основной структурной единицей китайских ВВС тогда была эскадрилья. Они обозначались номерами. Эскадрилья, как и ранее авиаотряд, по-китайски — «чжундуй» («средний отряд»); в ней, как пра-



Курсанты у самолётов O-2MC



Лётчик у истребителя «Хок» II. Надпись на борту — «Лётная школа в Гуанчжоу», 1930-е годы



Бойцы и командиры китайской Красной армии у трофейного разведчика Ваут V-65C1 «Корсар»



Китайский пилот у истребителя «Хок» III

вило, насчитывалось от пяти до десяти самолётов. Всего ВВС Китая в это время имели пять эскадрилий, переформированные из бывших отрядов. Параллельно с реорганизацией их перевооружали более

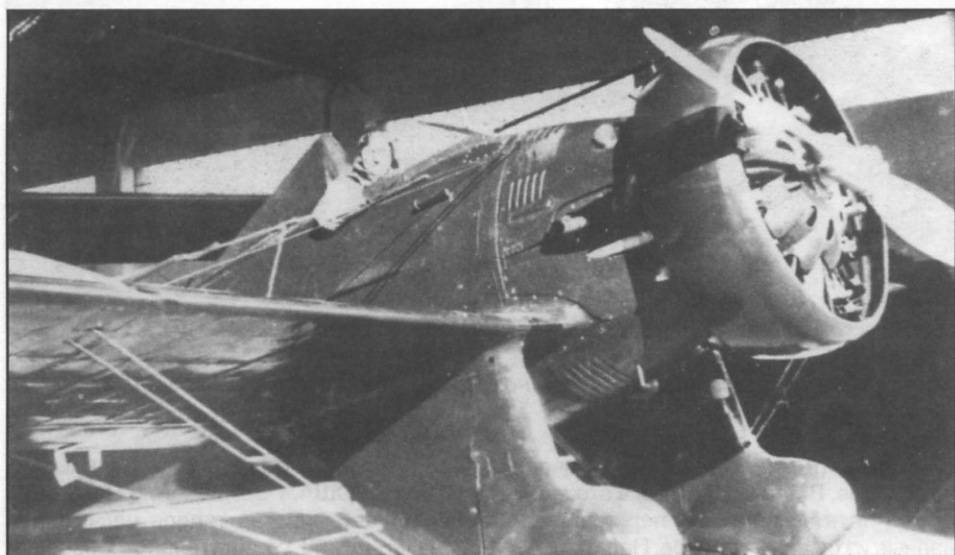
современными машинами, купленными в Италии и США. Парк авиации Центрального правительства теперь насчитывал примерно 350 сравнительно современных самолётов, не считая устаревших.



Двухместные истребители Юнкерс K47. Обратите внимание, что бело-голубая «зебра» нанесена на рули направления с обеих сторон. На самолёте, стоящем на переднем плане, надпись «Небесная кухня» — он куплен на пожертвования работников кондитерской фабрики, принадлежавшей немецкой фирме



Разведчики Дуглас О-2МС. Хвостовая часть фюзеляжа окрашена в контрастный цвет (видимо, красный) и охвачена белой полосой



Истребитель Боинг 281 китайских ВВС

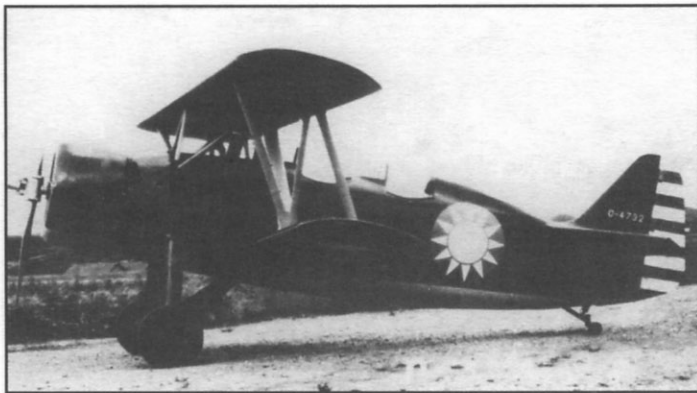
В ходе очередной реорганизации в марте 1935 г. сформировали четыре новых эскадрильи. В мае состоялось новое перестроение, которое свелось, в основном, к изменению номеров частей.

В июне 1935 г. в Нанкине, Шанхае, Наньчане и Лояне создали базы ВВС, отвечавшие за наземное обеспечение. В октябре Чан Кайши удалось «поглотить» ВВС ещё одного «милитариста» — из Хунани. Уже на следующий день после этого эскадрилий стало 14.

В январе 1936 г. Авиационный комитет из Наньчана вернули в Нанкин, а 1 мая были образованы шесть авиационных округов.

Несмотря на то, что в ряде южных и юго-западных провинций «карманные» ВВС местных дубаней просуществовали достаточно долго — вплоть до начала войны с Японией, основная роль провинциальной авиации в Китае закончилась на рубеже 1920-х — 1930-х гг. Лишь многочисленные воздушные силы в Гуандуне и Гуанси продолжали соперничать (и одновременно отчасти сотрудничать) с ВВС Центрального правительства. У тамошних «милитаристов» оставалась мощная группировка общей численностью до 180 боевых самолётов, не считая учебных. По составу она мало уступала авиации Чан Кайши и была ему неподконтрольна, что сильно беспокоило правителя Китая. Летом 1936 г. он удачно воспользовался моментом резкого изменения в раскладе местных политических сил и лично провёл эффективную «спецоперацию» (использовал на подкуп 23 млн. юаней), в результате которой значительная часть лётчиков Гуандуна на своих самолётах перелетела на север.

Такая массовая миграция «рукотворных птиц» оказалась едва ли не единственной в мире. Чуть позже в Наньчан окольными путями перебралась и небольшая группа пилотов, ранее улетевшая в Гонконг. Таким образом, будущему генералиссимусу достались около 80 самолётов и



Разведчик «Фусин» китайского производства



Учебный самолёт «Райан»

130 лётчиков. Нечто подобное произошло и в Гуанси.

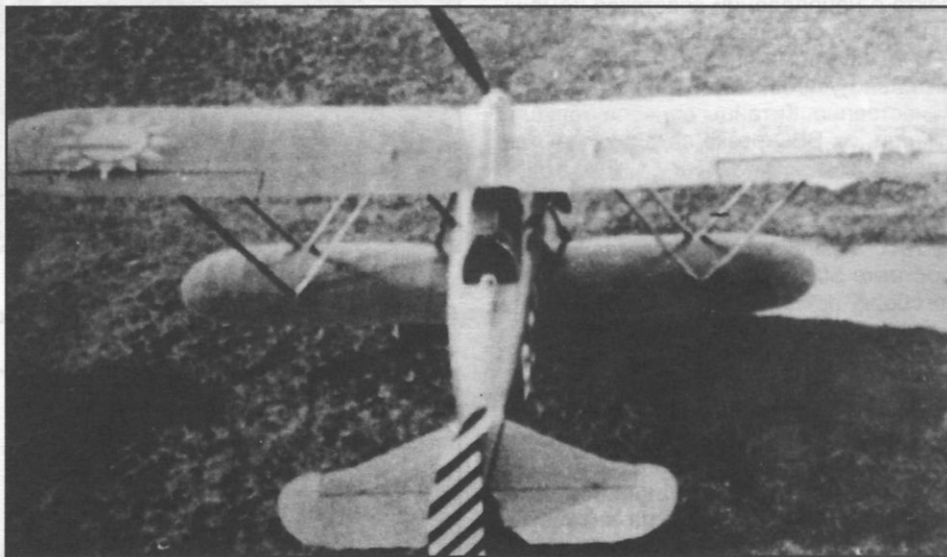
Отрядам перебежчиков, включённым в состав авиации Центрального правительства, сначала просто поменяли номера, затем переформировали их в эскадрильи по стандартному штату. Теперь в ВВС Китая насчитывалось 620 пилотов, 230 техников, 314 самолётов различных типов. Общее число эскадрилий достигло 30, и их свели в девять авиагрупп («дадуй» — «большой отряд»), по три эскадрильи в каждом. Нумерация групп и эскадрилий была сплошной, но они специализировались по назначению (хотя в обозначениях это не отражалось) и, как правило, вооружались самолётами одного типа.

За неполное десятилетие воздушные силы Центрального правительства количественно увеличились почти в 20 раз. Но начавшаяся война с Японией вскрыла слабость китайской авиации. В первых воздушных боях она потеряла около двух третей боевых самолётов. На 10 октября 1937 г. в строю оставалось 130 машин, а к ноябрю боеспособными оставались не более трёх десятков. К концу года почти не осталось и опытных лётчиков. Китайская армия отступала по всему фронту.

21 августа 1937 г. СССР и Китай заключили договор о ненападении, тогда же было подписано соглашение о пре-



Бомбардировщик Капрони Са 111 из 9-й эскадрильи, 1936 г.



Истребитель CR.32, приобретённый китайцами в Италии. Хорошо видно, что опознавательные знаки нанесены только на верхнее крыло биплана



Китайский лётчик у самолёта Хеншель Hs 123A 15-й эскадрильи

доставлении кредита на закупку вооружения. Китайцам направили оружие, боевую технику, боеприпасы, в том числе самолёты. Последние перегонялись из Средней Азии по воздуху. С тыловой базы в Ланьчжоу прибывавшие машины группами шли на фронт.

Поставки советской авиационной техники продолжались и впоследствии. Однако в начале 1940 г. советское руководство было вынуждено пойти на ряд ограничений в оказании военной помощи, вызванных тем, что правительство Гоминьдана, нарушив обещание, прекра-

тило снабжение 8-й и Новой 4-й армий КПК. В дальнейшем, после заверений китайских лидеров о поддержке единого национального фронта и лояльном отношении к КПК, поставки возобновились. В начале 1941 г., например, из СССР доставили ещё 200 бомбардировщиков и истребителей.

Появление на китайско-японском фронте наиболее современных для своего времени советских боевых машин, пилотируемых хорошо подготовленными лётчиками-добровольцами, позволило добиться определённого перелома в воздушной войне в небе Китая. К 1940 г. японская авиация потеряла на земле и в воздухе 986 самолётов, за этот же период в Китае погибли 200 советских лётчиков (в том числе около половины в катастрофах на транспортных самолётах; некоторые из них весьма напоминали диверсии).

События в Европе отвлекли внимание советского руководства от Дальнего Востока: в преддверии большой войны на Западе требовалось в максимальной степени обезопасить дальневосточные рубежи. Поэтому в начале 1940 г., после победоносного завершения «малой» советско-японской войны в Монголии, конфронтация с Японией сменилась поисками путей нормализации отношений между двумя странами. В этих условиях помощь Китаю со стороны СССР выглядела раздражающим фактором, усложняющим советско-японские отношения. В результате в начале 1940 г. наших лётчиков отозвали из Китая, а весной 1941 г. после заключения советско-японского пакта о ненападении советская помощь прекратилась полностью.

В то же время японская авиация значительно усилилась и количественно, и качественно. Китайцы понесли большие потери, их ВВС резко снизили свою активность.

С 1941 г. основным поставщиком авиационной техники для Китая стали США. В 1940 г. было заключено соглашение о поставке 50 лёгких бомбардировщиков, их сборку предполагалось осуществлять на китайских предприятиях. Однако из-за воздушных ударов японской авиации в строй удалось ввести лишь несколько машин.

Подготовка Японии к нападению на США привела во второй половине 1941 г. к снижению активности авиации Страны восходящего солнца на китайском фронте. А в декабре, с началом большой войны на Тихом океане, китайский театр военных действий вообще стал для Японии второстепенным. Это обеспечило авиации Китая некоторую передышку, позволив залечить раны, полученные в 1940 – 1941 гг.

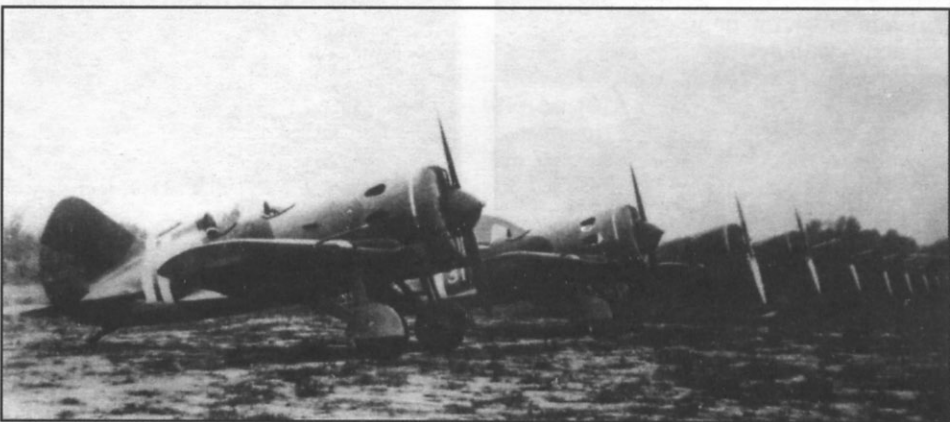
Весной 1941 г. Китаю была переадресована партия из 100 истребителей Кертис Р-40В («Томагавк»), ранее предназначавшаяся для Великобритании. Эти самолёты поступили на вооружение аме-



Экипаж из 19-й эскадрильи авиации Гуандунского правительства у бомбардировщика Хейнкель He 111А-0. Самолёты, видимо, окрашены в один тон немецкой светло-серой эмалью колера RLM 02. Иероглифы на носовой части указывают, что машины считаются учебными (видимо, в стадии освоения)



Разбитый китайский истребитель «Хок» III из 25-й эскадрильи



Истребители И-16 китайского производства. На переднем плане – двухместный УТИ-4. Машины несут двухцветный камуфляж



Истребители «Хок» 81А-2 из 3-й эскадрильи («Ангелы ада») AVG, 1942 г. На борту ближнего к нам самолёта видны эмблемы группы (тигр с крылышками) и эскадрильи (крылатый чёрт), а также обозначение воздушных побед – маленькие японские флажки

риканской добровольческой авиагруппы, впоследствии известной как «Летающие тигры». Она была укомплектована лётчиками-волонтёрами и возглавлялась отставным майором американской армии К. Шэнно.

Формирование этой группы началось в середине того же года на английской авиабазе Тунгу в Бирме, ещё до нападения Японии на Пёрл-Харбор. Задачей её стало прикрытие стратегически важного центрального участка шоссе между Читтагонгом и Лашо («Бирманской дороги»), по которому шли основные военные поставки в Китай. Истребители группы вели активные воздушные бои с японской авиацией с декабря 1941 по июль 1942 г., уничтожив в общей сложности 286 самолётов противника. Летом 1942 г. «Тигров» преобразовали в 23-ю истребительную группу ВВС армии США, лётчики стали носить американскую форму, а на машины нанесли белые звёзды, но боевые задачи остались прежними.

Поставки в Китай американской авиационной техники по ленд-лизу начались в 1942 г. До конца войны китайцам отправили 1249 машин. На территории Поднебесной с американской помощью создали современную аэродромную сеть, способную принимать транспортные самолёты, доставлявшие военные грузы из Индии, а также американские тяжёлые бомбардировщики В-29, совершавшие в 1944 г. налёты на Маньчжурию и Японию. Китайская авиация приняла посильное участие в боях завершающего периода войны совместно с американскими соединениями, дислоцированными в Китае.

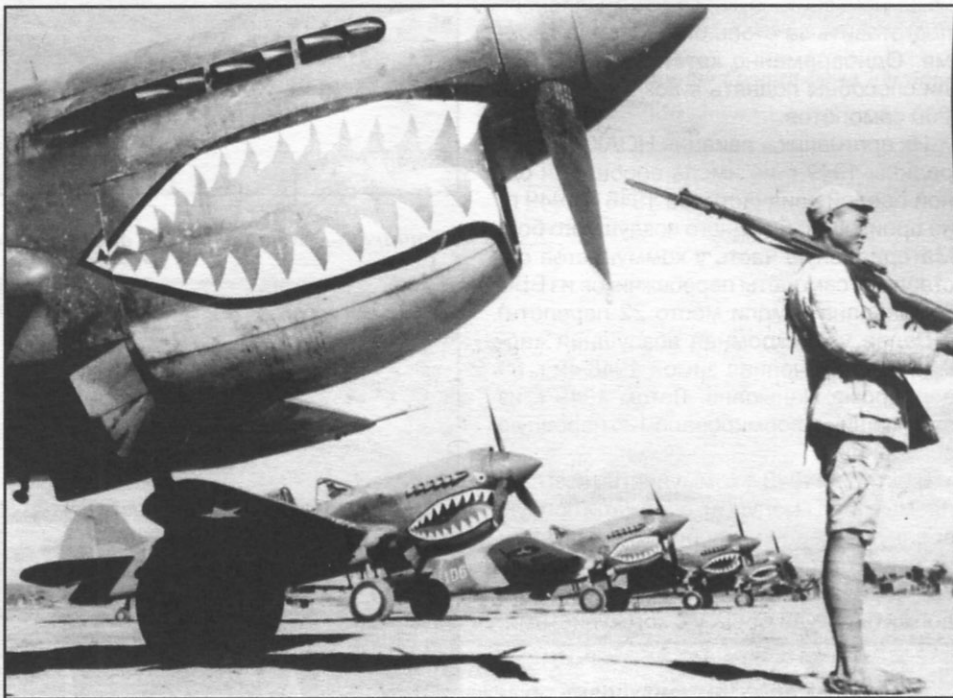
Существует довольно распространённое заблуждение, что после разгрома Японии в 1945 г. НОАК, руководимой коммунистами во главе с Мао Цзедунем, советскими оккупационными властями в Манчжурии было передано 612 трофейных японских самолётов различных

типов. На самом деле китайским коммунистам не досталось ни одного самолёта из числа захваченных советской армией. Сталин был противником гражданской войны в Китае, считая, что она приведёт к уничтожению китайской нации. Единственным авиационным «соединением» в армии КПК в 1946 – 1949 гг. являлась школа на северо-востоке страны, куда стащили обломки самолётов со всех окрестностей (помогавшие в этом занятии крестьяне называли авиаторов «мусорщиками»). Процесс обучения удалось наладить с помощью пленных японцев, в школе работали 19 японских инструкторов. Все же трофейные японские самолёты, 1797 машин, были переданы ВВС Гоминьдана. Они эксплуатировались до лета 1946 г.

В 1946 г. правительство Чан Кайши при американской помощи провело очередную реформу ВВС. Имевшуюся технику



Подготовка к вылету истребителя «Хок» 75



Китайский солдат охраняет самолёты «Летающих тигров», теперь уже с американскими опознавательными знаками



Китайский лётчик у И-16 на аэродроме в провинции Сычуань, 1941 г.



Китайский и американский лётчики из 32-й эскадрильи объединённого американо-китайского полка возле истребителя Р-40, 1945 г

свели в восемь групп и одну отдельную разведывательную эскадрилью. После реформы в составе ВВС должно было насчитываться около 500 самолётов первой линии и 750 — в резерве. Однако полной реализации этих планов помешала развернувшаяся в 1946 г. гражданская война между коммунистами и националистами. Последние получали военную помощь из США и стремились в течение короткого времени довести численность самолётного парка до 1000 машин. Американцы могли поставить необходимое количество техники, снимавшейся у них с вооружения в ходе сокращения вооружённых сил. Но сдерживала нехватка лётного и наземного состава, который не удавалось подготовить за столь ограниченное время. Одновременно китайские ВВС были способны поднять в воздух не более 200 самолётов.

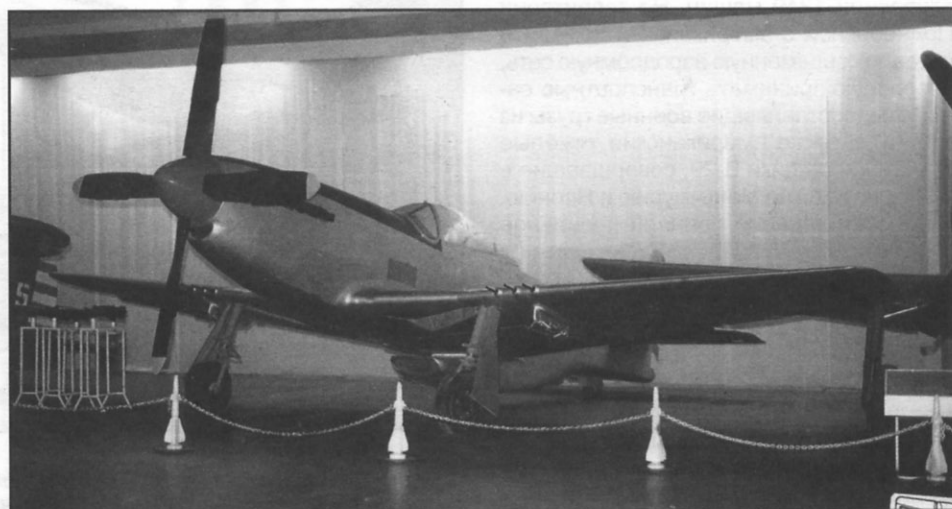
Их противник — авиация НОАК — до середины 1949 г. не имела вообще ни одной боевой авиачасти. За 1946 — 1949 гг. не произошло ни одного воздушного боя. Материальную часть у коммунистов составляли самолёты перебежчиков из ВВС Гоминьдана (имели место 22 перелёта) и более чем скромная воздушная «армада», захваченная зимой 1948/49 г. на аэродроме Наньюань. Летом 1949 г. из этих машин сформировали 1-ю народную эскадрилью.

В октябре 1949 г. коммунисты, возглавляемые Мао Цзэдуном, одержали полную военную победу над проамериканскими силами Гоминьдана. Чан Кайши удалось эвакуироваться на остров Тайвань и продолжить оттуда борьбу с коммунистами.

Трофейный Р-51D «Мустанг» в авиационном музее в Датаншане под Пекином



Лётчики 5-й авиагруппы во время инспектирования части командующим ВВС



Применительно к Китаю того времени следует говорить об окраске самолётов, принадлежавших авиации разных политических группировок и даже разных государств. Как уже говорилось, существовали ВВС Центрального правительства Китая, силы местных дубаней («милитаристов»), авиация НОАК Мао Цзедунa и ВВС контролировавшихся японцами Маньчжоу-Го и марионеточного китайского правительства в Нанкине.

АВИАЦИЯ ЦЕНТРАЛЬНОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Первоначально, также как и в других странах, аэропланы в Китае не красили. Полотно пропитывалось лаком для защиты от влаги и достижения жёсткости, лаком же покрывали и деревянные детали и воздушные винты (тоже деревянные). Лак обычно давал желтоватый оттенок, усилившийся от увеличения количества слоёв и при постепенном старении. Поплавки также изготовлялись из дерева и лакировались, как яхты. Краску самолётостроители использовали только для ободьев спицованных колёс и небольшого количества стальных деталей. Собственно, и это делали там, где покупались сами машины, поскольку в Китае их в то время не производили. Но лаковое покрытие полотна периодически требовалось подновлять, вот это уже выполняли на месте.

Такое положение сохранялось примерно до начала 1920-х гг. Далее авиация Центрального правительства стала использовать защитную окраску, которая, однако, жёстко не определялась правилами. Основой её являлось покрытие зелёной (тёмно-травяного тона) эмалью фюзеляжа, всего вертикального оперения и верхних поверхностей крыла (крыльев — у бипланов) и горизонтального оперения. Металлические поверхности (капоты моторов, колпаки колёс) при этом обычно не красили, поскольку эмали того времени на алюминии держались плохо. Их полировали и иногда покрывали бесцветным лаком, сохранявшим естественный серебристый цвет металла. Крыло и горизонтальное оперение снизу не красили, по-прежнему покрывая полотняную обтяжку лаком.

На поставленных из Советской России разведчиках Р-1 окраска полностью соответствовала нормам ВВС РККА, то есть крылья и горизонтальное оперение снизу были светлыми серо-голубыми.

Встречался и другой вариант, явно выполненный по американскому образцу — армия США тогда для мирного времени предпочитала яркий «антикамуфляж». Зелёный фюзеляж сочетался с ярко-жёл-

тым крылом и горизонтальным оперением. Закономерно, что красили таким манером именно самолёты, закупленные в США — разведчики V-65С. Есть мнение, что так выделяли машины, предназначенные для учебных целей. Однако в ходе многочисленных междоусобных «разборок» в Китае учебные самолёты нередко использовали на передовой.

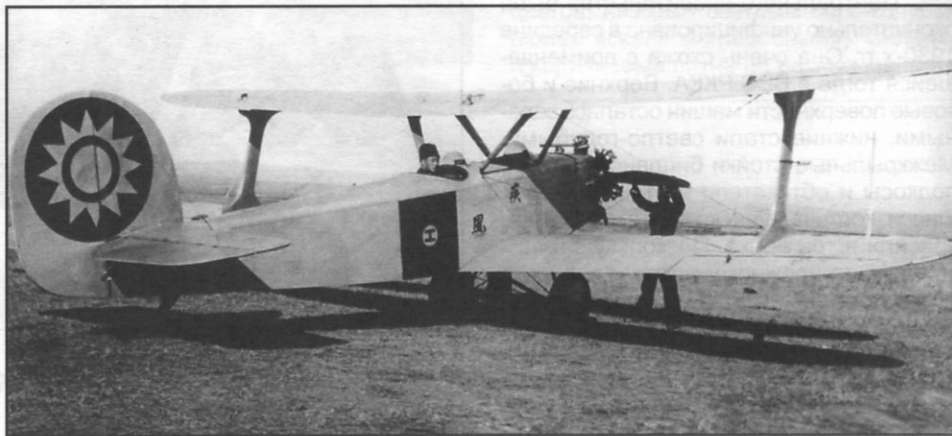
Тон зелёной эмали отличался в зависимости от поставщика самолётов. Естественно, что в каждой стране, где китайцы приобретали технику, существовал свой набор колеров, из которых выбирали наиболее подходящий к требованиям заказчика. У нас, например, для самолётов выпускали всего один зелёный — «защитный», зелёно-травяной с желтоватым оттенком. У американцев выбор был шире, поэтому разные фирмы поставляли в Китай самолёты и в чисто зелёной окраске, и в оливково-зелёной с отчётливым коричневатым оттенком.

Машины эксплуатировались в таком виде до первой перекраски. Далее колер становился более единообразным, но также, видимо, в разных авиачастях мог и отличаться. Своей лакокрасочной промышленности в Китае не имелось, и лаки и эмали закупались за рубежом у разных производителей.

Стандартами страны-поставщика обычно определялась и окраска некоторых элементов конструкции. Межкрыльные стойки бипланной коробки, стойки и подкосы шасси, подкосы стабилизатора могли окрашиваться в тон верха или низа. Так, на наших Р-1 всё это, а также колпаки колёс и костыль были зелёными.

И, наконец, ряд машин целиком покрывался «серебрянкой» — лаком с алюминиевой пудрой. Маскировочного эффекта это не давало, зато обеспечивало надёжную защиту от воды и солнца.

Самолёты, существовавшие в единичных экземплярах, могли иметь и более



Самолёт Удет «Фламинго» в однотонной окраске. «Солнце» Гоминьдана нанесено на вертикальное оперение



Разведчик O2MC в явном «антикамуфляже» по американскому образцу: фюзеляж тёмный, крылья, оперение и шасси, видимо, ярко-жёлтые. На верхних белых полосах «зебры» на руле направления написано обозначение типа машины. Иероглифы на фюзеляже означают «№ 7»

яркую и декоративную окраску. Корабельный разведчик «Нинхай», изготовленный в единственном числе для одноименного крейсера, сочетал белый фюзеляж с красными крыльями и синими кольцом Тауненда на моторе и поплавками.

В период с 1931 по 1932 г. большинство самолётов ВВС Нанкинского правительства имело специальную, очень яркую, схему окраски. Согласно одному источнику, крылья и хвостовое оперение были синими, тогда как задняя часть фюзеляжа окрашивалась в красный цвет. Судя по некоторым фото, окрашивали только фюзеляж. Задняя его часть от задней кромки крыльев и все хвостовые поверхности на снимках имеют тёмный цвет, какой почти несомненно можно идентифицировать как красный, а остальная часть самолёта выглядит как неокрашенная. На небольшом расстоянии от начала красной области имела широкая белая полоса вокруг фюзеляжа. Просуществовала эта схема недолго, после чего вернулись к более традиционным вариантам окраски.

Схема окраски боевых самолётов ВВС Центрального правительства была окончательно унифицирована в середине 1930-х гг. Она очень схожа с применявшейся тогда в ВВС РККА. Верхние и боковые поверхности машин остались зелёными, нижние стали светло-голубыми. Межкрыльные стойки бипланов, стойки, подкосы и обтекатели неубирающегося шасси, костыли и диски колёс чаще всего красили в тон верха. Поскольку закупки техники по-прежнему производились в разных странах, то варьировался и колер зелёного цвета, и соотношение между зелёными и голубыми площадями.

Советские и немецкие машины красились в разные оттенки зелёно-травяного цвета; американские истребители «Хок» — в оливковый, итальянские Ва 27 — ближе к цвету хаки.

Низ фюзеляжа чаще всего был голубым. Примерами такого подхода являлись «Фусин» китайского производства, американский Боинг 281, итальянский CR.32. Линия раздела цветов на фюзеляже выполнялась чёткой и проходила примерно в одной четверти или одной пятой высоты от нижней кромки. У наших скоростных бомбардировщиков СБ она иногда поднималась необычно высоко — до середины фюзеляжа.

Но на некоторых машинах весь фюзеляж покрывали зелёной эмалью. Так, например, делали на итальянских истребителях Ва 27. Относительно немецких бомбардировщиков He 111A специалисты спорят — был низ фюзеляжа голубым или зелёным. Подтверждающих фотографий ни в том, ни в другом случае не известно.

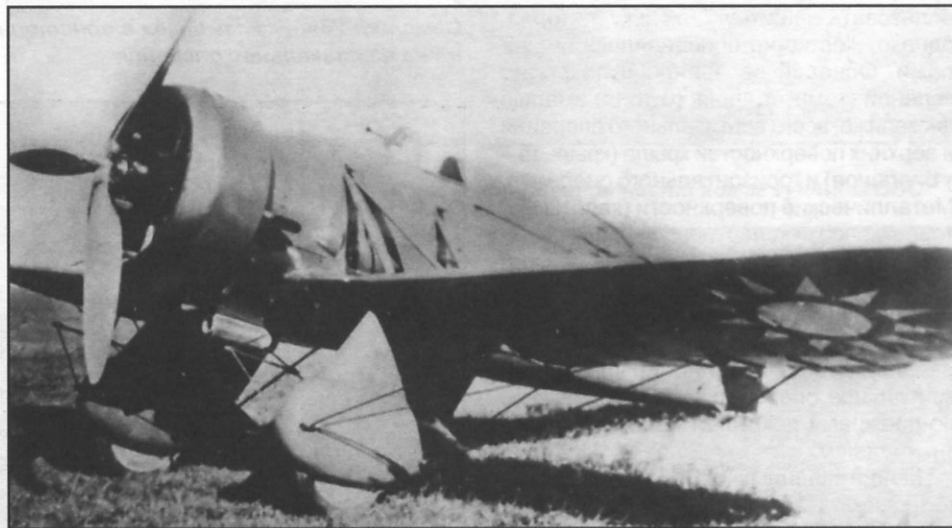
Некоторые самолёты поставлялись заводами-изготовителями полностью окрашенными в однородный зелёный цвет. Такими прибывали американские «Хоки» и английские «Гладиаторы».



Корабельный разведчик «Нинхай», 1934 г. Фюзеляж у него — белый, крылья — красные, поплавки — синие. Обратите внимание на необычную вертикальную «зебру» на руле направления



Истребитель Боинг 218 в заводской окраске по принципу «антикамуфляжа», использовавшемуся тогда в США



Истребитель Бреда 27 в однотонной окраске цвета хаки

Некоторые машины первоначально эксплуатировались в китайских ВВС в окраске изготовителя, а позже перекрашивались

по китайскому стандарту или близко к нему. Американские штурмовики Нортроп 2ЕС поступали в Китай некрашеными —



Истребители «Хок» III Офицерской лётной школы в Куньмине имели типичную для этих самолётов однотонную оливково-зелёную окраску



▲ *Истребители D 510C из 41-й эскадрильи. Поверх оригинального светло-серого фона на них нанесены размытые зелёные пятна*

так было принято тогда в Авиационном корпусе армии США. Полированный дюралюминиевый лист покрывался слоем бесцветного защитного лака. Есть фотографии, на которых видно, что машины украсили цветными полосами и в тон к этому перекрасили капоты моторов. В таком виде «нортропы» летали где-то год, а затем получили стандартную зелёно-голубую окраску. С некоторых самолётов 2ЕС сняли нижние секции обтекателей основных стоек шасси, открыв колёса. Но их диски так и остались некрашеными или крашеными в какой-то очень светлый колер, как ранее.

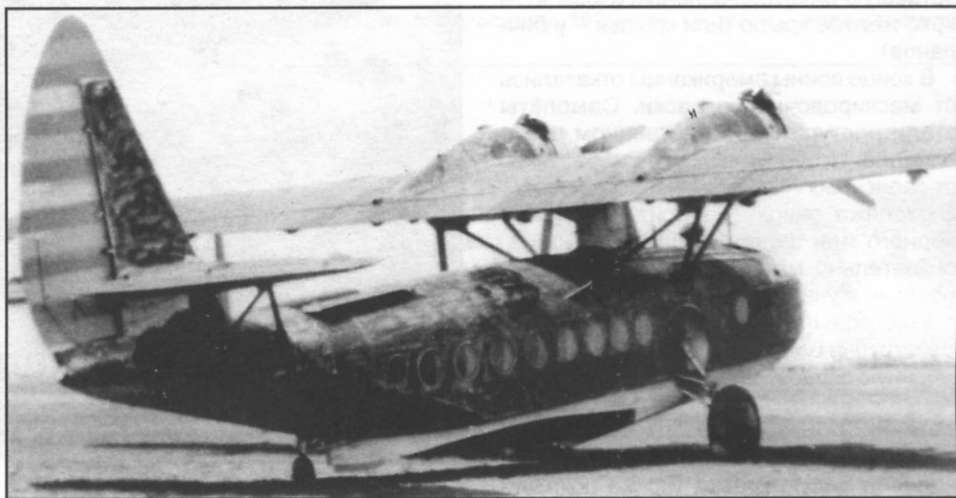
Французские истребители D.510 доставили через Индокитай светло-серыми со всех сторон. Но такая окраска демаскировала их на аэродроме, поэтому по исходному фону нанесли много мелких зелёных пятен. Примерно также поступили с советскими бомбардировщиками СБ. У нас их покрывали очень гладкой светло-серой эмалью. Китайцы по прибытию на фронт нанесли на эти машины сверху и сбоку зелёные (а иногда и светло-коричневые) пятна. Позже в ВВС РККА перешли на окраску СБ по зелёно-голубой схеме, которая в Китае не менялась. Первые истребители И-153, доставленные серыми со всех сторон, китайцы тоже сначала сделали пятнистыми.

Истребители, поставлявшиеся из СССР, первоначально имели окраску по отечественным стандартам. Монопланы

И-16, изготовленные в Москве, отличались характерными чёрными капотами двигателей. У бипланов И-15бис нижняя треть капота мотора была голубой, также как стойки и обтекатели шасси. Стяжные ленты капота сохраняли естественный цвет металла. Позже китайцы машины перекрасили. Все И-16 и И-15бис приобрели полностью зелёные капоты, а у последних зелёными стали также стойки и обтекатели шасси.

Имеющиеся фотографии тяжёлых бомбардировщиков ТБ-3, сделанные в Китае, показывают однотонную окраску всех поверхностей. Возможно, они были со всех сторон зелёными. Но перегоняли их в таком виде или это уже китайская перекраска машин — неизвестно.

«Томагауки» Американской добровольческой авиагруппы («Летающих тигров») первоначально предназначались для отправки в Великобританию и несли камуфляж образца, принятого тогда в английской авиации. На верхние и боковые поверхности по стандартной схеме наносились крупные неправильные поля тёмно-зелёного и землисто-коричневого цветов, низ был светлым серо-голубым (колер «скай» — «небесный»). Зелёные и коричневые пятна на разных машинах



Амфибия S-43W после передачи из авиакомпании CNAC в ВВС Китая была замаскирована мелкими зелёными пятнами и разводами поверх светлого фона. Низ лодки явно светло-серый или светло-голубой



Штурмовик Нортроп 2Е в оригинальной заводской окраске. Собственно, никакой окраски нет — машина покрыта бесцветным лаком поверх алюминиевого листа. На киле — эмблема компании «Нортроп»

чередовались (схемы А и В). Позже в ходе текущего ремонта самолёты постепенно привели к однотонной окраске верха и боков.

Лопастей деревянных пропеллеров по-прежнему покрывали лаком, металлических — не красили. Исключение — упомянутые выше «Томагауки», на которых по британским нормам лопасти были матово-чёрными.

Окраска по зелёно-голубой схеме сохранялась в китайских ВВС до конца Второй мировой войны. Трофейные самолёты перекрашивались в соответствии с ней. Пример этого — захваченный японский истребитель А6М, переданный китайцами американцам для изучения в 1942 г.

С 1942 г. пополнение авиации Чан Кайши обеспечивалось поставками из США по ленд-лизу. Поскольку последний предусматривал лишь временную передачу техники в пользование, а собственником её оставались ВВС армии США, то и красились самолёты по американским нормам. Верх и бока покрывались эмалью оливково-зелёного тона, низ был светло-серым (без холодного или тёплого оттенков). Линия раздела цветов могла быть слегка размытой и волнистой. Учебные машины имели более яркую окраску, сочетавшую оливково-зелёный фюзеляж и ярко-жёлтое крыло (или крылья — у бипланов).

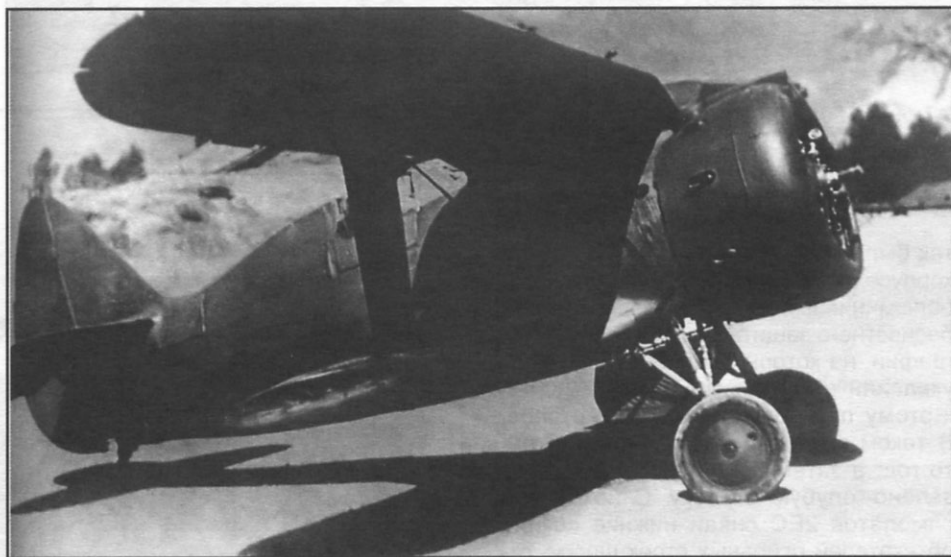
В конце войны американцы отказались от маскировочной окраски. Самолёты стали поступать в естественном цвете металла. Чтобы уберечь глаза лётчиков от солнечных бликов, на переднюю часть фюзеляжа сверху наносилась полоса чёрного или зелёно-оливкового цвета, обязательно матовая. Так выглядели и боевые, и учебные самолёты.

Ещё раньше, в начале 1943 г., в 5-й авиагруппе опробовали подобную оригинальную окраску. С полученных истребителей Р-40N всю эмаль смыли, обшивку верхних и боковых поверхностей отполировали, а на низ крыла и фюзеляжа нанесли белую краску. Её же покрыли лаком винтов. Но после направления этой части на передовую возникли нарекания на то, что окраска самолётов группы сильно отличается и от китайских, и от американских машин, в связи с чем их могут принять за противника. Белую эмаль предписали ликвидировать, оставив её только на коках винтов.

Среди самолётов, закупленных Чан Кайши уже после окончания Второй мировой войны, были приобретённые в Канаде двухмоторные «Москиты». Они поставлялись в британском камуфляже, принятом во второй половине войны для машин, действующих днём. Верхние и боковые поверхности покрывались крупными неправильными пятнами тёмно-серого и тёмно-зелёного цветов, низ — эмалью светлого серо-голубого тона («скай»). Граница верха и низа на фюзеляже проходила примерно посередине.



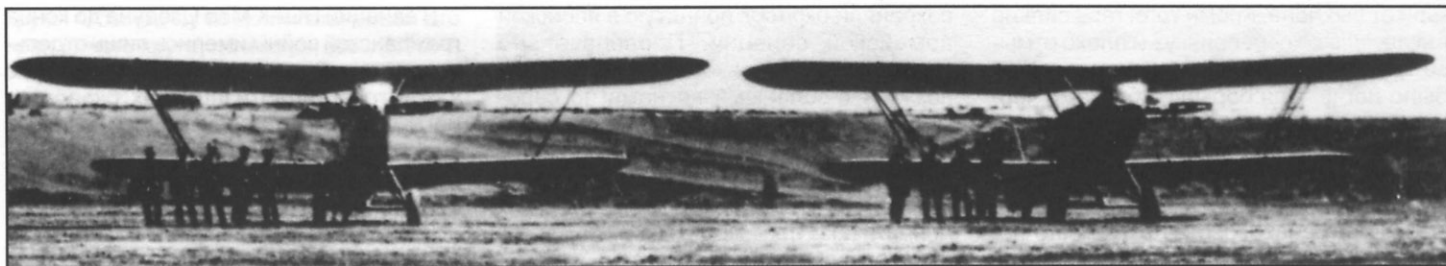
Бомбардировщик He 111A-0 после передачи 19-й эскадрильи в ВВС Центрального правительства в 1936 г.



Истребитель И-153 в Китае. Окраска в целом соответствует первоначальной советской



«Мустанги» 27-й эскадрильи в конце войны сверкали полированным металлом. Перед козырьком кабины — матовая чёрная полоса. На вертикальном оперении — голубые и жёлтые кружки (отличительное обозначение авиагруппы)



Самолёты Р-5 авиации провинции Синьцзян

АВИАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУППИРОВОК

В 1920-х гг. самой сильной среди региональных считалась авиация Маньчжурии, которой тогда управлял диктатор Чжан Цзолинь. Она располагала большим количеством самолётов английского и французского происхождения. Окраска их была упорядочена – все боевые машины покрывались светло-бежевой эмалью со всех сторон.

Когда командовавший местными ВВС сын правителя Чжан Сюэлян заказал в Англии персональный биплан DH 60 «Мот», он был перекрашен в его собственные цвета – тёмно-синий и жёлтый.

Провинция Синьцзян находилась под советским влиянием. На вооружении там состояла исключительно советская техника, сохранявшая окраску по нормам ВВС РККА: разведчики Р-1, Р-5 и учебные У-2. В составе синьцзянской авиации в конце 1930-х гг. формально числилась и авиагруппа «Хами» (она базировалась на аэродроме у города Хами), на самом деле представлявшая собой советскую авиачасть, прикрывавшую трассу «Зет», по которой перебрасывалась из СССР в Китай военная помощь. В ней, кроме Р-5, имелись также истребители И-16 и скоростные бомбардировщики СБ, самой синьцзянской авиации не поставлявшиеся.

В авиации провинции Гуанси предпочитали серебристую окраску. Во всяком случае, приобретённые местными властями в Японии истребители «тип 91» были именно серебристыми с чёрными капотами моторов. Но, возможно, их просто купили в стандартной для того времени в ВВС японской армии окраске.

Явно серебристыми были и эксплуатировавшиеся в провинциях Шаньдун и Юньнань немецкие «юнкерсы». Их окраска типична для цельнометаллических машин германского происхождения и выглядит заводской, которую потом лишь подновляли. «Серебрянка» лучше всего держалась на алюминии, поэтому ею красили весь самолёт, за исключением капота мотора и шасси, где использовали чёрную эмаль. На капоте чёрный цвет маскировал потёки масла и следы



Самолёт Потэ 25 авиации Маньчжурии, 1920-е гг. Окраска – одноцветная



Разведчик «Уопити» VIII авиации провинции Гуанси. На борту – белый треугольник на тёмном фоне, «зебра» на руле направления дополнена вертикальной красной полосой у передней кромки



Разведчик Стинсон О авиации провинции Гуйчжоу, 1934 г. Окраска самолёта – одноцветная

гари от выхлопа. Кроме того, гарь сильно въедалась в «серебрянку» и плохо отмывалась, с гладкой чёрной эмали снять её было легче. Для борьбы с бликами чёрную окраску капота сверху продлевали на переднюю часть фюзеляжа до козырька кабины пилота.

Самолёты ВВС Маньчжоу-Го и марионеточного правительства в Нанкине передавались хозяевами — японцами. Они

сохраняли окраску, принятую в японской армейской авиации. Первоначально машины были целиком светло-серыми, позже — с зелёными пятнами по серому фону или имели зелёные верхние и боковые поверхности при светло-сером низе. Учебные самолёты со всех сторон покрывали ярко-жёлтой эмалью. Коки и лопасти воздушных винтов красили в коричневый цвет.

В авиации НОАК Мао Цзедун до конца гражданской войны имелись лишь отдельные трофейные самолёты, поэтому о какой-то стандартизации их окраски и не задумывались. Обычно эти машины эксплуатировались в том виде, в каком их захватили, смыв или закрасив старые опознавательные знаки.

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ И ОБОЗНАЧЕНИЯ

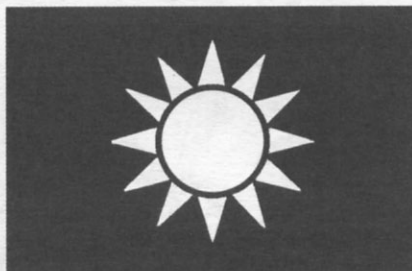
ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

ЦЕНТРАЛЬНОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО

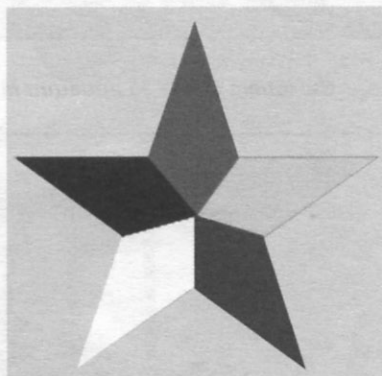
В конце гражданской войны и в первые годы после образования КНР было утеряно немало информации, касающейся авиации Гоминьдана, в том числе и связанной с эмблематикой самолётов. Научные исследования, проведённые историками в КНР, как утверждают сами китайцы, не отличаются полнотой и достоверностью. Многие эмблемы восстанавливались и воспроизводились по догадке и смыслу.

Сунь Ятсен в 1895 г. в Кантоне (Гуандуне) объявил эмблемой своей партии белую 12-лучевую звезду на синем фоне. Внутри звезды был вписан большой белый круг, а лучи выполнялись довольно короткими, так что эмблема выглядела похожей на солнце. Партийный флаг представлял собой такую звезду на синем фоне. С 1906 г. сторонники Сунь Ятсена стали использовать так называемый «национальный флаг» с «белым солнцем в синем поле над красным». Это было красное полотнище с партийным флагом, вписанным в его верхней левой четверти. В 1912 г. Китайская республика приняла в качестве государственного флага с красной, жёлтой, синей, белой и чёрной горизонтальными полосами. Эти цвета означали пять основных районов страны, а по другой трактовке — пять основных национальностей, населяющих Китай. Упомянутый выше «национальный флаг» стал считаться военно-морским флагом Китая, а 8 октября 1928 г., уже в период правления Чан Кайши, он заменил старый полосатый как государственный. Вся эта символика в разных вариантах и сочетаниях использовалась позже в обозначениях летательных аппаратов.

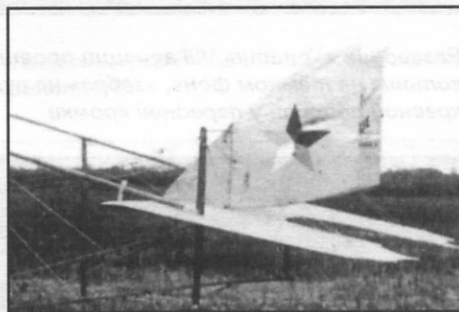
На первых аэропланах в Китае ещё не было опознавательных знаков. Они летали с надписями и эмблемами фирм-изготовителей. Да и военными эти машины не считались. В начале 1913 г., когда правительство «северных милитаристов» закупило несколько «Кодронов», которые базировались в Наньюане, на них стали рисовать пятиконечные звёздочки. Каж-



Партийный флаг Гоминьдана

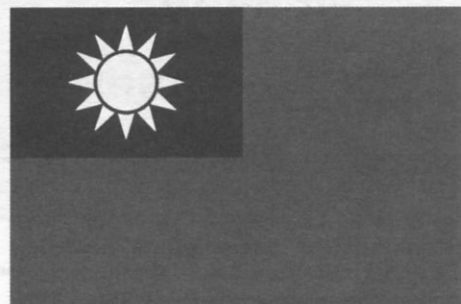


Пятицветная звезда — опознавательный знак китайских самолётов, появившийся в 1913 г.



Пятицветная звезда на киле самолёта Кодрон G.III

дый их луч имел свой цвет в соответствии с полосатым государственным флагом. Порядок цветов по часовой стрелке от луча, направленного вертикально, был следующим: красный, жёлтый, синий, белый и чёрный. Такие знаки размещали сверху или снизу крыла, на фюзеляже или на хвосте. Они явились первыми

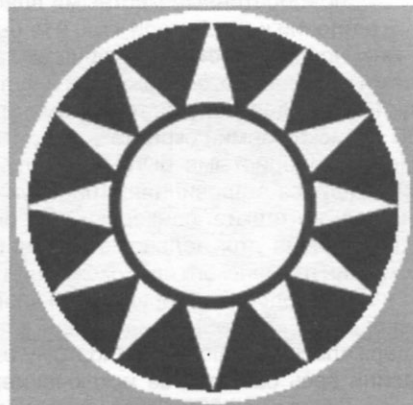


Национальный флаг образца 1906 г., с 1928 г. ставший государственным флагом Китая

авиационными эмблемами на китайских самолётах. Позже знаки в виде звёзд с разноцветными лучами рисовали на обеих сторонах крыльев, а на хвосте — на руле поворота. Эта эмблема в течение некоторого времени использовалась в авиаотрядах, сформированных «северными милитаристами».

Такие знаки унаследовали и авиационные подразделения Китайской республики. Они тоже несли звёзды на крыльях и хвостовом оперении, состоявшие из пяти разноцветных сегментов. На хвосте рисовали пять горизонтальных полос равной ширины: от верха — красная, жёлтая, синяя, белая и чёрная.

В 1923 г. правительство Гоминьдана в Кантоне ввело для летательных аппаратов уже знакомую сине-белую «солнечную» маркировку. Она состояла из белой 12-лучевой звезды с вписанным внутри синим кольцом и белым центром в синем



Опознавательный знак китайских военных самолётов, введённый в 1923 г.

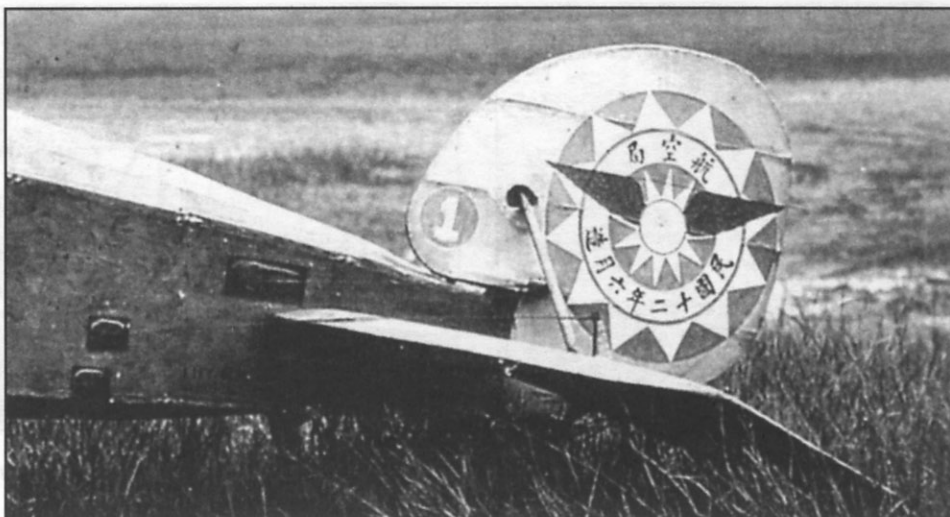
круге. Обычно лучи достигали внешнего края синего круга, но иногда звезда была значительно меньшей по размеру, чем сам круг.

Изображались такие знаки только на крыльях, слева и справа у концов плоскостей. У бипланов опознавательные знаки располагались на нижнем крыле снизу, на верхнем – сверху. Иногда их рисовали и на хвостовой части фюзеляжа. Размер знака не оговаривался, но всегда был достаточно большим. На плоскостях он занимал почти всю ширину крыла, один луч звезды смотрел вперёд. На фюзеляже диаметр синего круга равнялся примерно двум третям его высоты. Более сложная модификация той же эмблемы наносилась на киль или руль направления. Она представляла собой уменьшенный по диаметру знак на крыле, окружённый белым кольцом с тонкой синей окантовкой. К этому добавлялись китайские иероглифы, означавшие «Авиационное бюро» – наверху и краткий текст, содержащий основные сведения о конкретном самолёте (например, тип), – внизу. Затем следовало синее кольцо с небольшими белыми треугольниками, формирующими вторую 12-лучевую звезду. К центральному «солнцу» прилагалась пара крыльев жёлто-золотого или красного цвета.

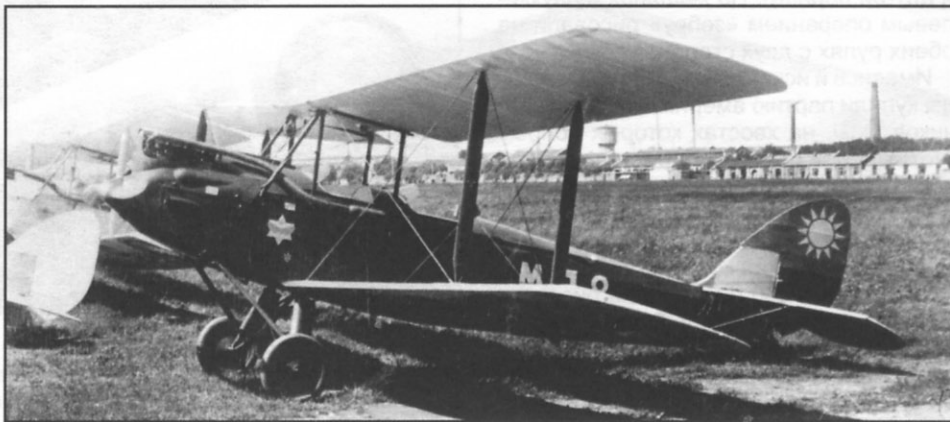
В 1924 г., по сведениям шведского историка Л. Андерссона, эти обозначения дополнили набором красных полос. Одна широкая полоса обвивалась вокруг хвостовой части фюзеляжа, две шли по крылу поперёк него примерно посередине размаха снизу и сверху. В такой же цвет красили заднюю кромку крыла в направлении от широкой полосы к законцовкам. Получалось что-то вроде буквы «L» из широкой и узкой полос. Андерссон же пишет об обнаруженном им указании 1926 г., чтобы самолёты авиации китайского правительства имели «флаг армии на одном крыле и флаг военно-морского флота на другом». Как иллюстрация этого, в его книге показаны красно-синий флаг Гоминьдана и красный флаг с чёрными девятиконечными звездами с небольшими жёлтыми шарами на концах лучей, но никаких фотографических подтверждений этому не обнаружено. Снимки самолётов с подобными обозначениями неизвестны. Возможно, данное указание так никогда и не было выполнено.

Зато достоверно известно, что в 1926 г. к бело-синей «солнечной» гоминьдановской эмблеме добавили внешний красный круг. Такие опознавательные знаки наносились на крылья и фюзеляж. На хвосте обычно не было никакой эмблематики, но иногда 12-лучевые звёзды изображали на руле направления или всём вертикальном оперении.

Известен один случай, когда звёзды нанесли сверху в передней части фюзеляжа, причём без синего круга, просто с окантовкой лучей. Это сделали на одном из истребителей «Хок» III 25-й эскадрильи. Звезда при этом располагалась на



Усложнённый вариант опознавательного знака на вертикальном оперении самолёта



Учебный биплан DH 60 с опознавательным знаком без наружного кольца на руле направления. Сам руль, очевидно, покрашен в синий цвет



Истребитель Боинг 281 из 17-й эскадрильи с полным комплектом китайских обозначений 1930-х гг.: на крыле – опознавательные знаки, на руле направления – «зебра», на фюзеляже – тактический номер

тёмном фоне – самолёт целиком был окрашен в тёмно-оливковый цвет.

В 1930 г. правительство в Нанкине в дополнение к изображению «солнца» стало использовать «зебру» из четырёх синих (голубых) и четырёх белых горизонтальных полос, наносимую на руль направ-

ления. Полосы делали равной ширины. Первой сверху обычно шла голубая полоса. Существовал также вариант с 12-ю полосами (шесть синих и шесть белых), который примерно с 1934 г. стал преобладающим. При наличии у руля рогового компенсатора он мог закрашиваться



Истребитель D 510C с «зеброй» на руле направления

полосами или оставаться в колере остальной части оперения. На штурмовиках Нортроп 2ЕС, например, встречался и тот, и другой вариант. На машинах с двухкилевым оперением «зебру» рисовали на обоих рулях с двух сторон.

Имелись и исключения. В 1933 г. китайцы купили партию американских разведчиков ОЗУ, на хвостах которых полосы (четыре плюс четыре) располагались вертикально.

Наружное красное кольцо опознавательного знака отменили около 1932 г. Взамен иногда для контраста на тёмном (обычно зелёном) фоне стали рисовать тонкую белую окантовку. Такие знаки сохранялись в китайской авиации до прихода к власти коммунистов в 1949 г., а на Тайване применяются и в настоящее время.

В 1939 – 1941 гг., когда китайская авиация, понеся огромные потери, резко сократила свою активность, опознавательные знаки на верхней поверхности крыла нередко закрашивали, чтобы лучше замаскировать технику на земле.

В 1930-х гг. немногие имевшиеся у китайцев самолёты санитарной авиации (типов Бичкрафт 17 и DH 89) полностью окрашивали белой краской. На крыльях и фюзеляже у них наносили большие красные кресты, при этом никаких знаков национальной принадлежности не имелось. Это теоретически должно было уберечь их от атак истребителей и обстрела с земли. Однако после того, как один DH 89 был сбит зенитным огнём в мае 1938 г., санитарные самолёты также стали камуфлировать и наносить на них обычные опознавательные знаки.

Советские самолёты летели по трассе «Зет» из Алма-Аты в Ланьчжоу вообще без опознавательных знаков, все старые обозначения с них смывались. В Ланьчжоу проходила официальная церемония приёмки-сдачи, после чего машины получали комплект китайских знаков. С целью улучшения маскировки «зебру» на руле направления иногда не рисовали.

После 1942 г. расположение знаков на фюзеляже стало обязательным, так же



Разведчики V-92C. На киле – обозначение типа машины, «зебра» необычно расположена вертикально



Двухместный истребитель K 47 после включения в состав ВВС Центрального правительства. Опознавательные знаки размещены на фюзеляже и рулях направления, причём на последних – и с внутренней, и с наружной стороны. Знак на фюзеляже явно имеет красную обводку



Учебный самолёт PT-17, у которого опознавательные знаки нанесены и на фюзеляже

как и сине-белые полосы на хвосте. На истребителях Р-38 «зебра» иногда закрывала всю килевую шайбу. Но и здесь встречались исключения: в 5-й авиагруппе в апреле 1944 г. смыли полосы с хвостов всех истребителей, заменив окраской рулей направления цветами эскадрилий.

Трофейные японские самолёты перекрашивали по китайскому образцу и

наносили на них свои опознавательные знаки (на крыле и фюзеляже) и «зебру» на руле направления.

В период вновь разгоревшейся гражданской войны 1946 – 1949 гг. на самолётах авиации Чан Кайши «зебру» на вертикальном оперении рисовали не всегда, а вот комплект из шести «солнц» (крыло сверху и снизу и фюзеляж с обеих сторон) присутствовал неизменно.

МОРСКАЯ АВИАЦИЯ

В 1919 г. в мастерских в Мавэе (в провинции Фуцзянь) построили первый учебный гидросамолёт «тип 1-1», на котором использовали старые эмблемы правительства «северных милитаристов» (пятицветные звезды). В середине они добавили чёрный якорь, как принадлежность флота. На хвосте поместили изображение государственного флага (пять горизонтальных полос тех же цветов). Это стало первой эмблемой самолётов морской авиации.

В первой половине 1920-х гг. авиатехника флота несла обычные опознавательные знаки Китайской республики, никак не отличаясь от сухопутных машин. Руль окрашивался полосами пяти цветов. На фюзеляже рисовали эмблему Гоминьдана — 12-лучевое белое солнце в синем круге с красным внешним кольцом, от которого позже отказались. Некоторые самолёты на фюзеляже несли эмблему — чёрный якорь в белом круге. Обычно опознавательные знаки изображали только на крыльях. Известен один случай, когда цвета знака поменяли: синее «солнце» располагалось в белом круге.

В середине 1920-х гг. на руле направления у морских самолётов рисовали красно-синий национальный флаг. На некоторых машинах в 1933 — 1934 гг. на оперении никаких знаков не имелось. С 1934 г. на руле поворота стали изображать три или четыре вертикальных синих полосы на белом фоне.

На корабельном разведчике «Нинхай», построенном в 1933 г. в Шанхае, на крыльях располагались обычные китайские опознавательные знаки в виде 12-лучевых звёзд без всяких якорей. Зато полосы «зебры» на руле направления выполнялись вертикальными; их было четыре белых и четыре красных.

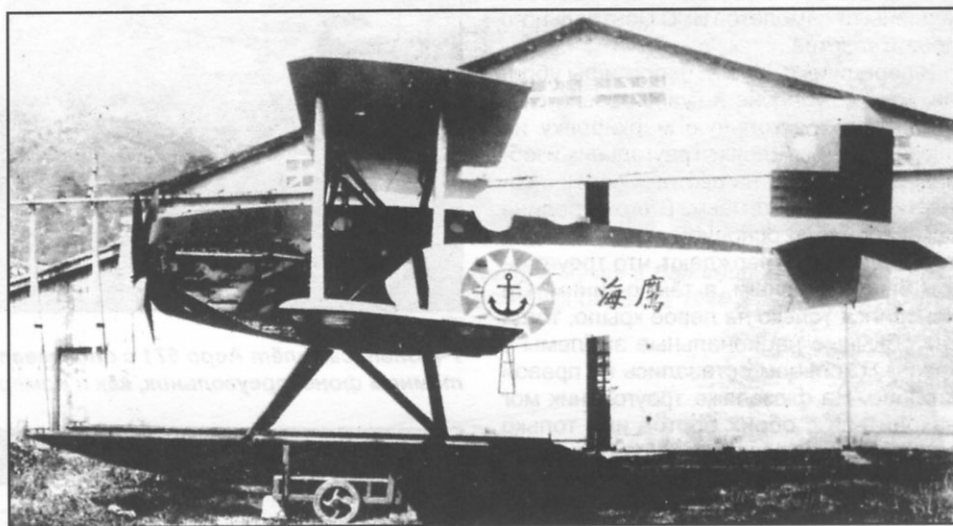
С середины 1930-х гг. в морской авиации установились те же знаки, что и в сухопутной.



Спуск на воду корабельного разведчика «Нинхай». На вертикальном оперении самолёта — военно-морской флаг, на фюзеляже — надпись «Нинхай» («Спокойствие на море»)



Гидросамолёты Кертис N-9C на плаву. Самолёты несут бортовые номера «7» и «14». Обратите внимание на эмблему на руле направления



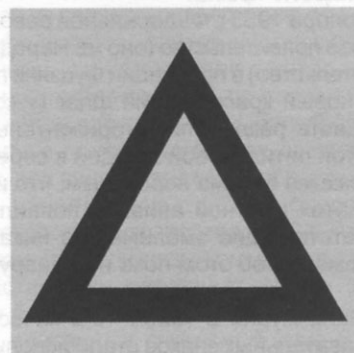
Поплаковый гидросамолёт «Тун». На вертикальном оперении сверху изображён военно-морской флаг, в центр «солнца» вписан чёрный якорь. Иероглифы на фюзеляже означают «Морской орёл» (собственное имя данного самолёта)

ПРОВИНЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА

После того, как «милитаристы» продвинулись на север, Центральное правительство в Нанкине контролировало небольшую часть огромной страны. По сути, в каждой провинции была своя власть и своё правительство. Поэтому в некоторых местах опознавательные знаки на военных самолётах изменяли, иногда что-то к ним добавляли или рисовали собственные эмблемы, но, как правило, использовали ту же символику Гоминьдана или мотивы национального флага.

После 1927 г. ВВС провинции Гуандун использовали старую эмблему Народно-революционной армии — 12-лучевое белое солнце в синем круге с красной внешней окантовкой. Её обычно помещали на крыльях и на хвосте. В 1930-е гг. в Гуандуне, Гуанси и Гуйчжоу создали так называемый Комитет юго-запада Китая.

Фактически эти провинции вышли из подчинения Центрального правительства. В связи с этим изменились и опознавательные знаки на самолётах, имевшихся у местных властей.



Опознавательный знак авиации провинций Гуанси и Гуандун — чёрный треугольник

В 1932 г. в Гуанси ввели новую схему окраски руля направления. В её описании у разных авторов имеются разногласия. Большинство из них соглашается с тем, что у набежной кромки руля наносилась вертикальная красная полоса, а по рулю шли четыре или пять красных и от трёх до пяти белых горизонтальных полос. Но некоторые утверждают, что горизонтальные полосы были не красными, а синими. В Гуандуне на руле направления рисовали бело-синюю «зебру» – шесть синих и четыре белых полосы, шедшие горизонтально.

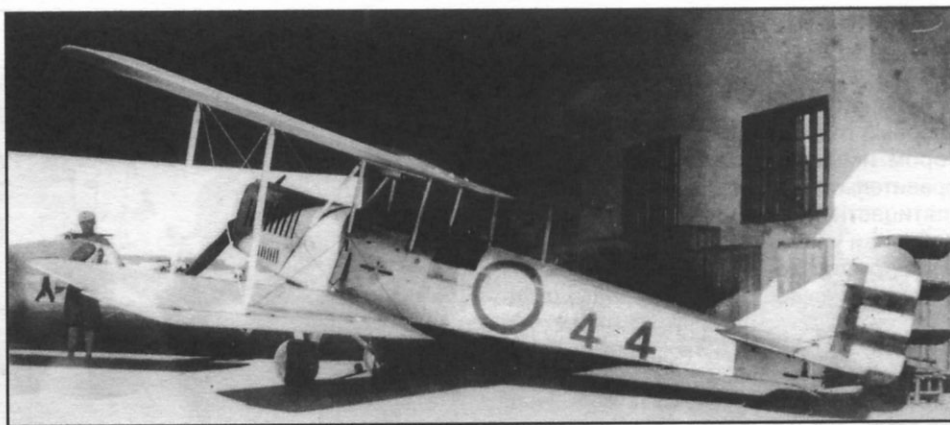
На крыльях сохраняли общие для всего Китая «солнечные» эмблемы с красным внешним кольцом, хотя иногда обходились без последнего. Зато на некоторых машинах этот знак встречался и на хвостовой части фюзеляжа. В ряде случаев знаки дополняли китайскими иероглифами «Гуанси», написанными на нижнем крыле. Все это позволяло отличать свои машины от самолётов ВВС Центрального правительства.

В середине 1930-х гг. иероглифы убрали, зато в Гуандуне и Гуанси ввели специальную треугольную маркировку на фюзеляже и крыльях. Треугольник изображался чёрным на светлых поверхностях и белым на тёмных. В его середине оставался фон основной окраски. Некоторые авторы утверждают, что треугольник был не чёрным, а тёмно-синим. Он наносился только на левое крыло, тогда как обычные национальные эмблемы с красным кольцом оставались на правой стороне. На фюзеляже треугольник мог находиться с обоих бортов или только слева. На военных самолётах авиации провинции Гуанси на рулях направления тоже рисовали «зебру» – по четыре горизонтальных синих и белых полосы. На учебных самолётах на хвосте дополнительно чёрной краской писали иероглиф «школа».

В малочисленных авиационных отрядах «милитаристов» Гуйчжоу на крыльях рисовали бело-синие эмблемы, а на фюзеляже имелся иероглиф «чёрный». Авиация провинции Шаньдун имела собственный знак в виде чёрного квадрата, наносившийся на верхнюю и нижнюю поверхности крыла.

В ноябре 1933 г. Федеральное революционное правительство (оно же Народное правительство) в провинции Фуцзянь приняло новый красно-синий флаг (у которого цвета разделялись горизонтально) с жёлтой пятилучевой звездой в середине. Кажется весьма вероятным, что и на самолётах местной авиации появились соответствующие эмблемы, но никакой информации об этом пока не обнаружено.

В Маньчжурии в 1920-х гг. в качестве опознавательных знаков стали использовать круглые кокарды с тем же набором цветов, что и ранее в пятиконечных звёздах. Все кольца имели равную ширину, наружное кольцо – красное. Такие опозна-



Самолёт «Авиан» IVM с обозначениями авиации провинции Гуанси. Хорошо видна красная полоса перед «зеброй» на руле направления. На левом борту – обычный китайский опознавательный знак с красной окантовкой, справа – чёрный треугольник



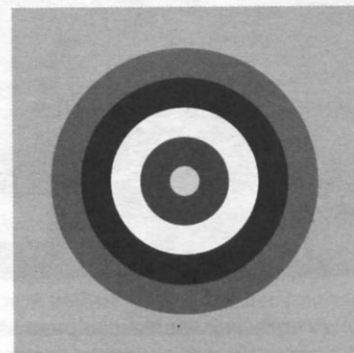
Учебный самолёт Аэро 671 с опознавательными знаками провинции Гуанси. На тёмном фоне треугольник, как и номер, был белым



Самолёт Аэро 631 авиации провинции Гуанси. Треугольники, видимо, на обоих бортах фюзеляжа, а китайское «солнце» – на вертикальном оперении. Иероглиф на киле означает «учебный»

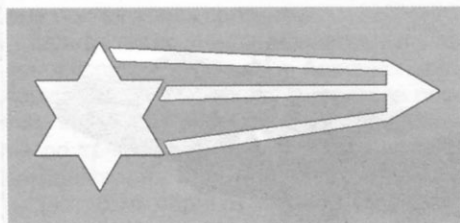
навательные знаки наносили на крылья. Иногда упоминается, что дополнительно поперёк крыла рисовали по одной узкой белой полосе с каждой стороны. На киле изображался флаг из пяти горизонтальных полос тех же цветов.

В 1928 г. сын погибшего диктатора Маньчжурии Чжан Цзолина, Чжан Сюэлян объявил о присоединении к Центральному правительству. На эмблемах маньчжурских самолётов добавили два внешних круга – красный и синий. На руле поворота рисовали пятицветный флажок, а также сине-бело-чёрный прямоугольник с жёлтой точкой.



Опознавательный знак маньчжурских военных самолётов, использовавшийся до 1928 г.

30 декабря 1928 г. Маньчжурия приняла национальный флаг сторонников Гоминьдана, а весной следующего года в маньчжурской авиации ввели новые опознавательные знаки – 12-лучевые белые звёзды на синем круге, наносившиеся на крылья. Они выполнялись с красным внешним кольцом, на сохранившихся чёрно-белых фотографиях иногда кажется, что это было дополнительное синее внешнее кольцо. Нижняя половина руля направления закрашивалась в красный цвет, а верхняя оставалась синей и имела наложенную белую 12-лучевую звезду. Именно так выглядели китайские самолёты, принявшие некоторое участие в боевых действиях на КВЖД в 1929 г. Эти обозначения использовались вплоть до японской оккупации Маньчжурии в 1931 г.



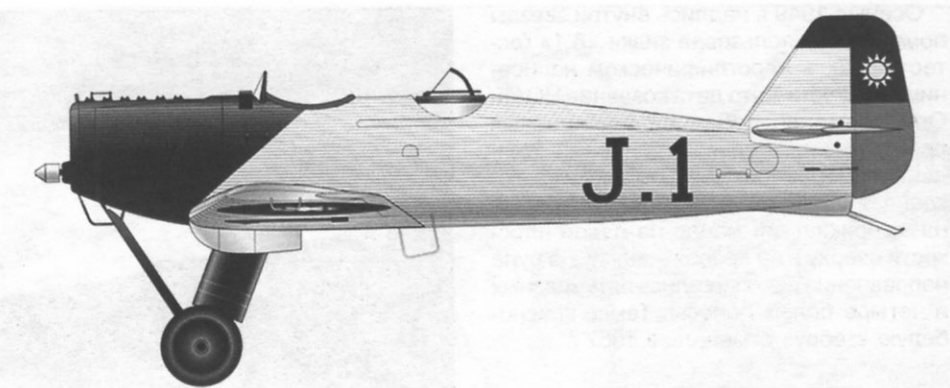
Опознавательный знак авиации провинции Синьцзян

Провинция Синьцзян мало зависела от Центрального правительства Китая, зато постоянно обращалась за поддержкой к граничившему с ней Советскому Союзу. С нашей помощью там создали лётную школу, а затем и собственные небольшие ВВС. В них служили как местные, так и советские лётчики и механики, считавшиеся временно командированными. Они также участвовали в боевых действиях против местных мятежников, которых в Синьцзяне имелось много, поскольку китайцы в провинции были в меньшинстве, а население состояло из представителей различных народностей, исповедующих ислам.

Синьцзянские самолёты на крыльях несли знаки, принятые Центральным правительством (12-лучевые звёзды), а на задней части фюзеляжа – эмблему в виде белой шестиконечной звезды, от которой вперёд отходили три белых луча, сходящиеся к белому треугольнику, направленному одним углом вперёд. Иногда это дополнялось чёрными иероглифами «Синьцзян», которые писали у пилотской кабины. «Зебра» на самолётах местной авиации часто отсутствовала

АВИАЦИЯ КОММУНИСТОВ

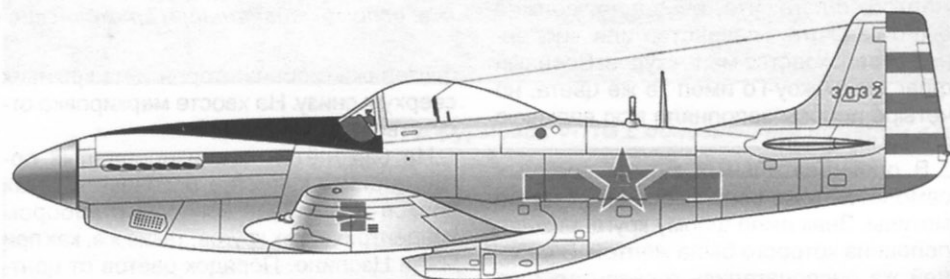
В период до провозглашения КНР серьёзных воздушных сил у коммунистов Мао Цзедун не имелось. Единичные машины захватывали после вынужденных посадок или их перегоняли в освобож-



Самолёт Юнкерс К 53 авиации провинции Шаньдун



Трофейный японский бомбардировщик Ки.48 в музее в Датаншане демонстрируется с опознавательными знаками ВВС НОАК образца 1946 г.



Истребитель Р-51Д с опознавательными знаками ВВС НОАК образца 1949 г.

дённые районы лётчики-перебежчики. Поэтому задумываться о каких-то собственных опознавательных знаках нужды и не было. Старые опознавательные знаки с самолётов смывали или закрашивали, новые обычно не наносили. Однако встречаются упоминания о том, что на крыльях рисовали красные пятиконечные звёзды.

В ходе войны с Японией имело место второе сотрудничество Гоминьдана с Коммунистической партией. Их войска совместно выступили против общего врага. 8-я армия коммунистов превратилась в 18-ю революционную армию и Новую 4-ю революционную армию. В годы единого фронта они отказались от принятой символики – красной пятиконечной звезды и красного знамени – и начали использовать знамёна Китайской республики. На самолётах наносились

опознавательные знаки по нормам ВВС Центрального правительства.

Как уже говорилось, после победы над Японией ЦК КПК послал своих представителей на северо-восток страны для сбора трофейных самолётов. Японскими машинами укомплектовали лётную школу. На них эмблема была по-прежнему сине-белая, добавили лишь белый ободок. На руле поворота «зебра» состояла из четырёх синих и трёх белых полос.

В начале 1946 г., когда очередные переговоры руководства КПК с Гоминьданом провалились, коммунисты ввели собственные опознавательные знаки. Это были красные пятиконечные звёзды, вписанные в красный круг. Внутри звезды находился иероглиф «Чжун» («Китай»). «Зебра» на руле поворота стала красно-белой (по четыре полосы каждого цвета).

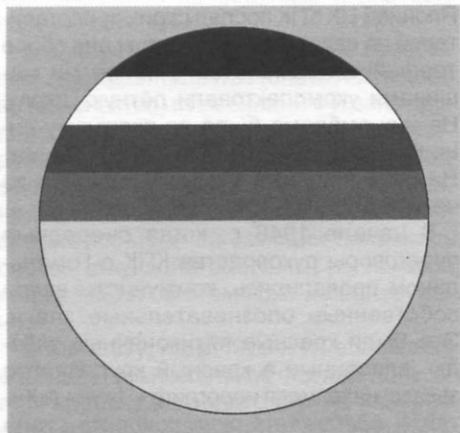
Осенью 1949 г. надпись внутри звезды поменяли, используя знаки «8.1» (естественно, в иероглифическом написании). 1 августа — это дата создания НОАК. Одновременно добавили два красных прямоугольника слева и справа от звезды, наподобие крыльев. Эта эмблема, созданная художником Ли Юем, рисовалась на американский манер на левой плоскости сверху и на правой — внизу. На руле направления располагались пять красных и четыре белых полосы. Такую красно-белую «зебру» отменили в 1952 г.

МАНЬЧЖОУ-ГО И ПРОЯПОНСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО В НАНКИНЕ

После вторжения японцев в Маньчжурию в 1931 г. японцы создали там марионеточное государство Маньчжоу-Го. Его армия включала небольшой авиационный отряд, ставший основой местных ВВС.

В Маньчжоу-Го приняли за основу старый республиканский пятицветный флаг. Пять цветов означали пять национальностей, проживавших на этой территории: японцы, корейцы, белые русские, китайцы и маньчжуры. Но жёлтая полоса исходного республиканского флага, символизировавшая маньчжуров, была пропущена. Четыре остальных полосы отображались в верхней левой четверти жёлтого флага, что, очевидно, должно было означать главенство или численное превосходство маньчжуров. Военный флаг Маньчжоу-Го имел те же цвета, но четыре полосы заполняли всю верхнюю половину флага.

В опознавательных знаках военных самолётов тоже использовались старые мотивы. Знак имел форму круга, нижняя половина которого была жёлтой. В верхней же располагались горизонтальные красная, синяя, белая и чёрная полосы, все равной ширины. Диаметр круга — примерно вдвое меньше, чем у прежнего китайского знака с 12-лучевой звездой. Такие знаки рисовали на задней части



Опознавательный знак Маньчжоу-Го



Истребитель Ki.27 авиации Маньчжоу-Го. На фюзеляже — надпись «Защитить государство и города Чанчунь...»



Пассажирский самолёт Ju 86Z-2 маньчжурской авиакомпании МККК. Такие машины привлекались к перевозке войск и военных грузов, в частности, на Халхин-Голе в 1939 г. Самолёт несёт старые маньчжурские опознавательные знаки (как вспомогательный) и гражданский код «М-212»

фюзеляжа с обеих сторон и на крыльях сверху и снизу. На хвосте маркировка отсутствовала.

На самолётах военизированных организаций в качестве опознавательных знаков применяли кокарды с набором концентрических кругов, такие же, как при Чжан Цзолине. Порядок цветов от центра: красный, синий, белый, чёрный, жёлтый. Их рисовали только на крыльях. На верхней части вертикального оперения иногда наносили горизонтальные полосы (сверху вниз) жёлтого, красного, синего, белого и чёрного цветов. Но встречались и машины, у которых на хвосте никакой эмблематики не имелось.

29 марта 1940 г. Ван Цзинвэй создал в Нанкине конформистское правительство и в мае того же года организовал авиаотряд, по существу, лётную школу. Первые самолёты, полученные им от японцев в мае 1941 г., несли эмблемы «синее небо и белое солнце на красном фоне». Позже техника этого марионеточного режима получила опознавательные знаки, очень похожие на символику ВВС Центрального правительства. К гоминьдановским белым 12-лучевым звёздам на синем фоне добавили красно-белую окантовку. Синий круг обрамлялся тонкой красной линией, затем шли белая и опять красная. На руле поворота находилась вертикальная трёхцветная (сине-бело-красная) «зебра».

БОРТОВЫЕ НОМЕРА

ВВС ЦЕНТРАЛЬНОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Первоначально никаких бортовых номеров на китайских самолётах не было. Аэропланов имелось так мало, что отличить их друг от друга было несложно, а в отряде, имеющем одну-единственную машину, и не нужно.

Чуть позже появились номера из одной цифры чёрного цвета с произвольным написанием. Их могли наносить и на фюзеляж, и на хвостовое оперение. Чёрный цвет был удобен, когда аэропланы не красили: он хорошо выделялся на светлом фоне. Когда китайская авиация перешла на маскировочную окраску, на зелёном фоне номера стали писать белым. Цифра обычно размещалась за опознавательным знаком, ближе к хвосту. Но номера довольно долго оставались однозначными — самолётов имелось мало.

В середине 1930-х гг. ввели чёткую систему тактических номеров. Они стали трёх- или четырёхзначными. Первая цифра или первые две цифры указывали на номер эскадрильи, следующие две — на порядковый номер самолёта в эскадрилье. Если номер был однозначным,

впереди ставили ноль. Так, номер «2202» расшифровывался как второй самолёт 22-й эскадрильи. Иногда ноль впереди («0202») добавляли и при однозначном номере эскадрильи, но редко. Известны случаи, когда цифры писали через дефис, отделяя номер эскадрильи от номера машины. В школах нумерация шла подряд; никакого кода, указывающего на конкретную школу, не было. Там встречались и однозначные, и двузначные номера (самолётов могло быть несколько десятков).

Начальники, как обычно, могли позволить себе отступления от общих правил. На истребителе «Хок» командира 4-й авиагруппы Гао Чжихана надпись выглядела как «IV-1». С другой стороны – командир группы и не мог указать свою принадлежность к какой-то эскадрилье, ему подчинялись сразу три.

Шрифт также унифицировали, взяв за основу, похоже, стандарт Авиационного корпуса армии США. Цифры имели резкие, «рубленые» очертания. Их наносили по трафаретам, а перемины потом закрашивали.

Цвет был чёрным по серебристому фону и белым – по зелёному; окантовка отсутствовала. Но иногда применяли и другие колера. Так, в 30-й эскадрилье на бомбардировщиках Мартин 139WC цифры имели красный цвет и чёрную обводку.

Номер наносился на задней части фюзеляжа почти на всю высоту, с обеих сторон. Высота цифр, видимо, чётко не регламентировалась. Известны фотографии самолётов с небольшими по размеру номерами на гаргроте или под гаргротом («Хок» III и И-153). Однако в пределах одной части размер цифр был одним и тем же, поскольку использовались единые трафареты.

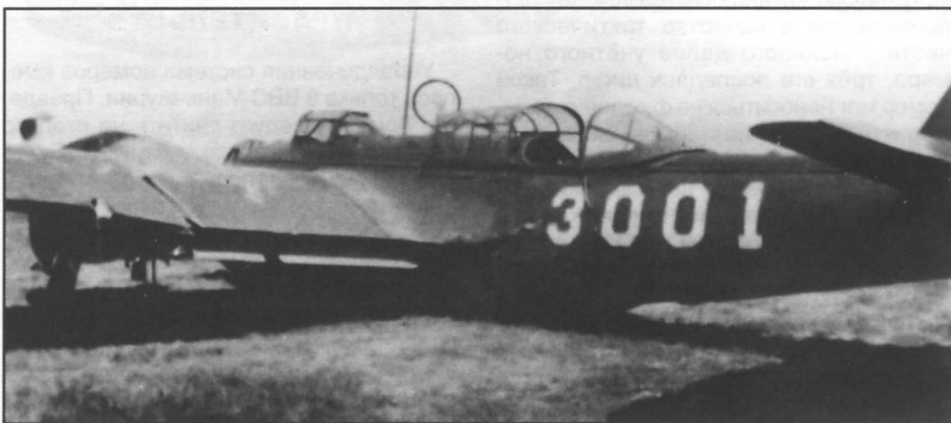
Самолёты частей советских добровольцев обычно обозначались однозначными или двузначными номерами без указания эскадрильи, цифры имели размер гораздо меньший, чем у самих китайцев (на истребителях И-16 – высотой 25 – 30 см), и могли наноситься на фюзеляж или в корневой части кия. Пример последне-



Разведчик О-2МС с бортовым номером «1508». Это расшифровывается как 8-й самолёт 15-й эскадрильи



Штурмовик V-11G с однозначным номером «2»



Повреждённый бомбардировщик Мартин 139WC на аэродроме. Очевидно, это машина командира 30-й эскадрильи



Истребитель «Хок» III из 21-й эскадрильи

го – дальние бомбардировщики ДБ-3 из эскадрильи Г.А. Кулишенко. У них белые цифры рисовали в нижней части кия.

Четырёхзначные тактические номера в неизменном виде существовали на китайских военных самолётах примерно до 1942 г. Затем их перенесли на вертикальное оперение, а прежнее место занял опознавательный знак. Так, на истребителях Р-40N 21-й эскадрильи номера поместили на корневой части кия, а на Р-51D 43-й эскадрильи – растянули по всей ширине вертикального оперения примерно посередине его высоты.

Одновременно появились также номера иной структуры, что было продиктовано, в основном, желанием увязать китайскую систему с номерами машин

действовавших в Китае американских или смешанных (американо-китайских) частей и подразделений.

Американская добровольческая авиагруппа («Летающие тигры») использовала однозначные и двузначные номера, размещённые на задней части фюзеляжа. Поскольку истребители «Томагавк» несли тёмный британский камуфляж, то цифры были белыми.

После насыщения китайских ВВС новой американской техникой, поставленной по ленд-лизу, авиационные части на фронте применяли различные системы обозначений. Например, в конце 1943 г. в 3-й авиагруппе, летавшей на истребителях P-66, пользовались буквенно-цифровыми кодами. Каждой из трёх эскадрилий группы присвоили по четыре латинских буквы. Например, 8-я эскадрилья получила «М», «N», «O» и «P». Они комбинировались с цифрами от «1» до «4», давая 16 сочетаний – вполне достаточно для обозначения всех машин подразделения. Эту схему сохранили и после перевооружения 3-й авиагруппы на P-51 летом 1944 г.

После поражения Японии наступил период «смутного времени». Информации о каких-либо инструктивных документах командования китайских ВВС по поводу тактических номеров этого периода нет. Тем не менее, фотографии показывают наличие трёх систем их формирования. Первая – старая (номер эскадрильи плюс номер самолёта в эскадрилье). Вторая явно использует обозначения типа машины. Например, на фюзеляже разведчика F-5 читается «38003». Но F-5 – это разведывательный вариант истребителя P-38, отсюда и первые две цифры. Стало быть, это третий самолёт данного типа, полученный китайцами. Третья схема – применение в качестве тактического части описанного далее учётного номера, трёх его последних цифр. Такой номер мог наноситься на фюзеляже (пример – P-51) или на вертикальном оперении (B-25 и C-47). На двухмоторных машинах его обычно на американский манер дублировали на носовой части фюзеляжа цифрами меньшего размера. Цвет – белый по зелёному или чёрный по серебристому фону. Второй и третий варианты были в ходу на Тайване даже в начале 1950-х гг.

Исключением можно считать учебно-тренировочные «Москито» T.27 и T.29, эксплуатировавшиеся в 1-й бомбардировочной авиагруппе. Они имели номера с буквой «Т». При этом буква стояла перед опознавательным знаком, цифра (или цифры) – за ним.

Идея же многозначных цифровых номеров, указывающих на принадлежность к определённой части или подразделению, сохранилась. Именно так сейчас нумеруется техника ВВС Народно-освободительной армии Китая.



Бомбардировщик Са 111 из 9-й эскадрильи



На этом истребителе И-15 бис из 23-й эскадрильи тактический номер мелкими цифрами написан на киле. Выше него, ещё мельче, учётный номер

АВИАЦИЯ ПРОВИНЦИАЛЬНЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВ

Упорядоченная система номеров имела только в ВВС Маньчжурии. Правда, эти номера следует считать не столько тактическими, сколько учётными. Буква «М» комбинировалась с набором цифр: например, «М-421». В каком порядке давались номера – неизвестно. Писали их на задней части фюзеляжа чёрным шрифтом довольно крупного размера. Позднее цифры (уже без буквы «М») располагались в небольшом жёлтом круге на вертикальном оперении.

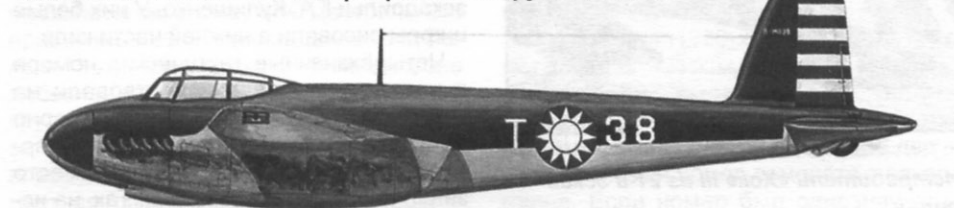
У остальных провинциальных правителей пользовались только цифрами. Номера могли быть однозначными, двузначными и даже трёхзначными (но это не

означало, что у данного дубаня имела целая воздушная армада). На светлых поверхностях их цвет был чёрным, на тёмных – белым или жёлтым. Определённого шрифта не придерживались. Иногда к номеру добавлялись иероглифы – собственное имя данного самолёта или какой-то лозунг.

Номера обычно располагались на задней части фюзеляжа, за опознавательным знаком. Но известен, например, истребитель Боинг 281 (это экспортный вариант P-26A) с номером сбоку на кольцевом капоте.

В Синьцзяне на наших P-5 и У-2 и номера писали по-советски: крупными цифрами на руле направления. Цвета тоже выбирали по нашим нормам: голубой, красный, белый, жёлтый, иногда используя контрастную окантовку цифр.

Учебно-тренировочный самолёт «Москито» T.29 из 1-й бомбардировочной группы, 1948 г.



УЧЁТНЫЕ НОМЕРА

Относительно этих обозначений спорят: заводские это номера или учётные. Они появились в китайской авиации в начале 1940-х гг. Такой номер начинался с буквы, показывающей назначение самолёта. Это была первая буква назначения в английском написании: истребитель — «Р», транспортный самолёт — «С», бомбардировщик — «В». Сначала цифр насчитывалось три, потом — пять. По какому принципу их давали — неизвестно. Пример такого учётного номера — Р-12001. Но существовали и номера «со смыслом». Так, у всех прибывших из США «Томагауков» номера начинались с сочетания «Р-81». Первый выгруженный истребитель имел номер Р-8101, далее они шли порядку возрастания. Но заводское обозначение машины — «Хок 81», отсюда и первые две цифры номеров.

По-видимому, это действительно учётный номер ВВС, не менявшийся от приёмки машины до её списания. Известно, что истребители Р-66 были доставлены из США уже с нанесёнными на них номерами. Интересно, что группы и эскадрильи первоначально получали эти самолёты с номерами, идущими подряд. Далее из-за потерь порядок наверняка нарушился.

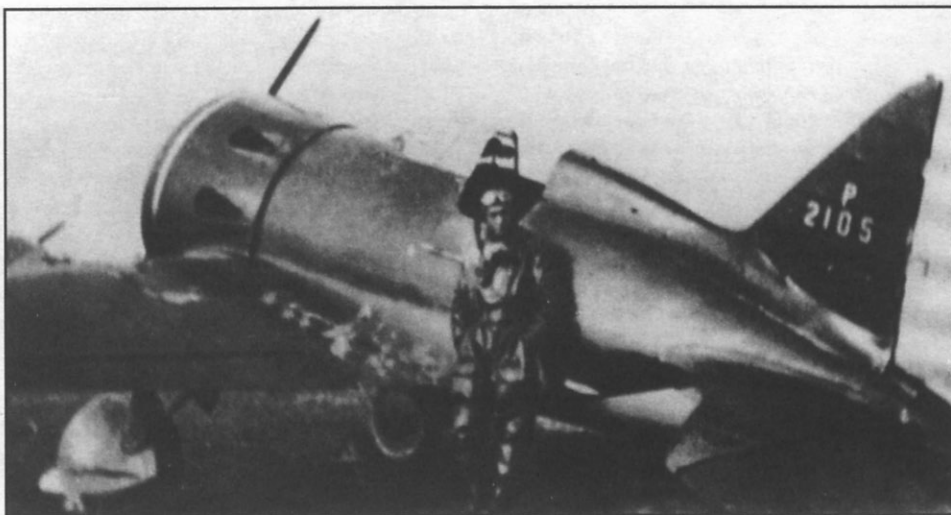
Номер наносился на вертикальное оперение контрастным к фону цветом — чёрным по светлому (серебристому), белым или жёлтым по тёмному (зелёно-оливковому) фону. Место расположения чётко не оговаривалось. Известны машины с размещением номера на корневой части киля, в его верхней части и поперёк всего вертикального оперения. В одном случае (на С-47) номер был написан на горизонтальной красной полосе, идущей через киль и руль направления примерно посередине высоты.

После окончания Второй мировой войны, когда стали увязывать тактические и учётные номера, опять появились случаи включения в учётный номер обозначения типа машины. Так, известен разведчик RF-51 с номером RF.51470; последние три цифры были повторены на фюзеляже машины как тактический номер.

Такие номера использовались вплоть до поражения Чан Кайши в гражданской войне и эвакуации его армии на Тайвань, а также некоторое время после этого.

Самолёты, поставлявшиеся из США в рамках военной помощи, несли американские войсковые номера, введённые в августе 1941 г. Такой номер присваивался машине при её заказе у производителя и далее не менялся. Первые две цифры в нём — финансовый год, когда оформлялся заказ, далее собственно номер. Если последний был меньше четырёх знаков, то впереди добавляли нули. Если же он, наоборот, получался длинным, то года оставляли только последнюю цифру.

Надпись выполнялась установленным шрифтом по трафаретам на киле или по всей хорде вертикального оперения.



Китайский лётчик Лю Чжэшен у истребителя И-16. На киле хорошо виден учётный номер, написанный в два яруса

Учебный самолёт AT-6G с учётным номером на киле



Разведчик F-5E-4 из 12-й эскадрильи несёт американский войсковой номер на килевой шайбе и китайский на фюзеляже



У двухкилевых машин номера наносили на внешних сторонах килевых шайб. Цвет — белый или жёлтый по оливково-зелёному фону, чёрный — по серебристому. Размер цифр 203х305 мм или 152х227 мм. Иногда две или четыре последние цифры номера дублировались шрифтом меньшего размера на носовой части самолёта. Кроме того, номер обязательно повторялся мелкими цифрами возле кабины пилота с левой стороны.

В китайских ВВС эти номера сохранялись в течение всей Второй мировой войны, а на некоторых машинах и позже. При этом американский номер, как правило, соседствовал с китайским, но писались они разным шрифтом разного размера.

ЭМБЛЕМЫ ЧАСТЕЙ

Как ни странно, отдельные авиачасти китайских ВВС очень долго не имели собственных эмблем и каких-либо отличительных знаков. Им вполне хватало номера эскадрильи в обозначении.

Первыми стали выделять себя из общей массы лётчики из Американской добровольческой авиагруппы. Многие американцы пришли туда из Авиационного корпуса армии США, официально считаясь в своих частях находящимися в бессрочном отпуске. А в Штатах тогда самолёты каждой эскадрильи и группы украшали красочные эмблемы, зачастую требовавшие немалого художественного мастерства. И на новом месте американцы не смогли без этого обойтись. Кто-то из них нарисовал на фюзеляже (очень неплохо) немного карикатурного прыгающего тигра с крыльшками. Его стали копировать в меру собственного (или механиков) умения. В итоге тиграми обзавелись почти все истребители группы, а скучноватое официальное обозначение AVG (American Volunteer Group — Американская добровольческая группа) сменилось на эффектное «Летающие тигры». Позже к тиграм добавились устрашающие акулы пасти на радиаторах и глаза на капотах моторов. За образец приняли



Командир 3-й эскадрильи AVG Р.Смит в кабине своего истребителя. Хорошо видны летающий тигр, тактический номер «40», красная полоса и оскаленная акуля пасть на носовой части машины

рисунок, использовавшийся 112-й эскадрилей британских ВВС в Северной Африке. Китайское командование устрашающие челюсти одобрило. Оно сочло, что акулы – естественный враг японцев, островного народа, жившего во многом за счёт моря.

Три эскадрильи группы тоже получили неофициальные названия: «Ангелы ада» (эмблема – красный крылатый чёрт с хвостом), «Адам и Ева» (силуэты сидящих мужчины и женщины, тоже красные) и «Медведи-панды» (имеется в виду большая панда, она же бамбуковый медведь, картинка была соответствующая). Эти рисунки располагались на левом борту у ветрового козырька пилотской кабины. Эскадрильи ещё различались



Эмблема AVG (левый борт)

между собой цветом узкой полосы, перехватывавшей заднюю часть фюзеляжа. У 1-й эскадрильи полоса была белая, 2-й – синяя, 3-й – красная.

Наши лётчики, воевавшие в Китае, никакой особой эмблематикой не увлекались. Да это им и строгойше запрещалось, присутствие их за Великой стеной



Этот «Тигр» не настоящий – под него покрашена реставрированная машина более поздней модификации. Но все элементы оформления воспроизведены точно. Исключение – американский войсковой номер на киле, на самолётах AVG отсутствующий, да и относится он к более позднему времени



Истребитель P-51D с эмблемой смешанной американо-китайской авиагруппы



**Эмблема 4-й эскадрильи
(послевоенная)**

являлось тайной (впрочем, японской разведке известной).

Китайцы переняли практику эскадрильных обозначений у американцев в начале 1943 г., когда проходили переподготовку на авиабазах союзников в Индии. Но восприняли её по-своему, с элементами китайской многозначности. Они стали использовать стилизованные рисунки-цифры. Так, на самолётах 4-й эскадрильи в 1943 г. появилось изображение обнажённой женщины с поднятой ногой, похожее на «четвёрку». С конца того же года истребители 7-й эскадрильи украсила акула с раскрытой пастью. Очертания пасти напоминали деформированную «семёрку». На машинах 8-й эскадрильи рисовали дракона, свернувшегося восьмёркой.

Некоторые эмблемы достались китайцам «по наследству» от американских авиачастей вместе с техникой «б/у». Так, 5-я авиагруппа некоторое время летом 1943 г. летала с белыми черепами на капотах моторов. В 3-й группе в 1944 г. машины были с «акульими пастьми», в 5-й — тоже, но пасть выглядела более округлой.

Использовались и эмблемы со сложной символикой. В 28-й и 32-й эскадрильях, осенью 1943 г. входивших в состав смешанной американо-китайской группы, рисовали картинку, где присутствовали крылья, голубое небо, белое солнце, пять белых звёзд и молнии. Она должна была символизировать американо-китайское сотрудничество и боевую мощь авиации. Картинку нарисовал один из китайских офицеров, после чего её утвердили, и она стала официальной и разрешённой к тиражированию.

В этот же период началось выделение самолётов различных частей и подразделений окраской в яркие цвета отдельных элементов конструкции. В 5-й авиагруппе красили в определённый цвет вертикальное оперение (так, в 17-й эскадрилье оно было синим). Напомню, что «зебру» для этого ликвидировали. Знаком же всей группы являлись белые коки винтов.



Бомбардировщик В-25J с эмблемой эскадрильи на носовой части

После окончания Второй мировой войны порядком американизировавшиеся китайские пилоты летали с эмблемами очень похожими на те, которыми пользовались их коллеги из США. В цветной круг вписывались изображения животных (как реальных, так и мифических) и птиц, мечи и крылья. В 43-й эскадрилье на гербе была оскаленная морда тигра в красном круге. У упоминавшейся 27-й эскадрильи на эмблеме одно время был нарисован крылатый череп с эмблемой Гоминьдана в глазнице, пронзённый молнией. Попадался и крылатый жнец



Китайский лётчик возле В-25J. Прямо над ним хорошо видна эмблема



**Эмблемы некоторых эскадрилий
периода 1946 – 1949 гг.**



Истребитель И-15бис с иероглифической надписью «Поднимемся на защиту Шаньсяншаня»



На этом разбитом бомбардировщике СБ виден иероглиф, похожий на букву «Ж»



Самолёт «Ява-1», изготовленный заводом в Нанкине. Иероглифы на фюзеляже как раз и соответствуют названию машины. На киле – эмблема завода

с серпом и молниями. У транспортников пользовались популярностью верблюды и слоны. Такие же эмблемы нашивались

на обмундирование личного состава, но рисунок не вписывался в круг, а накладывался на щит.

Цветные полосы, позволявшие быстро распознать самолёт какой-то части, стали общераспространённым явлением. Обычно узкие полосы охватывали хвостовую часть фюзеляжа. Так, в 6-й авиагруппе, эксплуатировавшей трофейную японскую технику в 1945 – 1946 гг., каждая эскадрилья имела свой цвет полосы. Эмблем эскадрилий у этой группы не было.

Личных эмблем лётчиков или имён самолётов у китайцев тоже долго не имелось. Первой такой известной эмблемой стала белая кисть руки на истребителе «Гладиатор» командира 28-й эскадрильи майора Арта Чина (американского китайца, вернувшегося на историческую родину). Она была нарисована как раз над тактическим номером самолёта. Более до 1949 г. личных эмблем у «соколов Чан Кайши» не наблюдалось.

У коммунистов никаких картинок на самолётах вообще не рисовали, а вот собственные имена иногда были. Например, на трофейном разведчике V-65C вместо старых гоминьдановских опознавательных знаков на фюзеляже сделали надпись «Ленин» крупными красными иероглифами. Надпись располагалась на обоих бортах на хвостовой части машины за кабиной стрелка. В таком виде самолёт в 1930 – 1931 гг. использовался в боях с войсками чанкайшистов.

ЭМБЛЕМЫ ФИРМ-ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ И ТЕХНИЧЕСКИЕ НАДПИСИ

Самолёты некоторых типов, закупавшиеся китайцами в разных странах, прибывали с эмблемами фирм-изготовителей. Они, например, присутствовали на штурмовиках Нортроп 2ЕС и Валти V-11, бомбардировщиках He 111А. Во всех упомянутых случаях их размещали на корневой части килля. При перекраске машин в Китае по зелёно-голубой схеме эмблемы изготовителей закрашивались.

Эмблемы заводов присутствовали также на двигателях и металлических воздушных винтах. Они обычно сохранялись в течение всего периода их использования.

Насколько известно автору, ни одна страна, поставлявшая авиационную технику в Китай, не переводила сделанные на ней технические надписи на китайский язык. На советских самолётах все наружные надписи на русском смывались или закрашивались, надписи на шкалах приборов и таблички в кабинах оставались оригинальными. Американцы, англичане, французы и немцы оставляли на технике стандартный набор указывающих и предупреждающих надписей на своём родном языке, так что китайцам приходилось просто запоминать назначение приборов и наиболее важные эксплуатационные требования.



Разведчик Бреге Br 14 авиации Маньчжурии, 1920-е гг.



Разведчик Ваут V-65С авиации Центрального правительства в «антикамуфляже», сочетающим зелёную заднюю часть фюзеляжа и ярко-жёлтые крыло и горизонтальное оперение. Оповестительные знаки – на верхнем крыле сверху и на нижнем – снизу



Истребитель Бреда Ва 27 из 7-й истребительной эскадрильи, осуществлявшей ПВО Нанкина. Он участвовал в успешном воздушном бою с японскими истребителями А5М 12 октября 1937 г.



Истребитель Боинг 281 в заводской окраске, но уже в составе китайских ВВС



*Истребитель Боинг 281,
перекрашенный в соответствии с нормами китайской авиации*



*Разведчик Ваут V-65С «Корсар»,
захваченный бойцами китайской Красной армии в 1930 г.
Иероглифы на борту – собственное имя машины, «Ленин»*



Р-5 из лётной школы в Урумчи (Синьцзян), середина 1930-х гг.



*Истребитель Девуатин D.510 из
41-й истребительной эскадрильи, 1938 г.
Обратите внимание на учебный номер на киле*