



БУШМАКИН
ВАДИМ
АЛЕКСАНДРОВИЧ,
КАРФИДОВ
МАКСИМ
ВИКТОРОВИЧ,
ПАСТУХОВ
АЛЕКСЕЙ
МИХАЙЛОВИЧ

ШАНХАЙ, «ЧЁРНАЯ СУББОТА» 14 АВГУСТА 1937 ГОДА. Часть 2

В статье рассматривается бомбардировка силами ВВС Народно-революционной армии Китайской Республики международного селтльмента Шанхая 14 августа 1937 года, приведшая к многочисленным жертвам среди мирного населения, в том числе китайских беженцев, пытавшихся укрыться в селтльменте от ужасов войны; излагается авторская версия событий с рассмотрением всех технических и тактических особенностей ситуации. Статья является второй частью данного материала, посвящённой реконструкции этих трагических событий на основании впервые вводимых в научный оборот японских и китайских документов.

Ключевые слова: Шанхай, Бунд, Хуанпу, селтльмент, «Идзумо», ВВС, Вторая японо-китайская война, консульство, бомбардировка, судовой журнал, Curtiss Hawk III, Northrop Gamma-2E, истребитель, бомбардировщик, зенитный огонь.

Keywords: Shanghai, Bund, Huangpu, settlement, "Izumo", air force, The Second Sino-Japanese war, consulate, bombardment, logbook, Curtiss Hawk III, Northrop Gamma-2E, fighter aircraft, bomber, anti-aircraft fire.

Окончание. Начало в № 1 (34) / 2023 г.

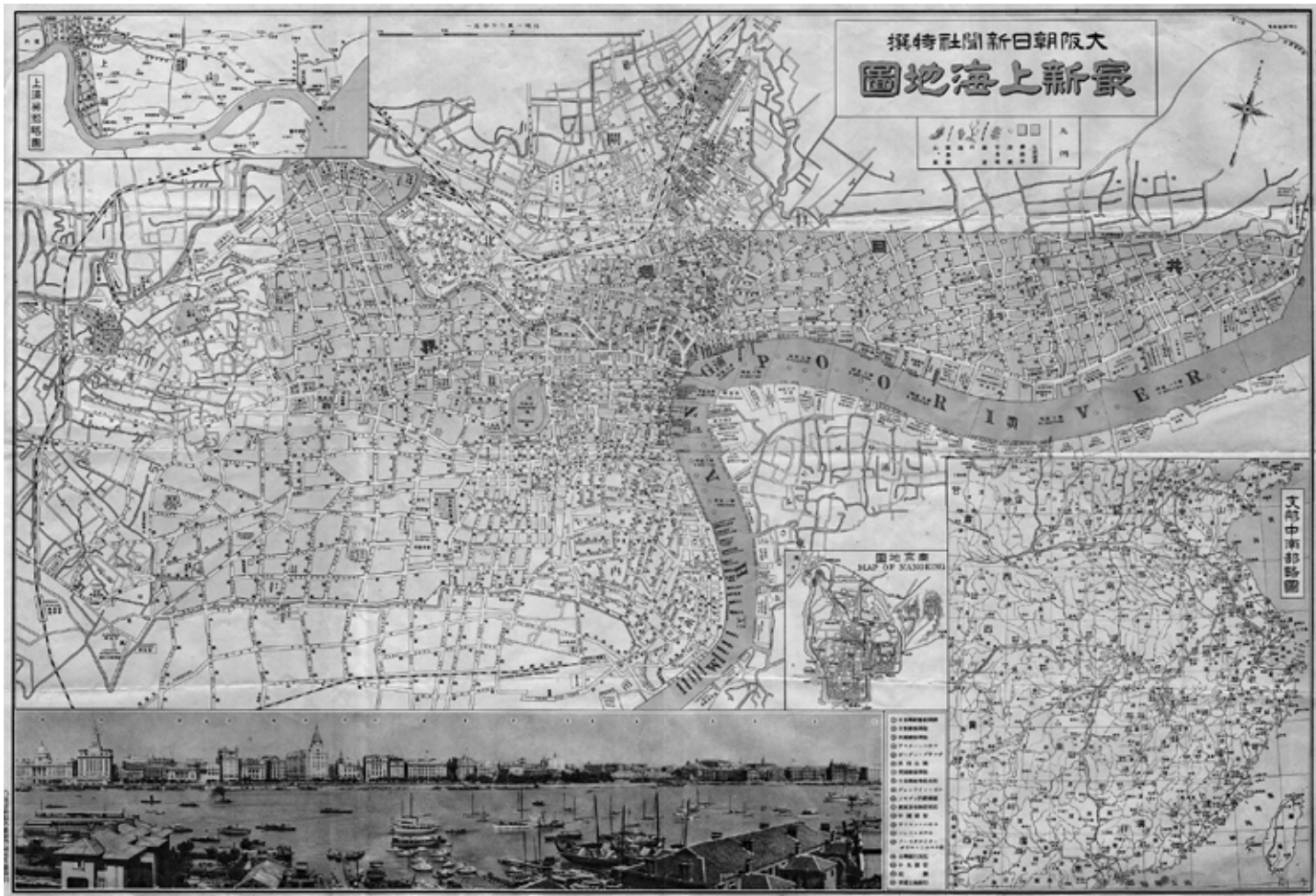
В первой части статьи нами были рассмотрены события «чёрной субботы» 14 августа 1937 года в Шанхае в соответствии с двумя основными версиями произошедшего, распространёнными в мировой историографии.

По официальной китайской версии, озвученной Чан Кайши, падение бомб было вызвано повреждением

бомбодержателей китайских самолётов огнём японских средств ПВО [8, р. 414].

По версии служившего в ВВС НРА американского добровольца Клэра Ли Шеннолта, бомбы были сброшены на международный селтльмент пилотами ВВС НРА в результате ошибок в прицеливании [6, р. 45].

Поскольку обе версии имеют свои слабые места, необходимо рассмотреть их более подробно, чтобы создать непротиворечивую версию событий, позволяющую объяснить произошедшую трагедию.



Карта Шанхая по состоянию на 1937 год.

Версия Чан Кайши о самопроизвольном падении бомб вследствие повреждения бомбодержателей огнём японской ПВО

В 23 часа 14 августа 1937 года посол США в Китае Джонсон сообщил консулу США в Шанхае Гауссу и госсекретарю Корделлу Хэллу официальную версию случившегося: «...согласно информации от Чан [Кайши], означенные самолёты имели целью японские военные корабли на реке [Хуанпу] и, [когда] в процессе пикирования [они] стали выравниваться поблизости от отеля “Катай”, они были повреждены огнём зенитной

артиллерии, и бомбы открепились и упали (bombs were loosened and dropped). Было задействовано три самолёта Northrop, два из них приземлились в Хункоу вследствие полученных повреждений, пилоты находятся в госпитале» [8, р. 414].

Принципиально сход бомбы с бомбодержателя в результате его повреждения (от любых причин) технически возможен. Но в боевом положении авиабомба закреплена на бомбодержателе с помощью пружинного замка, и для её сброса необходимо через тросовую тягу приложить к замку известное усилие для его размыкания. Если просто перебить тягу, это не только не вызовет



Крейсер «Идзумо», пришвартованный на реке Хуанпу около японского консульства. 1937 год.

падения бомбы, но даже лишит пилота возможности её сбросить вообще! Таким образом, для произвольного отсоединения бомбы от самолёта необходимо полное разрушение замка фиксатора.

Возможно ли такое попадание? Гипотетически да. Но вероятность того, что несколько самолётов получили практически одновременно такие ювелирные повреждения сразу четырёх замков (поскольку имеются сведения о четырёх взрывах), крайне мала.

Возможно ли, что Чан Кайши пытался сказать, что повреждения от зенитного огня получил сам самолёт, что привело к решению пилота об экстренном сбросе бомб?

Для анализа этого варианта необходимо учесть высоту полёта самолётов и их скорость. Направление полёта самолетов, сбросивших бомбы, нам известно точно: три бомбы, попавшие в отели «Катай» и «Палас», позволяют совершенно точно определить, что самолёты двигались с юго-запада на северо-восток.

Это доказывает то, что самолёты летели над международным селтльментом и сбросили бомбы с недолётом. Кучность попадания бомб в отели позволяет с абсолютной уверенностью утверждать, что три стофунтовые бомбы были одновременно сброшены с одного самолёта. Четвёртая, пятисотфунтовая авиабомба, попавшая в площадь у «Всемирного развлекательного центра», судя по взаимному расположению мест падения бомб, была сброшена с другого самолёта этого же звена, шедшего тем же курсом.

В ВВС НРА подобную бомбовую нагрузку могли нести два типа самолётов, участвовавших в тот день в налётах: истребители-бомбардировщики Curtiss Hawk III и лёгкие бомбардировщики Northrop Gamma-2E. Однако бомбардировщики несли намного больше бомб, поэтому их залповый сброс привёл бы к куда большим послед-



Истребитель-бомбардировщик ВВС НРА Curtiss Hawk III.



Лёгкий бомбардировщик ВВС НРА Northrop Gamma-2E-C на аэродроме Цзяньцяо.

ствиям, и было бы зафиксировано большее количество взрывов¹.

Поэтому мы будем исходить из того, что в бомбардировке участвовали самолёты Curtiss Hawk III. Стандартная бомбовая нагрузка такого самолёта — одна пятисотфунтовая бомба или четыре стофунтовых. Количество разрывов, зафиксированных на земле, — четыре, при этом три разрыва — это попадания стофунтовых бомб, и один — пятисотфунтовой бомбы. Информация из отчётов полиции французского сектора международного селтльмента о втором взрыве на площади около «Всемирного развлекательного центра» не подтверждается визуально: на месте взрыва имеется всего одна воронка, размеры которой не противоречат версии о взрыве пятисотфунтовой авиабомбы.

Также зафиксировано три попадания в отели. Поскольку Curtiss Hawk III нёс сразу четыре бомбы такого

¹ Бомбовая нагрузка бомбардировщика Northrop Gamma-2E составляла 727 кг, или, поштучно, две пятисотфунтовые авиабомбы, или 12 стофунтовых. Количество и номенклатура подвешиваемых авиабомб определялись количеством и расположением бомбодержателей.

калибра, вероятнее всего, одна из четырёх бомб либо не сошла с бомбодержателя (что технически возможно, но маловероятно, так как это чревато взрывом при посадке самолёта, но такой информации в нашем распоряжении не имеется), либо была сброшена, но не разорвалась и не была обнаружена при поисково-спасательных работах².

Для того чтобы наглядно продемонстрировать ход реконструкции ситуации, мы приводим ряд выкладок по тактико-техническим данным истребителей Curtiss Hawk III.

Максимальная скорость этого самолёта на малой высоте — 300 км/ч³, однако с бомбами на внешней подвеске (внутренние узлы подвески не предусмотрены конструкцией) несколько меньше. При заходе на цель в пологом пикировании скорость может быть и чуть больше 300 км/ч.

Для расчёта была принята скорость 80 м/с (288 км/ч). Высота, на которой истребители могли начать атаку, точно не устанавливается, однако известно, что метеоусловия не позволили японским морским лётчикам взлететь с авианосцев для нанесения ударов по авиабазам НРА в районе Нанкина. Соответственно, поскольку в районе Шанхая и 13, и 14 августа самолёты действовали достаточно активно, можно считать, что нижний край облачности составлял порядка 500 м, с периодически возникающими «окнами»⁴.

Сброшенная с такой высоты авиабомба достигает земли примерно за 10 с, начиная своё падение по параболе со скоростью самолёта, а затем постепенно отклоняясь вниз. Судя по точкам попадания бомб и их траекториям, зафиксированным на полицейских отчётах англо-американской части международного селтльмента, они не успели перейти в отвесное падение, что подтверждает малую высоту сброса, а значит, не успели потерять всю горизонтальную скорость.

Очевидно, что расчёт очень приблизительный и исходит из некоторых допущений (например по скорости), поскольку самолёты могли бросить бомбы как с пологого пикирования, так и кабрирования⁵, иметь высоту чуть меньше или чуть

больше взятой за ориентир, но в целом мы вряд ли сильно ошибёмся, если предположим, что в момент сброса бомб ведущий самолёт находился примерно на 500 м юго-западнее точки попадания бомб. А от точки падения этих бомб до крейсера «Идзумо» и японского консульства остаётся ещё более 600 м.

Таким образом, дистанция от ближайшего китайского самолёта до цели была не менее километра. При этом крейсер «Идзумо» был фактически ближайшей огневой точкой японской ПВО по отношению к китайскому самолёту в этот момент. Остальные японские корабли стояли намного дальше. Так, стоявший за «Идзумо» лёгкий крейсер «Сэндай» находился примерно ещё на километр северо-восточнее.

Тут особенно важно обратить внимание на то, что по состоянию на август 1937 года крейсер «Идзумо» был практически лишён зенитного вооружения. Построенный в 1898 году, он проектировался в эпоху, когда первые самолёты ещё не появились. Даже после Первой мировой войны (1914–1918 гг.), когда крейсер прошёл модернизацию, каких-либо серьёзных средств ПВО на нём так и не установили. Всего «Идзумо» располагал одним трёхдюймовым зенитным орудием и двумя зенитными пулемётами винтовочного калибра⁶.

Универсальное трёхдюймовое орудие 8 см / 40 калибра образца 11-го года правления императора Тайсё (1922 г.)⁷ изначально являлось орудием противоминной



Тумбовая установка японского флотского зенитного пулемёта «Льюис».

2 В связи с этим обстоятельством следует отметить, что в годы Второй мировой войны (1939–1945 гг.) процент неразорвавшихся авиабомб был достаточно велик — многие неразорвавшиеся бомбы тех лет находят до сих пор.

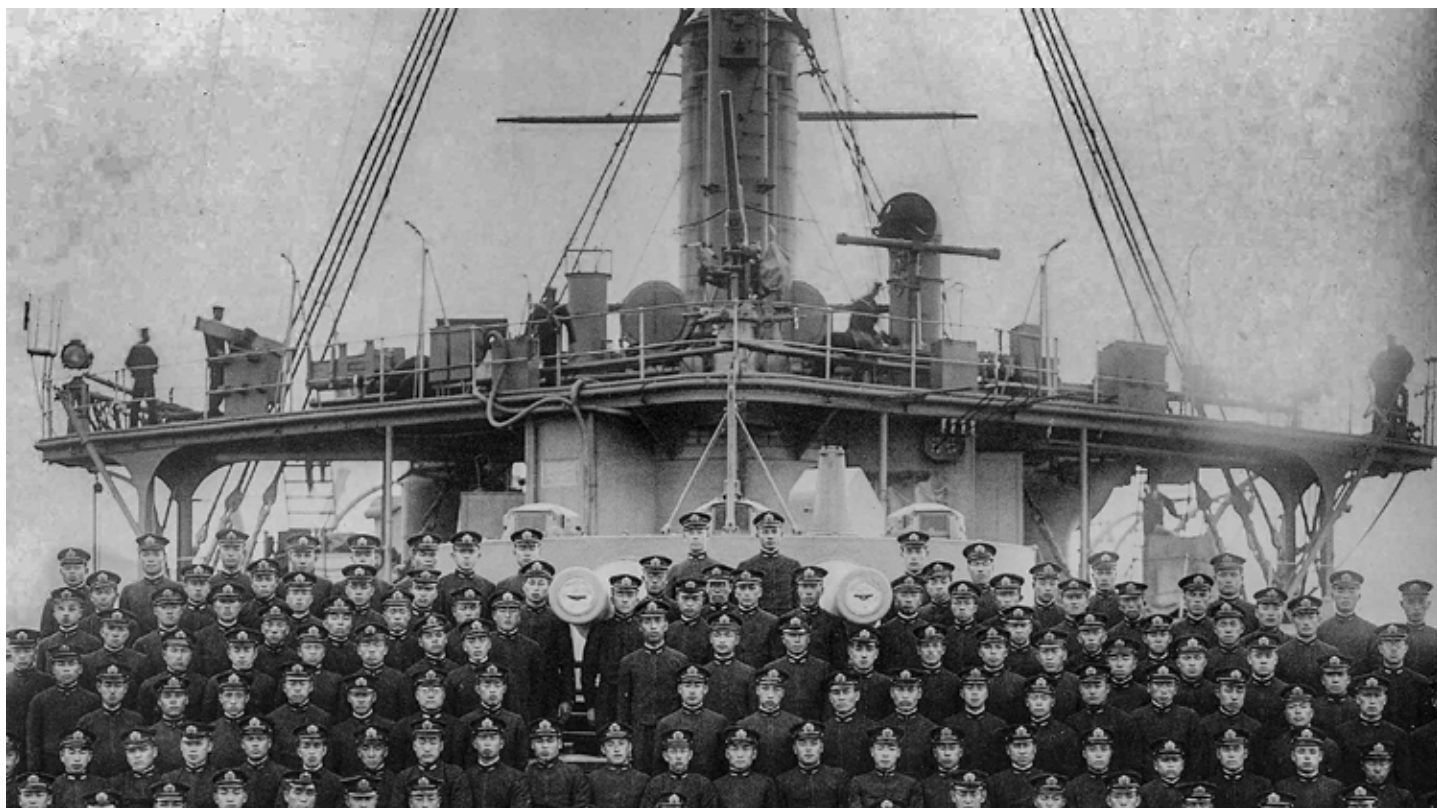
3 Скорость перерассчитана от максимальной, рассчитываемой на высоте 3000 м.

4 О высоте бомбометания в 1500 футов (457 м) пишет и Клэр Ли Шеннолт, лично вылетавший к месту стоянки «Идзумо» 14 августа 1937 г. в середине дня [См.: 6, р. 45].

5 Кабрирование — авиационный термин, обозначающий вид тангажа (угловое движение летательного аппарата или судна относительно главной (горизонтальной) поперечной оси инерции), противоположный пикированию. При пикировании нос летательного аппарата находится ниже видимой линии горизонта, и машина движется вниз, при кабрировании — наоборот.

6 В годовом отчёте № 63 за 1937 г. японского военно-морского министерства [23, с. 8] не указано наличие зенитных пулемётов винтовочного калибра. По непроверенным данным, зенитное вооружение крейсера «Идзумо» по состоянию на август 1937 г. могло состоять из одного 8 см зенитного орудия, двух спаренных и двух одинарных зенитных автоматов «Тип 91» калибром 40 мм английского производства и двух одинарных пулемётов «Тип 93» калибром 13,2 мм. Однако в данном случае мы отдаём предпочтение данным официальных японских документов за 1937 г.

7 Несмотря на официальное обозначение калибра как 8 см, орудие стреляло снарядами калибром 76,2 мм. Являлось зенитной модификацией 8 см / 40 кал. обр. 3-го года Тайсё (1914 г.).



8 см / 40 калибра зенитное орудие образца 11-го года правления императора Тайсё на заднем мостике крейсера «Иватэ», однотипного с «Идзумо».

обороны⁸. Но, поскольку оно имело скорострельность один выстрел в четыре секунды и ручную установку замедлителей примитивного порохового типа, шансы попасть из него в одиночный самолёт или даже небольшую группу истребителей были близки нулю. Более того, в ходе японо-китайской (1937–1945 гг.) и Второй мировой (1939–1945 гг.) войн целые батареи таких орудий, ведя огонь по плотным формациям бомбардировщиков, чаще всего не добивались никаких успехов вообще.

Продемонстрируем это на примере: время полёта снаряда на расстояние 1 км составляло около 2 с. За это время истребитель пролетал около 150–160 м. Радиус гарантированного поражения осколками разорвавшегося в воздухе снаряда составлял примерно 15–20 м. После выстрела следовала перезарядка, занимавшая в лучшем случае примерно 4 с — за это время самолёт пролетал ещё около 350 м. Таким образом, наводчику нужно было рассчитать упреждение на 500 м с точностью до 15–20 м, при этом определить, дальше или ближе от цели разорвался предыдущий снаряд, успеть молниеносно выставить замедлитель с поправкой и выстрелить с точностью до доли секунды. Естественно, что и сами замедлители, и устройство их установки не давали такой точности, не

⁸ Такие орудия предназначались для отражения атак миноносцев, имевших в момент постройки крейсера скорость в пределах 30 узлов (55,5 км/ч).

говоря уже о том, что орудие наводилось вручную, «на глазок».

Ещё две огневые точки — это пулемёты винтовочного калибра 7,7 мм, установленные на тумбах, приваренных к крышам орудийных башен. В момент атаки в сторону международного селтльмента могла вести огонь только кормовая пулемётная точка. Передней перекрывали обзор рубка и трубы корабля.

Опыт Второй мировой войны наглядно показал, что эффективная дальность такого оружия при стрельбе по воздушным целям не превышает 300 м, предельная, при которой сохраняются шансы поразить цель, — 500 м. Вероятность попадания из одиночного пулемёта по истребителю на километровой дистанции стремится к нулю. Тем более что одиночный прострел плоскости крыла или фюзеляжной балки не мог привести к каким бы то ни было серьёзным для атакующего самолёта последствиям⁹.

На крейсере «Сэндай», стоявшем примерно на километр северо-восточнее, по состоянию на август 1937 года имелись два установленных на баке орудия 8 см / 40 калибра образца 11-го года правления императора Тайсё и два пулемёта

⁹ Для сравнения: в 1941 г. прикрытие советских аэродромов осуществлялось, как правило, несколькими одиночными и счётверёнными пулемётными установками, но ввиду недостаточной плотности и дальности зенитно-пулемётного огня они практически не мешали немецким истребителям штурмовать аэродромы на малых высотах.



Спаренный крупнокалиберный пулемёт «Тип 93» на флотской тумбовой установке.

«Тип 93» калибра 13 мм¹⁰ [См.: 23, с. 7].

Ситуация с орудиями ПВО была разобрана нами выше.

Пулемёты «Тип 93» — это более мощное и дальнобойное оружие, чем зенитные пулемёты винтовочного калибра, но оно же

и значительно менее скорострельное (450 выстрелов в минуту). Эффективная дальность стрельбы по воздушным целям для таких зенитных пулемётов составляла до 500 м, предельная — до 1000 м. Таким образом, снайперски поразить атакующий китайский самолёт в бомбодержатели на дистанции 2 км «Сэндай» тоже не мог.

Стоявшие ниже по течению Хуанпу канлодки 11-го отряда (яп. сэнтай, 戦隊)¹¹ «Сэта», «Катата» и «Тоба» имели суммарно шесть орудий 8 см / 40 калибра образца 11-го года Тайсё и 18 зенитных пулемётов Льюиса калибром 7,7 мм, однако в силу своей удалённости от эпицентра событий они не могли вести эффективный зенитный огонь по атаковавшим «Идзумо» китайским самолётам.

Разумеется, при наличии достаточного количества орудий ПВО в годы Второй мировой войны часто использовался заградительный огонь зенитной артиллерии: в этом случае огонь вёлся впереди по курсу атакующих самолётов, что заставляло пилотов менять курс, уходя от наблюдаемой зоны разрывов. Но в данном случае создать заградительную завесу японцам было нечем: одно 8 см

орудие на «Идзумо» и два на «Сэндай» не могли обеспечить необходимую плотность огня¹². При этом заградительный и прицельный огонь стоявшего ниже по течению (и, соответственно, встречавшего атаки со стороны Янчжоу) крейсера «Сэндай» вполне мог помешать бомбометанию первого звена.

Кроме того, в цитированном выше сообщении Джонсона имеется очевидная неточность: район Хункоу на момент трагедии представлял собой часть занятой японцами городской территории с плотной застройкой, и там было невозможно произвести посадку самолётов любой конструкции. По всей видимости, в сообщении имелся в виду аэродром Хунцяо, с которого начался так называемый инцидент Оямы 9 августа 1937 года, приведший к началу битвы за Шанхай, но сама по себе такая оговорка свидетельствует о сырости информации и, возможно, расчёте китайских дипломатов на то, что американцы не разберутся в обстановке. Возможно, что Джонсон подозревал нечто подобное, и поэтому копия телеграммы была направлена консулу Гауссу в Шанхай, чтобы он разобрался с происходящим на месте.

Таким образом, можно считать установленным, что зенитный огонь японского флота на ту дистанцию, с которой были сброшены бомбы, не мог быть настолько эффективным, чтобы нанести атакующим самолётам повреждения подобного характера, что делает несостоятельной официальную китайскую версию причин трагедии.

Версия Клэра Ли Шеннолта о промахе китайских лётчиков

Данная версия, изложенная Шеннолтом в его мемуарах, изданных в 1949 году, утверждает, что китайские лётчики учились бомбить с фиксированной высоты 7500 футов (2286 м) и скорости и из-за низкой облачности не смогли правильно перенастроить свои бомбовые прицелы [6, р. 45]. Эта версия также вызывает много вопросов¹³.

¹⁰ Пулемёты представляли собой лицензионную копию французского пулемёта Hotchkiss Mle 1929. Помимо этих аутентичных данных, существует также информация из исследования Лакруа и Уэллса о том, что на август 1937 г. крейсер «Сэндай» имел счетверённую пулемётную установку «Тип 93» перед носовым мостиком, две спаренные установки автоматических зенитных орудий «Тип 96» калибром 25 мм, а также две тумбовые установки пулемётов Льюиса калибром 7,7 мм [См.: 11, pp. 167–168, 195]. Однако в данном случае мы отдаём приоритет аутентичным японским документам 1930-х годов.

¹¹ Отряд предназначался для действий на р. Янцзы и был сформирован задолго до начала 2-й японо-китайской войны для обеспечения защиты интересов Японии в Китае в рамках реализации так называемой политики канонерок, характерного явления эпохи неравноправных договоров, когда Китай разрешал иностранным державам не просто иметь на своей территории вооружённые формирования и корабли этих держав, но и допускал применение ими оружия для защиты интересов этих держав. За несколько дней до начала боёв за Шанхай 11-й отряд успел сконцентрироваться в устье Янцзы и принял активное участие в битве за Шанхай.

¹² Если бы орудий ПВО, развёрнутых против атакующих со стороны международного селтльмента самолётов НРА, было в несколько раз больше, то версия об экстренном сбросе бомб для того, чтобы уйти с курса, на котором атакующие самолёты встречала плотная заградительная завеса, имела бы право на существование. Однако в сложившейся 14 августа 1937 г. ситуации вряд ли японские артиллеристы смогли за считанные секунды точно пристреляться по китайским истребителям, чтобы поставить эффективную заградительную завесу. В свою очередь, вряд ли редкие и некучные разрывы зенитных снарядов могли вынудить китайских пилотов сбросить бомбы, не доходя до цели несколько сот метров, до расчётной точки атаки.

¹³ Воспоминания Шеннолта в целом полны неточностей относительно этого эпизода как по количеству сброшенных бомб, хронологии событий, количеству жертв бомбардировки, так и по переоценке им своей роли в организации ударов ВВС НРА по японским кораблям в Шанхае.

Во-первых, в те времена бомбардировка с горизонтального полёта с высоты менее 1100 м с использованием бомбовых прицелов была практически невозможна. Чтобы можно было увидеть в окуляр прицела точку предполагаемого попадания, бомба должна была после сброса успеть перейти в отвесное падение, что невозможно на малых высотах.

Во-вторых, в ВВС НРА в тот момент бомбовые прицелы имелись только на бомбардировщиках, что подразумевает гораздо более серьёзные последствия в случае промаха — участвовавшие в тот день в авианалётах китайские бомбардировщики Northrop Gamma-2E несли гораздо больше бомб, что ощутимо сказало бы на результатах бомбардировки.

На практике и пилот бомбардировщика, и тем более пилот истребителя-бомбардировщика имели в той ситуации, исходя из погодных условий над Шанхаем, всего один возможный вариант атаки — с пикирования.

Как уже говорилось выше, для отвесного пикирования возможности не было. При этом следует отметить, что при заходе на атаку с углом пикирования 70–90° даже опытного экипажа в идеальных условиях высота, с которой начинается пикирование, не должна быть менее 1500 м. Гораздо чаще при пикировании атаку производили с высоты 2000 м и даже больше. Соответственно, пилоты были вынуждены пытаться сбросить бомбы, пикируя на цель под углом 30–60°¹⁴. Но, выполняя такую атаку, лётчики ясно видели бы цель непосредственно перед сбросом бомб, перед тем как она скрылась бы под капотом, и промахнуться на 600 с лишним метров не могли!

Если же предположить, что лётчики вводили самолёт в пологое или короткое среднее пикирование с высоты порядка 500 м и сбрасывали бомбы с высоты около 300 м (т. е. достаточно рано), то и тогда они вряд ли смогли бы промахнуться более чем на 300 м! Даже если учесть скорость ветра, он никак не мог дополнительно отнести бомбы более чем на 50–70 м от точки прицеливания¹⁵.

¹⁴ Тактика атаки с малой высоты (500–300 м) и с пологого пикирования (30–35°) использовалась не только истребителями-бомбардировщиками, но и всеми штурмовиками Второй мировой войны, включая довольно тяжёлые (снаряжённая масса от 5310 до 6160 кг в зависимости от модификации) Ил-2. Кроме того, атака со среднего угла пикирования (45–60°) в коротком «нырке» в 1930-е гг. являлась стандартным тактическим приёмом пилотов истребителей-бомбардировщиков многих стран, что делает вероятным его изучение в китайских лётных школах, где преподавали итальянские и американские инструкторы.

¹⁵ По данным судового журнала крейсера «Идзумо», с 10:00 утра до 18:00 скорость ветра варьировалась по токийскому времени в пределах 9–10 м/с, ветер постоянно дул с севера [См.: 15, с. 51]. Данные судового журнала крейсера «Идзумо» представляются более актуальными, так как именно он был основной целью китайских самолётов. В то же самое время на крейсере «Сэндай», стоявшем восточнее, отмечали северо-восточное направление ветра и его большую скорость — от 11 до 17 м/с [См.: 17, с. 35].

Кроме того, направление падения бомб отклоняется от продольной оси крейсера вправо на довольно значительный угол. Такой ошибки пилоты допустить не могли, даже если предположить, что они решили бомбить «на глазок» с горизонтального полёта и почему-то сбросили бомбы на нелогично большом расстоянии от цели, то уж азимут на цель они точно могли выдержать! Тем более что вокруг было много ориентиров в виде высотных зданий.

В ходе компьютерного моделирования ситуации, проведённого авторами статьи, выяснилось, что кабина пилота Curtiss Hawk III имеет недостаточно хороший обзор. Несмотря на то что при разработке этого самолёта конструкторы специально занизили мотор относительно рамы и сдвинули нижнее крыло назад, чтобы обеспечить пилоту максимальный обзор вперёд-вниз именно для бомбометания с пикирования, о чём они прямо указывали в рекламных буклетах своего самолёта, всё же идти точно на цель, удерживая её в поле зрения, не позволял кокпит¹⁶. Поэтому для построения захода на атаку с пикирования с высоты 500 м удобно идти немного в сторону от цели под углом примерно 15°, чтобы наблюдать цель немного сбоку от себя, а затем уже непосредственно перед переходом в пикирование выполнить доворот.

Компьютерное моделирование атаки на корабль с Curtiss Hawk III показало, что с учётом специфики обзора из его кабины наиболее удобный заход в точности повторяет на одном из участков траекторию и расстояние, с которых были сброшены бомбы. Однако в реальности бомбы были сброшены намного раньше начала доворота для выхода самолёта в атаку. Соответственно, ошибка в прицеливании может быть исключена — очевидно, что китайские самолёты собирались произвести атаку с пологого или среднего пикирования и строили траекторию движения именно так, как это удобнее всего сделать на данном типе самолёта. Но что-то заставило их сбросить бомбы, не дойдя до цели буквально восемь секунд. Этого очень мало, чтобы сомневаться в твёрдом намерении пилотов атаковать «Идзумо», но слишком много, чтобы быть промахом.

Таким образом, версия Клэра Ли Шеннолта также не соответствует реалиям, зафиксированным в документах 1937 года.

Версия на основе китайских и японских документов

Для получения полной картины произошедшего нами была предпринята попытка с максимальной точностью воссоздать все события того дня по часам и минутам, опираясь на имеющиеся китайские данные и судовые журналы

¹⁶ Кокпит (cockpit) — кабина лётного экипажа. Термин устойчиво применяется в отношении самолётов 1910-х – 1940-х гг. постройки.



Пожар на нефтехранилище Asiatic Petroleum Company. Шанхай, август 1937 года.



Американский крейсер «Огаста» на реке Хуанпу. На заднем плане — пожар на нефтехранилище Asiatic Petroleum Company. Шанхай, август 1937 года.

японских кораблей, отдавая приоритет последним, как более полным и подробным. Удалось обнаружить пять журналов: тяжёлого крейсера «Идзумо», лёгкого крейсера «Сэндай», а также канонерских лодок «Сэта», «Катата» и «Тоба»¹⁷.

Первой задачей стала необходимость правильно определить расположение японских кораблей на Хуанпу. Изначально было точно известно лишь расположение «Идзумо» (ошвартован около японского консульства) и канлодки «Сэта», стоявшей в устье реки Хунцзян. К счастью, вахтенные офицеры японского императорского флота с высокой точностью указывали азимуты на всё, что видели и сочли нужным отметить. Так, в судовых журналах имеются указания на попадания бомб в известные нам объекты и пожары на них.

Часть объектов, в частности горящие цистерны нефтяной компании Asiatic Petroleum Co. в районе Пудун, на южном

берегу Хуанпу, удалось идентифицировать на фотографиях Шанхая, сделанных в тот день. Из карт Шанхая 1930-х годов стало точно известно расположение ещё двух целей ВВС НРА: верфи Хуйшань и ткацкой фабрики «Гунда» на северном берегу Хуанпу, благодаря чему удалось позиционировать все корабли с достаточно высокой степенью точности, делая триангуляцию по двум точкам на берегах и азимутам на них.

В результате было установлено, что корабли стояли достаточно далеко друг от друга, причём группа канлодок не находилась в прямой видимости с крейсера «Идзумо», из-за чего не все события ими наблюдались в равной степени хорошо.

Отличалась и манера ведения судовых журналов. Если вахтенный офицер «Идзумо» фиксировал лишь наиболее значимые на его взгляд события (при том что его крейсер был главным объектом атак ВВС НРА), то вахтенный офицер «Сэндай» отметил колоссальное количество деталей¹⁸.

Записи в судовых журналах канлодок, в силу их удалённости от места основных событий, менее подробны, в них фиксировались в основном количество замеченных самолётов, направление их движения и участие кораблей в отражении атаки с воздуха.

Параллельно нами воссоздавалась диспозиция ВВС НРА по состоянию на 14 августа 1937 года. Накануне, в 14 часов 13 августа, в Нанкине был издан приказ № 1 командования ВВС НРА, подписанный главкомом ВВС НРА Чжоу Чжижоу и его заместителем Мао Банчу, о перебазировании авиагрупп (АГ) на новые аэродромы, обеспечивавшие возможность нанесения эффективных ударов по японской части селтльмента¹⁹.

В 20 часов 13 августа вице-консул Японии в Шанхае²⁰ сообщил генеральному консулу США в Шанхае Кларенсу Гауссу (1887–1960 гг.), что он хотел бы, чтобы все заинтересованные лица с американской стороны были оповещены о том, что японцы будут использовать свою ПВО для отражения атак китайской авиации и что полёты коммерческих авиарейсов

18 В. А. Бушмакиным была проделана огромная работа для того, чтобы разобрать записи вахтенного офицера с «Сэндай», написанные крайне неразборчивым почерком. Благодаря этому в нашем распоряжении оказались максимально полные сведения, позволившие составить достаточно объективную картину произошедшего.

19 Согласно приказу № 1, командирам всех АГ, кроме 7-й разведывательной АГ Тао Цзодэ, базировавшейся в г. Сиане в провинции Шэньси, следовало к 10:00 14 августа 1937 г. прибыть в Нанкин для получения персональных предписаний о сроках перебазирования. Перебазирование на ближайшие к Шанхаю аэродромы следовало завершить между 16 и 18 часами 14 августа 1937 г. Об исполнении приказа следовало доложить и ожидать конкретных указаний для начала боевых вылетов.

20 В источнике не указывается имя вице-консула. В 1937 г. в Шанхае уже имелся вице-консул Ёсиока Норитака, кроме того, 13 августа туда были в срочном порядке направлены ещё два японских дипломата, выполнявших ранее роль консулов в других китайских городах: Танака Сэйити и Сиروي Ясуси. Кто из них передал информацию американцам — неясно.

17 На реке Хуанпу в тот момент находился как минимум ещё эсминец «Сигурэ», но его журнал обнаружить не удалось. Кроме того, обнаружен судовой журнал эсминца «Цуга», однако он не находился в Шанхае во время рассматриваемых событий.

над местами базирования японских кораблей будут отнесены полностью на риск и ответственность стороны, производящей такие полёты. Поскольку японское консульство постоянно сносилось с вице-адмиралом Хасэгавой Киёси, державшим флаг на крейсере «Идзумо», таким образом силы ВМФ Японии в Шанхае показали, что будут готовы к решительному отражению авианалётов на свои корабли [8, р. 404].

В 22 часа 13 августа Чан Кайши по секрету сообщил послу США в Китае Нельсону Джонсону (1887–1954 г.), что его беспокоит, что иностранные военные корабли стоят очень близко к японским кораблям на Хуанпу, и что его беспокойство можно рассеять, передвинув корабли на другие якорные стоянки, так как китайская авиация может быть вынуждена атаковать японские корабли, поскольку к 15 августа китайцы ожидают начала большой японской военной операции в Шанхае [8, р. 406]. Из этого сообщения становится понятным, что китайцы намереваются нанести превентивный удар по японским кораблям до того, как японцы сами перейдут в наступление.

Как становится очевидным из общения Джонсона и Гаусса с китайской и японской сторонами, и Китай, и Япония готовились к схватке за Шанхай.

Когда к ночи 13 августа выяснилось, что перебазирование всей авиации не может быть завершено к назначенному времени, в то время как в Шанхае с 15 часов 13 августа уже начались уличные бои, в 02:00 14 августа был издан приказ № 2, предписывавший начать атаки по мере готовности каждой АГ, не дожидаясь окончательного сосредоточения китайских ВВС на новых аэродромах. К сожалению, нам не удалось обнаружить полный текст этого приказа, но цитаты из него приводились в ряде китайских работ по этой теме, и были нами использованы для реконструкции хода событий.

Из приказа № 2 следовало, что утром 14 августа 2-й бомбардировочной, временной и 5-й истребительной АГ следовало нанести бомбовые удары по целям в Шанхае: кораблям на реке Хуанпу, ткацкой фабрике «Гунда». Особо важно отметить, что 5-й истребительной АГ ставились задачи исключительно по бомбардировке кораблей. Все участвующие в операции АГ должны были начать подготовку к вылету в 7 часов утра, чтобы в 9:00 или 9:40 (в зависимости от расстояния) быть над предписанными им районами и нанести авиаудары по японским войскам и кораблям.

2-я АГ, состоявшая из трёх авиаэскадрилий (АЭ)²¹ бомбардировщиков Northrop Gamma-2E, к вечеру 13 августа

²¹ В среднем в АЭ ВВС НРА насчитывалось от 6 до 10 самолётов, вне зависимости от типа АЭ, однако количество полётопригодных машин могло быть ниже. Как правило, все неисправные машины продолжали числиться за АЭ, но находились в резерве командования той АГ, в которую входила АЭ. Поэтому количество машин той или иной АЭ, участвовавших в налётах, может отличаться от номинального состава АЭ.

перебазировалась на аэродромы Гуандэ и Чансин, расположенные примерно в 200 км и 150 км к западу от Шанхая²².

Временная АГ, состоявшая из различного типа самолётов-разведчиков, истребителей и т. п., сформированная на базе Центральной лётной школы в Цзяньцяо, находилась на расстоянии около 90 км до цели к юго-западу²³.

5-я АГ, состоявшая из трёх АЭ истребителей Curtiss Hawk III, была переброшена из Наньчана на авиабазу Янчжоу, расположенную на северном берегу Янцзы. Расстояние до Шанхая составляло примерно 230 км по прямой. А учитывая, что лётчики в качестве единственного ориентира, особенно в плохую погоду, могли использовать только реку Янцзы, длина их маршрута составляла примерно 265 км в одну сторону²⁴.

Безусловно, самолёты Curtiss Hawk III имели достаточную дальность для преодоления такого расстояния, но с бомбами вместо подвесных баков это было близко к пределу их возможностей и ограничивало свободу манёвра²⁵.

Первая атака самолётов, которая была отмечена японскими вахтенными офицерами, — это налёт пяти бомбардировщиков Northrop Gamma-2E, атаковавших канонерские лодки, расположенные вблизи устья Хуанпу. Надо отметить, что японцы засекли самолёты примерно за 10 минут до сброса первых бомб, около 10:50 по токийскому времени²⁶. Группа заходила на цель с юга. Зенитный огонь по ним открыли канонерские лодки «Сэта», «Катата» и «Тоба».

²² 2-я бомбардировочная АГ, командир авиагруппы — Чжан Тинмэн, заместитель командира — Сунь Тунган. В состав 2-й АГ входили три эскадрильи: 9-я АЭ, командир эскадрильи — Се Юйцин, место первоначального базирования — Наньчан, с 13 августа — Чансин; 11-я АЭ, командир эскадрильи — Хуан Чжэньюй; 14-я АЭ, командир эскадрильи — Чжао Тинчжэнь, заместитель командира — Лань Цзяньцюань, место базирования обеих АЭ — Гуандэ. На вооружении каждой эскадрильи состояло по девять самолётов Northrop Gamma-2E.

²³ Временная АГ Центральной авиационной школы, командир авиагруппы — Чэнь Ювэй, на вооружении состояли самолёты Curtiss Hawk III, Vought V-65C/V92C Corsair и Douglas O-2MC — около 25 полётопригодных единиц. Место базирования — аэродром Центральной авиационной школы в Цзяньцяо.

²⁴ 5-я истребительная АГ, командир авиагруппы — Дин Цзисюй, заместитель командира — Ма Тинхуай. В состав группы входило три эскадрильи: 24-я АЭ, командир эскадрильи — Лю Цуйган, заместитель эскадрильи — Лян Хуньюнь, на вооружении — 10 самолётов Curtiss Hawk III; 25-я АЭ, командир эскадрильи — Ху Чжуанжуй, заместитель командира — Дун Миндэ, на вооружении — девять самолётов Curtiss Hawk III; 28-я АЭ, командир эскадрильи — Чэнь Цзичун, заместитель командира — Чэнь Жуйдянь, на вооружении — девять самолётов Curtiss Hawk III, один самолёт Focke-Wulf Fw-44. Место базирования 5-й АГ с 13 августа — Янчжоу.

²⁵ Относительно лётно-технических характеристик китайских и японских самолётов, задействованных в операции 14 августа 1937 г., см. таблицу на с. 74.

²⁶ Все судовые журналы императорского японского флота велись по токийскому времени. Разница во времени между Токио и Шанхаем составляла один час. Таким образом, 10:50 по токийскому времени соответствует 9:50 по шанхайскому времени, что соответствует времени, указанному в приказе № 2 относительно начала операции.

Очевидно, что за 10 минут лёта по прямой самолёты вряд ли могли быть обнаружены, это дистанция свыше 40 км. Следовательно, они кружили в видимости цели, занимаясь ориентировкой, опознанием целей и выбирая направление для атаки. В воздухе звенья рассыпались, после чего один самолёт атаковал противника с юга, затем к нему в 11:18 присоединились ещё два²⁷, зашедшие с севера и сбросившие бомбы после разворота. Затем в зоне видимости появилось ещё четыре самолёта, один из которых атаковал самостоятельно и три — группой. Самолёты то появлялись, то пропадали из вида, прежде чем зайти на бомбометание. Последние бомбы были сброшены в 11:23. На этот раз их целью был крейсер «Идзумо».

Вахтенные офицеры крейсеров довольно точно подсчитывали количество сброшенных бомб, показания журналов практически сходятся, из чего можно сделать вывод, что китайцы бомбили крейсера пятисотфунтовыми фугасными бомбами из расчёта по две на машину. Несколько бомб упало в воду, по данным с «Идзумо», на расстоянии 300 м от корабля, ещё пара бомб попадала в здания на северном берегу Хуанпу. В связи с этим становится очевидным, что атаки выполнялись или поперёк корпуса корабля, или под очень большим углом к его продольной оси.

В 11:35 японскими наблюдателями был замечен одинокий самолёт, судя по его поведению — разведчик. По нему открыли зенитный огонь «Сэндай» и стоявшая намного восточнее «Тоба», после чего самолёт пропал из виду²⁸.

Аналогичным образом с 12:00 до 14:20 японцы фиксировали пролёты одиночных разведчиков. Судя по указанным в журналах азимутам, китайцы летали над районом Яншупу, контролируемым японцами. Скорее всего, это были самолёты Douglas O-2 и Corsair из временной АГ.

В 13:04–13:10 разведчик приблизился к «Катата» и «Тоба», был открыт зенитный огонь.

В 13:21–13:24 «Сэта» открыла огонь по появившемуся около неё самолёту.

С 14:20 до 14:25 с канлодки «Тоба» наблюдали атаку целого звена разведчиков²⁹ и вели по ним зенитный огонь.

27 Вероятно, это было звено одной из АЭ 2-й АГ.

28 Предположительно, это был самолёт, пилотируемый Клэртом Ли Шеннолтом, вылетевший на рекогносцировку с целью уточнить дальнейший план действий китайских ВВС [См.: 6, pp. 45–46]. Тем не менее спустя 12 лет после событий Шеннолт пишет, что вылетел из Нанкина ранним утром, что противоречит хронологии событий, зафиксированных в судовых журналах японских кораблей.

29 1920-е – первая половина 1930-х гг. были временем расцвета универсальных самолётов, представлявших собой одновременно и разведчик, и лёгкий бомбардировщик, и даже штурмовик: в условиях неразвитой войсковой ПВО лишённые брони самолёты могли штурмовать позиции пехоты и даже корабли. Яркий пример действий подобных самолётов — действия гидросамолётов МР-1 и их сухопутного аналога Р-1 в боях за Лахасусу и Фугдин в 1929 г. в ходе конфликта на КВЖД.

В 14:29 оба крейсера выпустили свои поплавковые гидро-самолёты-разведчики «Накадзима Е8Н1»³⁰. Этот процесс занял некоторое время, поскольку более современный «Сэндай» запускал самолёт с катапульты, а у построенного в 1898 году «Идзумо» катапульты не было, поэтому он был вынужден спускать гидроплан на воду стрелой, чтобы тот мог выполнить разбег с воды. Задачей гидропланов было прояснить ситуацию и по возможности нанести бомбоштурмовой удар по китайскому аэродрому Хунцяо.



Гидросамолёт-разведчик ВВС японского императорского флота «Накадзима» «Тип 95» Е8Н1 с крейсера «Идзумо» на реке Хуанпу. 1937 год.

В 14:30 на «Тоба» отметили атаку с восточного направления сразу пяти бомбардировщиков. Один из этих самолётов, судя по всему, прошёл вдоль реки южнее японских кораблей — по нему по очереди с разницей около минуты открывают огонь почти все корабли.

В 14:47 этот одиночный бомбардировщик окончательно пропадает из виду.

В 14:50, после 20-минутного отсутствия, на Хуанпу приводнились японские разведчики. Через 10 минут они уже были подняты на борт своих кораблей для дозаправки и пополнения боекомплекта.

Затем наступило временное затишье, во время которого посол Джонсон в 15:00 успел передать в Вашингтон телеграмму, основанную на официальном китайском заявлении, что три эскадрильи ВВС НРА нанесли успешные бомбоштурмовые удары по целям в Шанхае, поразив штаб-квартиру японской морской пехоты и фабрику «Гунда», а также попытались уничтожить «Идзумо», но промахнулись, поразив расположенную рядом верфь. При этом несколько китайских самолётов получило повреждения, а один не вернулся на базу [8, p. 407–408].

С 15:50 до 16:00 японские вахтенные офицеры снова отмечают появление в воздухе китайских самолётов. Следует сказать, что шторм в открытом море сделал невозможным вылеты палубной авиации с находившихся там в тот момент японских авианосцев «Хосё», «Рюдзё» и «Кага», поэтому

30 Через несколько лет, когда союзники введут кодовые имена для обозначения японских самолётов, этот аэроплан получит имя Dave. Самолёт имел курсовой и турельный пулемёты, а также мог нести бомбовую нагрузку общим весом в 60 кг.

какое-либо истребительное прикрытие японских кораблей, стоявших на Хуанпу, полностью отсутствовало. Гидросамолёты-разведчики на крейсерах являлись единственными японскими самолётами в Шанхае.

Для обеспечения безопасности кораблей командиры обоих крейсеров приняли решение поднять в воздух свои разведчики для воздушного патрулирования, о чём в судовых журналах были сделаны соответствующие записи.

В 16:16 с поверхности Хуанпу поднялся в воздух гидроплан с «Идзумо», а через 10 минут с катапульты «Сэндай» стартовал второй самолёт.

Гидросамолёты «Накадзима E8N1» имели большой запас горючего, что позволяло им держаться в воздухе примерно четыре с половиной часа. Самолёт обладал отличной маневренностью, почти не уступая в этом истребителям-бипланам, и хорошую скорость: при крейсерской скорости 185 км/ч самолёт мог максимально развить 296 км/ч (на высоте 3000 м, у земли максимальная скорость была намного меньше — около 250 км/ч), что было сравнимо с Curtiss Hawk III при выполнении им задач бомбардировщика³¹.

В 17:00 на канлодке «Катата» была замечена атакующая группа из трёх самолётов.

В 17:05 замечена ещё одна группа.

Очевидно, что самолёты скрывались от наблюдателей в облаках, идя под нижней границей облачности. Учитывая подлётное время из Янчжоу, это были самолёты 24-й АЭ 5-й АГ, оснащённой истребителями Curtiss Hawk III³².

В это же время по первым трём самолётам открыл огонь «Идзумо». А на «Сэндай», который имел лучший обзор, находясь в центре позиции, обнаруживают уже пять самолётов на 136° справа³³.

Одновременно сигнальщики и «Тоба», и «Катата» наблюдают атаку трёх самолётов на «Идзумо» и её отражение средствами ПВО крейсера. Самолёты ушли, при этом ни один из вахтенных офицеров не указал на то, что заходившие на «Идзумо» в 17:05 самолёты отбомбились

по крейсеру, в то время как все остальные сбросы были зафиксированы по меньшей мере в судовом журнале «Идзумо».

Отсутствие упоминания о сбросе бомб не значит, что их не сбросили вообще, но это значит, что они не упали рядом с крейсером. Судя по всему, группа из пяти самолётов разделилась. Первое звено, ведомое будущим асом китайских ВВС, командиром 24-й АЭ Лю Цуйганом (1913–1937 гг.), очевидно, встретив сильный зенитный огонь «Сэта», «Сэндай» и «Идзумо», от атаки отказалось³⁴. Вероятно, китайцы выбрали другие цели³⁵. Нельзя исключить и того, что первое звено сбросило бомбы из-за зенитного огня с излишней высоты и поперёк корпуса корабля, но промахнулось, и они упали за зданием, а места их падения с кораблей не были видны.



Капитан ВВС НРА, командир 24-й истребительной АЭ Лю Цуйган.



Капитан ВВС НРА, заместитель командира 24-й истребительной АЭ Лян Хуньюнь.

Но куда делись ещё два самолёта из пяти, замеченных наблюдателями «Сэндай»? В 17:12 вахтенный офицер «Сэндай» делает запись: «Слева на 30° [замечены] два самолёта». В 17:15 он дополняет: «Самолёты пропали из вида».

³¹ Крейсерская скорость китайского истребителя составляла 253 км/ч, максимальная у земли — 310 км/ч. Однако с авиабомбами на внешней подвеске аэродинамика самолёта ухудшалась, и максимальная скорость неизбежно снижалась.

³² В том, что это были бипланы, сомнений нет: японские наблюдатели чётко выделяли монопланы Northrop Gamma-2E, и офицеры фиксировали это в судовых журналах. В то же самое время огромное количество разнотипных бипланов, находившихся на вооружении ВВС НРА, делало их определение в воздухе затруднительным, и тогда в судовых журналах фиксировалось только то, что замечены вражеские самолёты, их количество, удаление и азимут.

³³ Для определения азимута на воздушную цель сигнальщики указывали примерный угол, отсчитывая его от носа корабля по своему борту — правому или левому.

³⁴ Возможно, в отражении атаки участвовали также средства ПВО находившихся на берегу частей японской морской пехоты (Imperial Japanese Navy Special Naval Landing Force, IJNSNLF). Самолёты Лю Цуйгана были встречены сначала зенитным огнём канонерок, потом к ним присоединился «Сэндай», а на заключительном этапе — и стоявший дальше всех к западу «Идзумо».

³⁵ Существовала практика указания запасной цели, если атака основной цели окажется невозможной. В городе китайская авиация бомбила и штурмовала опорные пункты японской морской пехоты.

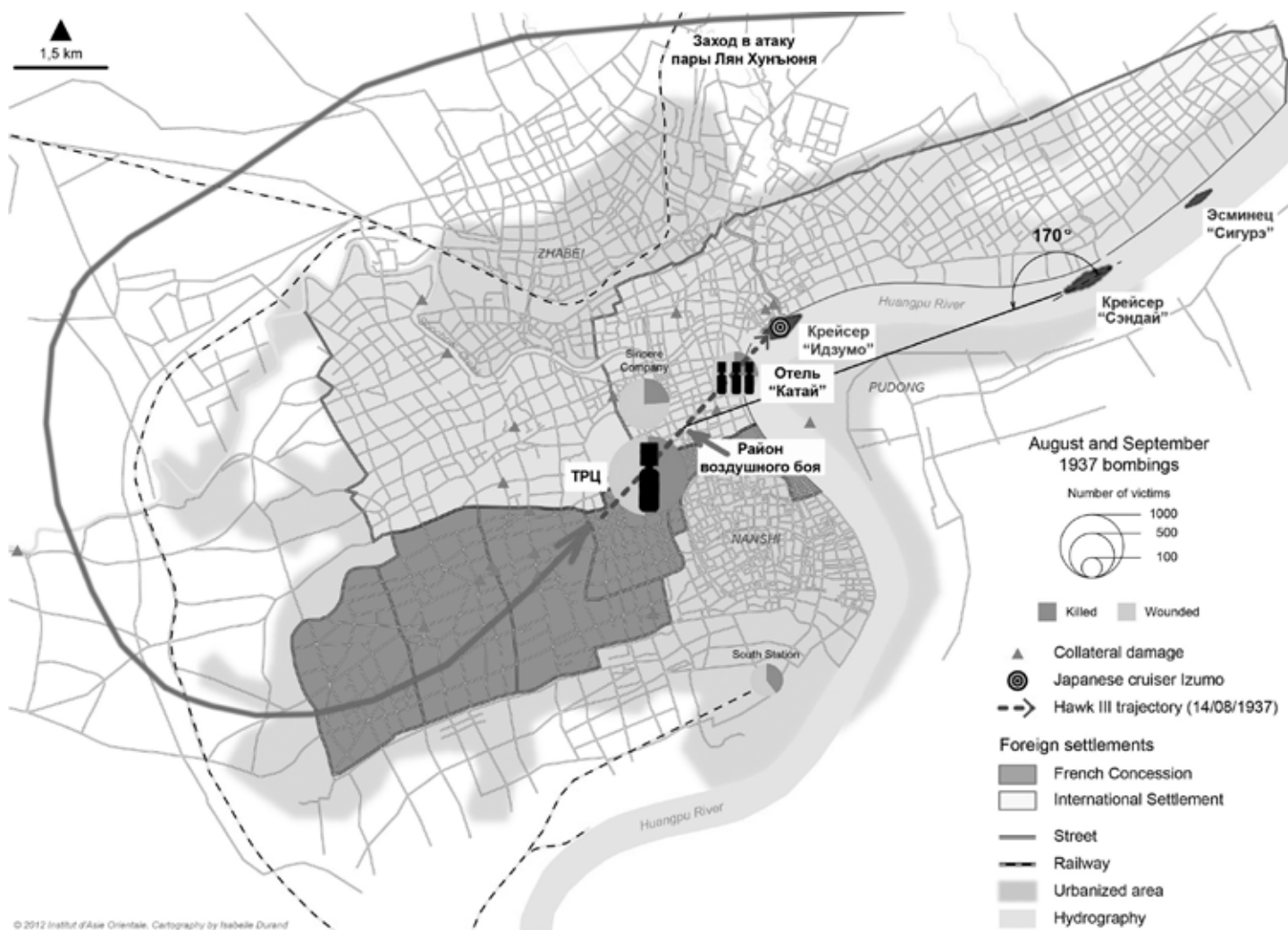


Схема выхода звена Лян Хунъюня в атаку. Шанхай, 14 августа 1937 года (автор — М. В. Карфидов).

Судя по всему, это ведомая замкомэска 24-й АЭ Лян Хунъюнем (1913–1937 гг.) пара истребителей обходит цель с севера, удаляясь от крейсеров, возможно, прячась в облаках. Как мы предполагаем, исходя из записей в журнале «Сэндай», пока внимание ПВО было сосредоточено на первой тройке, Лян Хунъюнь принял решение обойти зону зенитного огня по широкой дуге с севера, чтобы зайти со стороны международного сэттльмента.

Это давало ему сразу два огромных преимущества. Во-первых, он мог совершенно спокойно подойти на дистанцию уверенного бомбометания, поскольку никакого зенитного огня на своём боевом курсе (если не считать единственного пулемёта «Идзумо», способного вести огонь в западном направлении, уже на финальной части пикирования, когда попасть в самолёт почти нереально) он бы не встретил.

Наблюдая за атакой Лю Цуйгана, Лян Хунъюнь имел возможность чётко увидеть по трассерам³⁶ пулемётов,

³⁶ Трассер (трассирующая пуля или снаряд) — боеприпас особой конструкции, поражающие элементы (пуля или снаряд) которого начинают светиться в полёте, создавая ясно видимый след (трассу) для стрелка, предназначенный для корректировки огня и целеуказания.

откуда ведётся наиболее опасный огонь ПВО, а где его нет вообще.

Во-вторых, заход со стороны международного сэттльмента давал главное — возможность уверенно выполнить атаку, заходя вдоль корпуса крейсера, а не поперёк, что увеличивало шансы на успешное поражение цели. С обратной стороны для этого пришлось бы пройти через весь зенитный огонь всех японских кораблей (и всех возможных средств ПВО морской пехоты на берегу). Казалось бы, сложились идеальные условия для успешной атаки, но, как нам известно из её последствий, что-то пошло не так.

Ответ на вопрос о причине неудачи атаки звена Лян Хунъюня даёт запись в судовом журнале крейсера «Сэндай» за 17:17: «Гидросамолёт с «Идзумо» ведёт бой с самолётом противника на 170° слева».

Бой происходит практически за кормой крейсера «Сэндай», с поправкой на то, что скорее всего было указано не само время атаки, а начало активного сближения, которое видел наблюдатель «Сэндай», но не видел Лян Хунъюнь...

Существует небольшая разница во времени (10 мин.), которое указано в судовом журнале относительно начала

воздушного боя, и времени, когда, как считается, бомбы упали на селтльмент. Время падения бомб было зафиксировано по большим настенным часам во «Всемирном развлекательном центре», которые взрывом сорвало со стены. Такие часы даже в наши дни на многих объектах легко могут отставать или спешить на несколько минут, не говоря уже о том, что тяжёлая фигурная минутная стрелка могла сдвинуться вниз чисто по инерции от удара.



Капитан ВВС японского императорского флота Мията Акира.

Атакующий экипажем капитана Мияты Акиры Лян Хунъюнь не был сбит. Смертельно раненый, он смог выйти из боя и посадить самолёт на ближайший китайский аэродром Хунцяо, расположенный примерно в 16 км от места боя. В 17:20 (менее чем через час после попадания бомб в отели «Катай» и «Палас») Лян Хунъюнь скончался от полученных ранений.

Итак, основываясь на сопоставлении записей судовых журналов по времени, месту и обстоятельствам, мы можем с максимально возможной степенью вероятности утверждать, что события «чёрной субботы» развивались именно так. Лян Хунъюнь со своим ведомым решил не следовать за первым звеном из-за слишком сильного противодействия огня ПВО, а решил выполнить заход на цель через международный селтльмент. Отвернув вправо на восток, он обошёл Шанхай с севера и начал выполнять заход для атаки с юго-запада. Время для выполнения такого манёвра точно соответствует указанному в японских документах. За восемь секунд до сброса бомб всё внимание лётчика было полностью сосредоточено на цели. Ведомый, шедший на несколько сот метров позади, следил за самолётом командира, чтобы сразу же за ним начать переход в пикирование³⁷.

Однако японский самолёт-разведчик, патрулируя небо над кораблями, вовремя обнаружил атакующие китайские самолёты и ринулся на перехват, скорее всего, на встречных курсах, поскольку догнать идущий в атаку Curtiss Hawk III с хвоста более тихоходный гидросамолёт вряд ли бы смог. Пользуясь плохим обзором из кабины китайского истребителя, а также тем, что Лян Хунъюнь был полностью сосредоточен

на цели, японец атаковал его самолёт и смертельно ранил лётчика³⁸. Тот, в свою очередь, немедленно сбросил бомбы «где был», чтобы попытаться выполнить манёвр уклонения и не быть добитым в воздухе. Его ведомый, скорее всего, просто последовал примеру ведущего и тоже сбросил бомбу, приняв сброс бомбы ведущим за сигнал к началу атаки, или же для того, чтобы освободиться от дополнительной нагрузки на случай атаки японскими истребителями, или для защиты атакующего ведущего, после чего оба самолёта отвернули на север и затем ушли на запад.

В результате сброса пятисотфунтовой авиабомбы вторым истребителем в положении «где был» была поражена оживлённая транспортная развязка на границе французского и англо-американского секторов международного селтльмента. Взрыв был всего один, поскольку на площади была обнаружена только одна воронка. По всей видимости, сведения полицейских протоколов о втором взрыве в воздухе относятся к отражению ударной волны от окружающих площадь зданий³⁹. В результате этой трагедии погибло более 1200 человек и примерно столько же было ранено.

Эти взрывы не были отмечены японскими наблюдателями, так как произошли вне пределов прямой видимости с кораблей из-за высоких зданий, поэтому у нас нет никаких сведений о первой реакции японцев на произошедшее⁴⁰.

38 Хотя в японских пропагандистских материалах 1937–1938 гг. указывается, что китайский самолёт сбил лично капитан Мията Акира, чисто технически это маловероятно. Скорее всего, самолёт Лян Хунъюня был подбит пилотом Ямадзаки Рёхэем из курсового пулемёта, но победа была засчитана всему экипажу, которым командовал капитан Мията. Разумеется, невозможно полностью исключить вероятность того, что после завязки боя китайские лётчики сбросили бомбы, а уже затем в ходе этого боя Лян Хунъюнь был ранен японским воздушным стрелком. Однако при таком развитии событий манёвранный воздушный бой на малой высоте, сопровождаемый рёвом моторов и звуками длинных пулёмётных очередей, с большой вероятностью был бы отмечен многими наблюдателями. Но никакими сведениями о таком бое мы в настоящий момент не располагаем. Внимание большинства наблюдателей было приковано к крейсеру «Идзумо» и атакующим его самолётам. По этой причине мы склоняемся именно к версии внезапной атаки самолёта Лян Хунъюня из курсового пулемёта японского гидросамолёта.

39 Конструктивные особенности фугасных авиабомб, применявшихся ВВС НРА, не предусматривают подрыв бомбы в воздухе — взрыватель приводится в действие только при соударении с целью, при этом сопротивление цели должно быть достаточным, чтобы взрыватель мог взвестись для срабатывания. Поэтому некоторые бомбы, не встретив необходимого сопротивления цели, не разрывались, а просто пробивали конструкции цели и оставались неразорвавшимися.

40 Первой известной нам в настоящий момент реакцией со стороны иностранных дипломатов на бомбардировку международного селтльмента является телеграмма, которую в 17:00 по шанхайскому времени отправил в Нанкин послу Джонсону и в Госдепартамент США американский консул в Шанхае Гаусс. Он отмечает падение китайских авиабомб около Бунда и сообщает о попадании бомбы в отель «Палас» [8, р. 408].

37 Предположительно, самолёт командира звена был вооружён стофунтовыми бомбами, которые должны были подавить средства ПВО крейсера, а следовавший за ним самолёт нёс более тяжёлую пятисотфунтовую бомбу, которая должна была добить вражеский корабль.

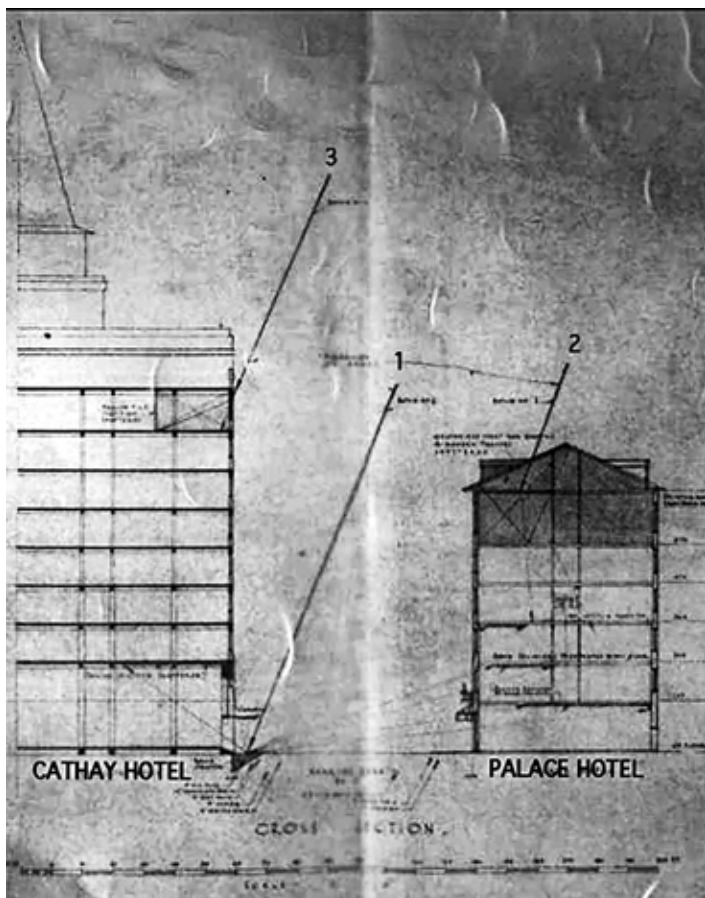


Схема попаданий китайских авиабомб в отели «Катай» и «Палас».



Жертвы бомбардировки на Восточной Нанкинской улице, около отелей «Катай» и «Палас». 14 августа 1937 года.

Однако в условиях боя это было вполне оправданно: со стороны района Пудун уже готовились к атаке только что обнаруженные японскими наблюдателями бомбардировщики Northrop Gamma-2E, а также бипланы (возможно, Curtiss Hawk III другой АЭ). Начинаясь вторая волна бомбардировки, но её описание выходит за рамки этой статьи.

В заключение следует отметить, что обвинить Лян Хунъюня в том, что он сбросил бомбы, было бы в корне неверно. Любой лётчик, подвергшийся атаке с бомбами,



Общий вид площади перед «Всемирным развлекательным центром» после бомбардировки. 14 августа 1937 года.

первым делом стремится их сбросить, в противном случае самолёт представляет собой для противника лёгкую мишень.

Единственной альтернативой сбросу бомб в такой ситуации было бы падение горящего самолёта вместе с бомбами, причём примерно в тот же район, куда в реальности упали бомбы. Вряд ли такое решение привело бы к иным результатам.

Возможно, что ведомый лётчик мог бы попытаться завершить атаку. Но мы не знаем, что он видел в момент сброса бомб Лян Хунъюнем, и не знаем, был ли он при этом атакован сам⁴¹.

В любом случае конструктивно перетяжёленный истребитель Curtiss Hawk III с пятисотфунтовой бомбой терял всякую манёвренность, и вести на нём бой, уклоняясь от атак противника, было невозможно⁴².

Изложенная нами версия, безусловно, не может считаться полностью доказанной ввиду недостаточного объёма



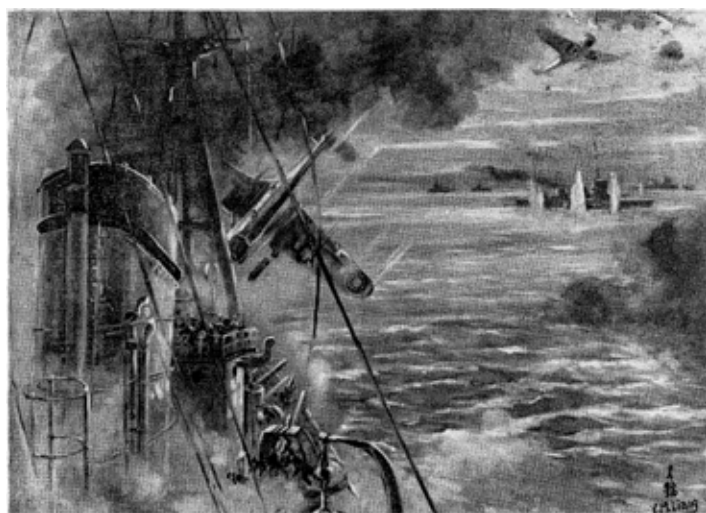
Вид воронки от взрыва китайской авиабомбы на площади перед «Всемирным развлекательным центром». 14 августа 1937 года.

⁴¹ В небе над Шанхаем находились оба японских гидросамолёта, о действиях второго у нас нет никаких достоверных сведений, возможно, потому что в момент боя экипажа Мията Акира с Лян Хунъюнем он находился вне зоны видимости с кораблей (например, над облаками).

⁴² Чтобы компенсировать резкое ухудшение аэродинамики истребителя при подвеске пятисотфунтовой бомбы под фюзеляж, которое приводило к бафтингу (тряске) хвостового оперения, конструкторы даже разработали специальное аэродинамическое кольцо-стабилизатор воздушного потока, которое должно было спасти положение, однако, хотя эта мера и избавляла самолёт от опасных вибраций хвоста, она, естественно, не могла разрешить возникающие проблемы со скоростью и манёвренностью.



Жертвы бомбардировки на площади перед «Всемирным развлекательным центром». 14 августа 1937 года.



«Огненный таран» крейсера «Идзумо» бомбардировщиком Northrop Gamma 2E № 904 лейтенанта Шэнь Чунхуя 19 августа 1937 года. Иллюстрация из альбома «Воздушная война в иллюстрациях. ВВС Китая», 1947 год.



а)



б)

Крейсера «Идзумо» (а) и «Иватэ» (б), потопленные в бухте Курэ.

доступных нам документов⁴³. Однако в настоящий момент она является единственным непротиворечивым объяснением причин произошедшей трагедии и увязывает в одно целое все известные нам факты о «чёрной субботе» 14 августа 1937 года в Шанхае.

В завершение всей истории следует сказать, что попытки китайских военных уничтожить «Идзумо» продолжались в течение всей битвы за Шанхай. Так, 19 августа 1937 года

погиб экипаж бомбардировщика Northrop Gamma-2E № 904 в составе пилота Шэнь Чунхуя (1911–1937 гг.) и стрелка-радиста Чэнь Сичуня (1916–1937 гг.): вылетев в составе 9-й бомбардировочной АЭ Се Юйцина на поиск и уничтожение японских кораблей, самолёт Шэнь Чунхуя был подбит в районе верфи Наньхуй в районе Пудун и с высоты 2000 м совершил огненный таран корабля, идентифицированного китайцами как «Идзумо». К сожалению, в тот день «Идзумо» стоял на своей обычной стоянке на Хуанпу и не выходил в район Наньхуй.

Атаки продолжались и в дальнейшем, что позволило Шеннолту высказать в своих мемуарах ещё одну оригинальную версию о том, что ВВС НРА всё же добились успеха: «Как-то вечером китайские пилоты поразили старый «Идзумо» тремя пятисотфунтовыми бомбами, вызвав пожары и последовавшие [за ними] взрывы. До рассвета медленно горящий «Идзи» (sic!) был выведен в море

⁴³ Например, нам в полной мере недоступны данные китайской стороны — как архивные, так и современные, непредвзятые работы китайских исследователей. Более того, некоторые китайские авторы до сих пор придерживаются версии газеты «Шэньбао», приписывая попадания бомб во «Всемирный развлекательный центр» и отели действиям именно японской авиации, которая, как известно из японских документов, не выполняла в тот день никаких полётов бомбардировщиков или других типов самолётов, способных нести такую бомбовую нагрузку, над Шанхаем, а возможность гидросамолётов-разведчиков были ограничены всего двумя тридцатикилограммовыми бомбами на каждый самолёт.

буксирами. Три дня спустя предположительно, он [же] вернулся на свою старую якорную стоянку на Хуанпу, при этом выглядел подозрительно свежим и неповрежденным. Я уверен, что мы потопили настоящий “Идзумо” и джапы (sic!) прислали однотипный корабль для того, чтобы сохранить лицо. Оба были идентичными [друг другу] линейными крейсерами, захваченными у русских в 1904 г. (sic!). В конце войны при пересчёте ВМФ джапов (sic!) предположительно был продемонстрирован “Идзумо”,

затопленный в иле в Курэ, но нет никаких сведений об однотипном крейсере» [6, р. 54]⁴⁴.

К сожалению, память подвела Шеннолта снова. Американский пилот оказался неправ: «Идзумо» был потоплен во время налёта американской авиации на японскую авиабазу в Курэ на острове Хонсю 28 июля 1945 года. Однотипный с ним крейсер «Иватэ» был затоплен там же 25 июля 1945 года вследствие повреждений, полученных во время налёта 24 июля 1945 года [5, р. 347–349, 361–362]⁴⁵.

Таблица. Лётно-технические характеристики (ЛТХ) китайских и японских самолётов, участвовавших в событиях 14 августа 1937 года в Шанхае⁴⁶.

Параметр	Northrop Gamma-2ED-C ⁴⁷	Curtiss Hawk III	Nakajima E8N1
Вес пустого	1746 кг	1457 кг	1370 кг
Взлётный вес	3447 кг (с бомбовой нагрузкой)	1958 кг	2050 кг
Мощность мотора	735 л. с.	770 л. с.	460 л. с.
Максимальная скорость	367 км/ч (на высоте)	325 км/ч	296 км/ч
Вооружение	4 * 7,62 мм курсовых пулемёта 1 * 7,62 мм турельный пулемёт	2 * 7,62 мм курсовых пулемёта	1 * 7,7 мм курсовой пулемёт 1 * 7,7 мм турельный пулемёт
Бомбовая нагрузка	2 * 474-фунтовых бомбы или 12 * 116-фунтовых бомб	1 * 474-фунтовая бомба или 4 * 116-фунтовых бомб	2 * 60-фунтовых бомбы
Экипаж	2 человека	1 человек	2 человека
Дальность полёта	1180 км	925 км (с подвесным топливным баком)	1332 км (на крейсерской скорости 185 км/ч)

⁴⁴ В целом речь Шеннолта изобилует пренебрежительно-уничтожительными выражениями в отношении противника, к тому же им допущена серьёзная фактическая ошибка: «Идзумо» и однотипный с ним крейсер «Иватэ» были построены в Англии для ВМФ Японии в 1898–1901 гг. и никогда не служили в русском флоте!

⁴⁵ Конспирологическая версия Шеннолта относительно того, что японцы скрыли гибель одного корабля, заменив его другим, однотипным, полностью опровергается описанием повреждений и фотоснимками обоих кораблей, сделанных в 1946 г. На снимках чётко видно, что крейсер «Иватэ» сел на дно с креном на борт, а «Идзумо» перевернулся. Схемы из указанного издания свидетельствуют о том, что крейсер был обследован американцами после окончания войны, кроме того, указаны имена людей, чьи показания были использованы для описания гибели обоих крейсеров: командира артиллерийской боевой части крейсера «Иватэ», капитана 3-го ранга Нисикавы и командира артиллерийской боевой части крейсера «Иватэ», капитана 3-го ранга Окиноки.

⁴⁶ Часть ЛТХ приводится по расчёту, поскольку точные данные по конкретным модификациям отсутствуют. Зачастую публикуемые данные относятся к другим модификациям и не отражают возможностей модификаций, поставившихся в Китай. Так, например, Леннарт Андерссон указывает, что мощность двигателя Curtiss Hawk III составляла 650 л. с. [См.: 2, р. 258]. Однако к 1937 г. мощность двигателя экспортной версии для Китая была доведена до 770 л. с.

⁴⁷ Приведены данные по испытаниям поставленной в СССР модификации бомбардировщика Northrop, проведённым в ЦАГИ и НИИ ВВС в 1936 г. [См.: 1, с. 23].

Список использованных источников

1. Котельников, В. Гамма штурмовиков Джона Нортропа / В. Котельников // Крылья Родины. — 1997. — № 1. — С. 19–28.
2. Andersson, L. A History of Chinese aviation. Encyclopedia of aircraft and aviation in China until 1949 / Andersson, L. — Taipei : AHS of ROC, 2008. — 320 p.
3. Andrews, Hal. Naval Aircraft: BF2C-1 / H. Andrews // The Voice of Naval Aviation. — 1986. — Jan-Feb. — Pp. 16–17.
4. The Bettencourt diary. — URL: <http://www.chinamarine.org/Shanghai/1937/VoicesfromtheSoochow.aspx> (дата обращения: 17.08.2023). — Текст : электронный.
5. The Campaigns of the Pacific war / United States strategic bombing survey (Pacific), Naval Analysis Department. — [Washington], 1946. — 416 p.
6. Chennault, C. L. Way of a fighter : The Memoirs of Claire Lee Chennault, Major General, U.S. Army (ret.) / C. L. Chennault ; R. Hotz (ed.). — New York : G. P. Putnam's sons, 1949. — 375 p.
7. Curtiss Goshawk. United States Fighter & Dive bomber. — Buffalo ; New York : The Curtiss Airplane & Motor Company, Inc., 1933. — URL: <http://www.airminded.net/goshawk/goshawkad.html> (дата обращения: 17.08.2023). — Текст : электронный.
8. Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers (FRUS). Vol. III. The Far East, 1937. — Washington : U.S. Government Printing Office, 1954. — 1008 p.
9. Hamsen, P. Shanghai 1937. Stalingrad on the Yangtze / P. Hamsen. — Philadelphia & Oxford : Casemate, 2013. — 310 p.
10. Henriot, C. August 1937: War and the Death en masse of Civilians / C. Henriot // War in History and Memory, part 3. — Taipei : Academia Historica, 2015. — Pp. 60–126.
11. Lacroix E., Wells II L. Japanese cruisers of the Pacific war. Annapolis : US Naval Institute, 1997. — 882 p.
12. Ма Юйфу (马毓福). Чжунго цзюньши ханкун, 1908 — 1949. Chinese Military Aviation = 中国军事航空 = [Китайская военная авиация]. — Пекин : Ханкун гунье чубаньшэ (航空工业出版社), 1994. — 640 с.
13. Огивара Сиро, Акимото Минору. (荻原 四郎, 秋本実) Нихон гуньёки саммэндзу сю. Кайгунки хэн 日本軍用機三面図集・海軍機編 = [Японские военные самолёты. Сборник схем в трёх проекциях. Самолёты ВМФ] / Огивара Сиро, Акимото Минору. — Токио : Хобун сёрин (鳳文書林), 1962. — 218 с.
14. 航泊日誌驅逐艦梅 昭和十二年八月一日～八月三十一日 = [Судовой журнал миноносца «Цуга», 1–31 августа 1937 г.]. — URL: <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C11082765200> (дата обращения: 23.08.2022). — Текст : электронный.
15. 航泊日誌輕巡洋艦出雲 昭和十二年七月二十日～八月十九日 = [Судовой журнал легкого крейсера «Идзумо», 20 июля – 19 августа 1937 г.]. — URL: <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C11084183400> (дата обращения: 23.08.2022). — Текст : электронный.
16. 航泊日誌砲艦堅田 昭和十二年八月一日～九月三十日 = [Судовой журнал канонерской лодки «Катата», 1 августа – 30 сентября 1937 г.]. — URL: <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C11082973200> (дата обращения: 23.08.2022). — Текст : электронный.
17. 航泊日誌輕巡洋艦川内 昭和十二年八月一日～八月三十一日 = [Судовой журнал легкого крейсера «Сэндай», 1–31 августа 1937 г.]. — URL: <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C11084152200> (дата обращения: 23.08.2022). — Текст : электронный.
18. 航泊日誌砲艦勢多 昭和十二年七月一日～九月三十日(一) = [Судовой журнал канонерской лодки «Сэта», 1 августа – 30 сентября 1937 г. (1)]. — URL: <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C11082973200> (дата обращения: 23.08.2022). — Текст : электронный.
19. 航泊日誌砲艦鳥羽 昭和十二年八月一日～十月三十一日(一) = [Судовой журнал канонерской лодки «Тоба», 1 августа – 31 октября 1937 г. (1)]. — URL: <https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/C11082926200> (дата обращения: 23.08.2022). — Текст : электронный.
20. 昭和九年海軍省年報第六十回 = [Годовой отчёт Военно-морского министерства № 60 за 1934 г.]. — Токио : Кайгун дайdzин камбо (海軍大臣官房), 1936. — URL: <https://dl.ndl.go.jp/pid/1271201/1/1> (дата обращения: 21.09.2023). — Текст : электронный.
21. 昭和七年海軍省年報第五十八回 = [Годовой отчёт Военно-морского министерства № 58 за 1932 г.]. — Токио : Кайгун дайdzин камбо (海軍大臣官房), 1935. — URL: <https://dl.ndl.go.jp/pid/1447301/1/1> (дата обращения: 21.09.2023). — Текст : электронный.
22. 昭和十一年海軍省年報第六十二回 = [Годовой отчёт Военно-морского министерства № 62 за 1936 г.]. — Токио : Кайгун дайdzин камбо (海軍大臣官房), 1938. — URL: <https://dl.ndl.go.jp/pid/1271205/1/1> (дата обращения: 21.09.2023). — Текст : электронный.
23. 昭和十二年海軍省年報第六十三回 = [Годовой отчёт Военно-морского министерства № 63 за 1937 г.]. — Токио : Кайгун дайdzин камбо (海軍大臣官房), 1940. — URL: <https://dl.ndl.go.jp/pid/1271209/1/1> (дата обращения: 21.09.2023). — Текст : электронный.
24. 昭和十年海軍省年報第六十一回 = [Годовой отчёт Военно-морского министерства № 61 за 1935 г.]. — Токио : Кайгун дайdzин камбо (海軍大臣官房), 1937. — URL: <https://dl.ndl.go.jp/pid/1271197/1/1> (дата обращения: 21.09.2023). — Текст : электронный.
25. Нодзава Тадаси (野沢正). Нихон кокуки сосо. Дай 5 кан Накадзима хэн 日本航空機総集 第5巻中島篇 = [Энциклопедия японской авиации. Т. 5 : Накадзима]. — Токио : Сюппан кёдося (出版協同社), 1963. — 244 с.

Фотографии предоставлены авторами.
Материал поступил в редакцию 22.09.2023.

Сведения об авторах:

Бушмакин Вадим Александрович, независимый исследователь (г. Канадзава, Япония). ORCID 0000-0003-0240-5717.

Контактные данные: email: rossiajin@yandex.ru.

Карфидов Максим Викторович, пилот легкомоторных самолётов, экс-участник пилотажной группы «Колибри» (г. Люберцы).

Контактные данные: e-mail: kordhard@mail.ru.

Пастухов Алексей Михайлович, член Российской ассоциации университетского корееведения (РАУК), научный консультант Фонда «Петропавловск», автор более 50 статей по истории военного дела стран Дальнего Востока, соавтор книг на военно-историческую тематику «Золотой блеск эпохи. Крепости и вооружение Азии» (Москва, «Бук-Хаус», 2006 г.), «Очерки истории российского Дальнего Востока XVII–XVIII вв.» (Хабаровск, ДВАГС, 2009 г.), «Побеждённый дракон. Китайский флот в войне против Японии (1894–1895 гг.)» (Москва, «Яуза-Эксмо», 2016 г.), автор китайской части раздела каталога Государственного музея искусства народов Востока (ГМИИВ) «Смертельная красота. Оружие Индии и Китая» (Москва, 2015 г.), книги «Конфликт на КВЖД 1929 г. Война, которую решили забыть» (Москва, 2023 г.), (г. Москва). ORCID 0000-0003-0151-1796.

Контактные данные: e-mail: chinesewarfare@inbox.ru.