

УДК 94(510)
ББК 63.3(5Кит)6
Н64

В оформлении обложки используется коллаж П. Волкова

Никольский, Михаил Владимирович.

Н64 Китай против Тайваня. Война в воздухе / Михаил Никольский. – Москва : Яуза : Эксмо, 2024. — 208 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-04-198112-9

Экипажи самолетов ВВС и морской авиации Китайской Народной Республики имеют поистине бесценный опыт полетов в акватории Тайваня в составе разнородных групп на большие расстояния в условиях, максимально приближенных к боевым. Такого опыта нет у летчиков ни одной другой страны мира. Только за 2021 год китайцы нарушили тайваньскую границу около тысячи раз. При этом полеты становятся все более массированными, с обязательным участием ударных самолетов — бомбардировщиков Н-6К, истребителей-бомбардировщиков JH-7 и многоцелевых истребителей J-16 (версии нашего Су-27). Все полеты координируются с действиями ВМС, ракетных войск и частей морской пехоты, ведь военная операция против Тайваня немыслима без высадки морского десанта на остров.

Новая книга известного историка на основе новейших данных впервые в литературе подробно освещает ход военного противостояния между Китаем и Тайванем, а также его малоизвестные страницы (например, секретные переговоры о продаже СССР Су-27 Тайваню). От кризисов 1950-х и 1990-х годов до военной напряженности сегодняшнего дня, грозящей обернуться Третьей мировой войной, и роли в этом США. Кроме того, автор в деталях разбирает авиационную составляющую китайско-тайваньского конфликта (воздушные бои, летчики и самолеты, задействованные в операциях).

Издание иллюстрировано множеством редких фотографий.

УДК 94(510)
ББК 63.3(5Кит)6

ISBN 978-5-04-198112-9

© Никольский М.В., 2023
© ООО «Издательство «Яуза», 2024
© ООО «Издательство «Эксмо», 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Тайваньский кризис 50-х гг.	4
Материк против острова. Начало	6
Остров: контратака на материк	16
Маятник качнулся. 1-й Тайваньский кризис	26
Кризис 1958 г.	31
Воздушная война кризиса 1958 г.	53
Разведчики над Китаем	71
Разведка прибрежных районов КНР	99
Интермедия	111
Перестройка по-китайски	116
Ракетный кризис 1995–1996 гг.	131
Уроки ракетного кризиса 1995–1996 гг.	140
Противостояние продолжается	144
Учебно-боевая подготовка	151
2022 г. Миссия Пелоси	182
«Перелетчики»	197

Тайваньский кризис 50-х гг.

Очень хочется написать — существуют два Китая: материковый коммунистический и островной капиталистический, но это не так. Десятилетия Пекин и Тайбэй при всех своих различиях были едины в одном: нет двух Китаев, Китай — только один. Единый Китай с точки зрения Пекина — это Китайская Народная Республика, образованная 1 октября 1949 г. По версии Тайбэя — Китайская республика (или Республика Китай), отсчитывающая свою историю от 1912 г. Наименование «Тайвань» применительно к Китайской республике все же прочно закрепилось в СМИ.

Отношения материкового Китая и острова Тайвань (или о. Формоза) простыми не

были никогда. Тайвань всегда оставался особым регионом Китая, эдаким тихоокеанским Тибетом.

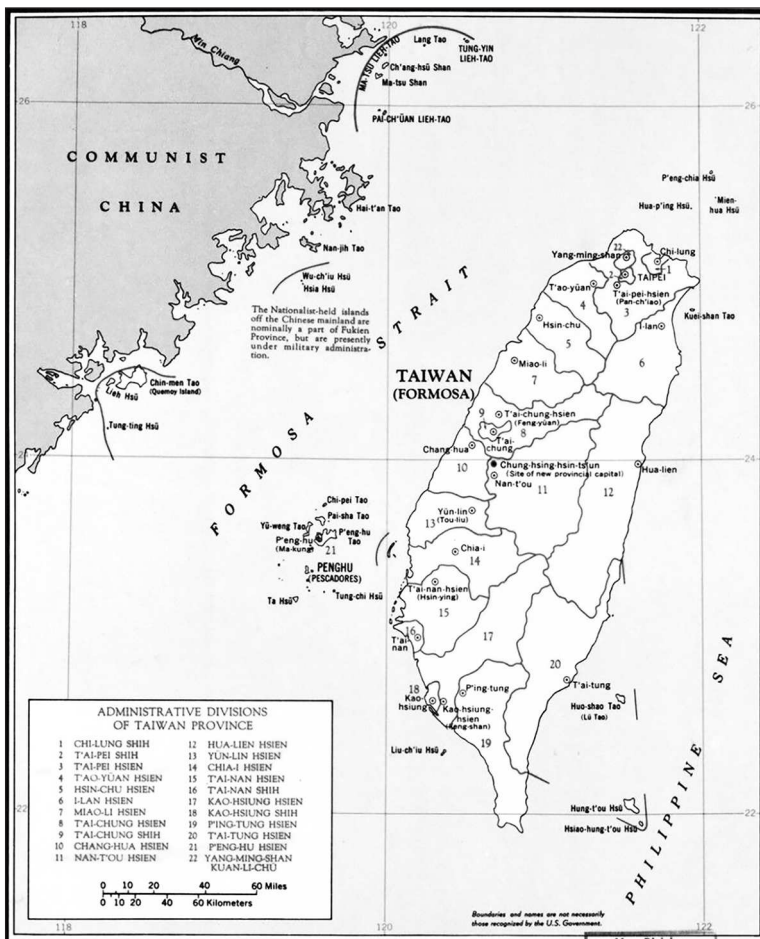
Материковый Китай контролировал Тайвань с XIII века по 1895 г., когда остров взяла под свое крыло Япония. Осенью 1945 г. о. Тайвань, по итогам II Мировой войны, вошел в состав Китайской республики в качестве провинции. Лица японской национальности (кому повезло) были репатриированы на историческую родину, а собственность их конфисковали. В 1949 г. на Тайвань с континентального Китая бежали потерпевшие поражения войска Чан Кайши, лидера Китайской Национальной партии (Гоминьдан). С этого, собственно, момента Китайская республика и существует в современном облике.

Человек Чан Кайши и остров Тайвань-Формоза превратились почти в синонимы. А почему, собственно? Почему Чан Кайши бежал на Формозу? Такой вопрос, как ни странно, возникает нечасто. Ответ на него, один из многих, удалось найти на китайском сайте kknnews (<https://kknnews.cc/history/j4vvyuq.html>, 5 июня 2018). К основной теме настоящего труда эта история имеет побочное отношение, но ведь интересно, почему Чан Кайши очутился на Тайване.

Три проигранные Гоминьданом в 1948–1949 гг. битвы предвосхитили итог гражданской войны в Китае. Чан Кайши принял принципиальное решение о переходе к стратегической обороне на новых рубежах. Оставалось выбрать рубежи. В окружении генералиссимуса наиболее оптимальным вариантом считался отход в провинцию Сычуань, в предгорья Тибета. Разграничительной линией между Китаем Гоминьдана и Китаем Коммунистической партии в этом случае могла служить река Янцзы в своем верхнем течении. Альтернативой Сино-Тибетскому нагорью являлись острова Хайнань и Тайвань. Ширина пролива между о. Хайнань и материком 25–35 км, ширина Тайваньского пролива 150–200 км.

Разгром вооруженных сил Гоминьдана был предопределен. Для восстановления боеспособности после поражения требовался известный временной период, в течение которого противник не должен иметь возможности нанести окончательный до-

Карта Тайваньского пролива



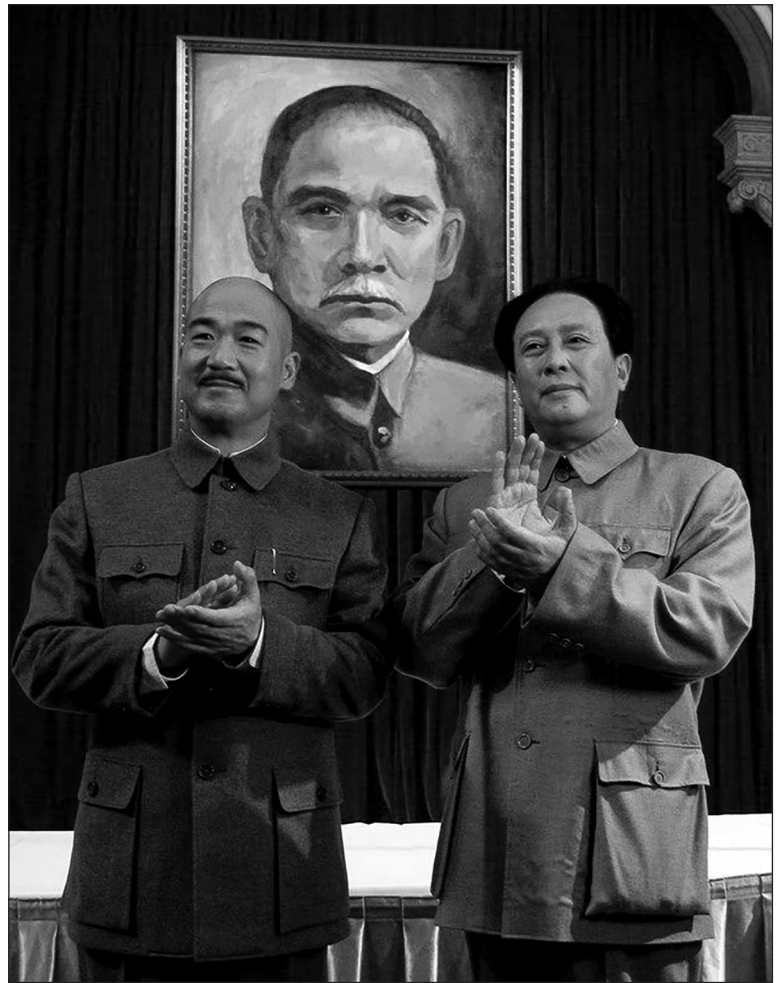
бывающий удар. Помешать нанести такой удар могла лишь могучая естественная преграда — Тайваньский пролив.

С экономической точки зрения Тайвань в качестве базы Гоминьдана вообще не имел альтернативы. Формозой добрых 50 лет владела Япония. Экономика Тайваня за эти 50 лет развивалась в сравнении с экономикой Китая опережающими темпами. Войны 30–40-х гг. Тайвань практически не затронули, в то время как промышленность Китая лежала в руинах.

Тайваньский пролив являлся преградой для агрессора, но он же служил препятствием и для беженцев с материка. Организация эвакуации через Тайваньский пролив представлялась очень сложной задачей. Чан Кайши, проанализировав все «за» и «против», в июне 1949 г. принял решение уходить на Тайвань. Уместно заметить, что далеко не все части и подразделения Гоминьдана смогли добраться до острова. Крупная группировка перешла границу с Бирмой, примерно 80 000 солдат и офицеров националистов ушли во Вьетнам.

Чан Кайши не исключал возможности бегства и с Тайваня. Генералиссимус лично посетил в 1949 г. Филиппины, где провел переговоры о возможном бегстве с Тайваня уже в эту страну. Запасной аэродром в виде Филиппинских островов не потребовался.

Чан Кайши и Мао Цзэдун во время мирных переговоров осенью 1945 г., на заднем плане постер основателя партии «Гоминьдан» Сунь Ятсена



Материк против острова. Начало

Мао Цзедун 14 июня 1949 г. направил заместителю председателя военно-контрольного комитета Восточного Китая Су Юю (Су Юй) записку следующего содержания:

— *Обратите, пожалуйста, внимание на вопрос о захвате Тайваня. Возможно ли захватить Тайвань в относительно короткий срок? Каким образом его захватить? Возможно ли разделить силы противника на Тайване так, чтобы некоторые из них перешли на нашу сторону и начали с нами сотрудничать? Пожалуйста, изучите проблему и сообщите предварительное мнение. Если мы в течение длительного времени не сможем решить тайваньскую проблему, то Шанхаю и прибрежным портам будет нанесен большой ущерб.*

Пожалуй, эта записка является первым документом, посвященным Тайваньской проблеме в ее современном понимании. Су Юй вскоре стал первым руководителем Рабочего комитета освобождения Тайваня (ныне Канцелярия по делам Тайваня при Госсовете КНР).

Части Народно-освободительной армии Китая вышли на побережье Тайваньского пролива в конце октября 1949 г., материковая часть Китая была полностью очищена от войск Гоминьдана. Националисты продолжали удерживать расположенные в непо-

средственной близости от материка острова Цзиньмэнь (Цзиньмыньдао; Kinmen, Quemoy), Мацзу (Матсу; Matsu), Дачен (Дачень, Тачен, Даченские острова; Dachen Islands), Мяо (Miao), Чжоушань (Zhoushan), Ваншань (Wan Shan). За каждым названием скрывается не один остров, а десятки, а то и сотни. Так, в архипелаг Ваншань входят 104 острова. Гоминьдан, наконец, удерживал остров Хайнань, по площади уступающий Тайваню очень незначительно. Руководство Гоминьдана рассматривало прибрежные острова как первый рубеж обороны Тайваня и как плацдарм для наступления на материк. Аналогичным образом оценивало значение прибрежных островов и руководство КПК. Сражения за острова были неизбежны.

Пекин в конечном итоге установил контроль над большей частью прибрежных островов, однако не над всеми, а провал десанта на остров Цзиньмэнь до сих широко обсуждается в СМИ КНР.

Группу островов Цзиньмэнь от материка отделяет всего 10 км (от островов, принадлежащих КНР, и того меньше). Цзиньмэнь издавна считался ключом к Тайваню. Ширина Тайваньского пролива между островами Цзиньмэнь и Тайвань минимальна, а ветра и течения благоприятствуют путешествующим с материка на Формозу. Во времена китайских империй торговля с о. Тайвань разрешалась только через порт Сямынь (Сяомынь), находящийся аккурат напротив о. Цзиньмэнь. С тех давних пор за о. Цзиньмэнь закрепилось прозвище «Золотые ворота». В январе 1946 г. правительство Китайской республики (гоминьдановской, другой еще не существовало) включило о. Цзиньмэнь в состав провинции Тайвань — странное с учетом географии решение, об эвакуации на Тайвань Чан Кайши тогда помышлял.

Попытка захвата «Золотых ворот» была предпринята едва затихли бои на материке. Высадка десанта Народно-освободительной армии Китая (НОАК) силами более 9000 человек на о. Цзиньмэнь состоялась вечером 24 октября 1949 г. Десантники сумели захватить плацдарм, не более того. Бои на острове шли три дня и завершились полным разгромом ча-

Где-то в Китае, конец 30-х гг., истребитель И-15бис



стей НОАК, спастись удалось единицам. Десантную операцию 1949 г. историографы материкового Китая считают самым крупным (иногда — единственным) поражением НОАК в войне с Гоминьданом.

Выбить Гоминьдан с прибрежных остров (не только с о. Цзиньмэнь) не получилось. Десантная операция требовала тесного взаимодействия разнородных сил — армии, флота и авиации. Опытом такого взаимодействия НОАК не обладала. Первая волна десанта (8736 человек) пересекла пролив на 300 рыбацких лодках. Эти же лодки должны были доставить вторую волну — 11 000 бойцов и командиров. Доставили же всего 350 человек. Практически все десантно-высадочные, с позволения сказать, средства были уничтожены при высадке первой волны. Авиационной поддержки десанта не было вообще, в то время как Гоминьдан задействовал в боях 75 бомбардировщиков В-25, которые выполнили более 200 самолето-вылетов. «Флоту вторжения» противостояли девять самых настоящих военных кораблей, в том числе эскортный эсминец «Тайпинь» типа «Эвартс» (бывший корабль ВМС США «Деккер», вошел в боевой состав ВМС США в 1943 г., в августе 1945 г. передан Китаю). Свою роль сыграла ошибка разведки, сильно занижившей числен-



Истребитель P-51D «Мустанг» ВВС националистов, снимок 1946–1947 гг. В 50-е гг., вслед за США, обозначения истребителей ВВС Китайской республики изменили с P (Pursuit) на F (Fighter), P-51 превратился в F-51

ность войск Гоминьдана на Цзиньмэне — не 20 000, а 80 000 солдат и офицеров.

Первый блин оказался комом, зато потом дела пошли лучше. В феврале–мае 1950 г. войска Гоминьдана выбили с Хайнаня,



В годы Второй мировой войны китайские ВВС получили примерно 20-30 самолетов P-38 «Лайтнинг», примерно половину из них составляли фоторазведчики F-5G. Снимок китайского разведчика F-5G сделан в 1946 г.

Легендарный «Москито» в ВВС националистов приобрел сомнительную репутацию аварийного самолета



а к середине лета под контролем националистов оставалось около трех десятков прибрежных островов, включая Цзиньмэнь, Мацзу и Дачен. Первая фаза подготовки вторжения на Тайвань, таким образом, завершилась.

Прибрежные острова оказались возможным захватить без серьезной поддержки авиации и флота. Вторжение на Тайвань в условиях господства противника в воздухе и на море успешным быть не могло априори.

Подготовка десантной операции на о. Тайвань привела к взрывному, иначе не скажешь, росту ВВС КНР. Председатель Мао 10 июля 1949 г. написал Чжоу Эньлаю:

— Мы должны подготовить условия для вторжения на Тайвань. Помимо армии, мы должны располагать мощными военно-воздушными силами. ... Нашим ВВС невозможно сокрушить ВВС противника в краткосрочной перспективе (например, за один год), но, вероятно, мы можем рассмотреть возможность отправки 300 или 400 человек на обучение за границу на 6–8 месяцев, и закупить одновременно около 100 самолетов. Сформировать ударную группировку из имеющихся и новых самолетов, способную прикрыть переправу через пролив и подготовиться к захвату Тайваня следующим летом.

Шесть бомбардировщиков В-24 ВВС Гоминьдана 4 марта 1949 г. совершили налет на аэропорт Пекин-Наньюань. Самолеты сбросили порядка 30 бомб, уничтожив два легких самолета L-5 и один бомбардировщик В-25, погибло 24 человека.

Бомбардировка столичного аэропорта потрясла, как пишут китайские историки, Мао Цзэдуна. Действительно, в марте 1949 г. было создано Авиационное бюро Военного совета ЦК КПК — предтеча руко-

водства ВВС, но фундамент будущих ВВС КНР закладывался раньше.

Первый самолет и первый летчик появились в Рабоче-крестьянской Красной Армии Китая весной 1930 г. Капитан ВВС Гоминьдана Лун Вуньгуан из-за плохих метеоусловий выполнил на самолете «Воут» О2У «Корсар» 16 марта 1930 г. вынужденную посадку в районе, контролируемом Красной армией. Самолет стал трофеем, а Лун Вуньгуан «перековался» в интернационалиста. Самолет отремонтировали, на бортах фюзеляжа появились большие иероглифы красного цвета — «Ленин». В сентябре — декабре 1931 г. Лун Вуньгуан выполнил на «Ленине» несколько полетов на разведку и разбрасывание листовок. В конце декабря положение Красной армии резко ухудшилось, при отступлении единственный самолет уничтожили. Лун Вуньгуан в 1932 г. расстреляли гоминьдановцы. История красной авиации Китая прервалась на 15 лет...

В марте 1946 г. в Муданьцзяне, провинция Хэйлунцзян, на базе японского авиационного училища была сформирована Северо-Восточная авиационная школа. Школа располагала четырьмя трофейными японскими учебными самолетами тип 99. Летчи-инструкторы тоже являлись трофеями — они были японцами. Даже сегодня китайцы «любят» японцев примерно так же, как русские немцев через пару лет после окончания Великой Отечественной войны. Тем не менее, китайские историки воздают должное японским летчикам-инструкторам. Первая группа курсантов завершила обучение в Северо-Восточной школе в 1948 г.

Советские летчики-добровольцы, истребители И-16 и налет бомбардировщиков СБ на о. Формоза к истории ВВС КНР имеют отношение примерно такое же, как эскадра воздушных кораблей «Илья Муромец» к истории ВВС РККА, — опосредованное.

Советские летчики-добровольцы — это история ВВС Китайской республики.

ВВС Китайской республики, Гоминьдана имели давние корни и в конце 40-х гг. представляли собой весьма грозную силу. На вооружении состояла, главным образом, техника производства США. Нелишним будет упомянуть о китайско-американском братстве по оружию — Китайско-американском смешанном авиакрыле (Chinese-American Composite Wing). Авиакрыло было сформировано осенью 1943 г. Организационно оно входило в состав 14-й воздушной армии ВВС США, но личный состав, включая американцев, числился за ВВС Китайской республики, а на самолетах были нанесены опознавательные знаки Гоминьдана. Китайско-американское авиакрыло наследовало 1-й американской добровольческой группе (First American Volunteer Group) — распиаренным англоязычными СМИ «летающим тиграм» полковника Клэра Чэннолта. «Тигры» летали на истребителях P-40. На вооружении смешанного китайско-американского авиакрыла состояли бомбардировщики B-24 и B-25, истребители P-38, P-47, P-51 и P-61, транспортные самолеты C-46 и C-47.

Китай в лице Гоминьдана получал военную помощь от США в рамках ленд-лиза. Весомую часть этой военной помощи составляли самолеты — бомбардировщики B-24 и B-25, истребители P-51 (около 300), транспортные самолеты C-46 и C-47, самолеты связи и учебно-тренировочные машины. Поставки по ленд-лизу продолжались даже после окончания II Мировой войны, до марта 1946 г. В 1945 г., в частности, Китай в рамках ленд-лиза получил 102 истребителя P-47D. Президент Трумэн наложил эмбарго на поставки в Китай любой военной техники в июле 1946 г., с началом гражданской войны между националистами и коммунистами, но уже в 1948 г. поставки самолетов, включая истребители P-51, возобновились.

НОАК в те времена в некоторой степени соответствовала анекдотическому представлению о китайских вооруженных силах: миллион солдат, 100 000 винтовок, два танка и полтора самолета. Гоминьдан же располагал сотнями танков и самолетов, обладал боеспособными ВМС, однако техника ломалась, Гоминьдан нес потери, восполнить которые США в период действия президентского вето на поставки Китаю вооружений не могли.

За 1947 г. ВВС Гоминьдана лишилась 26 из 46 бомбардировщиков B-25. Для восполнения потерь в бомбардировщиках B-25 в 1947 г. Гоминьдан заключил кон-



тракт с Канадой на поставку 160 самолетов «Москито» в варианте истребителя-бомбардировщика FB MK21/MK26. Всего же националисты в 1948–1949 гг. получили от 180 до 210 самолетов «Москито» канадской постройки. Легендарный самолет в Китае пришелся не ко двору. Летчики националистов сравнивали «Москито» с B-25, и сравнение это было не в пользу британского деревянного чуда — летчики считали его недостаточно прочным, слишком сложным в пилотировании и особенно на рулении. Основания охавать «Москито» у летчиков, с большим налетом и боевым опытом, имелись — не менее 30 самолетов разбилось при выполнении облетов (самолеты собирали в Шанхае) и тренировочных полетов. Конструкционный материал планера «Москито» банально гнил. Разрушение планера послужило причиной снятия «Москито» с вооружения ВВС Китайской республики в 1951 г., бомбардировщики B-25 прослужили дольше.

Первыми самолетами военной авиации НОАК стали истребители «Мустанг» и истребители-бомбардировщики «Москито», ранее принадлежавшие ВВС Гоминьдана.

Командир 23-й эскадрильи ВВС Китайской республики капитан Янь Пейгуан 23 сентября 1948 г. на истребителе P-51D перелетел с аэродрома Наньюань вблизи Пекина на аэродром Сипин, находившийся под контролем НОАК. Народно-освободительная армия получила первый исправный истребитель «Мустанг». Части НОАК 14 октября 1948 г. заняли аэродром Цзиньчжоу, захватив на нем четыре исправных «Мустанга». 2 ноября был установлен контроль над аэродромом Шэньян, на котором находилось около двух десятков подлежащих ремонту «Мустангов». Наконец, 10 декабря красный флаг взвился над аэродромом Наньюань, в числе трофеев оказались три исправных «Мустанга» и 128 совершенно новых двигателей V-1650 «Мерлин». Под занавес уходящего года, 28 декабря, на из Циндао

Истребители P-51D 1-й смешанной авиаэскадрильи НОАК, 1949 г.



«Белый китаец» — генерал-лейтенант Линь Ху

в Шэньян на P-51D перелетел лейтенант Тан Ханьжюу, летчик той самой 23-й эскадрильи, которой некогда командовал капитан Пейгуан. Янь Чэнъинь из 28-й эскадрильи ВВС Гоминьдана взлетел на P-51D с аэродрома Дацзяочан под Нанкином, имея задачей выполнение визуальной разведки частей НОАК в районе реки Сюэнь. Летчик выполнять задание не стал, а приземлился в освобожденном районе на аэродроме Чжанчжуан в Цзинане. В феврале 1949 г. НОАК располагала 12 пригодными к полетам истребителями P-51D. Специально для ремонта «Мустангов» в Шэньяне был создан 5-й авиаремонтный завод — предтеча авиационного завода № 112 и «Авиационной корпорации Шэньян». Основной продукцией корпорации «Шэньян» ныне являются самолеты семейства Су-27: J-11, J-15, J-16.

В конце 1948 — начале 1949 г. части НОАК захватили на аэродромах пять непригодных к полетам «Москито», отремонтировать их не стали. Заместитель командира 2-й эскадрильи ВВС Гоминьдана капитан Лю Цзигуан перелетел из Шанхая в Шицзячжуан на новом, недавно облетанном после сбор-

ки «Москито»; Шицзячжуан находился в освобожденном районе. Примеру капитана Цзигуана, члена КПК с октября 1948 г., последовали еще двое летчиков «Москито».

Истребители-бомбардировщики «Москито» так и остались в НОАК штучным «товаром», а вот десяток исправных «Мустангов» с перспективой ремонта значительного количества истребителей данного типа позволили руководству КПК сделать первые реальные шаги в направлении создания ВВС.

ЦК КПК 8 января 1949 г. утвердило постановление «О текущей ситуации и задачах партии на 1949 г.», где впервые указывалась необходимость формирования в 1949–1950 гг. военно-воздушных сил. Образование Авиационного бюро Военного совета ЦК КПК является прямым следствием планов партии, намеченных в январе 1949 г., в то время как налет на аэропорт Пекина стал поводом для формирования первой истребительной эскадрильи еще не существовавших ВВС НОАК. Эскадрилья предназначалась для противовоздушной обороны Пекина, ее формирование началось в июне 1949 г. и завершилось к середине августа. Официальной датой формирования 1-й смешанной авиационной эскадрильи является 15 августа 1949 г., на вооружении эскадрильи в тот момент состояло шесть истребителей P-51D (два звена по три самолета), два истребителя-бомбардировщика «Москито» и два учебно-тренировочных самолета «Фэйрчайлд» РТ-19. Одним звеном «Мустангов» командовал Янь Пейгуан. С 5 сентября летчики эскадрильи приступили к выполнению боевой задачи по обеспечению ПВО Пекина. Осенью эскадрилья получила еще 22 самолета (17 «Мустангов», один «Москито», один В-25, два С-46, один С-47) и фактически превратилась в полк. В день провозглашения КНР, 1 октября 1949 г., над площадью Тяньаньмэнь прошли девять «Мустангов», два «Москито» и три учебно-тренировочных самолета 1-й смешанной эскадрильи, а также три транспортных С-46.

Самолеты на парадах летают без боекомплекта, более того — специально обученные люди проверяют отсутствие БК на парадных самолетах. Два «Мустанга» и оба «Москито» летали 1 октября с полностью снаряженным боекомплектом к пулеметам, поскольку не исключалось появление в небе Пекина бомбардировщиков Гоминьдана, а значит, и воздушного боя. В параде 1 октября приняли участие все трое бывших летчиков, угнавших «Мустанги» ВВС Гоминьдана.

Из эскадрильи весной 1950 г. выделили авиатранспортную группу, а летом преобразовали в 1-ю отдельную истребительную бригаду, в ноябре бригаду расформировали. *«1-я авиационная эскадрилья нашей армии просуществовала всего 1 год и 3 месяца, выполняя задачу противовоздушной обороны столицы, явив миру могучий образ и превосходную технику Народной авиации; образовала боевой костяк Народных ВВС»*, http://www.81.cn/kj/2019-11/16/content_9676792.htm. «Мустанги» использовались в авиационном училище № 7 до 1953 г., 13 истребителей доработали в двухместные учебно-тренировочные самолеты. Любопытный факт: на «Мустангах» обучались будущие летчики штурмовиков Ил-10.

ПВО — дело нужное, трофеи — дело хорошее. Однако ВВС на трофеях не построить, а помимо ПВО у военной авиации существует масса иных задач. Великий кормчий видел в военно-воздушных силах не столько средство обороны, сколько средство нападения, о чем свидетельствует письмо Мао Чжоу Эньлаю, процитированное выше.

Летом 1949 г. события развивались стремительно. Чжоу Эньлай, получив письмо Мао Цзэдуна, развил бурную деятельность по созданию ВВС. Центральный военный совет 26 июля принял решение о формировании руководства ВВС на базе штаба 14-го корпуса 4-й армии НОАК. Корпусом командовал генерал Лю Ялоу.

В историю ВВС КНР вписан «Белый китаец» — Линь Ху, дослужившийся до звания генерал-лейтенанта и должности заместителя главкома. Мать будущего генерала эмигрировала в Харбин из России, вышла замуж за китайца. Гены матушки на внешности Линь Ху отразились гораздо сильнее отцовских. Линь Ху сыграл ключевую роль в закупке Китаем истребителей Су-27. «Белого китайца» с полным на то правом можно именовать архитектором современных ВВС КНР.

У Лю Ялоу русских корней не было, однако первый командующий ВВС КНР вполне заслуживает прозвища «Желтый русский». В 1939–1941 г. Лю Ялоу по направлению ЦК КПК проходил обучение в Военной академии имени М. В. Фрунзе. В годы Великой Отечественной войны воевал в Красной армии (советской, не китайской). Ялоу принимал участие в Сталинградской битве, о чем написал воспоминания. В РККА Лю Ялоу дослужился до майора, а в августе 1945 г. настоял на своем возвращении в Китай. Лю Ялоу никакого отношения к авиации не имел, но именно на него пал



выбор председателя Мао. Формально Лю Ялоу назначили командующим ВВС решением Центрального военного совета от 25 октября 1949 г., хотя в дела небесные «Желтый русский» с головой погрузился еще летом.

Мао Цзэдун 31 июля 1949 г. провел совещание, посвященное военной авиации, а уже 1 августа в Москву направилась представительная делегация. Делегацию возглавлял генерал Лю Ялоу. Советско-китайские переговоры увенчались подписанием соглашения, по которому СССР обязался продать (именно продать, а не передать) 434 самолета, 129 000 т бензина, 12 900 т смазочного масла и направить в Китай 878 советников в области авиации. Соглашение было заключено, но вступило в силу только 5 октября 1949 г. после утверждения лично И. В. Сталиным. Задержка вполне объяснима: 1 октября было провозглашено образование Китайской Народной Республики, а 2 октября СССР стал первым государством, признавшим КНР.

Военный совет ЦК КПК 11 ноября 1949 г. объявил об образовании «воздушных сил

«Желтый русский» — первый командующий ВВС КНР генерал Лю Ялоу



**Мао Цзэдун
и И. В. Сталин,
16 декабря 1949 г.**

Народно-освободительной армии Китая», именно эта дата является днем образования ВВС КНР.

В декабре 1949 г. Председатель Мао прибыл с визитом в Москву. На встрече со Сталиным Великий кормчий обрисовал текущий исторический момент следующим образом:

— Гоминьдан создал на Тайване военно-морские и военно-воздушные базы. У КНР нет ни ВВС, ни ВМС. Без флота и авиации освобождение Тайваня невозможно. ... Мы обращаемся с просьбой к Советскому Союзу направить военнотружущих-добровольцев, прежде всего летчиков, чтобы оказать помощь в освобождении Тайваня в кратчайший срок.

Сталин решительно отказал Мао в отправке добровольцев, просьба же о материально-технической поддержке была уважена, хотя и в меньшем, чем запрашивал первый человек КНР, объеме. Не один Мао обратился к Сталину за помощью. Товарищ Ким Ир Сен вынашивал идею объединения двух Корей, для чего ему требовались соответствующие ресурсы. Советскому Союзу в условиях нарастающего противостояния с Западом в Европе пришлось одновременно обеспечивать техникой вооруженные силы двух государств Дальнего Востока.

Программа развития ВВС КНР версталась в расчете на обеспечение ПВО материальной части страны и проведение операции по освобождению Тайваня от клики

Чан Кайши. Программа предусматривала формирование в течение 1950–1953 гг. ста авиаполков, создание адекватной инфраструктуры базирования авиационных частей, строительство авиаремонтных заводов. Численность ВВС определили в 290 000 человек. К началу 1954 г. удалось сформировать 70 авиаполков.

На первом этапе максимум внимания уделялся созданию организационной структуры ВВС и подготовке кадров. Уже в декабре 1949 г. Северо-восточная авиационная школа была разделена на семь отдельных авиационных училищ. Формирование первого строевого соединения ВВС — 4-й смешанной авиационной бригады в составе 10-го и 11-го истребительных, 12-го бомбардировочного и 13-го штурмового авиаполков началось в мае 1950 г. Завершилось формирование к 19 июня 1950 г., а 25 июня началась война в Корее. К слову, инициатором той войны принято считать КНДР. По факту так оно и есть. Однако в Сеуле жаждали объединения Кореи ничуть не меньше, чем в Пхеньяне, но по своему сценарию. Пхеньян просто упредел Сеул.

Вопрос о возможном участии китайской военной авиации в боевых действиях на Корейском полуострове 26 августа 1950 г. обсуждался на заседании Военной комиссии. Итог обсуждения подвел председатель Госсовета КНР Чжоу Эньлай (цитируется по <https://new.qq.com/omn/20201128/20201128A01O8F00.html>)

— Увеличение ВВС в этом году невозможно. В настоящее время мы располагаем двумя истребительными авиаполками [Ла-9] в Шанхае, бомбардировочным полком в Нанкине [Ту-2], штурмовым авиаполком [Ил-10] в Сюйчжоу и полком реактивных самолетов [МиГ-15] на Северо-Востоке. В декабре этого года или в январе следующего года авиация вряд ли сможет принять участие в боевых действиях.

Чжоу Эньлай и вообще руководители КНР не видели причин форсировать развитие ВВС в расчете на их участие в Корейской, чужой для китайцев, войне. Армия КНДР успешно продвигалась на юг Корейского полуострова, исход войны казался predetermined. Ситуация изменилась на обратную в сентябре 1950 г., после проведения американцами морской десантной операции в порту Инчхон. Американцы высаживались фактически в предместье Сеула, ныне из Сеула в Инчхон возможно добраться на метро. КНДР как государство спасли китайские добровольцы. Планы развития ВВС пришлось пересмотреть коренным образом.

В другой стране, в иное время и по другому поводу один человек сказал:

— Цели поставлены, задачи определены. За работу, товарищи.

Председатель Мао, кстати, отправку китайских добровольцев в Корею согласовал со Сталиным. Слово «добровольцы» можно заковычивать, ибо в Корею отправлялись полки и дивизии штатного состава. Можно кавычки не ставить, потому как подавляющее большинство военнослужащих НОАК горели желанием принять участие в «Войне сопротивления агрессии США и помощи Кореи».

Решением от 31 октября 1950 г. 4-я авиабригада была преобразована в 4-ю авиадивизию трехполкового состава. В ноябре 1950 г. перед командованием ВВС КНР была поставлена задача сформировать за месяц пять новых авиадивизий. Задача была выполнена, но летчики вновь сформированных дивизий приступили к полетам в начале 1951 г. Матчасть — истребители Ла-9, МиГ-9 и МиГ-15, бомбардировщики Ту-2 и штурмовики Ил-10 — поступили из Советского Союза; 3-я и 4-я авиадивизии получили 122 истребителя МиГ-15. Обучением китайских летчиков и техники занималась Оперативная группа ВВС СССР, которой командовал генерал-полковник С. А. Красовский.

Авиация Гоминьдана периодически бомбила города материкового Китая, прежде всего — Шанхай и окрестности. Малочисленная авиация НОАК не име-



**Истребители Ла-9
ВВС КНР**

ла ни малейшей возможности помешать этим налетам. Помощь пришла с севера. Осенью 1949 г. под Шанхай из Советского Союза перебросили части истребительной авиации и зенитной артиллерии, сведенные в группу советских войск ПВО. Группой командовал генерал-лейтенант П. Ф. Батицкий. Группа была расформирована осенью 1950 г. Личный состав, большей частью, вернулся в СССР, а почти вся техника была передана китайцам.

Первые китайские авиационные соединения формировались на базе пехотных дивизий: так, предшественницей 4-й смешанной бригады являлась 90-я пехотная дивизия, 6-й авиадивизии — 170-я пехотная. Даже номер «четыре» первой китайской авиационной бригады/дивизии связан с историей китайской пехоты. Первая полевая коммунистическая армия Китая имела номер 4, 4-я армия. Председатель Мао предложил присвоить номер 4 первому авиационному соединению ВВС по двум причинам: для сохранения и приумножения традиций славной 4-й Рабоче-крестьянской Красной армии, номер же 1 был оставлен свободным для присвоения действительно первому, лучшему, соединению ВВС. 4-я авиационная дивизия в боях доказала свое право быть первой: номер 4 изменили на номер 1 в 1956 г. «за выдающиеся достижения, проявленное личным составом при перехвате американских самолетов над провинциями Фуцзянь и Гаундун, при оказании помощи братскому корейскому народу в ходе отражения агрессии американского империализма». 10-й, 11-й и 12-й авиаполки были преобразованы соответственно в 1-й, 2-й и 3-й авиаполки.

**Советские
инструкторы
у истребителя
МиГ-9 ВВС КНР**



В Корейской войне, на ротационной основе, принимали участие четыре китайские авиадивизии. Первой в декабре 1950 г. в Аньдун перебросили 4-ю дивизию. К концу Корейской войны, в 1953 г., ВВС КНР располагали 28 авиационными дивизиями (70 авиационных полков) и пятью отдельными авиаполками. На вооружении состояло более 3000 самолетов.

В Корею воевали, главным образом, части, вооруженные истребителями МиГ-15, МиГ-15бис и Ла-11. Действия китайских штурмовиков Ил-10 и бомбардировщиков Ту-2 были эпизодическими. По официальным данным ВВС КНР соотношение потерь в воздушных боях с американцами составило 1,4:1 в пользу китайских летчиков. Скорее всего, данная цифра не соответствует истине, однако подсчитанное американцами соотношение потерь — 10:1 — представляется еще более сказочным. Китайская статистика достаточно самокритична, а потому, скорее всего, довольно объективна. Как пример: в 1952 г. китайские летчики провели 125 воздушных боев

с американскими истребителями, в том числе 85 — с самолетами F-86 «Сейбр». Девять из 85 боев с «Сейбрами» было выиграно вчистую (сбит минимум один F-86 без потерь со своей стороны), 15 выиграно (американских самолетов сбито больше, чем китайских), в 34 боях стороны понесли равные потери и 27 боев проиграно (потери китайской авиации больше американской). Из 40 боев с истребителями F-80 и F-84 выиграно вчистую 20, десять выиграно, в восьми боях стороны понесли равные потери и в двух потери китайцев были больше потерь американцев. В любом случае факт остается фактом: ВВС США встретили достойных противников в лице молодых и не сильно опытных китайских летчиков.

Генерал-лейтенант в отставке Хань Деце, участник Корейской войны, в мае 2000 г. в интервью американцу Бобу Бергину (Bob Bergin) рассказал о своих первых шагах в авиации:

— *Родился в крестьянской семье в 1933 г. В 1949 г., когда коммунисты ос-*



Истребители МиГ-15 и летчики 4-й ИАД ВВС КНР, на самолеты нанесены опознавательные знаки ВВС КНДР, аэродром Аньдун, январь 1951 г.

вободили нашу деревню, вступил в ряды НОАК. Мне тогда было 16 лет, учился я всего один год. В июне 1950 г., в ответ на призыв Председателя Мао строить сильные ВВС, принял решение стать летчиком. К моменту отправки на войну я налетал 100 ч., из них 30 на МиГ-15.

— Наши летчики обладали минимальным опытом полетов ночью или в плохую погоду. Меня научили летать в принципе и немного вести воздушный бой. Наше участие в Корейской войне стало неожиданностью. У нас просто не оказалось времени на обучение. Школой стала война.

— До войны я ни разу не летал в облаках. Помню, в самом начале войны мы группой из 12 самолетов пробивали облачность в наборе высоты с 5000 до 10 000 м. В облаках строй рассыпался полностью.

— Поле войны меня назначили заместителем командира эскадрильи. В 1954 г. направили служить в Далянь, в распоряжение ВВС Советского Союза. Именно

тогда я научился пилотировать самолет ночью в сложных метеоусловиях. Русские нас научили.

— В марте 1956 г. меня перевели с северо-запада Китая, на авиабазу Уси в провинции Цзянсу. На востоке погодные условия были намного сложнее, чем на северо-западе. Погода испытывала нас, но в 1956 г. мы умели летать и ночью, и в СМУ.

Форсированное обучение ночным полетам и перевод лучших летчиков в восточные провинции КНР объяснялись возросшей активностью разведывательной авиации Тайваня.

Проведение десантной операции на Тайвань силами трех полевых армий НОАК планировалось на лето 1951 г. План операции в общих чертах был подготовлен в начале июня 1950 г. Сверстанные планы освобождения Тайваня на фоне событий в Корее свою актуальность утратили. На три года, до заключения перемирия 27 июля 1953 г., Пекину о Тайване пришлось забыть.

Остров: контратака на материк

Генералиссимус Чан Кайши 16 мая 1950 г. обратился с посланием к «соотечественникам на Тайване», провозгласив «*один год подготовки, два года контратаки, три года зачистки и пять лет успеха*». Ни добавить, ни убавить.

Подготовка первого плана возвращения на материк началась уже в 1950 г., что давно секретом не является. А вот кто сей план готовил стало известно лишь в 2021 г., — генералы разгромленной в 1945 г. Императорской армии Японии.

Варианты плана были предложены Чан Кайши 11 июня 1953 г.

На с. 16–17:
два взгляда на
одну проблему



По плану А за неделю предстояло установить контроль над провинцией Фуцзянь, после чего развивать наступление в южном направлении на Гуандун и за четыре-шесть месяцев занять все южное побережье КНР.

План Б был менее амбициозным. По этому плану от одного до двух месяцев отводилось на захват примерно половины провинции Фуцзянь, затем наступала оперативная пауза сроком тоже в один-два месяца; после паузы — действовать по обстоятельствам.

В 1951 г. правительство Китайской республики, с целью мотивации участников предстоящей в самое ближайшее время контратаки на материк, приняло положение о предоставлении земли военнослужащим. Всякий военный, прослуживший не менее двух лет, имел право получить сертификат на землепользование, в просторечии ваучер. Важный нюанс — земля по сертификату выделялась на материке, после успеха контратаки. Ваучеры в общей сложности получили 700 000 человек, а вот с земельными участками не сложилось по причине провала планов объединения Китая под эгидой Гоминьдана. В 1990 г. правительство Китайской республики объявило о возможности обменять ваучеры на скромную денежную компенсацию, в 1997 г. все ваучеры были аннулированы. Интересно, А. Б. Чубайс знал про земельные сертификаты Китайской республики?

Отношения США и Тайваня, при очевидной зависимости Тайбэя от Вашингтона, можно охарактеризовать как противоречивые. В Советском Союзе было принято поминать Гоминьдан разными нехорошими словами, при этом Сунь Ятсен числился в реестре пламенных революционеров. Одним из основателей Гоминьдана и многолетним лидером являлся не кто иной, как Сунь Ятсен. В 20-е гг. Гоминьдан тесно сотрудничал с коммунистической партией Китая и Советским Союзом. Руководил Гоминьданом в то время Чан Кайши. Пути Гоминьдана и Коммунистической партии Китая (КПК) разошлись на рубеже 20–30-х гг.

Американцы поддерживали Гоминьдан в борьбе с Японией, но значительно со-

解放台灣 完成統一



кратили объемы военной помощи в период гражданской войны в Китае (1945–1949 гг.) из-за фантастической (американская оценка) коррупции лидеров националистов. Чан Кайши доверием американцев не пользовался от слова совсем. Американцы порой откровенно играли на стороне КПК. Так, в 1946 г. войска Гоминьдана одержали победу в Сыпинском сражении, но ее плодами Чан Кайши воспользоваться не смог, ибо американцы заставили его заключить перемирие с коммунистами.

Американцы в войне между КПК и Гоминьданом, по большому счету, являлись сторонними наблюдателями.

Начало Корейской войны заставило Вашингтон пересмотреть свою политику в отношении Китая. Пересмотр политики занял определенное время. Война нача-

лась 25 июня 1950 г., Трумэн уже 27 июня заявил о нейтрализации Тайваньского пролива. В пролив были направлены корабли 7-го флота ВМС США с задачей воспрепятствовать как агрессии материка против острова, так и острова против материка. Действия США в этот момент были направлены скорее против Тайваня. Материковый Китай вообще не имел ВМС, Гоминьдан же с 1945 г. получил от США в общей сложности 130 кораблей, включая четыре эскортных эсминца типа «Эварт» (Evarts) водоизмещением 1300 т (вооружение 3 x 76 мм, 7 x 20 мм), танкодесантные корабли LST, катера. Великобритания передала Гоминьдану девять кораблей, в том числе легкий крейсер «Аврора». «Аврора», переименованная в «Чунцин», стала флагманским кораблем ВМС Китайской республики.

Несколько десятков кораблей досталось Китаю при разделе Императорского флота Японии. В 1949 г. ВМС Китайской республики насчитывал почти 830 кораблей, а численность военного флота превысила 40 000 человек. Подготовка офицеров велась в США и Великобритании.

Чан Кайши, потерпев военное поражение на сухопутных фронтах, переключился на стратегию морской блокады побережья. В июне 1949 г. правительство националистов объявило о закрытии для захода иностранных судов с 18 июня всех китайских портов, находившихся вне контроля Гоминьдана, включая самые крупные — Шанхай, Циндао, Нинбо, Тяньцзинь и Вэньжоу. Истребители-бомбардировщики националистов 21 июня атаковали в Шанхае на реке Хуанпу сухогруз «Anchises» (построен в 1947 г., водоизмещение 7500 т) британской компании

«Мы полны решимости освободить Тайвань», 1955 г.



«Blue Funnel». В результате удара на судне затопило машинное отделение, команда посадила «Anchises» на мель. «Anchises», уже будучи в полузатопленном состоянии, подвергся второму налету авиации, но на сей раз летчики промахнулись. «Anchises» подняли и отбуксировали в Кобе (Япония) на ремонт.

Великобритания не желала сворачивать бизнес в без пяти минут коммунистическом Китае, а потому британский парламент в августе принял непростое решение о эскортировании торговых суда в китайских водах. Непростое, потому как данное решение было направлено против Гоминьдана, в то время как общественное мнение Великобритании еще не переварило инцидент с кораблем флота его Величества «Аметист». «Аметист» в апреле 1949 г. на реке Янцзы обстреляла артиллерия НОАК, 22 моряка было убито. «Аметист» оставался в речной ловушке до 30 июля.

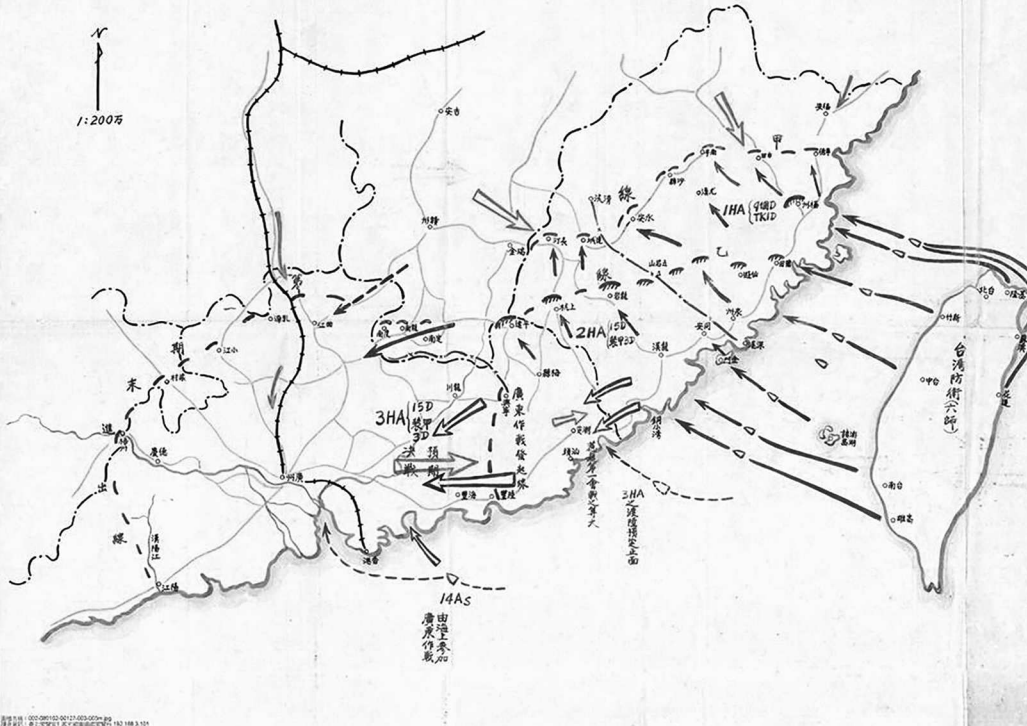
Система конвоев впервые сработала 29 октября 1949 г. Из Гонконга в Шанхай под охраной фрегата «Alacrity» шли два британских судна, «Tsinan» и «Louise Moller». Эсминец ВМС Тайваня атаковать транспорты не решился.

Занимательна американская точка зрения на блокаду, изложенная в июле 1949 г. министром по делам Китая (был такой пост) Лейтоном Стюартом британскому генеральному консулу в Гаунчжоу (цитируется по David Stevens and John Reeve «Sea Power Ashore And In The Air», Sydney, 2007):

— Британские и американские инвестиции в Китай в настоящее время минимальны как никогда, а потому лучшей политикой будет позволить Советскому Союзу продемонстрировать свои возможности оказывать помощь Китаю. Пекин, как только убедится в неспособности СССР действовать в одиночку, неизбежно вновь повернется к нам лицом и примет наши требования.

Стюарт в оценке американских инвестиций в Китай, возможно, был прав, но в части британских откровенно кривил душой. Гонконг в то время являлся колонией Великобритании. 45 % экспортных поставок из Гонконга шло в Китай. Даже в условиях блокады за первые 11 месяцев 1950 г. из Гонконга в Китай было ввезено товаров на 460 миллионов гонконгских долларов. Британские судоходные компании перевозили грузы в Китай не только из Гонконга. Понятно, что грузы доставлялись не только морем, однако морской путь был самым важным. Британские экономисты в случае потери китайского рынка полагали неиз-

圖要劃計戰作期一第案甲



作戰目的
使華南區域為北復整頓大陸之基地以推進擴大之所謂華南區域乃以廣州為中心約三南地區以南之廣東省大部及福建省東南之地域

作戰方針
以奇襲開始作戰將戰地推進於福建省東南部區域於其北方東北方以策持久以主力進於廣東方面作戰力求於短期間內佔領華南區域佔領華南區域所期間預定約四至六個月

Контратака на материк, план А образца 1953 г. Опубликовано Министерством обороны Китайской республики

бежным превращение Гонконга в «экономическую пустыню».

Госсекретарь США Дин Ачесон на встрече 13 сентября 1949 г. с министром иностранных дел Великобритании Эрнестом Бевингом говорил о «китайском титоизме», как главной цели США в Китае. Маршал Тито в конце 40-х гг. развернул Югославию лицом на Запад. Подобного разворота американцы ожидали и от Мао Дзедуна. Циничный расчет проясняет близкую к нейтральной позицию США в китайском вопросе.

Американский взгляд на Китай определялся политикой, британский — бизнесом. Великобритания 6 января 1950 г. первой среди стран Запада признала КНР; не последнюю роль в этом признании сыграли интересы британских судоходных компаний. Англичане были настроены на самое тесное сотрудничество с КНР в части антиблокадных действий.

Наиболее жесткой блокаде подвергался Шанхай. Самой напряженной судоходной линией Китая являлся маршрут

Шанхай — Гонконг, обслуживали который суда под британским флагом. Устье реки Янцзы националисты заминировали, море патрулировали корабли ВМС националистов, а сам город и порт подвергались налетам авиации все тех же националистов. Англичане предложили организовать разминирование устья Янцзы и эскортировать торговые суда кораблями британских ВМС. Англичане полагали боестолкновения с тайваньскими кораблями неизбежными, более того, они сами предложили установить контрблокаду Тайваня. Первый морской лорд Адмиралтейства Брюс Фрейзер 9 февраля 1950 г. писал заместителю министра иностранных дел Великобритании Уильяму Стрэнгу:

— Сложившаяся ситуация, когда британские военные суда [ships of war] вынуждены наблюдать, как одна маленькая китайская канонерка защищает торговое судоходство, невыносима. ... Мы должны организовать наши конвои в Шанхай и или блокировать Формозу, или, если удары авиации [по Шанхаю] не прекратятся, на-

зоны НОАК. Эсминец вывели из боевого состава ВМС в 1966 г., в Японии же немедленно создали Ассоциацию по сохранению «Южикадзе». Корабль все же порезали на металл в 1971 г., вернув японцам лишь штурвал и якорь.

Действия кораблей и самолетов (авиация также привлекалась к блокадным действиям) Китайской республики, захват «Туапсе» в особенности, привели к тому, что у берегов КНР танкеры стали сопровождать истребители. Пара Ла-11 из 85-го ИАП 29-й дивизии ВВС КНР 23 июля 1954 г. восточнее г. Санья, о. Хайнань, сопровождала советский танкер. Летчики по ошибке приняли пассажирский самолет DC-4 авиакомпании «Cathay Pacific» за бомбардировщик националистов. Гражданский борт был сбит, погибли 10 членов экипажа и восемь пассажиров. Правительство КНР на случившуюся трагедию отреагировало адекватно. Авиакомпания «Cathay Pacific» и родственникам погибших выплатили денежные компенсации в размере 251 400 и 367 000 фунтов стерлингов соответственно. Ведущий пары истребителей Чжао Сюй был приговорен к году заключения, ведомый Хань Гуанчжун получил месяц тюрьмы.

Трагедия 23 июля 1954 г. имело следствием события, о которых, в отличие от случая 23 июля, на Западе вспоминают крайне редко. Два Ла-11 26 июля, через три дня, эскортировали польский танкер в район о. Хайнань. Самолеты ВВС КНР были атакованы 12 палубными истребителями авиации ВМС США. Оба Ла-11 были сбиты, летчики погибли.

Захват «Туапсе» — самый известный, но не первый и не последний случай, связанный с действиями ВМС Гоминьдана, которые иначе как пиратскими назвать невозможно. В 1947 г. ВМС Тайваня без особых успехов пытались организовать морскую блокаду Порт-Артура и Дальнего, дабы воспрепятствовать доставке грузов морем с советского Дальнего Востока в Китай. В 1950–1953 гг. корабли ВМС Китайской республики остановили и досмотрели более 150 торговых судов, направлявшихся в порты КНР, две трети из этих судов шли под британским флагом. В 1954–1955 гг. тайваньские корабли повредили и потопили 54 «блокадопрорывателя», большинство из них были британскими.

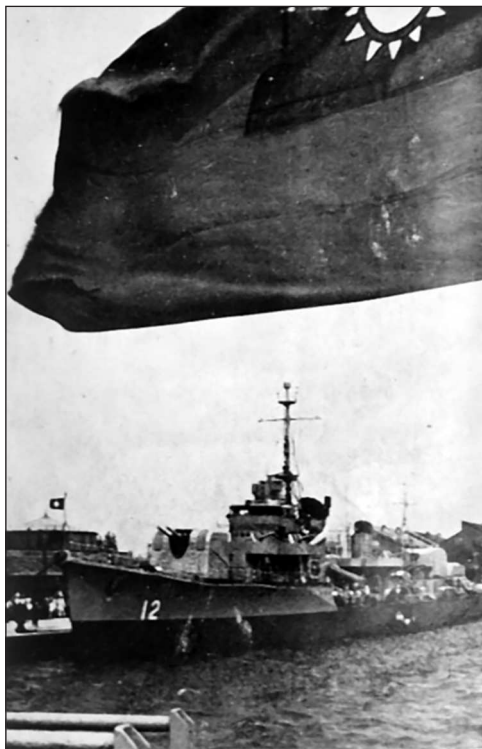
Торговые суда останавливали, досматривали и зачищали не одни лишь корабли ВМС Китайской республики. Жители прибрежных островов имели вековые традиции несогласованного с властями досмотра торговых судов с последующим освобождением их от полезной нагрузки.



Танкер «Туапсе». Фото сделано с борта корабля ВМС Китайской республики

Власти КНР борьбу с пиратством вели предельно жестко, властей Китайской республики занятия аборигенов своим древним промыслом вполне устраивали. Каперских грамот Тайбэй не выдавал, но пиратство неофициально поощрял, как укладывающееся в общую стратегию морской блокады материка.

Пиратам, «националистическим партизанам» (nationalist guerrillero), приписывают захват недалеко от Фучжоу, провинция Фуцзянь, 8 сентября 1952 г. британского торгового судна «Admiral Hardy» (водоизмеще-



Флагман ВМС Китайской республики эсминец «Даньян» в Маниле, 1953 г.