

## УЧАСТИЕ СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ-ДОБРОВОЛЬЦЕВ В БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ В ЯПОНО-КИТАЙСКОЙ ВОЙНЕ. ПОТЕРИ СОВЕТСКИХ ВОЕННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ (СОВЕТНИКОВ) В КИТАЕ В 1937–1941 ГОДАХ

В. С. Мильбах, И. С. Назаренко

*Михайловская военная артиллерийская академия*

Поступила в редакцию 3 марта 2021 г.

**Аннотация:** рассматривается военная помощь СССР Китайской Республике в 1937–1941 гг. Показана героическая помощь советских летчиков и военных специалистов китайскому народу в борьбе с японскими агрессорами, в обучении китайских летчиков военному искусству. Авторами раскрыты факты и обстоятельства гибели советских героев, представлены примеры бережного отношения в вопросах сохранения памяти о советских летчиках-добровольцах на территории современного Китая.

**Ключевые слова:** сотрудничество СССР и Китая, советская военная помощь, летчики-добровольцы, обучение китайских летчиков, оперсводка, воинские захоронения советских летчиков в КНР.

**Abstract:** this article discusses the military assistance of the USSR to the Republic of China in 1937–1941. It shows the heroic help of Soviet pilots and military specialists to the Chinese people in the fight against Japanese aggressors, in training Chinese pilots in the art of war. The authors reveal the facts and circumstances of the death of Soviet heroes, and present examples of careful attitude to preserving the memory of Soviet volunteer pilots in modern China.

**Key words:** cooperation between the USSR and China, Soviet military assistance, volunteer pilots, training of Chinese pilots, opersvodka, military graves of Soviet pilots in China.

На фоне непрекращающихся попыток многих западных стран фальсификации и пересмотра итогов Второй мировой войны необходимо вспомнить об одной из мало освещенных страниц истории нашей страны – героических действиях советских летчиков-добровольцев в борьбе китайского народа с японскими агрессорами в ходе японо-китайской войны 1937–1945 гг.

С началом развязывания Японией в 1937 г. агрессии и началом полномасштабных боевых действий обстановка в Поднебесной изменилась кардинальным образом [1, с. 225].

Слабое вооружение китайской армии, ее плохое оснащение, обособленность китайских генералов позволили японским агрессорам, невзирая на мужество и стойкость китайских солдат, захватить огромные районы Китая.

Китайская армия располагала в то время незначительным количеством в основном устаревшей военной техники и почти не имела специалистов, которые могли бы правильно использовать боевую технику, успешно учить молодых солдат военному делу.

В ходе боев Китай остался почти без вооружения и боевой техники, особенно без авиации. Авиация Китая за несколько месяцев боев потеряла большую

часть боевых самолетов. К концу октября 1937 г. в боеспособном состоянии осталось около 80 машин [2, с. 271].

Почти такое же положение сложилось и с обеспечением китайской армии танками. Военно-морской флот Китая к этому времени перестал существовать. Береговая линия не была защищена с моря. Японский флот фактически господствовал в китайских водах, установив блокаду восточного побережья. В сложившейся обстановке Китай практически оказался под угрозой полной оккупации его территории японскими войсками.

21 августа 1937 г. СССР и Китай подписали договор о взаимном ненападении сроком на 5 лет с возможностью продления. 27 августа 1937 г. Чан Кайши обратился с просьбой к советскому правительству о направлении в Китай советских добровольцев – летчиков и инструкторов – для обучения китайских летчиков.

По вопросам военно-технической помощи Китаю в середине сентября 1937 г. в счет долгосрочного кредита была достигнута договоренность о военных поставках. Первоначально предусматривалась значительная сумма кредита – 500 млн долл. с выделением его частями в течение нескольких лет [3, с. 341].

Для выполнения данных договоренностей руководством Советского Союза была разработана секрет-

ная «операция Z (Зет)». В разведывательном управлении РККА было сформировано отделение «Z» (по образу Испании), на которое возлагались отправка советских специалистов и наблюдение за их работой, учет и контроль за отправляемым военно-техническим имуществом, забота о членах семей командированных. С целью выполнения «специального задания» во второй половине сентября 1937 г. были отправлены секретные телеграммы в различные части ВВС для отбора наиболее подготовленных, опытных экипажей (летчиков), технического состава. Отбирались экипажи для истребителей И-15, И-16, а также бомбардировщиков СБ и ТБ-3. В первой половине октября летчики-добровольцы были направлены в служебную командировку в Китай [4, л. 4]. При этом в документах отмечалось: «Срок пребывания летно-технического состава в зарубежной командировке был установлен в течение четырех месяцев» [5, л. 26].

Практически у всех летчиков отсутствовал какой-либо боевой опыт, был разный уровень подготовки. Поэтому в летной бригаде были организованы ускоренная подготовка в течение 2–3 дней и проверка уровня подготовленности летчиков по нескольким показателям (индивидуальная техника пилотирования, групповая слетанность, воздушная стрельба) [6, л. 83].

Для выполнения первоочередных задач по оказанию помощи Китаю были сформированы две эскадрильи: истребителей И-16 (31 самолет, 101 человек) и бомбардировщиков СБ (31 самолет, 153 человека) [7].

Еще до подписания кредитных соглашений с октября 1937 г. Советский Союз начал регулярные поставки Китаю вооружения, военной техники, боеприпасов, нефтепродуктов, медикаментов и другого военно-технического имущества. Основная масса поставок приходилась на период с октября 1937 по сентябрь 1939 г. [8, с. 8]. Правительство Чан Кайши ходатайствовало о возможности обучения в советских авиашколах 100–200 китайских летчиков, а также об открытии в г. Урумчи летной школы при наличии соответствующих учебников и советских инструкторов [9, с. 130].

Важной частью поставок вооружения и военной техники для Китая являлись поставки самолетов. Уже с середины ноября 1937 г. бомбардировщики и истребители начали перебрасывать вглубь Китая.

Для организации доставки самолетов в Китай была проведена колоссальная работа по обеспечению двух воздушных маршрутов – южного и северного. В начале октября 1937 г. на московском заводе № 39 четыре ДБ-3 переоборудовали для обслуживания трассы. С них сняли бомбовое вооружение и поставили дополнительные топливные баки. На них была организована перевозка советских специалистов и

грузов в первую очередь для создания маршрутов доставки грузов и техники. На маршрутах создавались посадочные площадки, завозилось топливо, масла и смазки, организовывались связь, метеослужба. Советские авиабазы с наземным персоналом, включая метеорологов, радистов, техников, были организованы с опорой на некоторые китайские аэродромы.

К организации маршрутов поставок самолетов приступили в сентябре 1937 г. Южный маршрут начинался в Алма-Ате и пролегал через Кульджу (Инин), Шихэ, Урумчи, Гучэн (Цитай), Хами, Аньси, Сучжоу (Цзюцюань), Лянчжоу (Увэй), а заканчивался в Ланьчжоу. При организации южного маршрута по железной дороге самолеты в разобранном виде доставлялись в Алма-Ату, где бомбардировщики собирались сборочными бригадами и далее своим ходом перегонялись в Китай. Истребители же И-15, И-16 грузились на машины и по автомобильному маршруту доставлялись на авиабазу в Хами, где их также собирали сборочные бригады. Здесь же готовились и проводились тренировочные полеты летчиков-перегонщиков «друзей» (так называли китайских специалистов в служебной переписке) [10, л. 249]. Далее своим ходом «друзья» через Аньси, Сучжоу, Ланьчжоу перегоняли самолеты в войска.

Северный маршрут начинался с Иркутска, куда бомбардировщики СБ доставляли по Транссибу в разобранном виде и собирали на авиационном заводе № 125. Далее через Монголию своим ходом бомбардировщики перегоняли через Улан-Батор и Далан-Цзатагай в тот же Ланьчжоу [1, с. 229].

Отсутствие времени на подготовку маршрутов, а также недостаточная подготовка летчиков (малый налет на новых машинах) негативно сказывались на выполнении поставленной задачи. Практически в течение всей операции происходили аварии и поломки. Очень часто самолеты получали повреждения при посадке. Площадки со слабым земляным покрытием плохо подходили для бомбардировщиков СБ. В докладах с трассы сообщалось: «...налетел на глиняный забор, снес шасси», «...увяз и сломал стойку», «...промахнулся при посадке, подломал левую ногу (левое шасси)» [11, с. 34].

Важной частью оказания военной помощи стало направление в Китай в качестве советников советских военных специалистов: командиров, инженеров и техников Красной армии.

С первых дней после прибытия в Китай советские военные специалисты включились в боевую работу. Одновременно советские специалисты начали работу по подготовке летного состава ВВС Гоминьдана. Летные и авиационно-технические школы были открыты в Лояне, Чэнду, Ляншань, Лаохэкоу, Суйнин и др. Так, о подготовке китайских летчиков в оперсвод-

ке от 26 января 1938 г. № 40 было отмечено: «26 января в Ланьчжоу приступили к обучению китайских летчиков на самолетах И-16» [10, л. 38]. Оперсводкой от 7 февраля 1938 г. № 48 в Москву сообщалось: «На 6 февраля в Ланьчжоу подготовлено 52 китайских летчика для самолетов И-15» [там же, л. 55]. По состоянию на 13 февраля их было подготовлено уже 71 [там же, л. 72]. Инструкторами у них были советские пилоты: Ф. И. Добыш, В. Ф. Нюхтилин и др.

По просьбе китайской стороны часть китайских летчиков были направлены на учебу в Советский Союз. К середине весны 1938 г. в советских авиашколах было подготовлено 200 летчиков. В 1939 г. советские военные специалисты подготовили 1045 летчиков и 8354 авиатехников. Всего же за годы антияпонской войны более 90 тыс. китайских авиаспециалистов прошли подготовку у советских инструкторов.

В начале 1939 г. была также организована подготовка специалистов и для бомбардировщиков СБ. В районе Чэнду на аэродроме Тайпинсы советскими летчиками-инструкторами и техниками была создана авиационно-техническая школа. За первую половину 1939 г. в ней были подготовлены около 120 человек [11, с. 49].

Потерянное в начале войны превосходство в воздухе нельзя было сразу же восстановить, так как японцы наносили удары по воссоздаваемым воздушным силам [12, л. 14]. Несмотря на все большее увеличение японской авиации, уже к весне 1938 г. было завершено восстановление китайской авиации.

С появлением летом 1939 г. в Китае советских дальних бомбардировщиков ДБ-3 в конце осени 1939 г. приступили к подготовке специалистов и на них. К началу лета 1940 г. для ДБ-3 было подготовлено 45 китайских летчиков.

Авиаперелеты поставляемой советской техники не всегда проходили успешно. Об этом свидетельствуют архивные материалы. Так, в оперсводке № 25 по состоянию на 1 января 1938 г. сообщалось: «1. По полученным сведениям, из Ланьчжоу на восток на 31.12.37 отправлено 45 самолетов СБ и 50 самолетов И-16. 2. Группа Понынина (4 самолета СБ), предназначенная для замены разбитых нашими летчиками самолетов СБ, благополучно прибыла в конечный пункт трассы и уже отправлена далее на восток. Исходя из этого, в дальнейшем не будут числиться как разобранные на запчасти: 1 самолет СБ в Урумчи, 2 самолета СБ в Сучжоу и 1 самолет СБ в Ланьчжоу» [10, л. 4]. Примечательно, что советская сторона, соблюдая условия контракта, старалась в кратчайшие сроки заменить авиатехнику, недопоставленную в пункты назначения по вине советских экипажей.

К началу декабря 1937 г. были созданы две боевые группы СБ с советскими экипажами. Первой при-

ступила к работе группа М. Г. Мачина. Сначала она дислоцировалась в районе Нанкина, а после отступления китайских войск переместилась в г. Наньчан.

Значимую роль в уничтожении японской авиации вносила именно бомбардировочная авиация, уничтожая самолеты на аэродромах, в местах выгрузки или сборки. Так, например, 2 декабря группа Мачина в составе 9 СБ-2 совершила авианалет на японскую авиабазу в Шанхае. В результате налета около 30–35 самолетов противника было уничтожено. Получили также повреждения и два СБ. Немногим позже эта же группа нанесла удар по японским кораблям на р. Янцзы, повредив 6 кораблей.

15 декабря группы СБ М. Г. Мачина (18 СБ с советскими экипажами) и Ф. И. Добыша (9 СБ со смешанными или китайскими экипажами) подвергли бомбардировке бывший еще недавно родным Нанкинский аэродром. По донесениям летчиков, было уничтожено около 40 японских самолетов, а также большое количество инфраструктуры аэродрома, горючего и боеприпасов.

Вторая советская авиагруппа СБ под командованием Ф. П. Понынина дислоцировалась в районе Ханькоу. В ее состав вошли часть забайкальских экипажей, которые после перегонки самолетов должны были вернуться домой на ТБ-3. Группа приступила к боевым вылетам лишь в январе 1938 г.

Весомый вклад в победу группа внесла, совершив 26 января 1938 г. налет на аэродром Нанкина. В результате налета было уничтожено 48 японских самолетов, множество аэродромных построек, склады горючего и боеприпасов.

Из-за увеличения активности советско-китайской бомбардировочной авиации по передовым аэродромам японцы вынуждены были перевести большую часть своей авиации подальше от линии фронта. Но дальние вылеты бомбардировочной авиации с успехом продолжались. Так, 23 февраля 1938 г. была проведена операция по воздушному налету на японскую авиабазу на острове Тайвань. На цель из-за сильной облачности вышла только группа Понынина. Противник даже не успел среагировать. На авиабазу было сброшено 280 бомб, уничтожено около 40 собранных новых двухмоторных итальянских бомбардировщиков Фиат BR.20, ангары и трехгодовой запас горючего [11, с. 43].

В феврале 1938 г. авианалет был нанесен по одной из крупных станций Тяньцзинь-Пукоуской железной дороги. В результате бомбардировки была сорвана переправа японских войск через р. Хуанхэ.

В марте 1938 г. уничтожены важный понтонный и железнодорожный мосты через Хуанхэ.

В июне 1938 г. прибыла новая бомбардировочная авиагруппа Т. Т. Хрюкина, сменив группу Ф. П. Понынина. Она была создана на основе дополнительно

переброшенных в Китай СБ, которыми командовал капитан С. В. Слюсарев. Вскоре к ним добавилась прилетевшая через Монголию из Иркутска группа Г. В. Титова.

Главной задачей группы было определено ограничение судоходства по р. Янцзы. Только за период с 14 июня по 28 июля 1938 г. по японским судам и войскам в прибрежной полосе было осуществлено 49 налетов. По советским данным, только одна группа Слюсарева до осени потопила более 70 речных судов противника.

3 августа 1938 г. три советских СБ (командиры экипажа: Слюсарев, Котов и Анисимов) провели успешную бомбардировку японского аэродрома в Аньцине. На обратном пути подверглись атаке японских истребителей. Все СБ (с 50–70 пробоинами на каждой машине) благополучно возвратились в свое расположение [там же, с. 48].

Постепенно советских летчиков заменяли китайские экипажи, а высвободившийся летный состав использовался в качестве инструкторов для подготовки новых кадров ВВС Гоминьдана.

Годом ранее аналогичная замена была начата в истребительной авиации. Большинство китайских пилотов освоили И-15 и И-16 и были способны самостоятельно действовать против японских летчиков.

Летом 1939 г. «боевое крещение» в китайском небе получили советские дальние бомбардировщики ДБ-3. Первой группой из 12 ДБ-3 командовал капитан Г. А. Кулишенко, второй – Н. А. Козлов (12 ДБ-3) [там же, с. 51].

Большим успехом дальних бомбардировщиков стала бомбардировка тылового японского аэродрома морской авиации в Ханькоу. 3 октября 1939 г. 9 ДБ-3 сбросили на аэродром противника смертоносный груз. В результате бомбардировки были уничтожены или повреждены 64 самолета (50 – по японским данным), около 130 человек убитых и 300 раненых. Среди погибших оказался и командующий японской авиационной флотилией контр-адмирал Цукакура [там же, с. 54].

14 октября в составе 12 ДБ-3 группы Кулишенко воздушный налет на Ханькоу повторился. В этот раз по советским данным потери противника составили 36 самолетов, хотя японская сторона признала потерю 40 морских и 20 армейских самолетов. Японскими истребителями были повреждены 3 ДБ-3. Тяжело раненный в этом бою капитан Кулишенко смог посадить самолет на водную гладь р. Янцзы, тем самым дав возможность спастись экипажу, но сам не смог преодолеть течение реки. Следующий (третий) налет увеличил (по советским данным) общие потери японской стороны до 136 самолетов.

Советские летчики-добровольцы принимали участие в боевых действиях практически до начала

1940 г. Показателен один из последних боев. Так, 10 января истребительная авиагруппа под командованием К. К. Коккинаки атаковала японские бомбардировщики (54 машины), шедшие под сильным прикрытием истребителей. Несмотря на большой численный перевес, советские летчики вышли в этом бою победителями.

Из-за сложной обстановки на советско-германском фронте, а также в связи с изменением Китаем вектора сотрудничества в сторону США и Англии, к середине 1941 г. советско-китайские отношения несколько охладилось. Была значительно сокращена военно-техническая помощь Китаю, а также снижены объемы торговли. Решением военно-политического руководства СССР в середине 1943 г. военные советники в одностороннем порядке были отозваны из Китая.

В борьбе с японскими захватчиками при оказании интернациональной помощи Китаю, достойно выполнив свой воинский долг, приняли участие более 5 тысяч советских людей, из них 3665 – военные специалисты и советники [13, с. 9]. Большая группа советских летчиков-добровольцев Указом Президиума Верховного Совета СССР была награждена орденами Ленина, Красного Знамени и Красной Звезды. 14 советским летчикам, защищавшим небо Китая (Т. Т. Хрюкину, С. П. Супруну, А. С. Благовещенскому, Ф. П. Польшину, С. В. Слюсареву, В. В. Звереву, И. С. Сухову, О. Н. Боровикову, А. А. Губенко, С. С. Гайдаренко, Г. П. Кравченко, М. Н. Марченкову, Е. М. Николаенко, И. П. Селиванову), было присвоено звание Героя Советского Союза [там же, с. 73].

Следует отметить, что советские летчики несли потери не только в воздушных боях и при налетах японской авиации на китайские аэродромы, но и в ходе катастроф при перелетах из СССР, а также в ходе работы на территории Китая. Сведения о личном составе в ходе операции «Z» говорят о первых потерях: 28 октября 1937 г. в Сучжоу при посадке потерпел аварию самолет И-16. Через час умер от полученных ран старший лейтенант В. М. Курдюмов [14, л. 1173]; 7 ноября 1937 г. в районе Ганьжоу при столкновении самолетов в воздухе погибли лейтенант Н. З. Ткаченко и старшина Н. И. Кириллов [там же, л. 1172].

По данным оперсводки от 19 марта 1938 г. № 67, «самолет ТБ-3, вылетевший из Ланьчжоу в Ханькоу, имевший наших 16 чел., в 3–4 км восточнее от Ланьчжоу врезался в гору и сгорел» [10, л. 105]. В оперсводке от 9 ноября 1938 г. № 154 сообщается о катастрофе ДС-3 (летчик – капитан Мальмин) в районе Наньцзян, в которой погибли 4 члена экипажа и 20 волонтеров [там же, л. 283].

На родину не вернулись 227 советских добровольцев [15, с. 97] (таблица).

Потери советских военных специалистов (советников) в японо-китайской войне в 1937–1941 гг.

Виды потерь	Командиры	Младшие командиры	Бойцы	Служащие	Всего
Убито	69	18	5	5	<b>97</b>
Погибло в авиакатастрофах и происшествиях	77	19	3	12	<b>111</b>
Пропало без вести	5	3	–	–	<b>8</b>
Умерло от ран	3	3	–	–	<b>6</b>
Умерло от болезни	4	–	1	–	<b>5</b>
Итого (количество случаев), %	<b>158</b> (69,6)	<b>43</b> (19,0)	<b>9</b> (3,9)	<b>17</b> (7,5)	<b>227</b> (100)

Значимую долю потерь (более 50 %) следует отнести к небоевым (катастрофы, происшествия, болезни), что свидетельствует о сложных условиях выполнения задач, имеющихся проблемах в организации полетов и подготовке летного и технического состава. Можно сколько угодно диспутировать и оправдывать эти потери отсутствием времени на подготовку трассы, летного и технического состава. Но нельзя и отрицать тот факт, что руководством ВВС РККА не принимались должные меры по внедрению испанского опыта применения ВВС, анализ которого по многим направлениям (недостатков по материальной части самолетов, тактике действий, подготовке летного и технического состава и многому другому) был проведен руководством ВВС РККА, НИИ ВВС. Поэтому в Китае советские летчики-добровольцы снова столкнулись с теми же проблемами и несли во многом из-за этого неоправданные потери.

Как правило, их хоронили в местах дислокации советских добровольцев или местах их гибели. По учетным данным Министерства обороны РФ и сообщениям бывших военных добровольцев, в Китае в те годы было похоронено: в Наньчане – 27, Ланьчжоу – 25, Ханьчжуне – 23, Ханькоу (Ухани) – 20, Шаньпапа – 17, Урумчи – 10, Нанкине – 9, Лояне – 4, в Чунцине, Чэнду, Сиани и Ханьшане – по 3 советских добровольца. В 20 других городах и деревнях имелись захоронения по 1–2 добровольца. Из Китая получены подтверждения о наличии захоронений в Ухани (на 15 чел.), Чунцине (на 2 чел.), Нанкине (на 4 чел.), Ваньсяне и Гуйлине (по 1 чел.). Пока нет сведений о местах захоронения 17 добровольцев, погибших: в 1937 г. – 1, 1938-м – 10, 1939-м – 4, 1940-м – 1 и 1941-м – 2 чел. [16, с. 10].

Память о них навсегда осталась в сердцах китайского народа. Правительство и местные власти Китая содержат памятники и захоронения советских воинов в хорошем состоянии. Захоронения находятся в более чем 30 населенных пунктах. К сожалению, память о некоторых погибших летчиках-добровольцах до сих пор не увековечена, так как неизвестны места их захоронения. Причинами этого явились как гибель на

территории, занятой японскими войсками, так и перенос мест захоронения, отсутствие данных по их учету. Например, в экологическом парке Дуншань г. Урумчи имеется захоронение 79 неизвестных «солдат Советской Красной армии, погибших за свободу китайского народа в 30 годы XX века».

В 2015 г. были дополнительно установлены места захоронения 14 летчиков-добровольцев в Ухани и 22 военнослужащих, погибших в провинции Ганьсу в 1938–1939 гг. Ранее места их захоронения были неизвестны.

Сегодня для поддержания памяти о советско-китайском боевом содружестве потомки ветеранов используют современные технические достижения, создают сайты о родственниках, обмениваются информацией в социальных сетях, проводят интернет-конференции, публикуют новые архивные документы, разыскивают захоронения, ухаживают за монументами и могилами павших героев [17, с. 329].

Героический и самоотверженный труд советских военных специалистов, их готовность до конца исполнить свой воинский долг, а также своевременная военно-техническая помощь Советского Союза смогли создать предпосылки для остановки наступления японской армии, захвата инициативы и создания условий для будущей победы в этой нелегкой для китайского народа войне.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Мильбах В. С. Поставки советской авиационной техники Китайской Республике по «северному» маршруту, как часть плана военно-технического сотрудничества в 1937–1938 гг. / В. С. Мильбах, И. С. Назаренко // Известия лабораторий древних технологий. – Иркутск, 2019. – Т. 15, № 3. – С. 224–236.
2. Демин А. А. Авиация Великого соседа : в 2 кн. Кн. 1: У истоков китайской авиации / А. А. Демин. – М. : Русские витязи, 2008. – 544 с.
3. Системная история международных отношений : в 4 т. Т. 1: События 1918–1945 гг. / под ред. Д. А. Богатурова. – М. : Московский рабочий, 2000. – 738 с.
4. Российский государственный военный архив (далее – РГВА). – Ф. 33987. – Оп. 3. – Д. 1168.

5. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 58. – Д. 10.
6. РГВА. – Ф. 29. – Оп. 37. – Д. 22.
7. Нашей Родины Красные соколы. – URL: [http://www.airaces.ru/stati/sovetskie-ljotchiki-v-yarono-kitajjskojj-vojjne.html#identifier\\_0\\_3934](http://www.airaces.ru/stati/sovetskie-ljotchiki-v-yarono-kitajjskojj-vojjne.html#identifier_0_3934) (дата обращения: 28.02.2021).
8. Чуйков В. И. Миссия в Китае / В. И. Чуйков. – М. : Воениздат, 1983. – 252 с.
9. Жуков Е. М. Международные отношения на Дальнем Востоке : в 3 кн. Кн. 2: 1917–1945 гг. / Е. М. Жуков. – М. : Мысль, 1973. – 294 с.
10. РГВА. – Ф. 33987. – Оп. 3. – Д. 1116.
11. Демин А. А. Советские бомбардировщики в Китае (1937–1946 гг.) / А. А. Демин // Авиация и космонавтика (вчера, сегодня, завтра). – 1999. – № 2. – С. 32–54.
12. Центральный архив Министерства обороны РФ ЦАМО. – Ф. 500. – Оп. 12451. – Д. 213.
13. История Второй мировой войны 1939–1945 : в 12 т. Т. 2. – М. : Ордена Трудового Красного знамени Военное издательство Министерства обороны СССР, 1974. – 478 с.
14. РГВА. – Ф. 33987. – Оп. 3. – Д. 1061.
15. Книга памяти. 1923–1939 : в 10 т. Т. 1 / редкол.: Е. М. Чехарин [и др.]. – М. : Патриот, 1998. – 727 с.
16. Вечным сном спят в китайской земле : мемориальный альбом. – М. : МАС, 1997. – 268 с.
17. Верченко А. Л. Этих дней не смолкнет слава, не померкнет никогда / А. Л. Верченко // 75 лет Великой Победы : борьба советского и китайского народов против японского милитаризма : сб. статей. – Харбин ; Владивосток : Изд-во ВГУЭиС, 2020. – С. 323–334.

*Михайловская военная артиллерийская академия*  
*Мильбах В. С., доктор исторических наук, профессор*  
*кафедры социальных и гуманитарных наук*  
*E-mail: v.milbach@yandex.ru*

*Назаренко И. С., старший преподаватель кафедры*  
*боевого применения подразделений артиллерийской*  
*разведки*  
*E-mail: gocha.nazar@yandex.ru*

*Mikhailovsky Military Artillery Academy*  
*Milbach V. S., Doctor of Historical Sciences, Professor*  
*of the Department of Social Sciences and Humanities*  
*E-mail: v.milbach@yandex.ru*

*Nazarenko I. S., Senior Lecturer of the Department of*  
*Combat use of Artillery Intelligence Units*  
*E-mail: gocha.nazar@yandex.ru*