

ИНТЕРВЬЮ С ДЖЕФФРИ ЛАШИ

Джеффри Лаши – один из австралийских летчиков, воевавших в Корее против так называемых «коммунистических» армий. Его личный опыт имеет прямое отношение к боям против истребителей МИГ-15, пилотируемым советскими, китайскими и северокорейскими летчиками...



Джеффри Лаши (1929-2021)

Пожалуйста, расскажите немного о себе, где Вы родились, как стали летчиком?

Я родился в Перте, учился в государственной школе, позднее в Шотландском Колледже вплоть до окончания средней школы. Больше я учиться не стал, сменил несколько работ, одной из них была работа в страховой компании, затем работал учеником чертежника в Департаменте Землеустройства до 1950 года, пока не началась война в Корее. Я решил, что работа чертежника – это не то, что мне хотелось бы. Однажды утром я пришел в вербовочный пункт военно-воздушных сил. Меня приняли, выдали анкету, я отнес ее домой и попросил родителей подписать. Было это в июле 1950 года. Я стал летчиком-курсантом в ВВС, а затем прошел курс обучения в Пойнт-Куке в штате Виктория. Предполагалось, что курс займет 18 месяцев, из них 4 месяца – исключительно «наземные» предметы: маршировка, обращение с винтовкой. После Рождества началась летная подготовка, первоначально – на самолетах *Tigermoth*. Нас было 56 человек, первые 10 часов отводились на то, чтобы оценить, кто из нас способен стать пилотом. Для следующего этапа выбрали около 30-40 человек. Мне повезло, я попал в их число, остальных отправили учиться на штурманов. По утрам нам читали лекции, после полудня мы летали, каждую вторую неделю расписание менялось на обратный. Это делалось для того, чтобы мы имели возможность полетать в различных погодных условиях.

Корейская война становилась все более ожесточенной. Австралийские ВВС несли такие потери, что командование решило сократить наш курс на три месяца. Таким образом вместо того, чтобы получить «крылышки» в марте 1952-го, мы получили их в декабре 1951-го. Нас осталось 19 человек. Четверых из нас стали готовить для военно-морского флота,

двое были офицерами ВВС, которые собирались продолжать службу в качестве авиаинженеров – почему они проходили летную подготовку, я не знаю. Из 13 остальных выпускников 8 были отобраны для подготовки в качестве летчиков-истребителей, другие отправились обучаться вождению транспортных самолетов DC-3. Я оказался в первой группе и отбыл в Вильямстаун для переподготовки и обучения управлению реактивными самолетами.

В январе 1952 года я налетал примерно 25 часов на *Мустангах*, затем мы учились летать на *Вампирах/Vampire*, на которых я налетал около 50 часов. Мы учились летать группами, вести штурмовку наземных целей, в основном, стреляя из 20-мм пушек, и просто летали, привыкая к управлению реактивными самолетами. Пятеро закончили курс обучения, один из нас погиб в летном происшествии.

Прибыв в Японию, мы стали переучиваться на управление *Метеорами* – это был другой британский реактивный самолет с двумя двигателями. Я совершил два вылета – около 3.5 часов – с инструктором, после чего нам разрешили летать на одноместном *Метеоре-VIII*. На переучивание было отпущено лишь около 10 летных часов. Затем мы вновь практиковались в пуске ракет, ведении огня по наземным целям и, в немалом количестве, - в групповых полетах. Мы вылетали двумя парами, практиковались в ведении воздушного боя, но нашим главным направлением оставалась штурмовка наземных целей.

К тому времени стало ясно, что *Метеор* не идет в сравнение с *МИГ*ом. Как-то в один день австралийские ВВС потеряли в Корее три самолета...

ВК: 1 декабря 1951 года. Австралийцы попали в засаду – их позиция была вычислена командованием советского истребительного корпуса.

Да... В итоге на следующий же день австралийцев освободили от задач по перехвату противника и сконцентрировали на штурмовке. Они стали обрабатывать основную дорогу для того, чтобы сорвать снабжение линии фронта, и пару раз участвовали в эскортах, которые были очень редки.

А Вы добровольно попали в Корею?

Совершенно определенно – да. Я не думал о карьере летчика до Корейской войны. Из-за нее я и пошел в ВВС – я считал, что мне повезло, когда меня приняли в курсанты, еще более приятным было то, что я стал курсантом-пилотом, а затем оказался в первой группе, которую отправили в часть боевой подготовки летчиков-истребителей в Вильямстаун. Все это было очень здорово, и я несколько не сожалел о том, что попал в Корею.

Были ли у Вас какие-либо идеологические мотивы воевать против коммунистов?

Нет, не было. Не думаю, что дело было в этом. В составе войск ООН были наши солдаты, которых нужно было прикрывать, и противник, снабжение которого нужно было остановить. Так что, дело было не в том, чтобы воевать против коммунистов – кем они были, не имело значения – они были против нас. Моей мотивировкой были поставленные задачи, а кем и какой национальности был противник, не имело значения...



Джеффри Лаши в Корее – 1952 год

Что было Вашей основной задачей в Корее?

Ключевой ролью была штурмовка наземных целей. *Метеор* вполне годился для этого: у него было 4 20-мм пушки в носовой части, и он мог нести 8 ракет. Позднее на них установили крепления для еще 8 ракет, и их стало 16. Я думаю, это приводило к значительной перегрузке самолета, но самолет сохранял устойчивость. Когда ты сваливался в атаку, нарастала скорость, и самолет шел туда, куда ты его нацеливал, так что оружие можно было использовать с большой точностью. *Вампир* был очень неустойчивым. Когда он набирал скорость, его хвостовая часть начинала вилять. Но, в любом случае, нам не приходилось выполнять на них боевые задания. В период обучения на них было очень трудно добиться такого хорошего результата штурмовки, которого мы достигали на *Метеорах*. Сильной стороной последних было также наличие двух двигателей - сначала я не думал, что это было преимуществом, но потом крепко полюбил самолет – на нем было хорошо летать. У него не было слабых сторон, за исключением одной – при выходе из пикирования он имел тенденцию к продолжению движения вниз, когда нос уже был задран вверх, особенно если самолет был перегружен. Так что, нужно было быть внимательно выбирать момент для выхода из атаки.

Сталкивались ли Вы с самолетами противника в Корее?

Я видел их с большого расстояния в самом начале своего пребывания там. Я был в группе из четырех самолетов, когда мы увидели инверсионные следы четырех МИГ-15. Сами мы были на высоте около 6 километров, а они, может быть, около 10 километров. Когда инверсионные следы оборвались, мы поняли, что летчики МИГов нас заметили и собираются атаковать, что они и сделали. Как я уже сказал, это было в самом начале моей командировки. Когда летишь в группе, то твое внимание сконцентрировано на ведущем. Я подумал: «Мне нужно сориентироваться на случай, если меня собьют, чтобы суметь добраться до эстуария реки Чинампо». Ведущий был уже в конце своей командировки – он к тому времени совершил более 200 вылетов – это был очень способный парень. Когда МИГи стали приближаться к нам сверху, мы повернули в их направлении, и они прервали атаку, чтобы вновь занять выгодную позицию. Каждый раз когда они пытались атаковать нас, мы поворачивали им навстречу. По какой-то причине они не пошли в лобовую атаку, а мы не пошли вверх, потому что нам это было невыгодно...

Еще один раз я видел *МИГи*, когда мы возвращались с севера вдоль западного побережья и наткнулись на два *МИГа*, совершавших облет Инчонской гавани. 16 наших самолетов вместо того, чтобы повернуть в направлении долины реки Хан полетели над Инчоном, и разглядели два *МИГа*, которые быстро летели ниже нас. Я сообщил об этом нашему ведущему, но не получил ответа. Я вновь вышел на связь и подумал: «Определенно, мы будем их атаковать». Моей первой реакцией было следующее – я что-то не понял, это не *МИГи*, и ведущему видно лучше, что и как. Когда они стремительно промчались под нами, набирая высоту, стало ясно, что это *МИГи*, но было слишком поздно что-то предпринимать. Можно предположить, что они выполняли разведочный полет и не были заинтересованы в боестолкновении. Это и было моим самым близким контактом с ними. Пара моих приятелей сталкивалась с ними, но на самом деле это было редкостью. Они не спускались до тех высот, на которых действовали мы...

ВК: Это были, скорее всего, китайцы или северокорейцы – слишком далеко на юг это было...

Да, вдали от *Аллеи МИГов*. Американцы осуществляли патрулирование к югу от Ялу, но иногда они (*МИГи – ВК*) заходили далеко на юг, и, если был шанс, мы атаковали их. В двух случаях наши летчики выходили в атаку, двое ребят, с которыми я оправлялся в Корею – сбили по одному *МИГу* каждый. Им повезло...

ВК: Ни один МИГ не был сбит Метеорами...

Они сбили двух!

ВК: Нет, этого не было...

Сермон сбил одного, а другого сбил Симмонс.

ВК: Полагаю, об этом писали в книгах, но в действительности они только повредили МИГи. Управляли ими, вероятнее всего, китайские или северокорейские летчики.

Да, должно быть, это были китайцы. Симмонс сбил одного из тех, кого называли «jack-pot» (*куш, банк в карточной игре – ВК*) – так называли американцы очень малоопытных летчиков противника. Если близ такого проносилась о трассирующая очередь, он бросал самолет. *МИГ*, который попался Симмонсу, резко пошел вверх, и пилот катапультировался. Его записали на счет Симмонса. Еще один был записан на счет Сермона. Так или иначе, мы не поднимались на большие высоты, это было бы глупо, так как *Метеоры* не могли воевать на них.

Знали ли Вы, что главным оппонентом ВВС ООН в Корее были советские летчики, и что большинство потерянных американских и австралийских самолетов было сбито ими?

Нам было известно, что в небе преобладали советские летчики. Мы прибыли в Корею в апреле 1952 года и закончили свою командировку в октябре. Мы полагали, что к этому моменту на *МИГах* летали уже китайцы или северокорейцы, но, вероятно, это было не так.

Что Вы можете сказать о боевом мастерстве Ваших оппонентов в Корее?

Мы много пересекались с американцами, и они говорили об этом и считали, что можно было увидеть разницу между русскими и китайскими летчиками, настолько был значителен разрыв в мастерстве... Янки говорили, что эти русские были достойным противником.

ВК: Они называли наиболее квалифицированных летчиков противника «хончо» - «босс» по-японски.

Да, я помню это слово (*Джеффри смеется – ВК*). Мне не пришлось участвовать в воздушных боях, что, вероятно, можно считать везением. Как-то в столовой у нас был американец, который рассказал, что повредил двигатель у вражеского самолета и стал спускаться вслед за подбитой машиной. Летчик МИГа штопором ушел вниз и, разогнавшись, сумел набрать высоту и атаковать *Сейбр/Sabre*. Он промахнулся, и американец проследовал за подбитым *МИГ*ом, пока летчик не катапультировался. Американцы были очень увлеченными бойцами. У них был отличный самолет, он дал им высокую репутацию. Были, конечно, и более веселые моменты в столовой, когда говорили о ком-то, кому достался «куш», который, очевидно, не был сбит, а был брошен пилотом, потому что его самолет был поврежден или сам он был испуган – неизвестно, насколько опытными были эти ребята. Можно предположить, что большого опыта у них не было. Я думаю, это были китайцы...

ВК: У них было немного опытных пилотов, ранее летавших в составе гоминьдановских ВВС и позднее вошедших в состав ВВС Красного Китая. Но большинство потерь ВВС ООН приходится на счет советских летчиков. Счет был примерно равным – 260-280 реактивных самолетов на каждую сторону. Я бы не стал записывать сколь-нибудь существенное число сбитых Сейбров или других реактивных самолетов на счет китайцев или северокорейцев.

Какой день войны запомнился Вам больше всего?

Я помню первую ракетную атаку – моим ведущим был очень опытный летчик. Это было в конце его второй командировки, он сделал более 300 боевых вылетов. Его звали Уолли Риверс... Все это было в самом начале моего «заезда» - примерно через неделю после прибытия. Мы выходили на позицию для атаки, и по нам вели довольно сильный зенитный огонь. Несколько снарядов разорвались рядом с нами. Не знаю почему, но я решил, что мы будем искать другую цель. С чего вдруг?! Так или иначе, сразу за этим мы пошли на цель, Уолли Риверс получил пробоину в основном топливном баке – не самое лучшее место для повреждения. Он передал, что получил повреждение и попросил подтверждения – я и подтвердил это. Он сбросил свой топливный бак и мы полетели домой.

Я мало что помню о последнем вылете, так как у нас по плану было еще два. Мой коллега, с которым я вместе отправился в Корею, пришел к нам в палатку и сказал, что мы летим домой. Я сказал: «Нет, у нас еще два вылета». В тот момент я еще не знал, что уже сделал свой последний боевой вылет.

Как-то раз я оказался под сильным зенитным огнем. Не припоминаю, были ли какие-либо повреждения, но в тот момент было довольно страшно. Мне сильно повезло: я ни разу не получил серьезных повреждений... Я летал с одним из парней, с которым отправлялся в Корею. Он не вышел из пикирования на цель. Это был Джон Сермон...

ВК: Очевидно, у летчика, штурмующего наземную цель, слишком мало времени на катапультирование...

Верно... Я помню те дни, когда не возвращались другие ребята. Со временем привыкаешь к мысли об этом, особенно когда тебе всего 22 года.

Пожалуйста, скажите о Корейской войне то, что Вам хотелось бы сейчас сказать.

С точки зрения летчика, и это то, что сказал бы каждый из нас, мы приобрели превосходный опыт, которого до этого у нас не было. Это было захватывающее время. Я очень многому научился, но не приходится говорить о том, что я получил от этого удовольствие, потому

что о войне этого не скажешь, когда осознаешь, какой урон ты наносишь и сколько жизней теряется при этом.

Интервью – Владимир Крупник, май 2004 года