

A FORÇA AÉREA CHINESA NA 2ª GUERRA MUNDIAL

Por Reinaldo V. Theodoro



Vultee P-66 da Força Aérea Chinesa.

A invasão japonesa da Manchúria em 1931 e o confronto em Xangai em 1932 foram os primeiros lances da terrível Guerra Sino-Japonesa, que irrompeu abertamente em 1937 e se estendeu até o fim da 2ª Guerra Mundial.

Existem basicamente cinco períodos distintos na guerra aérea na China:

- 1931-1937: A China sozinha;
- 1937-1941: A China e o Auxílio russo;
- 1941-42: Os Tigres Voadores;
- 1942-43: Força-Tarefa Sino-Americana;
- 1943-45: 14ª Força Aérea.

A China Sozinha (1931-1937)

No início dos anos 30¹, em função do permanente estado de guerra civil no seu país, o governo chinês começou a dar grande atenção à sua Força Aérea.

De 1932 a 1934, a Missão Jouett, encabeçada pelo então Coronel reformado John Jouett, americano, fez um trabalho formidável de reestruturação da Força Aérea Chinesa. Criou uma escola de pilotagem em Hangchow e comprou 250 aeronaves na Europa e nos EUA.

Porém, devido a pressões políticas, a missão foi extinta em 1934. Ela foi substituída no ano seguinte por uma missão italiana. Criou-se então uma escola de pilotos em Loyang e uma montadora da FIAT em Nanchang. Por ocasião da eclosão da Guerra Sino-Japonesa, a aviação chinesa era totalmente dominada pelos italianos.

Em abril de 1937, o líder chinês, Generalíssimo Chiang Kai-shek, convidou o General americano

Claire Chennault para fazer uma inspeção na Força Aérea Chinesa. Ele constatou o despreparo dos chineses para a guerra que se avizinhava. Consultores militares europeus e americanos haviam, durante anos, prestado serviços à China, embora na maior parte do tempo servissem apenas como representantes comerciais das fábricas de seus países. Na escola de aviação de Loyang, os cadetes chineses eram treinados por instrutores italianos, sendo sempre graduados ao fim do curso, independente de seu desempenho como pilotos. Com tudo isso, a Força Aérea chinesa não passava de uma caótica coleção de aparelhos fabricados em diversos países (quase sempre obsoletos), pilotados por homens mal treinados, organizados e comandados.

Entre os modelos que a Força Aérea Chinesa operou nesse período estão: Fiat CR.32 (24 unidades), Breda Ba.27 (seriam 30, mas sabe-se apenas que 11 foram entregues), Fiat B.R.3 (20), Caproni Ca.101 (14), Breguet Bre.19 (74), Curtiss Hawk II (50) e Hawk III (102, 90 das quais produzidas na China), Boeing 281 (11), Northrop 2E (49), Douglas O-2MC (83), Dewoitine D.510C (24), Junkers K 47 (13), Henschel Hs 123 (12) e Heinkel He 111 (16).



Caça biplano americano Curtiss 68C Hawk III, 25º Esquadrão, Hankow, 1937. A China obteve licença para produzi-lo.

¹ Pelas estimativas ocidentais, em agosto de 1931 a Força Aérea chinesa tinha apenas 80 aviões.



Boeing 281, 17º Esquadrão. Em 1934, os americanos venderam para a China 11 unidades desse caça monoplane (P-26 Peashooter no US Army).



Apesar da China ter encomendado 150 unidades do avião de ataque Northrop 2E Gamma (A-17 no US Army), apenas 49 foram fornecidos, dos quais 25 foram montados na China. Ele equipou o 2º Grupo da Força Aérea chinesa.



Outro avião americano de ataque adquirido pela China nos meados dos anos 30 foi o Curtiss A-12 Shrike. Originalmente encomendado pelo US Army em 1930, ele não teve um desempenho satisfatório e foi liberado para exportação. Teve 20 unidades adquiridas pela China.



Avião alemão de ataque ao solo Henschel Hs 123A-0. A China adquiriu 12 unidades dele em 1937.



Bombardeiro alemão Heinkel He 111A-0. A China adquiriu 6 unidades da versão A-0 em 1936 e 10 da versão A-1 no ano seguinte.

A China e o Auxílio Russo (1937-41)

A 07/07/37, começou formalmente a Guerra Sino-Japonesa. A Força Aérea chinesa, em precárias condições, foi rapidamente varrida dos ares. De cerca de 500 aviões que a China possuía (sendo 305 caças²), cerca de 100 eram utilizáveis, mas eram todos obsoletos. Os seus pilotos não podiam sequer voar ou pousar com segurança. Nessa fase, as operações predominantes eram as interceptações de incursões de bombardeiros japoneses contra as cidades chinesas, às vezes com perdas significativas para os atacantes.

A 21/08/37, a China assinou um pacto de não-agressão com a Rússia, que enviaria então quatro esquadrões de caças e dois de bombardeiros (cerca de 400 aviões) e daria aos chineses outros 200 aviões. Os russos então se revelaram bem mais eficientes em combate – ou pelo menos mais que os chineses haviam sido.

Em 10/10/37, havia apenas 130 aviões em condições de combate na Força Aérea chinesa. Pelo começo de novembro, não havia mais que três dúzias.

Em outubro, um “Esquadrão Internacional” foi formado com dezenas de pilotos ingleses, holandeses e americanos, mercenários que “vendiam” seus “talentos” para a Força Aérea Chinesa. O esquadrão operou no período 1937-38, defendendo Hankow, mas não foi muito bem-sucedido (foi dissolvido em 1938, depois que Hankow caiu). Em novembro de 1937, os aviões russos começaram a chegar: caças Polikarpov I-152 e I-16, bombardeiros Tupolev SB-2 e TB-3 e Ilyushin DB-3. Estes aviões permitiriam aos chineses empenhar unidades aptas para combate por volta de dezembro de 1938.

No início desse ano, porém, a Força Aérea Chinesa possuía cerca de 320 aparelhos, de várias nacionalidades.

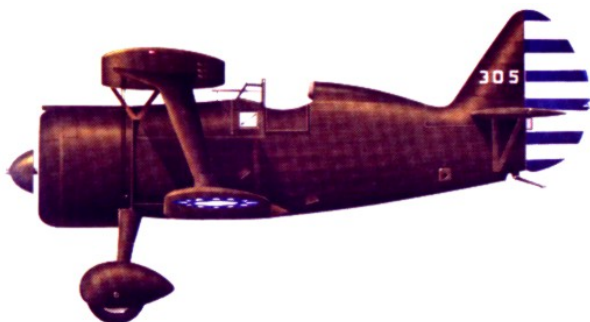
Ao longo de 1938, os russos transferiram seus esforços para o Norte da China, deixando os chineses com seus próprios meios no Sul, os quais foram concentrados na defesa aérea de Hankow, Nanking e Chunking.

Contudo, depois de sofrer pesadas baixas em combate, em outubro de 1938 a Força Aérea chinesa foi obrigada a se reorganizar e reequipar, sendo estabelecidos então sete grupos (cada um, em média, com três esquadrões de 10 aviões cada) e um esquadrão independente (29º). Havia ainda quatro grupos de “voluntários” (os Grupos de Voluntários russos seriam desfeitos em 1940). Em 1939, os italianos abandonaram a China, em função dos acordos firmados com o Japão. Em outubro desse ano, após a Batalha de Xangai, restaram somente 12 aviões operacionais à Chi-

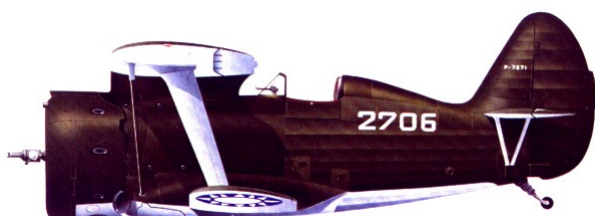
² O mais numeroso caça chinês dessa época era o Curtiss 68C Hawk III.

na. A defesa aérea do país agora dependia totalmente dos russos.

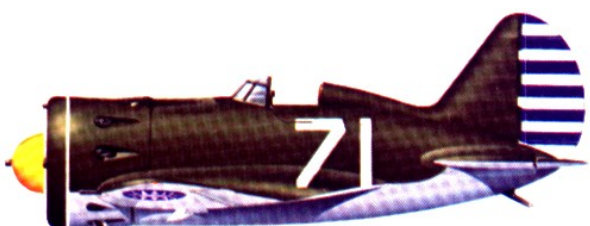
Em março de 1941, os russos forneceram aviões adicionais para a Força Aérea Chinesa – caças biplanos I-15 e I-153 e monoplanos I-16 e bombardeiros SB-2.



Polikarpov I-15bis (ou I-152), Nanking, 1938. A China recebeu 272 unidades do I-15bis, além de quatro esquadrões russos equipados com ele.



Polikarpov I-153, 27º Esquadrão, Kunming, 1942. 93 unidades dele foram fornecidas aos chineses.



Polikarpov I-16 Tipo 10 do 4º Grupo de Caça chinês, Chankiakow, inverno de 1937-38. A China recebeu 142 unidades deste caça (Tipos 10 e 17) e dois esquadrões russos equipados com ele.



Bombardeiro médio Tupolev SB-2M. A China recebeu 292 unidades dele a partir de 1937.



Ilyushin DB-3. A China recebeu 24 unidades deste bombardeiro médio em 1939, algumas das quais estavam ainda em serviço em 1944.



Em 1937, a China recebeu 6 unidades do bombardeiro quadrimotor Tupolev TB-3, o maior avião fornecido pelos russos aos chineses.

Apesar do período entre 1937 e 1941 testemunhar o predomínio do material russo na China, firmas de outras nações também competiam entre si pela oportunidade de fornecer seus produtos a um mercado carente deles, enviando inclusive agentes para lidar com as autoridades chinesas. Destas, os EUA certamente foram o fornecedor mais importante de todos, com diversos modelos de diferentes tipos e fábricas.



Em 1940, o Curtiss 75 Hawk (P-36 no US Army) foi adquirido pelos chineses, nas versões A, H (aqui ilustrada), M e Q, totalizando 115 unidades, muitas delas produzidas sob licença na China.



O bombardeiro leve Vultee V-11G³ (A-19 no US Army) também foi adquirido pela China (30 unidades). Uma versão posterior, o Vultee V-12, teve 60 unidades (das quais, 57 produzidas na China) e equipou o 10º Esquadrão Independente.



O Martin 139 (B-10 no US Army) teve uma versão específica para exportação para a China (139WC), mas teve apenas 9 unidades fornecidas. Destacou-se por uma incursão de lançamento de folhetos de Ningpo a Nagasaki, no Japão, realizada por dois aparelhos desse tipo.

³ Este avião também foi utilizado pela FAB (24 unidades), onde foi apelidado “Vultizão”.



Em 1937, os chineses encomendaram 36 Gladiators Mk.I, que chegaram em dezembro desse ano, equipando os 17º, 28º e 29º Esquadrões de Caça. Por volta de setembro de 1938, porém, não restava mais nenhum Gladiator operacional, excetuando três aparelhos que eram usados para treinamento.



Caça francês Dewoitine D.510C, 41º Esquadrão, Yunan-Fu, 1938. A China recebeu 24 unidades dele em 1938. Antes do fim do ano, porém, não havia mais nenhum operacional.

Mas a Força Aérea chinesa era constantemente rejuvenescida com um influxo de novos aviões somente para sofrerem novos desastres. A introdução em serviço do caça Mitsubishi A6M “Zero”, em 1940, elevou a Força Aérea japonesa a um padrão que não podia ser alcançado com o material disponível, de nenhuma nacionalidade. A situação era tão desigual que, no primeiro semestre de 1941, os chineses abateram apenas um avião em combate, a 21/05/41, quando 8 caças Polikarpov I-153 do 21º Esquadrão abateram um bombardeiro japonês.

Os Tigres Voadores (1941-42)

Em outubro de 1940, Chiang Kai-shek solicitou a Chennault que fosse aos EUA para providenciar a compra de aviões e a criação de uma “Unidade Aérea Especial”, com aviões e pilotos americanos voluntários. O assunto foi então discutido em altos escalões da diplomacia Sino-Americana. A “Unidade Aérea Especial” tornou-se o AVG (American Volunteers Group = Grupo de Voluntários Americanos), que ficaria famoso com o nome de “Tigres Voadores⁴”. Superando as objeções das autoridades militares americanas, Chennault teve permissão para adquirir 100 caças devolvi-

⁴ Existe inclusive um filme sobre ele, “The Flying Tigers”, de 1942, estrelado por John Wayne.

dos pela Inglaterra (o Curtiss P-40C, que era inferior ao Me 109 e ao FW 190 que a RAF então estava enfrentando) e contratar 100 pilotos militares. Chennault precisava de pilotos militares graduados, porque somente pilotos disciplinados seriam capazes de aplicar a sua doutrina tática. Todos os membros do AVG eram oficialmente empregados da CAMCO (Central Aircraft Manufacturing Company), trabalhando sob contrato. O AVG⁵ foi organizado, embarcado para a Birmânia e treinado em Kyedaw (um aeródromo inglês abandonado) de julho a novembro de 1941. Justamente quando eles estavam prontos para entrar em combate, os japoneses atacaram Pearl Harbor. Chennault moveu então a sua força para a China (exceto 1 esquadrão, que permaneceu na Birmânia até que ela caiu, em maio de 1942). Enquanto eles não tinham radar, Chennault havia desenvolvido um excelente corpo de observação de terra com voluntários, que forneciam aviso antecipado de quase todos os ataques aéreos japoneses. Isto permitia ao AVG concentrar-se quando eles precisavam combater e não desgastar os aviões em constantes vôos de patrulha. O AVG voou missões de interceptação, defendendo suas bases aéreas e Chungking, realizou algumas raras missões de ataque ao solo em apoio a tropas chinesas e metralhou bases aéreas japonesas.



Curtiss 81A-2, 2º Esquadrão do AVG, Toungoo, 1942. Dos 100 aparelhos comprados, 99 foram entregues. Apesar de inferior ao “Zero”, o P-40C Tomahawk conseguiu obter resultados impressionantes graças às táticas ousadas de Chennault. De dezembro de 1941 a maio de 1942, os “Tigres Voadores” participaram de mais de 100 batalhas aéreas, abatendo 31 aviões inimigos (dos quais, 17 caças), contra a perda de 6 aviões.

Paralelo a isso, as autoridades chinesas encomendaram aparelhos americanos para reequipar as unidades aéreas regulares da China, beneficiando-se da recentemente aprovada Lei de “Lend-Lease”. Os caças seriam o Republic P-43 Lancer e o Vultee P-66 Vanguard, além de outros P-40 que pudessem ser fornecidos oportunamente. O bombardeiro seria o Lockheed A-29 Hudson.

⁵ Havia um segundo AVG sendo formado, equipado com bombardeiros Hudson ao tempo de Pearl Harbor. Ele foi transferido para a Austrália e reincorporado ao serviço militar americano.



O Republic AP-4 Lancer (P-43 no US Army) era um caça baseado no Seversky P-35. Lamentavelmente, diversos acidentes de trânsito e de treinamento levaram o General Mow, comandante da Força Aérea Chinesa, a considerar o P-43 impróprio para ações de combate. Mesmo assim, o Lancer atuou em missões de interceptação, ataque ao solo, reconhecimento e escolta, na China e na Birmânia.



O Vultee V-48 Vanguard (P-66 no US Army) era um moderno caça monoplano monoposto de asa baixa produzido em 1940 sob encomenda da Suécia. Contudo, o pedido de 144 aparelhos foi transferido para a China. Ele começou a operar nesse país em outubro de 1942.

Durante o ano de 1941, a China recebeu 108 Lancers, 129 Vanguards e 23 Hudsons (incluindo 3 na versão LO, que podia ser usado para transporte de tropas). Contudo, muitos se perderam na viagem da Índia para a China. Uma fonte menciona que 50% dos P-43 entregues foram perdidos durante esse percurso, por diversos motivos.

Em 1942, os chineses começaram a receber aparelhos de modelos mais novos, em particular o caça Curtiss P-40E Kittyhawk e o bombardeiro médio North American B-25C Mitchell.

Contudo, as limitações logísticas eram o calcanhar-de-Aquiles dos aliados na China. Com a perda da Birmânia – e da única estrada que ia da Índia para a China – os suprimentos para esse país tinham que ser transportados pela ponte aérea estabelecida pela 10ª Força Aérea americana na Índia (“Operação Corcova”), sobrevoando o Himalaia. Tendo que abastecer o governo chinês e o seu Exército, a cota que restava para a aviação era, invariavelmente, minguada.

1942-43: Força-Tarefa Sino-Americana

Em julho de 1942, foi criada a Força-Tarefa Sino-Americana (CATF, Chinese-American Task Force), cujo Estado-Maior era composto por militares americanos da ativa (o AVG original foi rebatizado 23º Grupo de Caças). Ao ser criada, a CATF tinha 54 P-40, 3 P-43 e 8 B-25. Suas unidades foram concentradas no Sul da China, perto de Kunming

(embora unidades fossem eventualmente transferidas para outros campos para missões específicas), enquanto elementos da Força Aérea chinesa estavam espalhados pela China Central e Meridional.

O CATF foi organizado como se segue:

23º Grupo de Caças	{	74ª Esquadrão de Caças (ex-Tigres Voadores). 75ª Esquadrão de Caças (ex-Tigres Voadores). 76ª Esquadrão de Caças (ex-Tigres Voadores). 16º Esquadrão de Caças.
--------------------	---	---

11º Esquadrão de Bombardeiros	{	Bombardeiros B-25, além de aviões chineses ocasionalmente.
-------------------------------	---	--

O CATF operava com escassez de tudo: aviões, munição e combustível – mas ainda usava a doutrina tática de Chennault. O CATF podia aguardar semanas para acumular combustível suficiente ou peças de reposição trazidos pela ponte aérea para cumprir uma única surtida.

Apesar de tudo, o CATF foi capaz de montar um ataque contra Kweilin no aniversário de Chiang Kai-shek (25/10/42) com 12 B-25 e 7 P-40. Eles destruíram 21 caças japoneses com a perda de 1 B-25.

Em 01/02/43, a Força Aérea chinesa contava ainda com 9 A-29, 45 P-66, 18 P-43 e de 18 a 20 P-40, além de alguns I-153 e SB-2.

1943-45: 14ª Força Aérea Americana

A 11/03/43, o CATF foi expandido para formar uma Força Aérea – a 14ª. Porém, a nova Força Aérea não receberia muitos aviões ou suprimentos adicionais por enquanto, mas eles chegariam durante 1943 e 1944.

No final de maio, após uma ofensiva japonesa, os efetivos da Força Aérea Chinesa passaram a ser: 7 (6) A-29, 10 (5) SB-2, 5 (3) P-40E, 9 (6) P-43 e 46 (39) P-66 (os números entre parênteses são os operacionais).

Durante o ano de 1943, contudo, os chineses começaram a receber aparelhos mais modernos dos americanos, incluindo os caças Curtiss P-40 (versões K e N) e North American P-51 Mustang (versões B e C), além de bombardeiros North American B-25 Mitchell (versões C e D).

A 05/11/43, foi criada a 16ª Unidade Aérea, ou Ala Composta Sino-Americana. Inicialmente, três grupos chineses (1º, 3º e 5º) foram reunidos a unidades americanas, em um esforço para integrar pilotos chineses em unidades americanas disciplinadas e bem lideradas.

Contudo, em dezembro de 1943, a Força Aérea

Chinesa contava apenas com 19 P-40, 22 P-43, 53 P-66 e 14 A-29.

Porém, as operações da 14ª Força Aérea estavam causando sérios transtornos aos japoneses. Pelo final do ano, os aviões aliados haviam conseguido realizar o feito de afundar 50.000 toneladas de navios japoneses em um mês. Em vista disso, os japoneses decidiram realizar uma nova ofensiva na China, visando tão somente capturar as bases da 14ª Força Aérea. Batizada de “Operação Ichi-Go”, ela começou em abril de 1944 e se estendeu por todo o ano, conseguindo capturar muitas das bases americanas.

Apesar disso, a 14ª Força Aérea continuou a realizar insistentes ataques às linhas de comunicação japonesas, os quais, embora não tivessem conseguido deter os nipônicos, causaram-lhes sérios problemas, a ponto de cogitarem recuar todas as tropas ao Sul do rio Yang-Tsé. O ataque mais devastador ocorreu a 18/12/44, contra Hankow, com 279 aviões (incluindo um esquadrão de B-29). Milhares de toneladas de suprimentos foram destruídas, o tráfego nas ferrovias Pequim-Hankow e Hankow-Hanói foi totalmente interrompido e dezenas de fábricas foram arrasadas.

Por essa época, a Força Aérea Chinesa já estava equipada com aparelhos mais modernos e superiores aos usados pelo inimigo, incluindo a versão “D” do P-51, que ela começou a receber durante esse ano.

Ao todo, a China receberia dos americanos cerca de 700 P-40 (versões C, E, K e N), cerca de 200 P-51 (versões B, C e D) e cerca de 180 B-25 (versões B, C, D, H e J).

Em 1945, além de continuar a fornecer aviões dos modelos já citados, os EUA passaram a fornecer outros tipos: o Lockheed A-28 Hudson (28 unidades), Republic P-47 Thunderbolt (pouco mais de 100 unidades, nas versões D e N) e Lockheed P-38 Lightning (cerca de 30 unidades, nas versões L e F-5, de reconhecimento fotográfico).



Lockheed F-5 (versão de reconhecimento fotográfico do P-38 Lightning), 12º Esquadrão de Reconhecimento, verão de 1945.

No início de 1945, graças à libertação da Birmânia e a reabertura de sua estrada, o fluxo de suprimentos para a China melhorou enormemente. A Força Aérea Chinesa então contava com sete Grupos de Caça e Bombardeio, um Esquadrão independente e um Grupo de Transporte. Houve também um sensível aumento do número de aviões americanos, o que dava um total geral de mais de 800 aviões no Teatro de Operações da China.

Durante esse ano, porém, os japoneses tentaram capturar as bases restantes da 14ª Força Aérea. Contudo, isso não impediu os americanos de planejarem a sua própria contra-ofensiva, a “Operação Alpha”, destinada a destruir as linhas de comunicações japonesas, permitindo aos chineses tomarem a iniciativa.

Os japoneses voltaram à carga a 10/04/45. Porém, a história dessa vez foi diferente. As tropas chinesas estavam mais bem equipadas e treinadas e contavam com o apoio cerrado da aviação. Após dois meses de combates, e pela primeira vez na Guerra Sino-Japonesa, os japoneses foram derrotados.

Daí até o fim da guerra, as forças aliadas na China tomaram parte na ofensiva geral contra o Japão, bombardeando alvos, inclusive, em Formosa e na Indochina.

No campo dos aviões de transporte, os chineses operaram, durante a 2ª Guerra Mundial, os seguintes aparelhos: Curtiss Wright C-46 Commando (217 unidades), Douglas DC-2 (3) e C-47 Dakota (153), Savoia-Marchetti S.81 Pipistrello (6) e Mitsubishi Ki-57 “Topsy” (unidades capturadas).



Curtiss BT-32 Condor, apenas um exemplar foi adquirido, para servir como avião particular de Chiang Kai-shek.

Ao longo de toda a guerra, os chineses fizeram uso de aviões capturados, incluindo o Mitsubishi Ki-21 “Sally”, o Mitsubishi A6M “Zero” e o Nakajima Ki-27 “Nate”.



Tachikawa Ki-55 “Ida”, avião de treinamento japonês com marcas chinesas.

Ao fim da guerra, os americanos desativaram diversas unidades aéreas *in loco*, as quais deixaram seu material para os chineses.

No pós-guerra, todos esses aviões acabaram sendo empregados na Guerra Civil que culminou com a vitória dos comunistas de Mao Tsé-tung e os aparelhos sobreviventes acabaram sendo adotados pelos novos senhores da China.



P-51D usado pela Força Aérea da China Comunista em 1951.

Apesar de tudo, a contribuição da Força Aérea Chinesa (bem como da própria 14ª Força Aérea) para a vitória final foi muito pequena. Desde o início, o apoio militar à China deveu-se muito mais a fatores políticos que estratégicos e a situação logística foi sempre precária. Somente no último ano da guerra, quando ela já estava decidida, pôde a aviação na China ter algum valor efetivo.

A situação política na China, com seu regime de feudos e Senhores da Guerra, instavelmente liderados por Chiang Kai-shek, além das forças comunistas de Mao Tsé-tung contidas no Norte do país, não poderiam nunca criar um ambiente para a criação, organização e comando de uma força militar eficiente e confiável. Chiang preocupava-se muito mais em manter-se no poder do que em libertar seu país ou ajudar os aliados. Os americanos acabaram fazendo uma aposta na China que eles perderiam no pós-guerra, com conseqüências que se estendem até os dias de hoje.

No final das contas, a participação da China na 2ª Guerra Mundial – e de sua Força Aérea – não passou de uma mera continuação do terrível drama de sua Guerra Civil e da invasão japonesa, com a única diferença de contar com participações especiais.



Símbolo da Força Aérea Chinesa.

Durante a guerra, os seguintes grupos foram formados na Força Aérea Chinesa, tendo, entre parênteses, os aviões que operaram:

- ✚ 1º Grupo – Bombardeio (Tupolev SB-2 e North American B-25);
- ✚ 2º Grupo – Bombardeio (Tupolev SB-2, Northrop 2E, Lockheed A-29 Hudson e North American B-25);
- ✚ 3º Grupo – Caças (Breda Ba.27, FIAT CR.30, Boeing 281, Vultee P-66 Vanguard, Curtiss 81 Hawk, Curtiss P-40C, Curtiss P-40N e North American P-51D);
- ✚ 4º Grupo – Caças (Curtiss 68C Hawk III, Polikarpov I-15 e I-16, Republic P-43 e Curtiss P-40N);
- ✚ 5º Grupo – Caças (Curtiss 68C Hawk III, Polikarpov I-15, Gloster Gladiator, Vultee P-66 Vanguard, Curtiss P-40N e North American P-51D);
- ✚ 6º Grupo – Bombardeiros (Douglas O-2MC);
- ✚ 8º Grupo⁶ – Bombardeiros (Martin B-10B e Ilyushin DB-3);
- ✚ 9º Grupo – Caças e Bombardeiros (Curtiss 68C Hawk III, Lockheed A-29 Hudson);
- ✚ 11º Grupo – Caças (Polikarpov I-15, I-153 e I-16, Curtiss 75 Hawk, Vultee P-66 Vanguard, Curtiss P-40N);
- ✚ 12º Grupo – Bombardeiros (não há informações sobre o seu equipamento);
- ✚ 10º Esquadrão Independente (Vultee V-12);
- ✚ 12º Esquadrão Independente (Lockheed F-5);
- ✚ 29º Esquadrão Independente (Gloster Gladiator, Polikarpov I-16);
- ✚ Grupo de Voluntários Russos – Caças (Polikarpov I-15, I-153 e I-16);
- ✚ Grupo de Voluntários Russos – Bombardeiros (Ilyushin DB-3);
- ✚ Grupo de Voluntários Americanos – Caças (Curtiss P-40C e N)
- ✚ Esquadrão de Reconhecimento Fotográfico – Caças (Republic P-43).

⁶ Este Grupo chegou a ser equipado com bombardeiros quadrimotores Consolidated B-24 Liberator, mas ele só se tornou operacional com o novo avião em setembro de 1945.