

ББК 63.3(5Кит)

В.Г. Шматов

**«Советские крылья» китайской авиации
(о строительстве и деятельности авиасборочного
завода в Синьцзяне в 1938–1941 гг.)**

V.G. Shmatov

**«Soviet Wings» of Chinese Aviation
(about Building an Aircraft Assembly
Factory and Its Work in Xinjiang in 1938–1941)**

Рассмотрены вопросы подготовки и организации строительства Советским Союзом авиасборочного завода в Синьцзяне в 1938–1941 гг. В качестве исследовательской задачи автором была предпринята попытка на основе документальных материалов оценить состояние авиационной промышленности Китая и степень востребованности советской авиатехники.

Ключевые слова: авиасборочный завод, транспортная артерия, меморандум, продукция авиазавода, широко-масштабная война, дипломатическая поддержка.

7 июля 1937 г., воспользовавшись незначительным инцидентом между подразделением «японской гарнизонной армии», которую Страна Восходящего Солнца получила право держать на территории Китая после подавления Боксёрского восстания, и частями китайской армии, происшедшим у моста Лугоуцяо, недалеко от Пекина, Япония начала широкомасштабную войну против Китая [1, с. 26]. Китайское правительство ожидало войну, но все его попытки по созданию антияпонского блока, в силу различных причин, закончились провалом. Поэтому в июле 1937 г. Китай оказался один на один с мощным противником, имея плохо подготовленную и недостаточно технически оснащенную армию.

Все более ухудшающееся военно-политическое положение заставило правительство Китая обратиться за поддержкой и помощью в борьбе с Японией к Советскому Союзу. Придерживаясь принципиальной позиции относительно дипломатической и иной поддержки Китайской Республики, 21 августа 1937 г. Советский Союз подписал с ней договор о ненападении. Сразу же после подписания советско-китайского договора в Москве начались переговоры, на которых обсуждались сроки начала поставок военных материалов за счет предоставленного Советским Союзом долгосрочного кредита. По настойчивым просьбам китайской стороны поставки оговоренных товаров, в частности авиатехники, должны были начаться уже в октябре 1937 г. Однако готовность Советского Союза выполнить эту просьбу сдерживалась про-

This article considers questions pertinent to preparation and organization of building an aircraft assembly factory by the Soviet Union in Xinjiang in 1938–1941. As the research aim the author makes an attempt to assess situation in China aircraft industry and demand degree of the Soviet air-equipment on the basis of documentary materials.

Key words: aircraft assembly factory, transport artery, memorandum, aircraft factory production, large-scale war, diplomatic support.

блемами, связанными с доставкой грузов в Китай. Морское побережье Китая было блокировано японским военно-морским флотом, а возможные пути доставки сухопутным транспортом, в частности через Синьцзян, «сдерживались отсутствием современных дорог...». Китайское руководство обратилось к Советскому Союзу с просьбой о помощи в создании транспортной артерии именно через провинцию Синьцзян. Правительство СССР ответило согласием, и уже в октябре 1937 г. китайские рабочие под руководством советских специалистов начали прокладку 2925-километровой автомобильной трассы по маршруту: Сары — Озек — Урумчи — Ланьчжоу. К середине ноября 1937 г. строительство трассы было по существу завершено, и по ней началось регулярное движение советских автомобильных колонн, перевозивших военную помощь.

1 марта 1938 г. в Москве было подписано Соглашение между правительствами Союза Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой о реализации кредита на 50 миллионов американских долларов. Это было первое из трех кредитных соглашений, подписанных СССР и Китаем. Второе на такую же сумму будет подписано 1 июля 1938 г., а третье — на сумму 150 млн американских долларов — 13 июня 1939 г. Все кредиты исчислялись из 3% годовых и предоставлялись сроком на 5 лет [2, с. 129]. Деятельность трассы «Z», так обозначалась в документах проложенная через Синьцзян дорога, обеспечивала бесперебойную доставку воююще-

му Китаю огромного количества грузов. Так, только в 1937–1938 гг. по трассе было перевезено 10965 тонн различного вида вооружений, в том числе сотни самолетов, артиллерийских орудий, тысячи единиц другой боевой техники и военного имущества [3, с. 164]. И все-таки трасса не справлялась с тем объемом грузов, который необходимо было доставить в Китай. Сложности маршрута, несовершенство техники, отсутствие хорошей ремонтной базы усложняли работу. Так, например, крупногабаритные грузы, такие как тяжёлые бомбардировщики, автотранспортом доставить было просто невозможно. В то же время потери и отступление китайской армии, затяжной характер войны требовали от китайской стороны срочных мер по наращиванию поставок военного снаряжения и оружия действующим войскам. Особенно сложная ситуация сложилась в обеспечении китайской армии авиационной техникой. Набиравшая силу война продемонстрировала низкие боевые качества китайской авиации. Например, дислоцированные в Манчжурии авиачасти, оснащенные морально устаревшими самолетами Бреге 14 и Потез XXV, оказались практически небоеспособными.

В условиях внешней агрессии и гражданской войны перед центральным правительством Китая со всей остротой встала задача усиления военной авиации. Предпринимались попытки обращения за помощью к Великобритании, но они оказались безрезультатными.

Китайская авиация несла значительные потери, к концу 1937 г. ее боевой состав сократился до нескольких десятков самолетов, на которых летали как китайские летчики, так и иностранные (главным образом американские и французские) волонтеры. В условиях назревавшего военного поражения китайское правительство обратилось к руководству Советского Союза со специальным меморандумом, который был передан через генерального консула СССР в Китае И. В. Бакулина. «Меморандум о предложениях по более близкому сотрудничеству и взаимоотношениях между КР и СССР, касающихся сохранения мира на Дальнем Востоке и охраны революционного строительства обеих стран» содержал несколько разделов. В частности, в разделе «Военные предложения» заявлялось: «...одно обстоятельство, которое вызывает тревожные мысли у Китая — это отсталость его оборонной промышленности».

Производство китайских арсеналов все еще ограничивается производством винтовок и пулеметов. Новейшее вооружение, так же, как истребительная, бомбардировочная авиация, закупалось за границей. «Резервы Китая страдают от недостатка надлежащего вооружения для своей обороны» [4, л. 21]. В контексте этого меморандума стороны начали активно обсуждать, а затем и воплощать в жизнь вопрос о возможности направления на театр боевых действий советской авиатехники и летчиков-добровольцев. В ноябре

1937 г. в СССР прибыла китайская делегация для разрешения назревших военно-экономических вопросов. Интересным в этом свете представляется документ, содержащий стенограмму записи беседы Сталина и Ворошилова с членами китайской делегации маршалом Янь Чи и спецпредставителем Чжан Цюнь от 11 ноября 1937 г.:

Сталин — Как обстоят у вас дела с авиацией? Строите ли вы самолеты?

Янь — Мы не можем производить моторов, все остальное мы делаем.

Сталин — Мы дадим вам сколько угодно моторов. Мы сами делаем самолеты из дерева, и вы так же сможете их изготавливать. Если мы вам пошлем 200–300 самолетов, то их хватит на 2–3 месяца, тем более, что доставлять самолеты трудно — на этот раз разбилось около 20-ти самолетов. Заводите свое самостоятельное самолетостроение, мы вам дадим инструкторов. Если организовать несколько мастерских, то можно будет делать до 300 штук в месяц. За 3 года мы вам поможем. У вас будут свои летчики, своя артиллерия, и при этих условиях никто не победит Китай.

Янь — мы просим Великого Сталина еще дать нам советы.

Сталин — Мы все хотим, чтобы у вас было как можно больше авиации, самолетов, артиллерии.

Чжан — Уехали ли добровольцы?

Ворошилов — Все уехали.

Янь — Просим поскорее отправить остальные самолеты.

Ворошилов — Одна эскадрилья (31 самолет) прилетит на днях.

Сталин — Мы поможем вам, не жалея ни денег, ни оружия [4, л. 27].

К этому времени, как ясно из приведенной стенограммы, советские лётчики-добровольцы уже вели боевые действия в воздухе Китая.

Те летчики, на кого пал выбор, сначала были в полной уверенности, что попадут на «испанскую корриду». Но их «дальняя дорога» вела на «китайско-японскую чайную церемонию». Самолеты, выделенные для нужд китайской армии, переправлялась в Китай следующим образом: сначала они накапливались в Алма-Ате, а затем летели в Ланьчжоу над горами Тянь-Шаня. Часть самолетов доставлялась в разобранном виде до г. Хами, где позднее производилась их сборка, облет, после чего они перегонялись на фронт своим ходом.

В это же время правительство Советского Союза стало поднимать вопрос о строительстве на территории Синьцзяна авиасборочного завода. На заводе должны были собираться самолёты из доставляемых из СССР узлов и частей. Далее эти самолёты должны были двинуться своим ходом, или, вернее, «своим ле-

том» к театру боевых действий. 11 августа 1939 г. между Наркоматом авиационной промышленности СССР и представителями Китайской Республики было подписано соглашение о строительстве самолётосборочного завода на территории провинции Синьцзян, в 40 километрах от Урумчи. В целях конспирации в официальных документах этот завод назывался «заводом сельскохозяйственных орудий». Строительство завода шло ударными темпами, и уже 1 октября 1940 г. «началась его частичная эксплуатация», а «к моменту подписания акта о полном завершении проекта и дополнительных сооружений (5 июня 1942 г.) его производительность возросла до 450 самолетов в год», хотя проектная мощность предусматривала сооружение только 300 самолетов. При этом, кроме собственно авиасборочного завода, в его окрестностях были построены подсобные предприятия (кирпичные, железобетонные и пр.), электростанция, школа, больница, жилой поселок, пищевые предприятия, животноводческая ферма и другие сооружения. Однако дальнейшая реакция китайцев на ход строительства и производственную деятельность завода была на удивление пассивной. Эта странная ситуация отражена в документе, где полпред СССР в Китае (г. Чунцин) обращается в Наркомат внешней торговли к начальнику Восточного управления П. Н. Кумыкину по поводу переговоров о строительстве завода. Он, в частности, сообщает: «...переговоры о заключении соглашения по авиационному заводу длятся вот уже около года и не видно конца, когда они закончатся. Из всего этого следует, что китайцы мало заинтересованы в заводе, хотя в продукции этого завода они сильно нуждаются. Китайцы упорно добиваются нашего согласия на то, чтобы детали и моторы, необходимые заводу в течение одного-двух лет, поставлялись за счет кредита, или, другими словами, расчеты за готовые самолеты производились бы не наличными американскими долларами, а из суммы предоставленного им кредита. Как известно, на это согласие мы не даем, и переговоры дальше не продвигаются совершенно. Если раньше китайцы и интересовались строительством завода, то в последнее время интерес к заводу у них совершенно исчез. Они знают, что завод уже скоро будет построен и, тем не менее, не проявляют никакого желания принять проект соглашения, предложенный нами» [5, л. 5].

Судя по этому документу, китайская сторона пыталась переложить на Советский Союз все текущие расходы на строительство завода, рассчитывая отложить вопросы расчёта на будущее.

Несмотря на это, в течение 1938 г. советское руководство практически самостоятельно организовало в Урумчи учебный центр, в котором советские инструкторы обучали китайских летчиков пилотированию самолетов Р-5, И-15 и И-16, имея в виду, что дальнейшую службу они будут проходить на самолётах, выпускаемых заводом.

Не проявляя активного интереса к строительству авиазавода, китайское руководство, тем не менее, продолжало жаловаться на критическую ситуацию, сложившуюся в авиации. Еще в мае 1938 г. Чан Кайши в телеграмме на имя Сталина характеризовал состояние китайской авиации, следующим образом:

«В настоящее время Китаю не хватает легкого оружия, а особенно необходимы самолеты. ... осталось около 10 легких бомбардировщиков. Прошу, прежде всего, предоставить в кредит бомбардировщики и моторы» [6, л. 25, 26].

В этом же месяце Сталин попытался еще раз убедить специального полномочного посла Китая Сунь Фо в необходимости строительства в сложившихся условиях собственной авиапромышленности. Об этом свидетельствует запись беседы, где Сталин еще раз делает акцент на важности указанного вопроса. В ходе встречи с Сунь Фо Сталин подчёркивал: «...без своей военной промышленности Китай никогда не сможет быть независимым. Не так уж трудно выстроить 1–2 авиазавода, 1–2 завода для артиллерии. Мы создали свою авиационную промышленность за пару лет.

Мы вынуждены помогать внутренней Монголии и Синьцзяну потому, что Китай слишком слаб, что бы взять это на себя» [4, л. 21].

Судя по имеющимся документам, начало официальной истории завода можно, по-видимому, отсчитывать с июля 1938 г., когда китайское правительство, испытывавшее крайнюю необходимость в самолетах, как отмечалось выше, все-таки вынуждено было согласиться с правительством СССР и принять все необходимые соглашения и проекты относительно самолётосборочного завода на территории Синьцзяна. В официальных документах это предприятие обозначалось как завод № 600.

Следует подчеркнуть, что как бы сложно ни складывался диалог между китайским правительством и правительством СССР, авиасборочный завод все-таки был построен и запущен в строй раньше намеченных сроков. Об этом свидетельствует письмо директора авиационного завода № 600 А. Еськова о вводе в эксплуатацию данного авиационного завода в Урумчи народному комиссару внешней торговли СССР А. И. Микояну.

В письме отмечается, что «...самолето-сборочный завод в г. Урумчи (Зап. Китай) построен на основании постановления Правительства от 11 августа 1939 г. за №287сс и от 23.02.1940 г. за №82сс, с 1-го октября 1940 г. вступил в эксплуатацию, а с марта 1941 г. достиг своей проектной мощности.

Завод построен по последнему слову техники и качество строительно-монтажных работ выполнено на отлично». Далее автор письма отмечает, что «...несмотря на целый ряд встретившихся трудностей, большую работу по переброске на площадку материалов, оборудования и спец. грузов, направленных из СССР,

выполнили при непосредственной помощи и руководстве тов. Кагановича Ю. М., транспортным управлением В/О «Совсиньторг», возглавляемым заместителем управляющего т. Полищук А. П., что в значительной части помогло закончить строительство первой очереди ввести завод в эксплуатацию» [5, л. 5].

Что касается самого самолета И-16, который собирался на авиасборочном заводе, то он являлся одним из лучших по летным характеристикам самолетов в СССР. Его силуэт легко угадывался на плакатах, изображающих вождей могучего государства. По своему внешнему виду и летным качествам И-16 резко выделялся среди советских и иностранных истребителей начала 1930-х гг. По сути, он явился первым скоростным истребителем — монопланом новой генерации [7, с. 1].

Интересен вопрос, связанный со сбытом произведённой продукции. Правительство Китая, судя по документам, не особенно интересовалось тем, сколько самолетов произвел завод за то или иное время. В письме к народному комиссару А. И. Микояну генеральный консул СССР в Китае Бакулин приложил записку о переговорах с китайским правительством относительно условий эксплуатации и управления завода № 600. В записке советский торгпред утверждал, что завод уже собрал 65 самолетов, а к 1 июля число собранных самолетов составит 144. Самолеты частично хранятся на открытом воздухе, что в климатических условиях Синьцзяна (песчаные бури, резкие колебания температуры) может вызвать их порчу. Кроме того, хранение самолетов вызывает большие расходы по их обслуживанию. В связи с этим должен быть решен вопрос о сбыте самолетов [8, л. 2]. Безусловный интерес в этой ситуации представляет то, что речь идёт о продукции завода, крайне необходимой китайскому фронту.

Изучая историю авиасборочного завода в Синьцзяне, нельзя не отметить трудности, с которыми сталкивались сотрудники этого предприятия. Например, местное население привлекалось к работам крайне неохотно и только иногда на подсобные работы в гараже и жилищно-коммунальном хозяйстве. В результате на неквалифицированные работы приходилось отвлекать рабочих, занятых на основном производстве.

Остро стоял вопрос с обеспечением производства и жилья топливом. Уголь для нужд завода покупали у местного населения, но это оказалось весьма дорогим (ежегодные траты составили 50–60 тыс. синьцзян-

ских долларов), а главное, ненадежным источником. Постоянные перебои с топливом вынудили даже организовать собственную угольную шахту.

Сотрудники авиасборочного завода № 600 во многом зависели от местного населения в обеспечении продовольствием. На первых порах это продовольствие почти полностью закупалось на месте и тоже весьма дорого. Жители провинции просто пользовались сложившейся выгодной для них конъюнктурой [9, л. 10]. В конце концов, стремясь сделать завод независимым от возможных проблем с поставками продовольствия, его директор В. Еськов решил организовать подсобное хозяйство. В составе этого хозяйства было предусмотрено огородное, животноводческое и садоводческое отделения. Для этого при содействии генерального консула в Китае И. Н. Бакулина заводу был безвозмездно выделен участок земли площадью 1000 га.

В 1941 г. авиация Красной армии неожиданно получила дополнительно крайне необходимые ей 143 самолета «И-16». У многих специалистов и командующего состава это событие вызывало вопросы — чьи самолеты, откуда?

Между тем поступили эти самолеты из Китая, с авиационного сборочного завода в Синьцзяне. К этому времени советское руководство отказалось поставлять Китаю производимые самолёты без оговоренной оплаты, и уже готовую технику завод стали направлять в Советский Союз.

Как отмечают в своих мемуарах очевидцы и участники событий, к 1941 г. завод представлял собой новенькое, «с иголочки» предприятие, располагающее собственной электростанцией и независимой системой водоснабжения, находящееся в стратегически удобном месте и одновременно глубоко в тылу.

В перспективе завод планировали перестроить как самолетостроительный. В апреле 1941 г. в Урумчи находилось 143 законсервированных И-16, хранящихся там уже в течение нескольких месяцев. После начала войны советское правительство приняло решение о возврате именно этих самолетов в СССР. Машины собирались и перегонялись в Алма-Ату. К 1 сентября перегнали 111 самолетов, один И-16 был потерян в горах. Оставшиеся 30 И-16 и 2 УТИ-4 ушли в Алма-Ату до конца года. В течение 1941–1942 гг. завод № 600 занимался изготовлением отдельных агрегатов для И-16, однако строительство новых самолетов здесь не возобновили.

Библиографический список

1. Хаттори Т. Япония в войне 1941–1945: пер. с яп. — М., 1973.

2. Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974). — М, 1977.

3. Бармин В. А. СССР и Синьцзян. 1918–1941 гг. — Барнаул, 1998.

4. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). — Ф. 558. — Оп. 11. — Д. 321.

5. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). — Ф. 413. — Оп. 12. — Д. 4595.

6. РГАСПИ. — Ф. 558. — Оп. 11. — Д. 324.

7. Маслов М. А. Истребитель И-16. Норовистый ишак сталинских соколов. — М., 2007.

8. РГАЭ. — Ф. 413. — Оп. 12. — Д. 902106.

9. РГАЭ. — Ф. 8328. Оп. — 1. — Д. 1487.