

Д.А. Соболев, Ю.Н. Тихонов

СЕКРЕТНАЯ АВИАШКОЛА

**НЕМЕЦКИЙ УЧЕБНЫЙ
И ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ АВИАЦЕНТР В СССР
1925-1933 гг.**

Москва



2008

ISBN 987-5900078-55-7

Соболев Д.А., Тихонов Ю.Н.

Секретная авиашкола. Немецкий учебный и испытательный авиационный центр в СССР, 1925-1933 гг. М.: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2008. — 176 с.: ил.

Книга посвящена истории деятельности находившейся в Липецке организации рейхсвера, предназначенной для испытаний новой авиационной техники и подготовки военных летчиков, и сыгравшей заметную роль в создании ВВС Германии.

Для широкого круга читателей, интересующихся историей авиации.

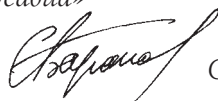
От издательства

ООО «Русавиа» в очередной раз возвращается к теме советско-германского военного сотрудничества в предвоенные годы. Это вызвано неснижающимся интересом к данной странице отечественной истории и желанием познакомить читателей с неизвестными прежде документами.

Наша новая книга посвящена немецкой авиационной школе в Липецке, являвшейся также местом испытаний новой германской боевой авиатехники. История этой засекреченной организации уже излагалась в работе главного редактора нашего издательства Д.А. Соболева «Немецкий след в истории советской авиации», но кратко, в виде небольшой главы. Теперь же, после нескольких лет архивных исследований, глава переросла в монографию. Книга написана совместно с липецким историком Ю.Н. Тихоновым. В ней вы найдете много нового о том, как готовили в Липецке немецких летчиков, какие немецкие самолеты получили в липецком небе «путевку в жизнь», как складывались отношения между представителями рейхсвера и Красной Армии и между летчиками-курсантами и простыми липчанам, узнаете, как повлияло существование в нашей стране немецкого авиацентра на развитие ВВС Германии и СССР.

Выбор «липецкой темы» в широком спектре советско-германских отношений не случаен. ООО «Русавиа» и возглавляемый А.Н. Харчевским знаменитый липецкий Центр боевого применения и переучивания летного состава ВВС России много лет поддерживают тесные деловые и дружеские связи. Липецк имеет богатую авиационную историю, одному из этапов которой и посвящена эта книга.

Генеральный директор ООО «Русавиа»



С.Н. Баранов

ВВЕДЕНИЕ

В дипломатической и военной истории Германии и Советского Союза тема сотрудничества РККА и рейхсвера в 1920-1930 гг. была до последнего времени одной из самых закрытых. Даже в наши дни гриф секретности так и не снят с многих документов. Тем не менее, ставшие доступными в последнее пятнадцатилетие архивные материалы, а также опубликованные в нашей стране и в Германии мемуары позволяют авторам надеяться, что им удалось достаточно подробно и многопланово осветить историю одной из страниц советско-германского военного альянса — деятельность секретной немецкой авиашколы в Липецке в 1925-1933 гг. В книге впервые конкретизированы данные о количестве подготовленных в СССР немецких пилотов, программах их подготовки и итогах тестов военной техники, предпринята попытка воссоздать психологическую атмосферу в авиашколе и вокруг нее. Читатель узнает о сложных отношениях между спецслужбами РККА и рейхсвера, которым длительное время удавалось сохранять в тайне от западных держав работу немецкого авиацентра, существование которого противоречило условиям Версальского мирного договора. На основе анализа архивных документов и научной литературы публикуется список высших офицеров люфтваффе, прошедших летную подготовку в Липецке. Эти биографии позволят читателям сделать вывод о роли «липецкого периода» в карьере многих известных деятелей люфтваффе. В приложении приводится также полный список германских самолетов, в разные годы базировавшихся на липецком аэродроме, что дает возможность оценить масштабы деятельности авиационного отдела рейхсвера в Липецке.

Авторы выражают благодарность А.И. Борозняку, А.А. Григорову, А.А. Дёмину, Х. Зитцу, А.Ю. Клокову, В.С. Масликову, А.Н. Медведю, Г.Ф. Петрову, Л.В. Поляковой, А.А. Рудневу, И.Ю. Сдвижкову, Г. Соллингеру и Д.Б. Хазанову за помощь в подготовке этой книги.

Глава 1

У истоков советско-германского военного сотрудничества

По окончании Первой мировой войны Россия и Германия оказались в положении изгоев мирового сообщества. После переворота, организованного большевиками в октябре 1917 г. и последовавшего потом сепаратного Брестского мирного договора страны Антанты прервали дипломатические отношения с Советской Россией. Германия, потерпевшая поражение в войне, была вынуждена подписать в 1919 г. Версальский договор, лишивший ее части территории и поставивший ее под контроль стран-победительниц. Во избежание экспансии коммунистических идей на Запад усилиями Антанты вдоль границы Советской России был создан так называемый «санитарный кордон» из восточно-европейских государств.

Общим для России и Германии была не только их политическая изоляция, но и тяжелое экономическое положение. Промышленность России в результате четырех лет мировой войны, разрушительных революционных событий и гражданской войны пришла в полный упадок. Многие квалифицированные специалисты эмигрировали, некоторые были расстреляны большевиками как «контрреволюционные элементы», большинство заводов остановилось. Все это привело к резкому снижению боеспособности Красной Армии. Убедительным доказательством тому явилось поражение советских войск под Варшавой во время российско-польской войны 1920 г.

Промышленность Германии также находилась в тяжелом положении. Страна была истощена войной и должна была выплачивать репарации¹. Еще хуже обстояли дела в военной области. По условиям Версальского мирного договора армия Германии не должна была превышать 100 тыс. человек, ей запрещалось иметь такие современные виды вооружений, как авиация, танки, подводные лод-

ки. Германии воспрещалось также ввозить и вывозить из страны оружие и военные материалы. По меткому высказыванию английского историка Герберта Мэйсона, статьи Версальского договора, касавшиеся авиации, угрожали «отбросить Германию в эпоху воздушных шаров»².

Не желая прекращать деятельность своих предприятий, немецкие предприниматели с одобрения военных стали переводить производственные мощности за рубеж. В 1920-х гг. авиафирма «Фоккер» открыла свой завод в Амстердаме, «Дорнье» — в Альтенрейне (Швейцария), «Рорбах» — в Копенгагене, «Юнкерс» — в Мельме (Швеция) и Филях (СССР), «Альбатрос» — в Мемеле (Литва). Благодаря этим мерам конструкторы получили возможность продолжать разработку и выпуск самолетов, многие из которых можно было при желании переделать в боевые машины. Однако начать планомерную подготовку к возрождению боевой авиации не удавалось: никто не рисковал пойти на открытое нарушение условий Версальского договора в страхе перед контрмерами со стороны Великобритании и Франции.



Уничтожение германского авиационного имущества (в данном случае — пропеллеров) по требованиям Версальского договора

Все это предопределило начало кооперации Советской России и Германии в военно-промышленной области. Оно было выгодно для обеих сторон, т. к. должно было помочь России укрепить свою экономику и армию, опираясь на немецкий научно-технический и военный опыт, а для Германии означало бы перспективу развития военной индустрии за границей, в обход Версальского договора. «Мы хотим двух вещей: во-первых, усиления России в хозяйственной и политической, т. е. в военной, области и, таким образом, косвенно, собственного усиления, поскольку мы укрепляем возможного будущего союзника; далее мы хотим <...> непосредственного собственного усиления, для чего поможем создать в России военную промышленность, которая может послужить нам в случае необходимости», — писал начальник Управления сухопутных сил рейхсвера (так назывались немецкие вооруженные силы до 1935 г.) генерал Ганс фон Сект в специальном меморандуме по вопросу советско-германских отношений³.

Очевидно, что такое сотрудничество являлось грубым нарушением условий Версальского договора, особенно его статьи 179, согласно которой Германия обязывалась «принимать подобающие меры к тому, чтобы не разрешать германским гражданам покидать свою территорию для поступления в армию, флот или воздухоплавательную службу (под этим термином понималась также и авиация. — *Авт.*) какой-либо иностранной державы или для прикомандирования к ней в целях оказания ей помощи в военном деле или вообще для содействия в обучении военному, морскому и воздухоплавательному делу в чужой стране»⁴. Поэтому все переговоры между Советской Россией и Германией по вопросам военно-промышленного взаимодействия велись в обстановке строгой секретности.

Первые контакты между рейхсвером и руководителями советского государства возникли вскоре после поражения Красной Армии в польской кампании. Так, в начале 1920-х гг. на аэродроме Смоленска немецкие летчики приступили к обучению летчиков Красной Армии⁵. Смоленский опыт открыл для обеих сторон большие перспективы по подготовке высокопрофессиональных специалистов и фактически предопределил создание в ближайшем буду-

щем немецких военных центров в Советской России, которая единственная могла противостоять диктату западных держав.

Первый шаг к организации в нашей стране таких центров был сделан еще при Ленине, когда руководство рейхсвера обратилось к правительству Советской России с предложением о создании в Москве немецких военных курсов. На заседании в Кремле 5 ноября 1920 г., на котором присутствовали Ленин, Троцкий, Каменев, Крестинский, Радек и Калинин, эту идею в целом одобрили, однако подготовку немецких военных специалистов решили организовать не в Москве. «Указать всем советским и партийным органам на необходимость максимальной разгрузки Москвы в квартирном отношении, с использованием для этой цели Петрограда и других городов. В связи с этим немецкие командные курсы открыть вне Москвы, о месте поручить сговориться т. т. Троцкому и Дзержинскому», — говорилось в решении Политбюро⁶.

Для взаимодействия с советским руководством в военно-промышленной сфере в начале 1921 г. в Германии организовали «Особую группу Р» («Sondergruppe R», R — сокращенно Russland, Россия; в советских документах она фигурирует как «Вогру» — «Военная группа») во главе с майором Х. Фишером. Вскоре делегация этой группы — О. фон Нидермайер, Ф. Чунке, В. Шуберт — посетила Россию, ознакомившись с рядом военных предприятий, а в сентябре 1921 г. состоялся ответный визит в Берлин советской делегации во главе с членом ЦК РКП(б) К.Б. Радеком и руководителем Наркомата внешней торговли Л.Б. Красиным, который из соображений секретности вел переписку о ходе переговоров с немецкими промышленниками и военными только с Лениным.

На переговорах в Берлине Красин предложил немецкой стороне начать двухстороннее сотрудничество в военной сфере, построив в России авиазавод. 26 сентября 1921 г. он писал по этому поводу Ленину: «Если организация аэропланного дела покажет, что работа идет успешно, то, несомненно, будут даны средства и на постановку производства пушек, снарядов, пороха и прочего»⁷. В свою очередь, германские военные выразили готовность разместить в России заказ на 1 тыс. самолетов, который, правда, так и не был осу-

пеществен. Таким образом, авиации с самого начала сотрудничества придавалось приоритетное значение.

Итоги встреч Красина, Радека и советского полпреда в Германии Коппа с руководством рейхсвера в конце 1921 г. конкретизировал новый визит референта Секта по советско-германскому сотрудничеству Нидермайера в Москву. Он прибыл в нашу страну под видом сотрудника советской миссии в Берлине Неймана. В ходе переговоров с председателем Реввоенсовета Л.Д. Троцким, заместителем Совета Народных Комиссаров А.И. Рыковым и наркомом иностранных дел Г.В. Чичериным представитель Секта выяснял возможности развития военной промышленности в России. Советским государственным деятелям и Нидермайеру удалось достигнуть договоренности о том, что «Германия окажет в технико-коммерческом отношении помощь в возрождении тяжелой и военной промышленности России»⁸.

Правовую базу политическому, экономическому и военному советско-германскому сотрудничеству заложил подписанный 16 апреля 1922 г. Рапвальский мирный договор. В нем декларировался взаимный отказ от возмещения убытков, понесенных в ходе мировой войны и подтверждалось возобновление дипломатических и экономических отношений между Советской Россией и Германией. «Оба правительства будут в доброжелательном духе идти навстречу хозяйственным потребностям обеих стран», — записано в пятой статье договора⁹.

Как уже отмечалось, среди сфер сотрудничества большое значение придавалось авиации. Опыт Первой мировой войны показал, что роль военно-воздушных сил в современной войне очень велика. Между тем, положение в советском авиастроении было крайне плохим. Основу ВВС Красной Армии составляло небольшое количество устаревших и изношенных самолетов периода Первой мировой войны. Опустошенные войной и революцией, лишившиеся квалифицированных инженеров авиационные заводы не могли наладить выпуск современных машин. Производительность авиапромышленности к 1920 г. снизилась в десять раз по сравнению с уровнем 1917 г.

Плачевно обстояли дела и в немецкой авиации. По условиям Версальского договора все оставшиеся после войны немецкие военные самолеты должны были быть пущены на слом а производство или покупка военной авиатехники запрещены. Уничтожению подлежало около 15 тыс. самолетов и 28 тыс. авиамоторов. Германские военные и авиапромышленники пытались спасти свою продукцию: к августу 1920 г. Германия еще обладала 6 тыс. исправных самолетов, из которых около тысячи удалось сбывать в Норвегию, Швецию, Данию, Финляндию, Советскую Россию, некоторые страны Латинской Америки и Азии.

В мае 1921 г. страны Антанты в виде наказания за нарушение условий Версальского договора ввели запрет на строительство в Германии любых самолетов, и в небе некогда великой авиационной державы летали только самодельные планеры. Год спустя они пошли на уступки, разрешив немецким фирмам строить самолеты коммерческого назначения. При этом, однако, были наложены строгие ограничения на их технические характеристики, чтобы Германия не могла использовать свой гражданский воздушный флот как основу для создания современных военно-воздушных сил. Мощность двигателей одноместных самолетов не должна была превышать 60 л. с., для пассажирских самолетов максимальная скорость ограничивалась 170 км/ч, высота полета — 4000 м, полезная нагрузка — 600 кг; запрещалось применять бронирование и оборудование, которое могло бы быть использовано для стрельбы и бомбометания¹⁰.

Для наблюдения за выполнением этих обязательств союзники образовали «Авиационную гарантийную комиссию», в которую входили авиационные инженеры и летчики Англии и Франции. По свидетельствам очевидцев, в результате деятельности этой комиссии немецкие аэродромы превратились в свалку уничтоженной авиатехники, где «на протяжении сотен метров лежали нагроможденные крылья с оборванными тросами и перепиленными лонжеронами, горы обломков фюзеляжей, ряды изломанных шасси и разбитых моторов»¹¹. Эта жесткая мера позволила союзникам устранить угрозу быстрого возрождения боевой авиации в Германии.

Ситуация в небе над Советской Россией была не на много лучше: чудом дотянувшие до конца Гражданской войны самолеты все труднее удавалось поднимать в воздух. Боеспособность ВВС Красной Армии стремительно падала. В поисках быстреего выхода из создавшегося положения правительство приобретало в европейских странах авиатехнику периода Первой мировой войны. Так, в 1921-1922 гг. за рубежом закупили около 150 немецких военных самолетов — «Гальберштадт», Фоккер D VII, LVG и др. Однако это мало что дало для укрепления ВВС Красной Армии. В большинстве это были морально устаревшие самолеты, а некоторые из купленных машин (в частности, самолеты «Гальберштадт») оказались настолько изношенными, что летать на них было просто опасно. К тому же, подобный подход не способствовал развитию авиационного производства внутри страны, а России, находящейся в окружении враждебно настроенных к ней государств, требовалась мощная база для развития собственной авиации.



В начале 1920-х гг. на вооружении ВВС Красной Армии находились устаревшие самолеты времен Первой мировой войны, такие, например, как этот английский разведчик «Сопвич»

Такой базой должен был стать машиностроительный завод в Филях, в 1922 г. переданный в концессию фирме «Юнкерс» с условием, что немецкие инженеры развернут там производство металлических самолетов и авиационных двигателей, организуют подготовку советских авиационных специалистов. В том же 1922 г. начала работу советско-германская авиалиния «Дерулюфт», позволявшая, минуя польских таможенников, быстро доставлять из Берлина в Москву нужных людей, секретные документы и грузы.

Связь советских правительственных и промышленных организаций с немецкими авиастроительными фирмами и авиаперевозчиками была лишь частью комплексной системы кооперации Германии и СССР в военно-промышленной области в 1920-е — начале 1930-х гг. Значительную роль в этом сотрудничестве играло взаимодействие рейхсвера и советского военного руководства в деле подготовки военных кадров и испытаний новейших образцов боевой техники — танков, самолетов, средств химической войны.

Без развития военной теории и оперативного искусства, формирования высококвалифицированного офицерского состава, создания новых боевых средств и разработки наставлений по их применению немецкие вооруженные силы превратились бы в обычные полицейские войсковые подразделения. Свое военное бессилие Германия прочувствовала на опыте так называемого Рурского кризиса 1923 г., когда в качестве санкций за недостаточный объем поставок по репарациям французские и бельгийские войска временно оккупировали Рурскую и Рейнскую области, лишив немцев основной части запасов угля и железной руды. Тогда в Германии на пожертвования и отчисления от зарплат был создан «фонд помощи Руру», из которого начали черпать средства на нелегальное развитие вооружения, в частности на создание на территории СССР авиационной и танковых школ, а также полигона для испытаний химического оружия.

Источники и комментарии

¹ Только к концу 1920 г. Германия, выполняя свои обязательства перед странами-победителями, выплатила 8 млрд. марок золотом. Позднее общая сумма репараций была определена в 132 млрд. марок.

² Mason H. The Rise of Luftwaffe. 1918-1945. Cassel-London, 1975. P. 38.

³ Цит. по: Захаров В.В. Политика советского государства по отношению к Германии в военной области и ее влияние на обороноспособность СССР (1921 — июнь 1941 гг.). Дисс. докт. ист. наук. М., 1993. С. 62.

⁴ Версальский мирный договор / Пер. с франц. М., 1925. С. 68-69.

⁵ Горлов С.А. Совершенно секретно: альянс Москва-Берлин, 1920-1933 гг. М., 2001. С. 126-127.

⁶ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 120. Л. 3.

⁷ Коминтерн и идея мировой революции. М., 1998. С. 317.

⁸ Протокол допроса О. Нидермайера в НКВД от 16.05.1945 // Центральный архив ФСБ. Д. Р-47474. Л. 7.

⁹ Известия. 1922. № 102 (1541). 10 мая.

¹⁰ Бурче Е.Ф., Велижаев А.А., Владимиров М.А. Воздушные вооружения Германии. М., 1935. С. 13. В 1925 г. ограничения слегка смягчили: было разрешено строить пассажирские самолеты с максимальной скоростью полета 180 км/ч и полезной нагрузкой 900 кг.

¹¹ Там же. С. 6.

ГЛАВА 2

«ШКОЛА ШТАРА»

11 августа 1922 г. между рейхсвером и Красной Армией было заключено секретное соглашение о сотрудничестве. Германии разрешили организацию в России объектов для производства и испытаний запрещенной Версальским договором военной техники и обучения военных кадров, а немецкое руководство обещало, в свою очередь, содействовать экспорту немецкого технического опыта для развития оборонной промышленности России. РККА получала право на участие в испытаниях немецкой военной техники. Кроме того, командование рейхсвера согласилось, чтобы военлеты Красной Армии вместе с германскими курсантами обучались на немецких самолетах.

Задуманное в Берлине и Москве широкомасштабное сотрудничество в военной сфере потребовало создания представительства рейхсвера в СССР. В начале 1923 г. начальник Управления ВВС РККА А.П. Розенгольц попросил канцлера Куно направить в советскую столицу для переговоров представителя Военного министерства Германии. Вскоре прибыла целая группа во главе с генералом Хассе. Встреча прошла в духе полного взаимопонимания, и в конце 1923 г. для непосредственного взаимодействия с руководством Красной Армии рейхсвер при «Особой группе R» организовал ее отделение в Москве, на ул. Воровского, д. 48 — Центр «Москва» («Zentrale Moskau»). Им руководил бывший начальник штаба кайзеровской авиации полковник Герман фон дер Лит-Томсен (для конспирации в документах он именовался «Лит»). Его заместителем был Оскар фон Нидермайер, который с 1924 г. курировал сотрудничество в сфере авиации. В 1928 г. Лит-Томсен был вынужден вернуться в Германию, и до 1931 г. Центр «Москва» возглавлял Нидермайер.

Оскар Риттер фон Нидермаейер — убежденный сторонник развития военного сотрудничества с Россией — имел весьма необычную биографию. В годы Первой мировой войны он являлся агентом Генерального штаба Германии в ряде азиатских стран, стремясь склонить их к началу «освободительной войны» против Англии. В 1920-е гг. работал в нашей стране. Во время Второй мировой войны служил в вермахте, с 1944 г. командовал добровольческими подразделениями на Западном фронте, набранными в основном из советских военнопленных. В сентябре того же года по доносу провокатора был арестован гестапо и находился в тюрьме Торгау. В апреле 1945 г. при эвакуации тюрьмы бежал на Запад, был арестован и передан англо-американскими войсками представителям Красной Армии. После многочисленных допросов особое совещание при МГБ СССР приговорило его к 25 годам заключения за шпионаж. Вскоре Нидермаейер скончался в тюрьме, т. к. страдал от открытой формой туберкулеза¹.

В 1932-1933 г. представительством рейхсвера в СССР руководил полковник Хартман.



*Оскар фон Нидермаейер.
Фотография 1920-х гг.*

Официально Центр «Москва» создавался для контроля за хозяйственной деятельностью немецких концессионных предприятий в СССР. На деле же круг его задач был значительно шире, и первоочередными из них являлись организация на советской территории школ по обучению немецких офицеров новинкам военной техники, а также испытание новых видов оружия.

В Германии велась подготовка летчиков. Их обучение происходило в десяти спортивных авиационных школах, основанных в 1924 г. фирмой «Шпортфлюг» (Sportflug GmbH), а также с 1925 г. — в школе подготовки пилотов гражданской авиации (Deutsche Verkehrsflieger-Schule). Однако в связи с запретом на военную авиацию оно проходило на маломощных учебных самолетах или на пассажирских «Юнкерсах». Это не давало возможности полноценно подготовить будущих военных пилотов. По этой причине и возникла идея создания секретной авиашколы за рубежом, где немецкие пилоты могли бы совершенствовать свой опыт на новейших боевых самолетах.

Первые практические шаги к созданию секретного авиацентра в СССР были сделаны в 1923 г., когда немецкое военное министерство через посредника, крупного немецкого промышленника и одного из организаторов «Рурского фонда» Г. Стиннеса, купило у фирмы «Фоккер» в Голландии 50 одноместных истребителей Фоккер D XIII для будущей военной авиашколы; в 1923-1925 гг. там же было приобретено несколько самолетов Фоккер D VII и Фоккер D XI. Официально заказ якобы выполнялся для ВВС Аргентины².

В августе 1924 г. в СССР въехала первая группа немецких военных авиационных специалистов — Фибиг, Лите, Иоганнсен, Дите, Дросте, Рат, Хазенер и Шредер (в документах она фигурирует как «группа Фибига»). Некоторое время они работали по контракту консультантами в Управлении ВВС РККА и Военно-воздушной академии в Москве. лейтенант Иоганнсен, Дите и Дросте позднее вошли в штат немецкой авиашколы в Липецке.

Прибытие «группы Фибига» в СССР свидетельствовало о том, что рейхсвер и Красная Армия приступили к практической реализации ранее достигнутых договоренностей о сотрудничестве в области военной авиации. Не случайно приезд немецких авиаспециали-

стов совпал с закрытием в Липецке Второй высшей школы красных военных летчиков с целью создания в этом городе секретной авиашколы рейхсвера³.

Первоначально рейхсвер предполагал создать в СССР авиационный центр, который был бы полностью самостоятельной структурой, не связанной с ВВС РККА. Но в целях маскировки командование Красной Армии настояло на том, чтобы обучение немецких летчиков проводилось под «крышей» какого-нибудь советского военного объекта. Лит-Томсен в связи с этим вспоминал: «Следовало построить такое сооружение, которое отвечало бы самым широким потребностям... Позднее возникло условие пристроить школу к существующему аэродрому, дабы она не бросалась в глаза. Таким образом вышли на Липецк, где пришлось смириться с уже имевшимся аэродромом»⁴.

Липецк был выбран немецкой стороной для размещения авиашколы по ряду причин, а именно:

— в городе базировалась Вторая высшая школа красных военных летчиков, которая располагала авиамастерскими и аэродро-



Центральная часть Липецка, 1920-е гг. Многоэтажное здание слева от Христорождественского собора — это «Красные казармы» липецкого авиаотряда РККА

мом. Параметры и расположение аэродрома и военного городка в Липецке больше всего подходили в тот момент для рейхсвера;

- провинциальный Липецк находился на оптимальном расстоянии от Москвы: достаточно далеко, чтобы сохранить секретность объекта, — более 400 км по железной дороге, однако самолетом из Москвы в этот городок можно было долететь за два часа;

- вокруг Липецка простиралась широкая долина реки Воронеж, что позволяло немцам рассчитывать на предоставление авиационному центру большого полигона для учебных целей;

- климат Центрально-Черноземного района способствовал обучению летного состава: большое количество солнечных дней и продолжительное «бабье» лето. Это давало возможность руководству авиашколы продлить срок обучения курсантов до октября;

- для прагматичных немцев было важно, что Липецк являлся старинным «генеральским» курортом России, где до 1917 г. отдыхали офицеры царской армии.

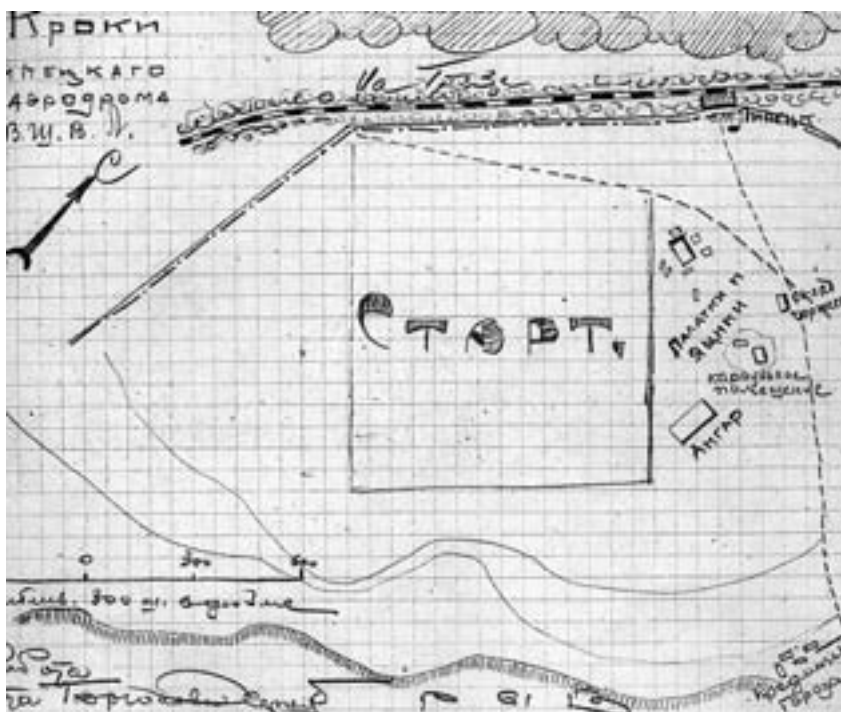
Липецк был связан с авиацией еще с дореволюционных времен — в 1916 г. в этом уездном городе действовали «аэропланские мастерские», на которых велась сборка французских самолетов «Моран». С 1918 г. на липецком аэродроме (бывший ипподром) располагался отряд самолетов «Илья Муромец», которые в годы Гражданской войны бомбили белогвардейские части генералов Мамонтова и Шкуро⁵.

Весной 1923 г. в Липецке создали Вторую высшую школу красных военных летчиков. Это была довольно крупная организация, в составе которой насчитывалось около 800 человек. Обучение летчиков велось последовательно на четырех курсах: подготовительном, разведывательном, воздушного боя и боевого содействия войскам. Учеба на каждом курсе продолжалась полтора месяца. Таким образом, через шесть месяцев подготовки наша авиация получала летчика, наученного выполнять самые разнообразные боевые задачи. Правда, авиапарк школы представляли устаревшие иностранные самолеты времен Первой мировой войны — французские Анрио XIV, Моран-парасоль, Моран G, Ньюпор XXI, английский Авро 504.

По торжественным случаям самолеты также поднимались в небо, даже зимой. «Всем инструкторам, имеющим самолеты, завт-

ра, 27-го января с. г., к 2 часам дня быть на аэродроме школы для полетов над демонстрацией в честь похорон вождя тов. Ленина», — гласил приказ по школе от 26 января 1924 г.⁶

Липецкий аэродром был в то время весьма несовершенен и требовал больших капиталовложений (вспомним слова Лит-Томсена «пришлось смириться с уже имевшимся аэродромом»). Перед подписанием соглашения с рейхсвером провели его инспекцию. По ее итогам 20 февраля 1924 г. начальник Техчасти «Красновоенвоздуха» Гролле составил доклад, в котором говорилось: «Аэродром занимает площадь 270 десятин, из которых выровнено только 10%. Главным недостатком аэродрома является неудобное размещение в его центре ангара, караульного помещения и бензинохранилища, какие по своей занимаемой площади уменьшают общую площадь аэродрома...



*Кроки аэродрома Второй высшей школы
красных военных летчиков. 1924 г.*

По своему состоянию бензинохранилище, по имеющимся данным, совершенно не пригодно для хранения бензина. Масловодогрейка до сего времени не оборудована <...>, отчего происходят перебои в полетах.

До настоящего времени за неимением оборудованного постоянного ангара самолеты хранятся в 2-х двухместных и 1-й трехместной палатках, каковые не дают достаточной гарантии для защиты самолетов и при сильных бурях и ветрах отнимают много времени для охраны самолетов от поломок. Инструментами аэродромные службы были снабжены на 5%»⁷.

Липецкий аэродром имел мастерские, предназначенные для «текущего и среднего ремонта» самолетов: моторную (35 чел.), слесарно-механическую (47 чел.), сборочную (35 чел.) и столярно-механическую (35 чел.). Однако из-за плохого снабжения техчасть Второй высшей школы красных военных летчиков работала с большими перебоями. Обслуживание самолетов на аэродроме было также затруднено плохим состоянием городских дорог, ведущих к взлетной полосе: лошадей в авиашколе не было, а автомобили после дождей буксовали в черноземной хляби.

20 марта 1924 г., накануне подписания советско-германского соглашения о создании в СССР немецкого авиацентра, в Липецк прибыл руководитель советской военной авиации А.П. Розенгольц. Он знал, что командование рейхсвера остановило свой выбор на этом городе, поэтому по итогам своей инспекции Второй высшей школы красных летчиков сделал заявление, весь смысл которого был в тот момент полностью ясен лишь узкому кругу людей: «Липецкая школа имеет колоссальное значение для Воздухофлота. В связи с этим она будет переведена на ударный план обеспечения всем необходимым для строительства ангара и проведения ремонта»⁸.

Летом 1924 г. командный состав Второй высшей школы красных военных летчиков перевели из старых помещений близ аэродрома в центр города, освободив таким образом здания бывшей «винной монополии» (казенный винный склад № 3) для немецких «друзей»⁹. С этого времени трехэтажное здание бывшего реального училища в Липецке, где разместили советских летчиков, стало называться «Красными казармами» (в настоящее время ул. Зегеля, д. 1).

Следует отметить, что от этого переселения, причиной которого было запланированное создание немецкой авиашколы, красные военлеты только выиграли: они, судя по документам липецкого авиаотряда, расквартировались в новом общежитии вполне свободно¹⁰. Этому способствовало и резкое сокращение численности личного состава: в июле 1924 г. в штате школы было 233 человека, а в августе — всего 20 (летчиков откомандировывали в другие авиачасти).

Немецкая рачительность не могла позволить рейхсверу пойти на аренду липецкого «объекта» без его тщательного изучения. Однако никаких сведений о пребывании в Липецке до 1925 г. представителей Центра «Москва» в советской и зарубежной литературе не приводится. Логично предположить, что кто-то из немцев, хорошо знавших русский язык, все же входил в состав московских комиссий, посетивших этот город в 1924 г.

15 октября 1924 г. был подписан приказ о расформировании Второй высшей авиашколы. В городе осталась 1-я разведывательная эскадрилья, вскоре переименованная в 40-ю (позднее — 38-ю) отдельную авиационную эскадрилью, 26-й авиапарк, обслуживавший аэродром, и ряд других небольших подразделений. В 1926 г. липецкая авиагруппа была усилена 10-м отдельным отрядом, в котором проходили обучение советские летчики¹¹.

В марте 1925 г. подготовительная работа к открытию немецкой авиашколы в СССР была завершена: в Липецк из Берлина прибыл начальник школы майор Вальтер Штар и его помощник Гейнц фон Бойле-Марконней. Германские офицеры осмотрели здания и аэродром, а также на месте уточнили детали аренды и использования этих объектов немецкой стороной. К 20 марта 1925 г. все вопросы были окончательно урегулированы, и РККА и рейхсвер 15 апреля 1925 г. подписали соглашение об открытии авиашколы в Липецке. Согласно этому документу все расходы на оборудование и содержание своего секретного авиацентра Германия взяла на себя. От СССР договор подписал новый начальник ВВС П.И. Баранов, с германской — руководитель Центра «Москва» Лит-Томсен. Одновременно были утверждены договоры об организации на территории СССР немецкой танковой школы «Кама» и испытательного

центра «Томка» по изучению возможностей применения отравляющих веществ¹².

Советский Союз предоставил рейхсверу аэродром в Липецке с так называемым «большим ангаром», достроенным советской стороной ударными темпами в 1924 г., а также кирпичные здания бывшей «винной монополии» и национализированного в 1918 г. кирпичного завода купца А. Русинова. (Из-за такого размещения немецкую авиашколу в советских документах 1920-х гг. иногда называли «эскадрилей кирпичного завода».)

Для хранения самолетов и авиационных принадлежностей использовали помещения бывшего кирпичного завода, а для проживания постоянного персонала немецкой школы и под учебный корпус — здания «винной монополии», к корпусам которой еще с дореволюционных времен была проложена железнодорожная ветка. Благодаря ей грузы, поступающие из Германии, могли доставляться прямо к авиамастерским, что было очень удобно и обеспечивало условия для сохранения секретности. Одним словом, ядро



Липецкая слобода.

На горизонте — здания «винной монополии»

«объекта» в Липецке оставляли дореволюционные кирпичные постройки, компактно расположенные вблизи от аэродрома. Их площадей вполне хватило для размещения основной инфраструктуры авиашколы, поэтому Германия смогла значительно сэкономить на строительных расходах при организации своей авиабазы в СССР.

Разумеется, для создания современного авиацентра в Липецке необходимо было возвести ряд новых строений. В связи с этим РККА обязалась помочь в строительстве дополнительных помещений, необходимых для функционирования авиашколы. Наиболее слабым местом липецкого авиагородка было недостаточное количество складских помещений, расположенных рядом с аэродромом (часть технических складов Второй высшей школы красных военных летчиков находилась в центре города). В соглашении между рейхсвером и РККА оговаривалось, что немецкая сторона построит склады для горючего и боеприпасов.

Жилое здание «винной монополии» нуждалось в серьезном ремонте, а остальные корпуса — во внутренней перепланировке под



*Жилое здание бывшей
«винной монополии»*

учебные помещения и мастерские, поэтому РККА взяло на себя обязательство оказать немцам содействие в перестройке складов и квартир. Ремонт производился за счет немецкой стороны и должен был завершиться до 30 июня 1925 г.¹³

На модернизацию липецкого аэродрома рейхсвером при открытии авиашколы отводилась львиная доля всех расходов. Состояние взлетно-посадочных полос не соответствовало европейским нормам, а в единственном ангаре не могли поместиться несколько десятков немецких самолетов. Чтобы ликвидировать эти недостатки, рейхсвер решил построить в Липецке три ангара (18 x 18 м каждый) и одноэтажный домик для управления полетами (ныне — перестроенное после Великой Отечественной войны здание военной прокуратуры).

Аэродром должен был использоваться совместно немецкими пилотами и летчиками советской 40-й авиационной эскадрильи, под 4-го авиаотряд которого и была замаскирована германская авиагруппа. Денег за пользование аэродромом и постройками с немцев не брали. Вопросы, связанные с эксплуатацией аэродрома совместно с советским авиаотрядом, согласовывались между командиром советской эскадрильи и начальником немецкой авиашколы.

После решения всех юридических вопросов наступил период обустройства германской авиашколы, которую по имени ее начальника в документах рейхсвера называли «школой Штара». Делалось это не только для сохранения секретности, но в знак признания заслуг этого опытного и волевого офицера в создании германского авиацентра в Липецке.

Майор Вальтер Штар в годы Первой мировой войны был командующим авиасоединением 7-й кайзеровской армии во Франции. За время боевых действий на Западном фронте он приобрел богатый боевой опыт и хорошо узнал командный состав немецких ВВС, поэтому все вопросы, связанные с набором персонала для авиашколы и обучением летчиков-ветеранов в Липецке, решались только с его ведома.

Несмотря на крайне не лестные отзывы местных чекистов о политическом лице этого человека («приверженец Гинденбурга, на-

цист весьма крутого нрава, <...> требователен и беспощаден, к советской власти настроен исключительно враждебно, не мог переваривать русских»)¹⁴, Штар находился на посту руководителя школы целых пять лет. Такую нехарактерную для большевиков терпимость можно объяснить только острой заинтересованностью в то время в военном сотрудничестве с рейхсвером.

В середине июня 1925 г. Штар и еще несколько немецких офицеров прибыли в Липецк. Через месяц проехала вторая группа немецкого персонала авиашколы. Подбор ее сотрудников свидетельствовал о большом значении, которое придавал рейхсвер созданию своего авиацентра в СССР. Большая часть офицеров в годы Первой мировой войны командовала эскадрильями на Западном фронте, а ряд из них входили в список германских асов: Эрнст Борман, Карл Август фон Шёнебек, Герман Фроммхерц, Вернер Юнк¹⁵. В августе 1925 г. в Липецк прибыл наблюдатель от Технического отдела авиации Военного министерства капитан Гуго Шперле.

У Штара ушло два года на окончательное укомплектование персонала авиашколы. Подобранные им офицеры и технический персонал были ее кадровым костяком вплоть до 1933 г. Преподавательский состав «школы Штара» первым прошел в Липецке курс переподготовки на новых боевых самолетах Фоккер D XIII.

Наблюдением за деятельностью немецких авиаторов и урегулированием всех возникающих проблем занимался штаб 4-го авиаотряда, командиром которого в 1926-1930 гг. являлся комбриг Зиновий Райвичер. Связь с иностранным отделом УВВС РККА обеспечивал старший летчик Степан Георгиевич Король. С германской стороны до 1931 г. вопросы работы авиашколы курировал Нидермайер, неоднократно бывавший в Липецке.

В течение 1925 г. авиашкола находилась в зданиях, арендованных у РККА. Лето и осень этого года ушли на завершение ремонта и переоборудование этих помещений. В 1926 г. началось строительство новых складов, ангаров, жилых домов для немецкого персонала и ряда других помещений. Так, довольно быстро построили дом для самого Штара. Для максимального комфорта и с учетом его нелюдимости это строение было сооружено отдельно от основных объектов авиашколы на территории одного из липецких парков.

Место было выбрано исключительно удачно: из окна дома начальника школы был виден практически весь аэродром и железнодорожная ветка к авиамастерским.

Строительными работами занималась контора, которой руководил Эрнст Борман. Он имел образования инженера по сооружению доменных печей, и эта мирная специальность предопределила его назначение на должность начальника строительной конторы в Липецке. Главные силы Борман бросил на выравнивание и расширение аэродрома. К 1926 г. была готова новая взлетно-посадочная полоса. Одновременно шло строительство других объектов. К 1927 г. немецкой строительной конторой с привлечением советских строительных организаций были сооружены три ангара, семь барakov для курсантов (через год их построят еще четыре), пять жилых домов для персонала, несколько производственных помещений, два моторных стенда, телефонная станция и др.¹⁶ Из построенных немцами объектов сохранились тридцатиквартирный дом и



Эрнст Борман

шесть служебных зданий, в том числе поликлиника (бывшее «большое казино») и деревянный корпус профилактория.

За период существования немецкого авиацентра в Липецке строительство особенно бурно происходило в 1926-1929 гг. В 1930 г. возведение новых объектов в Липецке немцами не велось, т.к. в Берлине решался вопрос о преобразования авиашколы в испытательный авиационный центр. С 1931 г. строительные работы возобновились, но к моменту закрытия авиашколы в 1933 г. многое из начатого немецкой стороной осталось незавершенным.

На обустройство авиашколы военное руководство Германии выделило в 1925-1928 гг. большие деньги — в переводе на тогдашнюю советскую валюту почти 9 млн. рублей. Из них 1,1 млн. рублей ушло на строительные работы, 4,5 млн. — на приобретение самолетов и другого имущества, 3 млн. — на зарплату служащим и горюче-смазочные материалы. Всего же, с учетом затрат на обучение летчиков и расходов на развитие инфраструктуры авиашколы, рейхсвер по самым скромным подсчетам израсходовал на свой липецкий объект около 20 млн. рублей. Если учесть затраты на



Построенные немцами ангары для самолетов

транспортировку и испытание авиатехники и вооружения в 1929-1933 гг., эта сумма увеличится еще на несколько миллионов рублей¹⁷.

В июне 1925 г. из германского порта Штеттин (сейчас это польский город Щецин) в Ленинград отправился пароход «Гуго Стиннес-IV» с 50 упакованными в ящики истребителями Фоккер D XIII для липецкой авиашколы. Это были безрасчалочные бипланы с английскими двигателями водяного охлаждения Нэпир «Лайон» мощностью 450 л. с., вооружение — два установленных на фюзеляже и стреляющих через винт пулемета, скорость — 265 км/ч. В первой половине 1920-х гг. Фоккер D XIII считался одним из лучших в мире истребителей. Именно этот самолет и стал главной учебной машиной липецкой авиашколы рейхсвера.

Вместе с разобранными «Фоккерами» в Липецк прибыли немецкие технические специалисты, среди которых в первую очередь следует упомянуть о главном механике (затем инженере) авиашколы А. Пауле и контролере самолетов В. Хинце. В обязанности Пауля входила приемка новых моделей самолетов, прибывавших из Германии сначала в Москву, а затем в Липецк, поэтому ему довольно часто приходилось в составе специальной комиссии уезжать в советскую столицу. Пауль и Хинце работали в Липецке вплоть до закрытия немецкого авиацентра¹⁸. За это время они выучили русский язык, чтобы иметь возможность руководить как немецким, так и советским техническим персоналом.

Запасные части к самолетам, различное оборудование и стройматериалы, которых не было в СССР, доставлялись в авиашколу поездами через Литву и Латвию по маршруту Кенигсберг — Ковно — Дюнабург — Смоленск — Москва — Липецк. Сами самолеты и вооружение (пулеметы, авиапушки, бомбы и т. д.) перевозились в ящиках по морю в Ленинградский порт как коммерческие грузы через специально созданное акционерное общество «Метакхим», а затем доставлялось по железной дороге в Липецк, где разгружались прямо на территории мастерских. Морской путь был выбран для того, чтобы избежать проверки на польской границе (напомним, что по Версальскому договору экспорт военной техники из Германии был запрещен).

Всякое нарушение секретности пресекалось. Об этом свидетельствует следующий циркуляр Реввоенсовета СССР: «По имеющимся сведениям, при приемке заграничных грузов из Ленинградской таможни наблюдаются случаи нарушения строгой конспирации. Приемщики из Липецка прибывают в военной форме и, стараясь скорее протолкнуть груз до места назначения, называют его военным, срочным и т. д., и т. п. Сообщая о вышеизложенном, прошу принять решительные меры к соблюдению строгой конспирации при приемке заграничных грузов для Липецка»¹⁹.

Соблюдение секретности на территории Германии и СССР при транспортировке грузов значительно осложняло и задерживало их отправку в Липецк. В 1926 г. начальник авиационно-технического отдела военного министерства К. Штудент в отчете о поездке в Липецк писал: «Для улучшения деятельности школы необходимо усовершенствовать сообщение из Германии в Россию. Я имею в виду сообщение железнодорожным транспортом и воздушным путем. Потенциал для этого, естественно, имеется. <...> И если учебная деятельность не вызывает нареканий, то для проведения испытаний [самолетов и вооружения] потребуются частая смена персонала и оборудования»²⁰.

Совместными усилиями рейхсвера и РККА транспортная проблема, как и многие другие, была решена, что позволило немецкому авиацентру в Липецке успешно работать и расширять сферы деятельности, главной из которых до 1930 г. было обучение военных летчиков.

Источники и комментарии

¹ Seidt H. Berlin, Kabul, Moskau. Oskar Ritter von Niedermayer und Deutschlands Geopolitik. München: Universitas, 2002.

² Völker K-H. Dokumenten und Dokumentarfotos zur Geschichte der Deutschen Luftwaffe. Stuttgart, 1968. S. 68; Кобылянский Е. Жизнь Антонина Фоккера, рассказанная им самим и его современниками. Ростов-на-Дону, 1993. С. 55-56.

³ Вначале рассматривался проект создания немецкой школы в Одессе, на берегу Черного моря, чтобы там могли использоваться также поплавковые самолеты авиации военно-морских сил Германии. Но в тот момент моряки не хотели вести подготовку своего летного персонала в Советском Союзе, и идея отпала.

- ⁴ Рейхсвер и Красная Армия. Документы из военных архивов Германии и России. Кобленц, 1995. С. 26.
- ⁵ Масликов В. «Илья Муромец» — эскадра воздушных кораблей // Липецкие крылья. Сб. статей. 2006. С. 4.
- ⁶ РГВА. Ф. 24716. Оп. 1. Д. 40. Л. 21.
- ⁷ Там же. Д. 48. Л. 43.
- ⁸ Масликов В. Вторая высшая школа красвоенлетов // Липецкие крылья. Сб. статей. 2006. С. 12.
- ⁹ В советских документах немецких летчиков в Липецке именовали для соблюдения секретности «друзьями».
- ¹⁰ ЦДНИЛО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 334. Л. 52.
- ¹¹ Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 334. Л. 25-26; Ф. 25883. Оп. 5. Д. 1120.
- ¹² Дьяков Ю.Л., Бушуева Т.С. Фашистский меч ковался в СССР. М., 1992. С. 163.
- ¹³ Ремонт зданий, предназначенных для передачи немцам, начался советской стороной в 1924 г., но его результаты, несмотря на все старания, не удовлетворили «друзей». Из документов липецких архивов видно, что к 1925 г. с большими трудностями была восстановлена канализация в жилом здании бывшей «винной монополии».
- ¹⁴ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 3. В. Штар, будучи кайзеровским офицером, ненавидел не только большевиков, но и нацистов. По этой причине после установления в Германии фашистской диктатуры его карьера через несколько лет закончилась. (Из беседы Ю.Тихонова с немецким журналистом Х. Зитцем).
- ¹⁵ Германские асы Первой мировой войны. 1914-1918. М., 2006.
- ¹⁶ Zeidler M. Reichswehr und Rote Armee. 1920-1933. München, 1993. S. 171.
- ¹⁷ Отсутствие до настоящего времени в исследованиях отечественных и зарубежных историков точной итоговой цифры затрат рейхсвера по «Липецку» можно объяснить тем, что финансирование немецкого авиацентра было не только секретным, но и осуществлялась по различным статьям расходов.
- ¹⁸ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 13.
- ¹⁹ РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 955. Л. 39.
- ²⁰ Рейхсвер и Красная Армия. С. 30.

ГЛАВА 3

ОБУЧЕНИЕ ВОЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ

В середине 1920-х гг., вскоре после «Рурского кризиса», в Германии был разработан секретный план воссоздания ВВС. Для этого начиная с 1925 г. выделялось примерно по 10 млн. марок в год. Значительная часть этих денег шла на подготовку пилотов: необходимо было переобучить летчиков-ветеранов (альтмеркеров) пилотированию новых типов самолетов и увеличить численность летного состава за счет обучения полетам на боевых машинах молодых летчиков (юнгмеркеров), прошедших полугодовую подготовку в школах спортивной авиации в Германии. Для этого и существовала липецкая авиашкола. Чуть позднее в Липецке приступили к переучиванию на боевую технику и пилотов пассажирских самолетов. Это были выпускники созданной в 1925 г. под Берлином школы гражданских летчиков (DVS).

Перед отправкой в Советский Союз летчикам требовалось окончить краткие теоретические курсы авиации в Берлине. Все авиаторы обеспечивались страховкой: в случае гибели пилота его семья получала 1 тыс. марок, а летчик, ставший в результате аварии полным инвалидом, мог рассчитывать на пособие в 10 тыс. марок. Ежегодные траты на подготовку немецких летчиков в СССР составляли около 2 млн. марок¹.

Немецкие летчики Первой мировой войны и выпускники спортивных авиашкол прибывали в СССР группами под видом коммерсантов или туристов двумя способами:

- при посредничестве «Интуриста» оформлялись необходимые документы на вымышленные фамилии. В Москву немецкие «коммерсанты» и «туристы» прибывали поездом;
- группы немецких курсантов переправлялись на советских грузопассажирских судах в Ленинград. Так как пилоты, только что окончившие спортивные школы, и выпускники школы граждан-

ских летчиков никогда не находились на службе в немецкой армии, они имели при себе подлинные паспорта.

В Москве немцы поступали в распоряжение «Центра М», который по железной дороге отправлял их в Липецк.

В Липецке «гости» из Германии ходили в гражданской одежде или носили советскую форму без знаков различия. Для сохранения секретности им строго на строго запрещалось общаться с местными жителями и вести политические беседы с советскими военнослужащими. Правда вскоре германская сторона убедилась, что российская глубинка сама по себе является действенным способом соблюдения тайны, поэтому со временем некоторые меры конспирации были сведены к минимуму. К примеру, многие немецкие летчики работали и обучались в этом городе под своей собственной фамилией, хотя дату рождения в документах все же меняли.

Историю обучения курсантов в липецком авиацентре рейхсвера можно разделить на три периода:

- 1925-1927 гг. В это время прошли переобучение персонал авиашколы и многие летчики Первой мировой войны;
- 1928-1930 гг. В данный период проходили подготовку как молодые летчики-истребители (юнгмеркеры), так и летчики-наблюдатели;
- 1930-1933 гг. Велось обучение только летчиков-истребителей.

Подготовка летчиков началась летом 1925 г. Первоначально курс обучения летчика-истребителя был рассчитан на четыре недели интенсивных полетов, численность одной учебной группы составляла шесть-семь человек. Первые результаты переподготовки «альтмеркеров» показали, что одного месяца явно не достаточно для того, чтобы пилот не только восстановил былые летные навыки, но и освоил новые типы самолетов.

Обучение военных летчиков в Липецке сразу же столкнулось с рядом трудностей, из которых самой существенной было отсутствие разработанных программ. Многие методические установки, применявшиеся во время Первой мировой войны при подготовке летчиков-истребителей, устарели, а новых разработок в этой сфере у немцев не было из-за ограничений, наложенных на Германию по

Версальскому договору. Персоналу липецкой авиашколы пришлось создавать программу обучения военных летчиков исходя из собственного опыта и новых боевых приемов, впервые испытанных в Липецке. По этому поводу прошедший через липецкую школу генерал люфтваффе Вильгельм Шпейдель писал: «Для ученого процесса в Липецке было характерным то, что оно базировалось не на опробованных принципах, которые должны были стать ядром программы обучения. Из практики следовало разработать, развить и закрепить ее теоретические основы, а уже из полученных знаний должна была формироваться система обучения, которую затем требовалось опробовать за счет новых тактических опытов (в ходе учебных боев. — Авт.)»².

Лишь в 1927 г. фон Шёнебеком, который непосредственно руководил летной подготовкой курсантов липецкой авиашколы, была составлена примерная программа обучения летчиков-истребителей с использованием новых моделей самолетов. Она начиналась с оди-



Первоначальное обучение немецкие летчики проходили в школах спортивной авиации в Германии. На снимке — подготовка молодых пилотов в Шлейзгейме под Мюнхеном

ночных полетов, затем выполнялись групповые полеты и учебные бои в составе звена, а затем и эскадрильи. За время обучения курсанты имели от 50 до 100 ч налета, выполняли около 200 посадок.

Выпускникам липецкой авиашколы присваивалось соответствующее воинское звание без указания принадлежности к авиации. Чаще всего они числились офицерами кавалерийских и артиллерийских частей.

Первоначально рейхсвер делал ставку на подготовку в Липецке преимущественно «альтмеркеров», но уже после первого опыта переподготовки 24 летчиков-ветеранов стало ясно, что их возможности достаточно ограничены, они с большим трудом овладевали новой техникой, чем молодежь. В 1926 г. Штар отметил в одном из своих докладов: «За самое короткое время все бывшие военные летчики, которые не занимаются совершенствованием своих навыков, будут оттеснены молодым поколением в тень»³.

В 1926 г. группа из 12 «юнгмеркеров» была послана для обучения в школу спортивной авиации в Шлезгейме. Весной-летом следующего года они должны были прибыть в Липецк, чтобы пройти



*Истребитель Фоккер D XIII — основной самолет
авиашколы рейхсвера в Липецке*

курс подготовки истребителей. Однако в декабре 1926 г. разразился политический скандал из-за проникших на Запад сведений о советско-германском военном сотрудничестве и правительство Веймарской республики решило приостановить отправку курсантов в СССР.

Правда, в 1927 г. несколько молодых немецких летчиков все же прошли обучение в Липецке. В связи с небольшим числом курсантов были задействованы далеко не все самолеты. По донесению старшего летчика 40-й эскадрильи Степана Георгиевича Короля, в середине 1927 г. только 11 D XIII использовались для обучения, остальные «Фоккеры» хранились в ангарах в разобранном виде⁴. Пользуясь благоприятным моментом, Советский Союз хотел купить в липецкой школе 12-15 таких машин, но немцы на это не согласились.

Согласно договоренности с BBC РККА, «друзья» передавали свой опыт и советским авиаторам, хотя число русских, выполнивших переподготовку на немецких машинах, было сравнительно небольшим. Так, в 1926 г. обучение у немецких инструкторов прошли 16 советских летчиков-истребителей и 45 авиамехаников.

В июле 1927 г. Король докладывал руководству: «[Советский] летный состав 6 человек... Первого числа с/м ими были произведены первые полеты. Все, как один, летают хорошо. Но некоторые из них имеют недостаток в отношении летной дисциплины, на что приходится обратить самое серьезное внимание. Подготовка нашего летсостава ни в малейшей степени не уступает иностранной.

Между 15 и 20 числами этого месяца будет закончена тренировка с первой группой. Между 25 и 31 числом нужно будет подготовить приезд второй группы»⁵.

Кроме того, при школе была сформирована группа из 40 квалифицированных рабочих, которые под руководством немецких инженеров знакомились в мастерских с новыми приемами работы по дереву и металлу.

Уже в 1925 г. состоялись совместные полеты немецких и советских истребителей, которые показали превосходство самолета Фоккер D XIII перед истребителями Фоккер D XI, купленными в 1924 г. в Голландии для BBC РККА. Затем советским летчикам раз-

решили самым опробовать D XIII в полете. Несмотря на победу в учебных боях, немецкие «фоккеры» не вызвали большого интереса у советского военного руководства, которое не считало D XIII перспективной моделью боевого самолета.

В рейхсвере понимали, что для налаживания полноценного обучения военных летчиков в Липецке необходимо пополнить авиапарк качественно и количественно, о чем вскоре было заявлено советской стороне. В марте 1926 г. на совещании руководителей советских и германских ВВС подводили итоги первого года работы авиашколы. Присутствовавший там заведующий авиационным отделом рейхсвера старший лейтенант Г. Вильберг заявил: «В Липецке в прошлом году при благосклонной поддержке Красного Воздушного Флота были предоставлены помещения и произведены постройки для школы истребителей. Летом были впервые проведены курсы. При любезном содействии КВФ (Красного Воздушного Флота. — *Авт.*) были устроены сравнительные состязательные полеты, которые дали весьма ценный опыт. Надеюсь, что этот опыт был ценным и для вас. То обстоятельство, что наши самолеты оказались сильнее, объясняется тем, что у нас были моторы в 480 сил, а у русских — лишь 300 сил. Полеты эти дали также ценный тактический опыт.

Хорошие начальные успехи прошлого года в области школы истребителей побудили продолжить и развить подготовку личного состава и расширить Липецк совместно с КВФ в этом году. До конца мая новый ангар, очевидно, будет готов. Мы хотим в этом году снова устроить курсы истребителей, но с удвоенным числом участников. Вместе с тем мы впервые хотим начать и подготовку наблюдателей, устроив курсы этим летом и собрав старых, опытных наблюдателей, имеющих опыт войны. Они освежат свой опыт и сумеют потом сами подготавливать новые кадры. Для этой цели будут привезены в некотором количестве самолеты более современных типов, а именно деревянные самолеты фирмы «Хейнкель» с моторами Непир в 450 сил»⁶.

Эти предложения были поддержаны советской стороной. «С нашей стороны вы можете рассчитывать на самое полное содействие и поддержку... Нашу эскадрилью, которая вас, вероятно, стесня-

ет, вывести нельзя, но аэродром можно расширить. На это, вероятно, потребуются некоторые расходы, но этот вопрос можно будет уточнить впоследствии с господином Литом. Со своей стороны мы примем все меры для обеспечения бесперебойной и правильной работы школы», — сообщил в ответ на предложения Вильберга один из руководителей ВВС РККА комиссар Р. Муклевич⁷.

Летом 1926 г. в Липецк привезли из Германии восемь двухместных разведчиков Хейнкель HD 17. Их спроектировали и построили по заданию рейхсвера для обучения наблюдателей в липецкой авиашколе. Э. Хейнкель вспоминал: «Когда я вернулся из Швеции в Варнемюнде⁸, мне сообщили, что меня хочет видеть один посетитель. При встрече он не представился. Позже я узнал, что его фамилия Штудент. Несмотря на то что он был одет в штатское, с первых слов его я догадался — передо мной военный. Он поставил условие, чтобы наша беседа оставалась в тайне.

После нашего первого состоявшегося с ним разговора так и не стало ясно, кого он представляет на самом деле. Только по истечении времени я понял, кто он, и истинную причину его посещения.

С разрешения тогдашнего правительства рейхсвер оказывал содействие в реорганизации армии Советской России. Эта страна нуждалась в тех достижениях, которые имела Германия в техниче-



*Двухместные Хейнкель HD 17, созданные специально
для подготовки летчиков-наблюдателей*

ском отношении. Авиационным отделом в рейхсвере заведовал Вильберг. Он совершил поездку в Россию для изучения возможности обучения там летчиков на самолетах, тайно построенных в Германии.

Для меня тогда так и осталось непонятным, почему посетитель расспрашивал о возможности создания самолета со скоростью 220 км/ч и потолком 6000 м, который можно было использовать в качестве ближнего разведчика. Я поинтересовался, какими финансовыми возможностями он обладает. Тот усмехнулся и заявил, что готов купить такой самолет немедленно, как только его построят. После некоторого размышления я согласился.

... Мой первый предназначенный для рейхсвера самолет HD-17 пришлось строить тайно, играя в кошки-мышки с комиссией по надзору за строительством аэропланов. Эта игра была чрезвычайно опасной для меня. Я мог лишиться всего или попасть под неусыпный контроль и постоянный надзор. Во многом, наверное, мне помогла судьба»⁹.

В 1926 г. в Липецк доставили еще несколько учебных машин фирм «Хейнкель», «Юнкерс» и «Альбатрос» и двухместные многоцелевые военные самолеты Альбатрос L 76 и L 78, построенные по заданию рейхсвера. Осенью 1926 г. немецкая авиационная школа располагала 52 самолетами: 34 истребителями Фоккер D XIII и



Юнкерс А-20 в Липецке

1 Фоккер D VII, 8 разведчиками Хейнкель HD 17, несколькими учебными самолетами Альбатрос, имелось также по одному экземпляру учебно-тренировочных Хейнкель HD 21, Юнкерс А 20 (гражданский вариант выпускавшегося на заводе в Филях разведчика Ju 20) и один транспортный Юнкерс F 13 для обслуживания штаба школы.

Авиашкола Штара в течение 1926 г. заметно улучшила свою материально-техническую базу: была закончена реконструкция аэродрома, успешно шло строительство новых зданий, качественно и количественно рос авиапарк. Однако прибытие новых самолетов в связи с запланированным немецкой стороной увеличением числа курсантов обострило необходимость расширения старого или создания нового аэродрома. Штудент, 22 августа 1926 г. посетивший Липецк, в своем докладе отметил: «Аэродром вначале кажется достаточно большим, [но] в сравнении с масштабами построек и количеством предназначавшегося для них оборудования его площади едва ли хватило бы при полной нагрузке. Весьма спорно также, может ли он полностью отвечать требованиям при испытании самолетов. У меня сложилось впечатление, что в отношении аэродрома планы были не столь далеко идущие, чем в отношении построек»¹⁰.

Выход из сложившейся ситуации был найден в создании нового аэродрома, расположенного достаточно далеко от Липецка, — командование ВВС РККА не захотело полностью отдать немцам старый липецкий аэродром. Видимо, главной причиной такого решения было желание сохранить контроль со стороны 40-й эскадрильи за немецкой авиашколой. Сыграло свою роль и желание советского руководства обеспечить безопасность местного населения во время запланированных испытаний новых видов вооружения.

Подводя итоги деятельности первых двух лет работы липецкой авиашколы, заместитель председателя РВС СССР Уншлихт докладывал Сталину: «Школа своей работой дает нам: 1) капитальное оборудование культурного авиагородка; 2) возможность <...> поставить совместную работу со строевыми частями; 3) кадры хороших специалистов, механиков и рабочих; 4) учит новейшим тактическим приемам различных видов авиации; 5) испытанием вооружения самолетов, фото-, радио- и др. вспомогательных служб дает воз-

возможность путем участия наших представителей быть в курсе новейших технических усовершенствований; 6) дает возможность подготовить наш летный состав к полетам на истребителях и, наконец; 7) дает возможность путем временного пребывания в школе наших летчиков пройти курс усовершенствования»¹¹. Выгода от военно-технического сотрудничества РККА с рейхсвером казалась очевидной, поэтому в Москве с готовностью соглашались с просьбами немцев, направленными на расширение сферы деятельности липецкой авиашколы.

К новому учебному 1928 г. так называемый «большой аэродром» и испытательный полигон, вместе с большей частью построек авиашколы, были закончены. С этого момента «школа Штара» имела два аэродрома: «малый», с расположенными вблизи ангарами и другими постройками, а также «большой», на который летом курсантов доставляли на автомобилях. Обучение начиналось на «большом аэродроме», но и «малый» использовался в процессе подготовки немецких летчиков, например для приобретения навыков взлета и посадки с небольших площадок.



*На «большой аэродром» курсантов доставляли на автомобилях.
Иногда техника отказывала...*

В 1928 г. в Липецке прошли обучение 43 немецких курсанта, в числе которых было 13 «юнгмеркеров»¹². В группе летчиков-наблюдателей (24 человека) главным образом проходили подготовку ветераны Первой мировой войны, которым в будущем предстояло занять командные посты в ВВС Германии. Их переподготовка, в отличие от летчиков-истребителей, занимала не 18, а 12 месяцев: полгода на теоретический курс в Берлине и полгода на «практическое обучение» в Липецке, воздушное пространство над которым благодаря хорошим погодным условиям в этом районе было весьма подходящим для таких целей.

Программа обучения наблюдателей включала в себя изучение навигации, радиосвязи, аэрофотосъемки, приобретение навыков бомбометания и взаимодействия с наземными войсками. В конце курса летчики-наблюдатели перебазировались на воронежский аэродром, где приняли участие в учениях войск Московского военно-



Немецкие самолеты на воронежском аэродроме. Снимок выполнен во время совместных военных учений в 1928 г.

го округа. Под Воронежем немецкие летчики, по свидетельству Шпейделя, в условиях, приближенных к боевым, «разработали и опробовали новые методы корректировки артиллерийского огня с воздуха»¹³.

Число летчиков и обслуживающего персонала в Липецке год от года росло. В 1925 г. постоянный состав учебного центра насчитывал семь немцев и около 20 русских, а к 1930 г. он вырос до 178 человек (85 человек административно-технического состава, остальные — летчики и техники). Русская часть персонала насчитывала 352 человека (40 авиамехаников и «контингент средней квалификации» — слесари, токари, шоферы и т. д.). В 1932 г. численность немцев в авиацентре достигла максимума — 303 человека.

Зимой, когда аэродром покрывался снегом, количество сотрудников резко сокращалось — большинство немцев уезжало в Германию в отпуск и для обработки собранных за летный сезон результатов. Однако некоторые немецкие специалисты оставались в Липецке и в холодное время года. Об этом свидетельствует сообщение о доставке в Липецк из Германии в конце 1927 г. 30 пар меховых сапог, 25 меховых воротников, 50 масок для защиты лица от холода и другой теплой одежды¹⁴.

Когда выпадал снег, самолеты устанавливали на лыжи, как было принято в советских ВВС. По примеру советской эскадрильи для



Фоккер D XIII на лыжах

поездок по заснеженным просторам немцы использовали аэросани. Одним словом, липецкие «друзья» старались приспособиться к российским условиям. Правда, не все проблемы, связанные с «русской зимой», им удалось решить: некоторые самолеты в этот период из-за нехватки ангаров оставались под открытым небом на аэродроме.

Административно немецкая авиационная школа сначала состояла из штабной группы, возглавляемой В. Штаром и отдела подготовки летчиков-истребителей под руководством К. Шёнебека. К началу 1928 г. она имела более развитую структуру:

- 1) штабная группа во главе с майором Штаром (35 человек). Она находилась в Липецке круглогодично;
- 2) группа подготовки летчиков-истребителей. Ею руководили Карл Шёнебек и Вернер Юнк;



*Руководитель группы подготовки
летчиков-истребителей К. Шёнебек (в центре)*

3) штурманская группа под руководством майора Эриха Кваде готовила летчиков-наблюдателей: разведчиков и корректировщиков артиллерии.

В 1927-1928 гг. в Липецке было обучено 20 немецких летчиков-истребителей и 24 летчика-наблюдателя.

Когда закончился этап становления немецкой авиашколы, стали осуществлять учебные полеты немецких курсантов в различные города Центральной России. Кроме Воронежа, по сведениям английского журналиста К. Мелвилля, германские летчики бывали и на аэродроме в Борисоглебске¹⁵.

По мере расширения школы усложнялась и программа обучения. Об этом свидетельствует немецкий отчет за 1930 г.:

«13.5.1930 г. Было начато обучение летчиков-истребителей одновременно в обеих группах. Подгруппа 1 была составлена из четырех командированных альтмеркеров и пяти основных летчиков станции. Подгруппа 2 состояла из десяти прикомандированных к станции юнгмеркеров...

На основании специального улучшенного образования в [Германии] можно было наполовину уменьшить учебные полеты на самолете НД 17 в обеих группах по сравнению с 1929 г. В подгруппе 1 было произведено в среднем пять учебных полетов, у юнгмеркеров — десять. Самостоятельные полеты на НД 17 были использованы для того, чтобы научить оптическим упражнениям, ориентировочным полетам и первоначальным принципам подвижности во время боя.

В конце мая обе группы летали на Д 13 и теперь можно было приступить к одиночному обучению.

Упражнения воздушного боя против одноместных самолетов. Они представляли очень мало трудностей и были очень быстро усвоены. Для усовершенствования их производились позднее упражнения при обучении звеньями. В самих боях упражнялись меньше, чем во вступлении в бой, так как в действительности в большинстве случаев вступления являются решающими.

Атаки двухместных самолетов. Опыт последних лет показал, что атака двухместных самолетов является одним из самых трудных упражнений. Это было принято во внимание в этом году, и уже в начале июня приступили к этим упражнениям...

Необходимые при обучении упражнения в прилете рассматривались как тренировочные упражнения для стрельбы боевыми патронами (учебная стрельба) с воздуха. При этом особенно полезной оказалась фотопулеметная камера, так как она давала вполне хорошие сведения относительно состояния обучения отдельных экипажей.

Предполагаемые высотные полеты, к сожалению, не могли быть выполнены в таком количестве [как планировалось], так как почти в течение всего года ощущался недостаток в кислороде. Кроме того, поставленные баллоны были проницаемы и только несколькими экипажам удалось подняться до предписанного потолка в 6500 м...

Имеющая исключительно важное значение для летчиков-испытателей малая ориентировка должна быть чаще повторена, чем это предусмотрено в плане обучения. Почти для всех экипажей было вначале очень трудно проводить правильно малую ориентировку¹⁶. Частично это зависит от незнакомой местности и масштабов русских карт...

Стрельба боевыми патронами с воздуха была расчленена на учебную и боевую стрельбу.

Учебная стрельба была подразделена на три главных упражнения, а именно:

1) главное упражнение — 100 выстрелов на пулемет в мишень 3х3 м;

2) главное упражнение — также 100 выстрелов на пулемет в самолетную мишень;

3) главное упражнение — мишень 2х2 м, для которого также было предусмотрено 100 выстрелов на пулемет. При всех этих упражнениях не было установлено число прилетов. Все же более шести прилетов не допускалось. Упражнение началось на высоте в 400 м, закончилось на высоте в 100 м над землей. Угол прилета (угол пикирования. — *Авт.*) находился между 25 и 30 градусами. Целью упражнений было, во-первых, научиться коротким огневым нападениям, а также стрельбе со средних расстояний.

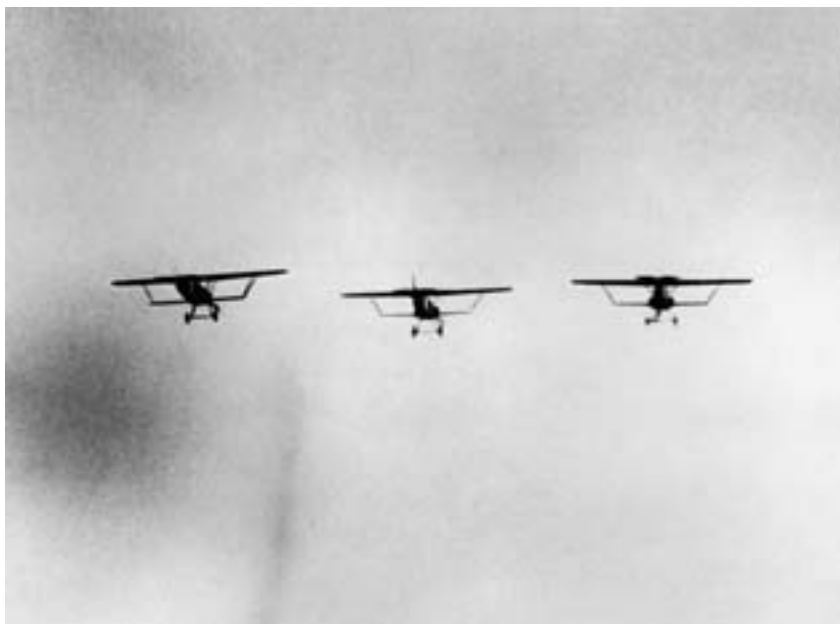
... Боевая стрельба была подразделена на одиночную стрельбу и стрельбу звеньями. В качестве цели имелись развернутый и сверну-

тый строй: для одиночной стрельбы имелась стоящая маршевая колонна. На каждый пулемет имелось в распоряжении 100 выстрелов, которые должны были быть выпущены при одном прилете. Максимальная высота была также 400 м, упражнение должно было закончиться на высоте 100 м.

... Максимальное внимание во время всего обучения стрельбе было обращено на стрельбу с больших расстояний, для того, чтобы уже теперь достигнуть некоторых предварительных упражнений для стрельбы по войсковым соединениям двухместных самолетов.

Начиная с 12.07 приступили к обучения звеньями обеих групп. Подгруппа 1 была переименована в отряд 1 и произведено подразделение на звенья, экипажи которых оставались вместе до конца обучения. В течение этого времени каждому из обучающихся была предоставлена возможность упражняться в течение короткого времени в командовании отрядом как на земле, так и в воздухе.

В течение этого периода обучения было прибавлено новое — бой звена против звена. Вначале упражнение было произведено с



Звено истребителей D XIII

чисто учебной целью, затем в боевом порядке... Самой атакой овладели довольно скоро. Максимальное значение при проведении испытаний было обращено на оборонительные движения для того, чтобы заранее не дать появиться у экипажей обычно появляющемуся чувству превосходства противника. Отдельные лица производили при этих оборонительных движениях такие ловкие маневры, что действительно было затруднительно атакующим проводить бой с превосходством.

Для атак на низкой высоте, которые были предусмотрены в качестве тренировочных испытаний отрядов, ранее производились предварительные упражнения. Были на местности установлены цели для того, чтобы научить экипажи находить их...

Атаки на двухместные самолеты звеном, несмотря на сравнительную трудность, не представили особых затруднений для отряда 1. К концу атаки производились гладко и точно...»¹⁷

Программа закончилась в сентябре. Всего за 1930-й учебный год задействованные в подготовке летчиков самолеты — 24 Фоккера D XIII (шесть из них были снабжены пулеметами), два HD 17 и два Фоккера D VII — совершили 3450 полетов. Каждый обучаемый провел в воздухе от 50 до 64 ч.

О масштабах учебных стрельб и бомбардировок в ходе подготовки немецких летчиков в 1930 г. можно судить по количеству боеприпасов, предназначенных для использования в течение августа и сентября этого года. Из Германии в авиашколу было доставлено 164 тыс. боевых пулеметных патронов и 2 тыс. сигнальных ракет. Для упражнений в бомбометании в Липецк завезли 50-килограммовые (50 шт.) и 12-килограммовые авиабомбы, а также учебные 12-килограммовые (299 шт.) и 10-килограммовые (125 шт.) бомбы¹⁸. При этом надо учитывать, что большую часть упражнений поводили с использованием неучтенных здесь учебных цементных бомб.

Опыт полетов 1930 г. позволил немецким специалистам доработать конструкцию пулемета, усовершенствовать летные комбинезоны, провести испытания трассирующих пуль для стрельбы на большие расстояния. Для лучшей устойчивости траектории полета истребителей D XIII на пикировании на одной из этих машин была увеличена площадь киля. Это дало положительный эффект, поэтому

к следующему году аналогичным образом доработали все самолеты этого типа.

В 1930 г. липецкая авиашкола была преобразована в испытательный центр рейхсвера. Новый статус «школы Штара» свидетельствовал об ее больших достижениях как при подготовке военных летчиков, так и в испытании нового вооружения. Но, несмотря на эти успехи, при реорганизации авиашколы произошла смена ее руководства. В. Штара, у которого сложились плохие отношения с В.Е. Орловым, возглавлявшим русский авиаотряд в 1929-1931 гг., сменил майор М. Моор (Штар, сдав дела, уехал поездом из Липецка 5 сентября 1930 г.). Как и его предшественник, Моор был официально уволен со службы, но на этом его «засекречивание» не закончилось: до марта 1932 г. в документах рейхсвера он числился не как руководитель липецкого авиацентра, а как начальник «Исследовательского института экспериментальных вооружений»¹⁹. Через некоторое время был смещен и Орлов, и командиром 38-й эскадри-



*Командир эскадрильи
В.Е. Орлов (справа)
и сотрудник немецкой
авиашколы*

льи стал выходец из Латвии Александр Марцевич Томсон. Таким образом, рейхсвер и РККА произвели «рокировку», чтобы ликвидировать назревавший конфликт между руководством немецкого авиацентра и советской эскадрильи.

В 1931 г. немецкие летчики приняли участие в совместных маневрах с ВВС РККА. «Очень много пользы принесла совместная работа с русской эскадрилей. При этом были сделаны большие успехи во всех видах атак против дневных бомбовозов. Опыт изложен в изменении к руководству для летчиков-истребителей», — говорится в немецком отчете за 1931 г.²⁰

В этом году в Липецке прошло обучение 28 человек — 10 юнг-меркеров и 18 более опытных пилотов. Программа была усложнена. Теперь летчики тренировались также в стрельбе с истребителя по подвижной мишени, буксируемой на длинных тросах двумя самолетами (в качестве мишени использовали пустые мешки). Новшеством было и бомбометание с доработанных для этих целей Фоккеров D XIII. Иногда сброс бомб производили одновременно со стрельбой по наземным целям. Эти упражнения вели на полигоне, оборудованном на северо-западной окраине Липецка, там, где сейчас располагается Липецкий аэропорт.

В этом году в авиашколе произошли серьезные кадровые изменения — по приказу рейхсвера в Германию отозвали 12 лучших преподавателей, включая фон Шёнебека, который считался асом даже среди опытного персонала «школы Штара». Их отъезд, связанный с формированием в Германии «курьерских эскадрилий» — прообраза будущих подразделений люфтваффе, — отрицательно сказался на качестве подготовки курсантов, дисциплина среди которых упала.

Возможно, это явилось одной из причин довольно быстрого смещения Моора. В феврале 1932 г. новым и последним начальником германского авиацентра стал полковник Г. Мюллер, о деловых качествах которого высоко отзывались даже сотрудники советской контрразведки. В составленной ими характеристике отмечалось: «грамотный во всех отношениях, так как много работал над собой, во взглядах трезвый, во взаимоотношениях с русскими был вежлив, отзывчив и готов всегда оказать посильную помощь»²¹.

В 1932 г., после назначения Мюллера начальником школы, служебные должности в авиашколе распределялись следующим образом: заместителем начальника школы по учебной части стал Вольфрам Дик, которому подчинялись преподаватели курсантских групп Больман и Кнеезе. Инструкторами являлись Хассо фон Принц, Иоганес Янке, Вильгельм Макроцки и Ротх. Альберт Блюмензаат обучал курсантов теории и практике стрельбы в воздухе. Всей технической частью школы продолжал заведовать инженер Пауль, а за здоровьем немцев следил бессменный доктор Халлер.

Новое поколение преподавателей авиашколы с трудом справлялось с молодыми курсантами, средний возраст которых составлял 19-20 лет. В отчете об учебной работе у немцев в 1932 г. Э.М. Томсон писал: «О дисциплине «штаровской» уже забыли. Нарушений полетных и аэродромных правил много. Сами «друзья» говорят, что молодежь стала иной и что им здесь, в липецких условиях, очень трудно поддерживать требуемую дисциплину. Это, конечно, не верно, не вина «липецких условий», а то, что сами руководители Мюллер, Дик на это дело смотрят слабо»²².

В 1932 г. немцы столкнулись с проблемой нехватки самолетов. Немало «Фоккеров» было потеряно из-за произошедших за преж-



Доктор Г. Халлер

ние годы аварий, к тому же начал сказываться износ техники — текли радиаторы и топливные баки, стали отказывать моторы. В результате для подготовки военных летчиков удалось выделить только 15 D XIII — вдвое меньше, чем в предыдущие годы.

Чтобы повысить интенсивность полетов, решили проводить заправку самолетов горючем прямо у точки старта, во время 30-минутного перерыва для обсуждения полетов. Для этого на летное поле приезжали грузовики с бочками с бензином, который перекачивали в самолетные баки с помощью ручных насосов.

Несмотря на дефицит самолетов, в 1932 г. удалось обучить искусству воздушного боя десять юнгмейкеров и еще 13 прикомандированных немецких пилотов. Среди них было шесть морских летчиков. Помимо освоенных ранее приемов, была использована кассетная загрузка бомб в фюзеляж — по три бомбы в магазине. Это позволило заметно упростить и ускорить боезаправку самолета перед вылетом. В то же время отказались от стрельбы боевыми патронами по буксируемым мишеням, вместо этого использовали фотопулемет. Так как опасности поражения самолета-буксировщика теперь не было, мишень можно было буксировать одним самоле-



Выпуск летчиков-наблюдателей 1928 г.

В центре — руководитель учебной группы майор Кваде

том. Немецкие летчики провели также учебное бомбометание зажигательными бомбами по стоящей на реке старой барже.

Как отмечалось, курс обучения в липецкой авиашколе предусматривал полеты на большой высоте с дыхательным аппаратом. В 1932-1933 гг. немецкие курсанты летали на высоте около 7000 м²³. Некоторые немцы на Фоккер D XIII достигали высоты 7200 м (при этом использовался дыхательный прибор фирмы Дрегер). Но, как прежде, высотных полетов за период обучения в Липецке проводилось мало из-за нехватки кислорода для дыхательных масок.

Учебный курс 1932 г. закончился 11 сентября. Средний налет на ученика был меньше, чем в предыдущие годы, — 50-55 ч, т. к. учитывалась улучшившаяся в начале 1930-х гг. подготовка курсантов в Германии. Многие из немецких пилотов, подготовленных в Липецке в 1932 г., затем сделали успешную карьеру в люфтваффе, поэтому выпуск этого года (как и 1928 г.) вошел в историю авиашколы как «генеральский».

В 1933 г. в Липецке прошли подготовку 15 немецких летчиков-истребителей.

Обучение не обходилось без аварий. Чаще всего они происходили при посадках, на небольшой скорости, и жертв не было. Тем не менее, согласно немецким источникам, в 1925-1929 гг. из-за ава-



Перевернувшийся при посадке Фоккер D XIII

рий был выведен из строя каждый седьмой Фоккер D XIII²⁴. Некоторые из них получили повреждения по вине русских летчиков-курсантов: в документах УВВС РККА упоминается о шести таких случаях в 1926-1927 гг.

Случались и более серьезные происшествия. 27 июня 1927 г. молодой летчик сделал резкий вираж и оказался прямо перед носом другого самолета, который винтом отрезал хвост появившейся перед ним машины. Виновник аварии сумел благополучно приземлиться на парашюте. В 1930 г. на высоте 3000 м столкнулись два немецких самолета: одноместный истребитель и двухместный разведчик. Летчики успели спастись на парашютах, но стрелок-наблюдатель Амлингер не смог покинуть самолет и погиб²⁵. 12 июня того же года разбился обер-лейтенант И. Платц: во время тренировки в стрельбе по мишени он допустил потерю скорости при развороте, и его D XIII врезался в землю.

Но особая интенсивность аварий и катастроф наблюдалась в последний период работы авиашколы — в 1932-1933 гг.; сказывались и износ авиатехники, и падение дисциплины среди пилотов.

7 июля 1932 г. в учебном бою столкнулись два Фоккера D XIII. Поврежденные самолеты спланировали на аэродром, и летчики остались невредимыми. Один из них, Экхарт Хевтер, в своем дневни-



Обломки истребителя, на котором погиб И. Платц

ке подробно описал этот случай: «Сегодня опять звено против звена. Ведущие мы. Второй взлет: Фальк в качестве ведущего, справа я, слева Радущ. Мы настигли противника и в течение 15 минут вели бой. У меня не было противника, поэтому я наблюдал за тем, как сражаются Фальк и Лютцов. Я находился в 50 метрах над ними. Лютцов атаковал Фалька, и я хотел прийти на помощь ведущему моего звена. Я спикировал на Лютцова и вскоре почувствовал удар по правому крылу. Тут я заметил, что приличная часть крыла отвалилась, и отлетел в сторону. В первые секунды после удара, глухого и резкого, я не мог сообразить в чем же дело. Потом пришло осознание случившегося, и я недоверчиво посмотрел на крыло. Сохраняя хладнокровие, я взял в сторону, чтобы улучшить видимость. Я отстегнул ремни, чтобы в крайнем случае мне ничего не мешало. <...> На полной скорости я с грохотом приземлился, сохранив свою «птичку»...

От моего крыла откололся примерно метр... Фальк свинья свиней! Его «птичка» тоже сильно пострадала. Носовая часть вдребезги, а левая стойка полностью смята. Система водного охлаждения и топливный бак также получили повреждения...»²⁶.

Представления о последующих летных происшествиях, происходящих с пугающей частотой, можно почерпнуть из отчета Томсона руководству советских ВВС:

«8 августа [1932 г.] — в учебном бою столкнулись 2 Д XIII, повреждения значительные. Один летчик выпрыгнул на парашюте, другой совершил вынужденную посадку. Летчики получили ушибы, самолеты полностью разбиты.

25 августа — при учебном полете столкнулись 2 Д XIII инструктора и летчика. Инструктор (фон Тресков. — *Авт.*) упал вместе с самолетом и разбился насмерть. Ученик выпрыгнул с парашютом.

9 сентября — при учебном воздушном бое на Д XIII при выводе из крутого пике отвалились крылья. Летчик и самолет разбились.

13 сентября — Д XIII из-за неправильного захода на посадку врезался в пожарный автомобиль. Самолет в капитальном ремонте, летчик невредим.

17 сентября — при взлете на Юнкерсе Ю 20 из-за неправильного действия рулями самолет скользнул на крыло, упал и разбился. Летчик невредим.

В 1933 г.:

26 мая — при грубой посадке снесло шасси ХД 17 на аэродроме, поломаны крылья, деформирован фюзеляж.

2 июля — при учебном воздушном бое на Д XIII столкнулись 2 самолета учеников. Самолеты разбиты вдребезги. Один летчик спустился на парашюте, другой разбился насмерть²⁷.

10 июля — при тренировочном полете курсанта на Д XIII из-за невнимательного отношения к приборам сгорел мотор. Летчик сел вне аэродрома, разбил самолет. Летчик невредим.

13 июля — при посадке на аэродром Д XIII, пилотируемый учеником, из-за большого угла снес шасси. Самолет разломан, летчик невредим.



*Почетный караул немецких курсантов
у гроба разбившегося 2 июля 1933 г. летчика Поля*

14 июля — ученик-летчик на Д XIII при посадке на аэродром вне посадочной зоны натолкнулся на копну сена. Самолет в капитальном ремонте, летчик невредим.

19 июля — ученик-летчик на Д XIII допустил потерю скорости при посадке, самолет скапотировал и полностью разбит. Летчик получил ушибы.

Кроме этого, во время учебных боев в липецкой авиашколе было зафиксировано до 40 случаев пробития винта при воздушной стрельбе вследствие плохой регулировки [синхронизатора]²⁸.

Гибли не только курсанты. 11 июня 1930 г. при полете на самолете «Альбатрос» в районе Смоленска из-за отказа мотора разбились опытный немецкий летчик старший лейтенант Эмиль Туи и бортмеханик Хундорф.

Тела погибших отправляли в Германию. Известны случаи, когда для соблюдения конспирации герметично закрытый гроб с телом упаковывался в ящик с надписью «Детали машин». Если о катастрофе становилось известно прессе, дело представляли как летное происшествие на спортивном самолете.

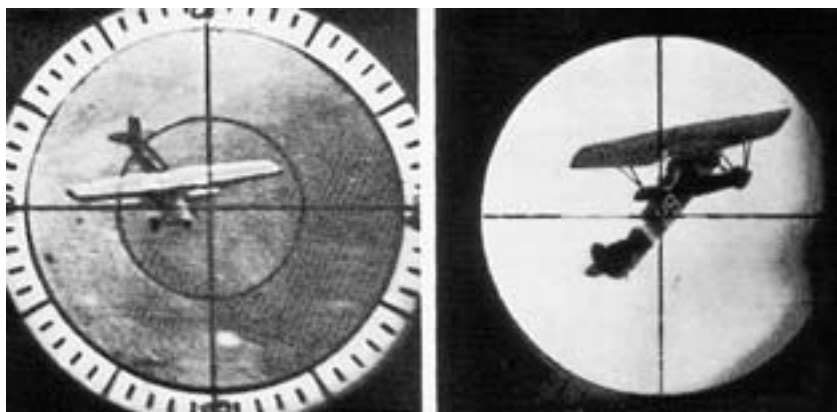
В Липецк с инспекционными поездками почти ежегодно прибывали представители советского и германского военного руководства. В сентябре 1928 г. город посетил начальник войскового управления рейхсвера генерал-майор В. фон Бломберг. В его отчете об этом визите говорится: «Общее впечатление от организации учебы, а также оценка сооружений как долговременных были великолепными»²⁹. В сентябре 1929 г. там впервые побывал П.И. Баранов. Он писал: «Школа... представляет для нас несомненный интерес, с одной стороны, как готовая база для развертывания нашей летной школы в военное время, с другой стороны, как место стыка между нашим и германским организационным, тактическим и техническим опытом, причем для нас крайне важно перенять организаторские навыки немцев путем дальнейшей посылки в максимальном количестве для обслуживания школы и тренировки в ней нашего летного и подсобного персонала».

На банкете в честь визита высокого гостя начальник школы Штар поднял тост: «Лично я и от имени всех работающих в Школе смею Вас уверить, что мы приложим все усилия, чтобы углубить ис-

кренность наших дружественных отношений, соединяющих воздушные силы обеих дружественных армий. ...Да здравствуют близкие нам Военно-воздушные силы Рабоче-Крестьянской Красной Армии!»³⁰

Но это слова из «парадных» выступлений. Осенью 1929 г. в беседе с представителями рейхсвера К.Е. Ворошилов сетовал: «Липецкая школа существует давно, это самое старое из учреждений (имеются в виду немецкие военные центры в СССР. — *Авт.*), и она дала хорошие результаты для рейхсвера, в то время как мы, к сожалению, не извлекли из ее существования никакой пользы»³¹.

Действительно, если сравнить методики обучения летчиков-истребителей в «школе Штара» и ВВС РККА, то особых новшеств у немецких инструкторов не наблюдалось. Так же, как в Липецке, в советских авиацентрах подготовки военных летчиков после учебных вылетов с инструктором на двухместном самолете обучали пилотированию истребителя в одиночных полетах, а затем полетам в группе. Наши летчики учились маневрированию, ориентировки на местности, высотным полетам (до 5 тыс. м) и пилотированию вблизи земли, воздушному бою против одноместных и многоместных самолетов, атаке наземных целей³². Проводились учебные стрельбы по наземным и воздушным мишеням. В качестве первых использовали деревянный щит с нарисованным на нем кругами диаметром



Немецкий фотопулемет зафиксировал момент
учебного воздушного боя

3 и 1 м, в качестве вторых — привязные мешки с несколькими шарами-пилотами внутри³³.

Во время учебных боев между самолетами и русские, и немцы вместо пулеметов использовали фотосъемку. Однако если у нас снимки делали обычными фотоаппаратам, с ручным спуском, имея возможность получить всего три-четыре фотографии за атаку, то немцы применяли так называемые фотопулеметы — высокоскоростные автоматические фотоаппараты, способные делать до 400 снимков в минуту и, таким образом, весьма точно имитирующие стрельбу из пулемета. Длинные рулоны фотопленки немцы проявляли в оборудованной в Липецке лаборатории. Устройство фотопулемета вызвало большой интерес у советских специалистов и было рекомендовано наладить в стране выпуск таких устройств. Отмечалось также широкое применение немцами радиосвязи с самолетами³⁴. Нельзя забывать и том, что у немецких инструкторов прошли краткий курс обучения несколько десятков советских летчиков и авиамехаников. Так что чужой опыт все же использовался, и поэтому нельзя согласиться с мнением Ворошилова, что изучение летной подготовки немцев не принесло нам никакой пользы.

Вместе с тем утверждение, что, введя в липецкой школе практику бомбометания с истребителей Фоккер D XIII, немцы первыми создали такой род авиации, как истребители-бомбардировщики³⁵, неверно. Пионерами в этом деле были русские. Еще в 1915 г. пять российских самолетов с небольшой высоты атаковали скопление немецких войск на переправе через реку Буг. «Пулеметный огонь летчиков и сброшенные авиабомбы внесли смятение в ряды противника», — пишет историк российской авиации П.Д. Дузь³⁶. Еще одним доказательством нашего приоритета может служить фотография истребителя «Ньюпор» известного русского летчика Первой мировой войны М.К. Ткачева с подвешенной под фюзеляжем бомбой³⁷.

Всего за восемь лет существования авиашколы в Липецке в ней было обучено или переподготовлено свыше 200 военных летчиков. Шпейдель в своих воспоминаниях о сотрудничестве РККА и рейхсвера указывает, что в Липецке подготовили примерно 120 летчиков-истребителей (30 из них являлись участниками Первой миро-

вой войны, 20 — летчиками гражданской авиации) для Германии. За 1928-1930 гг. прошли обучение также около 100 немецких летчиков-наблюдателей (с 1931 г. их тренировка велась в немецкой авиашколе в Брауншвейге, там за три года подготовили еще 80 наблюдателей). Среди выпускников Липецка был целый ряд будущих асов и высокопоставленных офицеров люфтваффе — Лютцов, Траутлоф, Фальк, Шпейдель, Шперле и др. (см. Приложение 1).

В свою очередь, бывший руководитель Центра «Москва» Нидермайер считал, что благодаря Липецку удалось подготовить гораздо больше немецких пилотов. В 1945 г., попав в советский плен, он на допросе сообщил следующее: «Авиационная школа в Липецке занималась подготовкой военных летчиков из немецких офицеров. Весь преподавательский состав был прислан из Германии. ... В школе были обучены около 700 человек летчиков»³⁸.

Чтобы выяснить, кто из участников описываемых событий — Шпейдель или Нидермайер — прав, обратимся к архивным документам. В секретном списке военных летчиков Германии, составленном Военным министерством в конце 1930 г., значится 168 человек³⁹. Согласно документам Российского государственного военного архива, в 1931 г. в Липецке обучили еще 28 немецких пилотов, в 1932 — 23 и в 1933 — 15. Полученный результат — 234 человека — близок к цифрам, приведенным в мемуарах Шпейделя.

Но необходимо учитывать, что «школа Штара» обеспечивала учебный процесс по тайной подготовке летных кадров на территории самой Германии: бывшие курсанты становились инструкторами, а обучение велось по программам, разработанным в Липецке. С учетом липецкого опыта, по свидетельству того же Шпейделя, в Германии в конце 1920-х — начале 1930-х гг. было подготовлено еще 230 летчиков⁴⁰.

Точное число советских летчиков, прошедших обучение под руководством немецких инструкторов, установить еще сложнее. Известно лишь, что к концу 1929 г. через немецкую авиашколу прошло 140 наших пилотов и механиков⁴¹. Правда, курс учебы советских летчиков был непродолжительным: максимум 8,5 летных часов по сравнению с 50-60 часами летной практики у немецких пилотов.

Источники и комментарии

¹ Völker K.-H. Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920-1933. Stuttgart, 1962. S. 144, 150.

² Speidel H. Reichswehr und Rote Armee // Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte. 1951. № 1. S. 27.

³ Цит. по: Zeidler M. Reichswehr und Rote Armee. München, 1993. S. 176.

⁴ РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 955. Л. 20.

⁵ Там же. Л. 19.

⁶ Дьяков Ю.Л., Бушуева Т.С. Фашистский меч ковался в СССР. М., 1992. С. 167.

⁷ РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 955. Л. 167-169.

⁸ Город на севере Германии, где находилось производство фирмы «Хейнкель».

⁹ Хейнкель Э. В моей стремительной жизни. Ростов-на-Дону, 1992. С. 60.

¹⁰ Рейхсвер и Красная Армия. Кобленц, 1995. С. 25-26.

¹¹ Дьяков Ю.Л., Бушуева Т.С. Указ. соч. С. 73.

¹² Zeidler M. Op. cit. S. 176-177.

¹³ Speidel H. Op. cit. S. 30.

¹⁴ РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 955. Л. 106.

¹⁵ Melville C. The Russian Face of Germany. London, 1932. P. 79.

¹⁶ Видимо, речь идет о полетах на 50-метровой высоте (без компаса) в радиусе 25 км от Липецка.

¹⁷ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 43. Л. 20-24.

¹⁸ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 30.

¹⁹ Залесский К. Люфтваффе. Военно-воздушные силы Третьего рейха. М., 2005. С. 334.

²⁰ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 43. Л. 27.

²¹ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 13.

²² РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 21. Л. 95.

²³ Запись беседы А. Григорова с бывшим курсантом липецкой авиашколы Карлом Бем-Теттельбахом // Молодежный вестник. 1996. № 25.

²⁴ Völker K.-H. Dokumenten und Dokumentarfotos zur Geschichte der Deutschen Luftwaffe. Stuttgart, 1968. S. 73.

²⁵ Эта катастрофа привела к еще одной трагедии: жена Амлингера, вылетевшая в Штеттин, куда пароходом должен был прибыть гроб с телом мужа, по дороге покончила с собой, выбросившись с самолета.

²⁶ Falk W. Falkenjare. Moosburg, 2003. S. 35.

²⁷ Подробности этого события содержатся в письме Алксниса Ворошилову: «Доношу, что 2 июля в 9 часов 30 минут в Липецке у «друзей» при учебных полетах по воздушному бою на высоте около 1000 метров произошло столкновение двух самолетов Ф-13. ...Один из

летчиков (Стэн) выбросился с 700 метров на парашюте и благополучно сел на землю. Другой летчик (Поль) также выбросился с парашютом с высоты около 15 метров и от удара о землю получил переломы конечностей и позвоночника, вследствие чего через 50 минут скончался. Тело Поля в сопровождении представителя от «друзей» Гейнц[а] 3 июля в отдельном вагоне отправлено в Москву для переправки в Германию» [РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 41. Л. 73].

²⁸ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 38. Л. 115-116

²⁹ Бойцов В. Секретные лаборатории Рейхсвера в России // Армия. 1992. № 2. С. 63.

³⁰ РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 1058. Л. 595, 598.

³¹ Дьяков Ю.Л., Бушуева Т.С. Указ. соч. С. 101.

³² Временное наставление по производству практических занятий в строевых частях ВВС РККА. М., 1925; Материалы к обучению истребителей. М., 1931.

³³ Шар-пилот — небольшой воздушный шар, наполненный водородом, предназначенный для определения силы и направления ветра на высоте.

³⁴ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 8. Л. 481-481об.

³⁵ Ермаченков С.В. РККА и рейхсвер. Дисс. к. и. н. М., 1997. С. 132.

³⁶ Дузь П.Д. История авиации и воздухоплавания в России (июль 1914 г. — октябрь 1917 г.). М., 1986. С. 304.

³⁷ История русской авиации в фотографиях. 1885-1945. М., 2003. С. 81.

³⁸ Центральный архив ФСБ. Д. Н-19460. Л. 27.

³⁹ Völker K.-H. Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920-1933. Anlage 15. Stuttgart, 1962.

⁴⁰ Speidel H. Op. cit. S. 44

⁴¹ РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 1058. Л. 593.

ГЛАВА 4

ИСПЫТАНИЯ НОВОЙ ТЕХНИКИ

Обучение военных летчиков было только одним из направлений деятельности рейхсвера в Липецке. Наиболее дальновидные военачальники с самого начала предполагали наладить там изучение новых образцов боевых самолетов и авиационного оборудования. Подготовку к разработке авиатехники для будущих ВВС Германии в Военном министерстве начали в 1926-1927 гг. Было намечено построить, испытать и подготовить к серийному выпуску самолеты четырех типов: одноместный истребитель, ближний разведчик, двухместный ночной истребитель/разведчик и тяжелый многоцелевой самолет, который можно было использовать как дальний разведчик и бомбардировщик¹. Проектирование этих машин поручили фирмам «Арадо», «Альбатрос», «Хейнкель». Так как данный план являлся нарушением Версальского договора, все работы должны были вестись в глубокой тайне.

Одним из первых за создание в Липецке центра по испытаниям самолетов высказался начальник авиашколы Штар. Но вначале его предложение было отвергнуто: начальник авиационно-технического отдела военного министерства Германии К. Штудент назвал этот план абсурдной идеей. Однако поездка в 1926 г. в СССР изменила его взгляды. Он писал: «Я признаю, что ранее относился скептически ко всем возможностям успешной испытательной деятельности в России. Особый скепсис вызывал Липецк»². Реальное положение дел в липецкой авиашколе вселило в Штудента оптимизм, и он стал настаивать на скорейшем создании полигона под Липецком для апробации всех типов германских авиационных вооружений. В его отчете указывалось: «Большинство испытаний в области авиатехники могут проводиться в Германии, как и ряд проб авиавооружения. Однако тестирование определенных видов вооружения можно проводить только за гра-

ницей, а именно в России. Последние успехи в этой области заставляют построить в России соответствующий полигон не позднее 1927 г. Он должен служить для испытания бортового вооружения, бомб и «средств для уничтожения вредителей» (химического оружия. — *Авт.*). Обустройство такого полигона в России должно иметь и определенное политическое значение. У меня сложилось впечатление, что особое внимание Россия уделяет техническому сотрудничеству с нами».

Важным событием в становлении лётно-испытательного центра в Липецке стал визит в СССР весной 1926 г. начальника авиационного отдела Военного министерства, а фактически начальника штаба тайно возрождавшихся военно-воздушных сил Германии старшего лейтенанта Гельмута Вильберга, который также был сторонником превращения авиашколы в испытательную станцию. Во время переговоров с начальником Военно-морских сил СССР Р. Муклевичем он сообщил о планах развернуть в СССР изучение новейших типов немецких самолетов и авиаоборудования: «Мы хотим далее наладить в Липецке, наряду со школой истребителей и наблюдателей, испытание таких материалов и предметов, которые мы сочтем созревшими для введения в войска. Первое, что можно будет испытать и сообщить Вам, — это моторное ружье (синхронизатор для стрельбы через винт. — *Авт.*). Ждем для этого лишь наступления соответствующей погоды. Затем, по прибытии самолетов летом, мы предполагаем испытать ряд принадлежностей — беспроволочный телефон для связи между самолетом и землей и новую конструкцию киносъемок с самолета. Когда новые самолеты, строящиеся за границей германскими фирмами, будут готовы, они также придут для практических испытаний. Прибудут следующие типы: ХД-17, ХД-33, двухместный истребитель «Альбатрос» с мотором БМВ-6 в 600 сил, предназначенный в ограниченных размерах и для разведки; по-видимому, к концу лета придёт ещё один самолет Юнкера (К-Миттельштюк) — средний бомбовоз, их Вами заказано 15 шт.³

Особый интерес для нас представляют опыты с бомбометанием. У нас нет никаких материалов о вероятности попаданий. В этой области хотелось бы произвести опыты, но это будет возможно

лишь в будущем году, ибо у нас нет ни материалов, ни чертежей — все это разрушено после войны и все надо делать заново»⁴.

Предложения германской стороны нашли положительный отклик в Москве. В качестве ответного шага немецким летчикам предложили принять участие в военных маневрах с применением авиации.

Начало исследовательским работам положили совместные опыты рейхсвера и Красной Армии по изучению возможностей применения самолетов для распыления отравляющих веществ. Как известно, Германия практиковала использование ядовитых газов во время Первой мировой войны, и не случайно, что одним из тайных центров рейхсвера в СССР была организация «Томка», предназначенная для опытов по созданию и применению отравляющих веществ. В СССР использованию авиации для химического воздействия, в том числе и военного, придавалось большое значение. Примером этому является слияние в 1925 г. двух общественных организаций — «Общества друзей воздушного флота» и «Доброхим» — в одну — «Авиахим».

Для опытов ведения химической войны с воздуха в липецких мастерских самолеты оборудовались так называемыми выливными авиационными приборами (ВАП) — приспособлениями для распыления отравляющих веществ в полете. Для этих целей использовались самолеты повышенной грузоподъемности — бипланы Альбатрос L 78. Испытания проводились на полигоне вблизи железнодорожной станции Подосинки под Москвой (сейчас это московский район Кузьминки).



Самолет Альбатрос L 78 применялся в опытах по распылению отравляющих химических веществ

Эксперименты начались в конце 1926 г. Заместитель председателя Революционного военного совета (РВС) Уншлихт докладывал Сталину: «...Вся первая часть программы выполнена. Было произведено около 40 полетов, сопровождающихся выливанием жидкости с различных высот. Для опытов применялась жидкость, обладающая физическими свойствами, аналогичными иприту. Опыты доказали полную возможность широкого применения авиацией отравляющих веществ. По утверждению наших специалистов, на основании этих опытов можно считать установленным, что применение иприта авиацией против живых целей, для заражения местности и населенных пунктов — технически вполне возможно и имеет большую ценность.

С весны предстоит выполнить вторую фазу испытаний — провести разбрызгивание с разных высот иприта, который предполагается приготовить в феврале по методу немцев у нас. Одновременно будет испытана пригодность противогазов, защитительной одежды и др. способов химической защиты. Действие иприта будет испытано на опытных животных.

... Опыты эти должны быть доведены до конца, так как благодаря им мы получим совершенно проработанный и законченный ценнейший способ современного боя, сумев приспособить для этой цели наш воздушный флот и заблаговременно изучить способы защиты»⁵.

В декабре 1926 г. в английской газете «Манчестер Гардиан» появился материал о тайном сотрудничестве немецких военных с Советским Союзом. Его перепечатали многие европейские издания, а лидер социал-демократической партии Германии Шейдеман в своем выступлении в рейхстаге потребовал провести парламентское расследование по вопросу деятельности рейхсвера в СССР. И хотя о секретной авиашколе и об авиационно-химических опытах в печати ничего не говорилось, обнародование сведений о военном сотрудничестве двух стран вызвало переполох в руководстве Германии и СССР и сказалось на темпах совместной работы в Липецке и Подосинках.

Планировалось даже закрыть все работы. На заседании Политбюро ЦК ВКП(б) 13 января 1927 г. Уншлихт предложил «реши-

тельно отказаться как от организации совместных с РВМ (Военным министерством Германии. — *Авт.*) военно-промышленных предприятий, так и от дальнейшей совместной организации военных школ. Существующие совместные опытные работы (по авиации и аэрохимическим испытаниям) необходимо строго изолировать от армейской жизни и при первой возможности ликвидировать»⁶.

Но со временем страсти улеглись. Более того, в начале 1927 г. Англия и Франция, сделавшие ставку на нормализацию отношений с Германией, заявили о планах роспуска контрольной комиссии, следившей за выполнением условий Версальского договора.

Эксперименты с отравляющими веществами были продолжены. После скандала в зарубежной прессе их перевели в глубинку, на приволжский полигон у станции Причернавская, в 100 км к северу от Саратова. В распоряжение военных химиков имелось четыре самолета, в том числе три немецких. Осенью их отправляли в Липецк. Изучалась эффективность различных газовых бомб, действие контейнеров с отравляющими веществами с использованием ударного взрывателя и взрывателя с часовым механизмом. Расходы по этим работам оплачивались обеими странами поровну.

Некоторые устройства (в частности, испытанные в 1926 г. выливные приборы типа S 125) работавшие в СССР немецкие специалисты рекомендовали принять на вооружение в Германии.

Среди документов Российского государственного военного архива имеется проект программы аэрохимических работ на 1928-1929 гг., утвержденный генералом Бломбергом и руководством Военно-химического управления РККА. В нем говорится:

«1. Опыты 1928 г. будут продолжены по возможности до конца ноября. При этом будут приложены старания к ремонту HD-40⁷.

2. Будут приложены усилия к тому, чтобы опыты в 1929 г. начать с 1 февраля. При этом предполагается, что лыжи для [самолетов] А-20 и Ф-13 будут даны русским воздушным флотом. Испрашивается возможность обучения немецких летчиков работе на самолетах, снабженных лыжами. Вопрос о постановке на лыжи HD-40 будет исследован, отопление баков для выливания подготовлено.

Русская сторона для участия в опытах с февраля месяца предоставляет один самолет с летчиком и механиком. Немецкая сторона готова оказать помощь в конструировании приборов для сбрасывания и выливания.

<...>

6. Русская сторона предусматривает возможность скорейшего сообщения с Липецком и телеграфной связи с последним, а также исследует возможность установки радиосвязи Липецк-«Томка».

7. Зимовка самолетов предполагается в Липецке. Перевозка туда и обратно — по железной дороге»⁸.

Но к концу 1920-х гг. немцы стали сворачивать свою деятельность в СССР по изучению отравляющих веществ, переведя часть работ в Испанию, часть — в Германию. Да и Советский Союз уже не нуждался так остро в зарубежной помощи, наладив собственную военно-химическую промышленность. К 1931 г. на вооружении нашей страны имелось около 8 тыс. химических бомб и 75 комплектов выливных приборов ВАП-4⁹.



*Укрепленный наблюдательный пункт
на авиационном полигоне под Липецком*

Тем временем при липецкой авиашколе начал работу центр по испытанию самолетов, построенных по заданиям Военного министерства Германии. Русским разрешалось знакомиться со всеми новинками. Нидермайер летом 1929 г. на встрече в Управлении ВВС заявил в связи с этим: «Коли до сего времени Липецк по существу работал только для немцев, то теперь наступает время, когда он даст кое-что и для Красной Армии»¹⁰.

Приняв решение превратить Липецк в испытательный центр авиационных вооружений и предвидя рост численности персонала, германское руководство выделило крупные средства для расширения аэродрома и создания необходимой инфраструктуры. К 1928 г. под руководством Э. Бормана были сооружены две новые взлетно-посадочные полосы, авиамастерская, стенды для испытания моторов и полигон.

Систематические испытания в Липецке стали проводиться с лета 1928 г., когда при авиашколе начала действовать испытательная группа, состоявшая из трех подразделений. Первым, ведающим изучением авиабомб, руководил инженер Эрнст Маркварт. Испытанием бортового вооружения занимались специалисты под руководством старшего лейтенанта Эмиля Туя, а начальником группы летных испытаний самолетов назначили Карла фон Шёнебека. Численность группы немецких испытателей сначала была около 20 человек, но со временем она многократно возросла. Ее основу составляли командированные в СССР специалисты Летно-испытательного центра в Рехлине и инженеры авиастроительных фирм. Немцам помогали советские механики и рабочие.

Первым заданием стало выяснение целесообразности переделки немецких пассажирских самолетов в бомбардировщики. Для этой цели недавно созданная авиакомпания «Люфтвагза» предоставила военным трехмоторные Рорбах «Роланд» и Юнкерс G 24. Доставленные в Липецк под видом пассажирских, эти машины были там модифицированы: на них установили внешние бомбодержатели и бомбовые прицелы. В задней части крыльевых мотогондол «Рорбаха» смонтировали стрелковые точки, каждая из которых имела турель с применявшимся еще в годы Первой мировой войны пулеметом MG 08/15 и магазином на 100 патронов.

До начала осени эти машины 40 раз сбрасывали учебные и восемь раз боевые бомбы на расположенный под Липецком полигон размером 2х2 км. Там оборудовали макет цели из бетона с габаритами 50х50 м и укрытие для наблюдателей. В испытаниях принял участие также двухместный моноплан Юнкерс А 35, но он летал только с легкими учебными бомбами.

Зимой 1928-1929 гг., когда самолеты находились в Германии, их модифицировали. В частности, в производственных цехах А. Рорбаха, вернувшегося к тому времени в Берлин, увеличили высоту шасси «Роланда» и теперь он мог взлетать с тремя 300-кг бомбами под фюзеляжем. При этом Рорбаха чуть было не разоблачили внешнезапно нагрянувшие на завод представители стран Антанты: на пассажирском самолете стояли пулеметные турели! Но немцы не расстарались: они быстро перетащили самолет вглубь цеха и засыпали



Рорбах «Роланд» с подвешенными под фюзеляжем 300-кг бомбами

его пылью и строительным мусором. Теперь он выглядел как давно брошенная негодная конструкция и не привлек внимания инспекторов.

На следующий год опыты применения «Юнкерса» и «Роланда» в качестве бомбардировщиков продолжили. Наряду с новыми типами бомб (среди них были разработанные при участии Макварда цилиндрические «С-Vomben», обеспечивающие при сбросе с больших высот лучшую точность попадания, и зажигательные бомбы), изучались конструкции взрывателей и бомбоприцелов.

Испытание авиабомб и приборов для бомбометания Германия могла в тот период проводить только на полигоне под Липецком, поэтому масштаб тестирования новых авиабомб постоянно рос. К примеру, в 1929 г. было сброшено свыше тысячи учебных авиабомб. Летом 1930 г. баллистику цилиндрических бомб проверяли, сбрасывая их с транспортных монопланов Юнкерс W 34.



*Генерал-майор фон Миттельбергер и сопровождающие его офицеры
во время инспекционной поездки в Липецк*

По результатам испытаний немцы сделали вывод о возможности применения и «Роланда», и G 24 в качестве ночных бомбардировщиков, но лучшим был признан все же «Юнкерс». Построенный как его развитие пассажирский Ju 52 широко использовался немцами для бомбардировок в ходе войны в Испании.

В связи с организацией в Липецке испытательного центра туда зачастили высокопоставленные немецкие чины. В 1928 и 1930 гг. в авиашколу приезжал генеральный инспектор германских летных школ генерал-майор Х. фон Миттельбергер, в августе 1930 г. там побывали начальник штаба секретных воздушных сил майор Фельми, руководитель экспериментального отдела германской авиации полковник Карловский и генерал Гальдер.

Осенью 1929 г. липецкую авиашколу посетил командующий советских ВВС П.И. Баранов. Он сообщал: «...наиболее важной стороной работы Школы, которая, надо сказать, дала нам сравнительно немного именно в этой области, является обмен опытом, вернее заимствование у немцев их достижений в области авиационной методики и техники.

В области методики значительную пользу нам дала совместная работа нашей артиллерии с германскими самолетами, в процессе которой мы познакомились с новыми, ранее неизвестными нам методами корректировки артиллерийского огня с помощью самолетов. Затем, совместная работа с немцами дала нам возможность получить от них ряд инструкций и наставлений, применяющихся в германской авиации и разработанных на основе опыта работы Школы. В частности, например, в бытность мою в Липецке мне была вручена немецкой стороной составленная Школой инструкция летчику-наблюдателю, представляющая для нас большой интерес.

В области авиационной техники мы, благодаря работам Школы, получили возможность впервые ознакомиться с принципом и действием бомб с замедлением и провести испытания действия бомб с крепким корпусом против бетона. И, наконец, в этом году немецкой стороной были продемонстрированы <...> электронные зажигательные бомбы¹¹ весом в 1 кг, развивающие при взрыве тепло в 2500 градусов и обладающие, благодаря этому, способностью пронизать насквозь и воспламенять трех-четырёхэтажные здания,

причем обычные методы тушения (вода, химические составы, огнетушители) абсолютно недействительны для борьбы с действием этих бомб, 30 экземпляров которых переданы немцами в наше распоряжение»¹².

Приезд Баранова в Липецк сопровождался демонстрационными полетами немецких самолетов. Немецкие пилоты показали советскому военачальнику бой самолетов-разведчиков с истребителями, боевые стрельбы, бомбометание, присутствовал он и при ночных полетах самолетов Хейнкель HD 17 и Дорнье «Меркюр».

Баранова сопровождал специалист по вооружению Б. Вахмистров из НИИ ВВС. Помимо 30 электронных бомб, немцы передали нам по его просьбе 83 электровзрывателя для авиабомб, 100 трасирующих патронов и столько же фосфорных зажигательных патронов, а летчик Э. Туи слетал с ним на двухместном самолете Альбатрос 75, во время которого Вахмистров смог опробовать в действии пулеметную турель.

Как обычно, все закончилось банкетом и обменом речами. Приехавший в Липецк для встречи с Барановым новый руководитель сухопутных сил рейхсвера генерал К. фон Гаммерштейн закончил свое выступление весьма многозначительно: «Школа преследует политически-идеальную цель, а именно — укрепление дружественных отношений между Красной Армией и немецкими военными силами для могущих представиться в будущем возможностей»¹³. Под «будущими возможностями» генерал, по-видимому, имел в виду совместные военные действия против Польши.



Остатки частично сгоревших «электронных» бомб

В ответном слове П.И. Баранов заявил: «Все, что есть нового и ценного в области авиационной материальной части, будь то основной ее стержень — самолет и мотор, или вспомогательная отрасль — вооружение, фото и радио, все, что обеспечивает наилучший боевой эффект, должно получить свое применение здесь, в Липецкой Школе, которую мы рассматриваем как место стыка между высокой германской авиационной техникой и тактическим опытом и практическими навыками Советских Вооруженных Сил. Липецк должен стать в полном и лучшем смысле этого слова лабораторией и опытным полем германской авиационной техники»¹⁴.

В одном из служебных документов, датированном тем же временем, Начальник ВВС РККА дает указание: «Линию систематического нажима на германскую сторону с тем, чтобы заставить немцев вводить в школе новейшие усовершенствования, новейшие типы самолетов, моторов, предметов вооружения, радиоприборов и т. п. — продолжать»¹⁵.

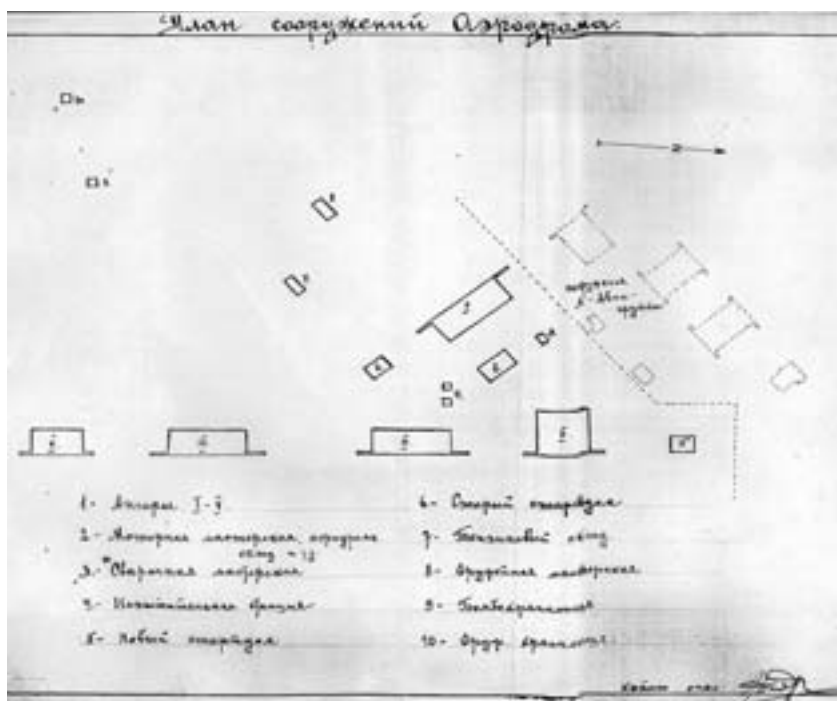
С 1930 г. испытательная работа в Липецке стала доминирующей — была ликвидирована группа обучения летчиков-наблюдателей, вывезен ряд устаревших двухместных самолетов, а сама авиашкола реорганизована в опытную станцию по испытаниям — «Вифупаль» (сокращение от Wissenschaftliche Versuchs Prufungsalt

*Будущие генералы
люфтваффе
К. Пфлугбейль (слева)
и К. Фейт во время
испытаний новой
техники в Липецке*



für Luftfahrzeuge — «авиационные научные эксперименты и испытания»).

«Вифупаль», численность которой достигла 200 человек, делилась на три группы: истребительную (до 1931 г. ею руководил фон Шёнебек, затем ее возглавлял Плох), опытную (Вихерт) и техническую (Рейденбах), состоящую из артиллерийской лаборатории, лаборатории радио- и электрооборудования, инструментального и деревообрабатывающего цехов. Для обеспечения работы имелось несколько отделений: 1-е (руководитель Иоганнессон) занималось вопросами, связанными с русской стороной: наймом рабочей силы, соблюдением трудовых норм, разбором конфликтных ситуаций и т.д.; 2-е (Фейт) служило для связи с представителями рейхсвера в Берлине и Москве и использования и распределения немецкого персонала в Липецке; 3-е (Ибель) следило за решением транспортных и складских задач. 4-е, финансовое, отделение возглавлял Фрич.



План липецкого аэродрома. 1931 г.

Схема размещения объектов на липецком аэродроме в этот период показана на рисунке из архива¹⁶.

Из-за рубежа прибывали самолеты различных типов: истребители, разведчики, бомбардировщики. Небольшие машины доставляли упакованными по частями в ящики по морю в ленинградский порт, а затем, поездом, в Липецк. Многомоторные самолеты прилетели в СССР под видом пассажирских машин авиакомпании «Дерулюфт», в мастерских Липецка немецкие механики установили на них бомбодержатели, прицелы и пулеметы. С наступлением осени прошедшие испытания и разоруженные самолеты отправляли тем же путем в Германию.

Чтобы обеспечить секретность перевозок, увеличить их объемы и максимально ускорить отправку оборудования и вооружения в Липецк, военные ведомства Германии и СССР наладили фактически контрабандную доставку грузов в Ленинград. Так, для транспортировки оружия использовались небольшие парусные суда¹⁷. Часть ценных грузов в СССР перевозили самолетами «Дерулюфта». Все это делалось в обход таможен обоих государств. Сотрудники НКВД неоднократно фиксировали факты доставки в авиашколу пулеметов «без накладных, т. е. контрабандным порядком»¹⁸.

Реорганизация авиашколы и превращение ее в испытательный центр во многом произошли под давлением советского военного руководства. На совещании в Наркомате обороны в марте 1931 г. руководитель военной разведки Я.К. Берзин докладывал: «В виду того что учебно-подготовительная работа немцев для нас интереса не представляет, УВВС было выдвинуто требование на будущее время вести в Липецке преимущественно опытно-исследовательскую работу с применением новейшей материальной части и агрегатов.

Немецкая сторона приняла наше предложение и составила на 1931 г. довольно обширную и интересную программу. По этой программе в Липецк в 1931 г. прибывает 18 самолетов, в том числе 5-6 типов машин совершенно новой конструкции, с которыми мы еще не знакомы. Между прочим, в Липецк прибудет также новый четырехмоторный самолет¹⁹. Будут испытываться новые образцы пулеметов, орудий и оптики.

Для осуществления этой программы немцы предложили нам взять на себя часть расходов, связанных с расширением опытно-исследовательской работы. УВВС согласился профинансировать содержание части рабсилы, предоставление горючего по себестоимости и перевозку грузов по военному тарифу»²⁰. Вместе с тем, «друзьям» отказали в просьбе перегонять самолеты из Германии по маршруту «Дерулюфта» до Великих Лук, а затем прямо в Липецк, минуя Москву.

В 1931 г. советские военные и инженеры увидели на земле и в воздухе бомбардировщик Дорнье Р, одноместный истребитель Арадо Аг 64, двухместный истребитель Альбатрос L 84, многоцелевые двухместные самолеты Хейнкель HD 45 и HD 46 и учебно-тренировочный А 48 — модификацию строящегося на заводе Юнкерса в Швеции двухместного истребителя К 47. Самую высокую оценку наших специалистов получил Альбатрос L 84, обладающий отличной маневренностью и хорошими скоростными качествами. Дорнье Р и Аг 64 были признаны худшими по сравнению с однотипными советскими машинами — бомбардировщиком ТБ-3 и истребителем И-5²¹.



Разведчик HD 46

В авиапарке Опытной группы были также Дорнье «Меркюр», Рорбах «Роланд», Юнкерс W 33, Хейнкель HD 38, Мессершмитт М-23, выполнявшие роль опытных «вспомогательных бомбардировщиков», транспортных или «штабных» самолетов.

Следует отметить, что в создании истребителя Ar 64 активное участие принял К. Шёнебек, который в 1931 г. возглавил летные испытания этих машин в фирме «Арадо». В своих мемуарах бывший начальник учебной части липецкой авиашколы писал по это поводу: «В Берлине придавали огромное значение тому, чтобы я на базе своего опыта подготовил немецкую индустрию к выпуску истребителей. Для меня началась бурная деятельность по созданию (на законных основаниях) в фирмах «Арадо», «Хейнкель», «Юнкерс» и «Дорнье» учебных и боевых самолетов, для чего пришлось потратить много труда»²².

Помимо Шёнебека, в испытании новых образцов боевых самолетов на территории Германии участвовали и другие бывшие инструкторы липецкой авиашколы. Уже в 1930 г. советская разведка получила сведения, что «Германия в 1933 г. будет иметь право на существование военной авиации на своей территории»²³. В связи с этим туда были отозваны лучшие летно-технические кадры, чтобы наладить испытания новой военной техники на немецких авиазаводах. К примеру, в Кенигсберге отряд летчиков-испытателей возглавил Больтештерн, а его липецкие коллеги Брейтфельд и Ульбрихт руководили такими же соединениями в других районах Германии²⁴. Таким образом, тенденция на перенос большей части испытаний из СССР в Германию набирала силу, но Липецк по-прежнему пока что оставался единственным авиацентром, где рейхсвер мог проводить «фронтовые пробы».

Кроме самолетов, в Липецке наши специалисты получили возможность в той или мере познакомиться с новым немецким оборудованием. В этой области немцы значительно опережали советских авиастроителей. Так, все немецкие машины были снабжены тормозными колесами, имели радиостанции, более удобным было размещение приборов в кабине. Из вооружения нашим понравился авиационный пулемет Зеда, весящий всего 5,4 кг при скорострельности 850 выстрелов в минуту, универсальные бомбовые кассеты,

автоматические прицелы Цейс-Лотфе, электровзрыватели с замедлением, кинофотопулеметы. В 1931 г. немцы привезли в СССР и такую новинку, как протектированный многослойный бензобак. Проводились опыты бомбометания с бреющего полета с истребителей, оборудованных автоматическими бомбосбрасывателями, изучение баллистики цилиндрических и бесхвостых (без стабилизатора) бомб.

По данным немецких историков, в рамках немецкой программы по созданию нового бортового вооружения на самолете Альбатрос L 77v прошла апробацию 20-мм авиационная пушка «Эрликон», производившаяся потом серийно в Германии под обозначением MG-FF. Параллельно с испытанием «Эрликона» в Липецке в 1931-1932 гг. под руководством эксперта фирмы «Арадо» Ребески изучалась работа 20-мм авиапушки немецкого конструктора Блюме²⁵. Ее характеристики были призваны неудовлетворительными, и на вооружении люфтваффе она не появилась. Хотя



*На испытательном
полигоне*

немецкие исследователи отмечают, что результаты тестов авиавооружений в Липецке позже были успешно использованы советскими конструкторами при разработке авиапушек для ВВС РККА, однако подтверждение этому в отечественных архивных документах найти не удалось.

Чтобы детально познакомиться с немецкими новинками, в Липецк направляли технических специалистов из Москвы. В 1931 г. их было восемь человек. «Хочу вкратце еще раз Вам доложить о технике работы «восьмерки», — писал Томсон начальнику Иностранного отдела УВВС. — С момента прибытия Опытной группы я назначил, согласно распоряжения Начальника ВВС, переводчиком при «восьмерке» Начальника Штаба Отряда т. Аккермана, который со своими обязанностями вполне справился.

Прибывающие грузы для Опытной группы досматривал, в порядке таможенного контроля, лично я и о всем интересном имуществе давал знать через т. Аккермана «восьмерке» с той целью, чтобы они в порядке своей работы обратили внимание на тот или иной объект. Иногда я привлекал к досмотру и самих инженеров с тем расчетом, что с имуществом в разобранном виде легче и удобнее разобраться. Таким образом, считаю, что не было ничего упущено из поля нашего зрения.

Работа в опытной группе среди «восьмерки» была разбита так, что т. Осипенко работал по самолетам, тт. Сорокин, Малышев, Слоущ и Григоров — по вооружению, т. Тимофеев — по фото и т. Фролов — по электрооборудованию и радио.

... Кроме этих работников был привлечен еще ряд специалистов Отряда, которые работали нелегально, например: доставка фотоснимков, которые снимались Опытной группой и которыми иллюстрировались доклады.

Ни одного снимка Опытная группа мне не дала, а наоборот, всегда говорили, что им ничего не разрешено снимать самим, так как все является секретом и патентом фирм и т. п.

Мною была организована примитивная фотолаборатория, где работы проводились ночами. К этому необходимо отметить, что, не имея в своем распоряжении фотоаппарата, были случаи, когда некоторые работы остались не сделанными.

Считаю необходимым просить Вас в будущем году дать для работы фотоаппарат, так как отсутствие такой мелочи зачастую не давало возможности проделать большую работу, а имеющийся у т. Аккермана фотоаппарат 6х9 для репродукции по своим размерам оказался не совсем пригодным. Хорошо бы иметь, кроме того, еще и маленький аппаратик для секретных съемок.

Из имеющихся в моем распоряжении денег я считал необходимым некоторых подсобных работников компенсировать (так в документе. — *Авт.*), зная, что с Вашей стороны возражений не будет.

Со стороны «друзей» была тенденция как можно меньше показывать, хотя все время они говорили, что все находящееся в опытной группе может быть изучено, но в то же время прятали все, как только кто-либо приближался (например, по радио[оборудованию]). Все это чрезвычайно затрудняло работу.

Несмотря на это, группой были изучены все же все объекты, которые значились в списке с Вашими пометками, исключая только не прибывшие самолеты-истребители До 10»²⁶.

О том, как нелегко было «восьмерке» добывать нужные сведения, свидетельствует еще один документ. Старший инженер НИИ ВВС Осипенко пишет: «Доношу, что прилагаемые к описанию каль-



Альбатрос L 84 в Липецке

ки — общий вид самолета (Альбатрос L 84. — *Авт.*) в 3-х проекциях с его точными размерами — «содраны» мною нелегально и в особо тяжелых условиях... Я вынужден был дать слово немецкому командованию, что у меня чертежей по Альбатросу 84 не осталось. Один из чертежей, правда незначительный, я изорвал на их глазах. Ввиду этого мне бы очень хотелось, чтобы в ближайшее время эти чертежи общего вида Альбатроса 84 в нашей печати не появлялись, если, конечно, они не будут приобретены каким-либо другим путем»²⁷.

Помимо проработавших в Липецке весь «полевой сезон» советских специалистов, туда на время от времени командировали дополнительные силы. Известно, в частности, что для знакомства с вопросами баллистики и вооружения самолетов «Вифупаль» в 1931 г. посетили трое наших «вооруженцев» под руководством инженера Зандера. Предполагался также приезд А.Н. Туполева, но тот, сославшись на занятость, отказался.

Все добытые материалы через Управление ВВС поступили в НИИ и КБ авиационной промышленности для изучения возможности применения немецких новинок в советских ВВС. Побывавшие в Липецке специалисты предложили приобрести у немцев для дальнейших испытаний самолет Альбатрос L 84, пулемет Зеда (MG 15), радиоустановку фирмы «Лоренц», автоматический бомбосбрасыватель и ряд других технических объектов.

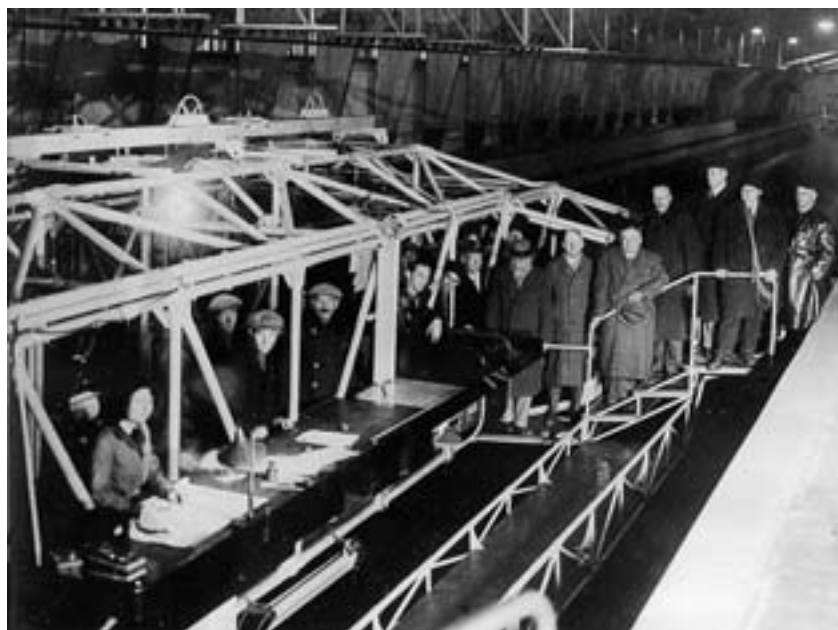
Следует отметить, что при организации испытательной станции предусматривался взаимный показ новинок авиационной техники. Осенью 1929 г., во время встречи авиационного руководства двух стран в Липецке, немцам продемонстрировали цельнометаллический истребитель Туполева И-4 (его пилотировал начальник авиации Московского военного округа И.У. Павлов) и авиационный пулемет Дегтярева «ДА».

Шло время, но новых технических новинок советская сторона не показывала. В рейхсвере стали проявлять недовольство. Из письма военного атташе СССР в Германии В.К. Путны (октябрь 1930 г.): «Друзья» считают, что их услуги нам в последнее время настолько расширились, что они в отдельных случаях идут на рискованные для них, с точки зрения версальских ограничений, вещи. В то же время они говорят, что мы стали к ним хуже относиться, чем в прошлые

годы. Они говорят, что односторонняя любовь для них бессодержательна. Так, по их утверждению, взамен получаемого нами от них опыта их больше всего интересуют извлечения из нашего опыта строительства армии в тех областях, которые у них не развиты из-за версальского договора, а между тем в области авиации и автоброневое дело они у нас ничего не видели и ничего до сих пор не получали. Те показы, которые до сих пор состоялись, будто бы им ничего не дали»²⁸.

Чтобы продемонстрировать дружелюбие и открытость, представители советских ВВС 12 сентября 1931 г. показали в Липецке только что принятый на вооружение разведчик Н.Н. Поликарпова Р-5 и позволили выполнить на нем немецким летчикам шесть самостоятельных полетов. Самолет им, в целом, понравился, правда, отмечалось, что он тяжеловат в управлении.

Вскоре немецким специалистам разрешили посетить ряд авиационных объектов в Москве. Среди 16 иностранных гостей



*Немецкие летчики и инженеры
в Центральном аэрогидродинамическом институте. 1931 г.*

столицы, кроме представителей «Вифупаль», были Нидермайер, начальник штаба германской авиации Фельми и его секретарь Шпанге.

22 сентября немцы прибыли в ЦАГИ. Визит отчасти разочаровал иностранцев, т. к. никакой военной техники им не показали, заявив, что в данное время в ЦАГИ заняты исключительно постройкой гражданских самолетов. Не обошлось без казуса: один из наших сотрудников случайно упомянул о работах по тяжелому бомбардировщику ТБ-4 и пришлось убеждать гостей, что создание такого самолета не планируется²⁹.

На следующий день немцев отвезли на аэродром НИИ ВВС. Им дали полетать на бомбардировщике ТБ-1 (немецкого летчика фон Массебаха даже посадили в кресло второго пилота), а начальник липецких мастерских летчик Бадер совершил полет на истребителе И-4. Планировался также полет немецкого летчика на новом истребителе И-5, но при пробном вылете советский пилот Попов случайно (?) сломал хвостовой костыль, и на это все закончилось.

25 сентября состоялся визит на самолетостроительный завод № 22 в Филях, в создании и работе которого в начале 1920-х гг. принимала участие фирма «Юнкерс». Теперь это предприятие производило металлические самолеты ОКБ Туполева. Один из них, двухмоторный многоцелевой Р-6, немцы смогли осмотреть на заводском аэродроме.

Позднее несколько немецких летчиков попросили еще раз отвести их на аэродром НИИ ВВС в надежде полетать на отремонтированном И-5, но низкая облачность не позволила это сделать. Не удалось им и познакомиться ближе с четырехмоторным бомбардировщиком ТБ-3, замеченном 23-го числа у ангара ЦАГИ: секретный бомбардировщик срочно закатали в ангар, а вместо него выставили трехмоторный пассажирский АНТ-14.

В конце 1931 г. в Москве проходила встреча нового начальника советских ВВС Я.И. Алксниса с руководством рейхсвера. Наши военные планировали в 1932 г. увидеть в Липецке перспективные образцы немецкой авиационной техники: стратосферный самолет с гермокабиной Юнкерс Ju 49, авиационные дизели для военных

самолетов, устройство, позволяющее обнаруживать цель в тумане (видимо, речь идет о радиолокаторе), новый автопилот фирмы «Ас-канья» и устройство для передачи изображения с самолета на землю, познакомиться с результатами работы фирмы «Фокке-Вульф» по вертолетам. Но Германия, приступившая к фактически открытому развитию вооружений на родине, не торопилась демонстрировать свои секретные разработки за рубежом. «По финансовым и техническим причинам демонстрация в Липецке наверное невозможна. Мы будем стремиться дать Красному Воздушному Флоту детальное представление в Германии, когда такие опыты будут производиться», — ответил на просьбы Алксниса представитель немецкого командования Гофмейстер во время обсуждения планов сотрудничества РККА и рейхсвера³⁰.

В результате испытания новых образцов в Липецке в 1932 г. имели довольно скромный размах. Из новых самолетов советские инженеры познакомились только с двумя боевыми машинами: двухмоторным бомбардировщиком Дорнье До 11 с убирающимся в полете шасси и двухмоторным бомбардировщиком и торпедоносцем Хейнкель HD 59. Оба самолеты были оборудованы электрическими бомбосбрасывателями.

Кроме того, одна из моделей немецких одномоторных самолетов, побывавших в Липецке, по-видимому, прошла апробацию в поплавковом варианте с реки Воронеж. Этими испытаниями занима-



Бомбардировщик Do 11

лись представителями германской гидроавиации: в составе обучаемых в 1932 г. была группа из шести морских летчиков.

Из вооружения нам показали бомбодержатели с опускающимся замком для удобства подвески бомб, новые образцы пулеметной турели, зажигательных, трассирующих и дымовых пристрелочных патронов, взрывателей.

Как и в прошлом году, для изучения авиатехники из Москвы прибыла группа специалистов. На это раз их было пять человек. Новый начальник «Вифупаль» майор Мюллер запретил советским инженерам зарисовывать увиденное, разбирать приборы. Немцы отказались ознакомить их с чертежами механизма уборки шасси в крыло на Do 11, не дали обещанных материалов по баллистике бомбометания, не предоставили никаких данных по результатам испытаний самолетов. «По опыту прошлого года «друзья» знали, что нас интересуют не только одно пустое знакомство, но и детальное изучение всех объектов, и поэтому они были очень осторожны во всем», — рапортовал командир 4-го авиаотряда 38-й эскадрильи ВВС РККА А.М. Томсон³¹.



*Группа советских военных летчиков
во главе с Я.И. Алкснисом в Липецке*

Иногда, чтобы скрыть от русских свои военные секреты, немцы прятали привозимое в Липецк имущество. Летом 1932 г. Томсон сообщал руководству: «При досмотре последних транспортов Опытной группы я встретился со следующим фактом. В описи предметов, упакованных в ящиках, значится упакованным только один предмет, а, вскрывая ящик, обнаруживаешь там еще несколько приборов, не поименованных в описи. Так, например: в одном ящике Опытной группы значилась только турель, а на самом деле там был кроме турели один фотопулемет нового образца и коробка с новыми образцами патронов»³².

Поведение германской стороны вызывало растущее раздражение советского руководства. «Опыт, воспринимаемый от «друзей», особенно в 32 году, не является столь значительными, чтобы [его] можно было противопоставлять нашим материальным затратам на станцию. Существование станции в Липецке выгоднее для немецкой стороны, нежели для нас», — писал Алкснис³³.

Тем не менее, «Вифупаль» проработал еще год...

ИСТОЧНИКИ И КОММЕНТАРИИ

¹ Völker K.-H. Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920-1933. Stuttgart, 1962 S. 155-156.

² Рейхсвер и Красная Армия. Кобленц, 1995. С. 28.

³ Речь идет о трехмоторном бомбардировщике Юнкерс К-30 (ЮГ-1). Сведений об испытании этой машины в Липецке не обнаружено.

⁴ Дьяков Ю.А., Бушуева Т.С. Фашистский меч ковался в СССР. М., 1992. С. 167-168.

⁵ Там же. С. 74-75

⁶ Политбюро ЦК РКП(б) — ВКП(б) и Европа. Решения «особой папки», 1923-1939 гг. М., 2001. С. 133.

⁷ Многоцелевой самолет, отправленный из Германии в «Томку» для опытов по применению отравляющих веществ. Во время перелета в 1928 г. потерпел аварию и был передан в Липецк для ремонта.

⁸ РГВА. Ф. 31. Оп. 5. Д. 304. Л. 56-57.

⁹ Ермаченков С.В. РККА и рейхсвер. Дисс. канд. ист. наук. М., 1997. С. 76.

¹⁰ РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 1058. Л. 594об.

¹¹ Бомбы назывались «электронными», потому что имели оболочку из алюминийно-магниевого сплава «электрон», способного гореть с высокой температурой.

- ¹² РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 1058. Л. 594об.
- ¹³ Там же. Л. 239.
- ¹⁴ Там же. Л. 599.
- ¹⁵ Там же. Л. 595об.
- ¹⁶ РГВА. Оп. 49. Д. 8. Л. 808.
- ¹⁷ Speidel H. Reichswehr und Rote Armee // Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte. 1951. № 1. S. 33.
- ¹⁸ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 32.
- ¹⁹ Имеется в виду бомбардировщик Дорнье Р.
- ²⁰ Документы из военных архивов Германии и России. С. 124-125. «Перевозка имущества по военным литерам от Ленинграда в Липецк дает возможность сохранить большую конспирацию прибывающего имущества, а в нужных случаях и лучшее изучение», — говорится в одном из документов УВВС РККА [РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 8. Л. 27об].
- ²¹ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 8. Л. 480-480об.
- ²² Kranzhoff J. A. Die Arado Flugzeuge. Bonn, 2001. S. 74-75.
- ²³ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 37.
- ²⁴ Там же. Л. 38.
- ²⁵ Beauvais H., Koessler K., Mayer M., Regel C. Flugerprobungsstellen bis 1945. Bonn, 1998. S. 63; Kranzhoff J. A. Op. Cit. S. 61-62.
- ²⁶ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 8. Л. 703-704.
- ²⁷ Там же. Л. 579.
- ²⁸ Там же. Л. 26.
- ²⁹ В действительности работы по ТБ-4 уже велись. Этот шестимоторный моноплан был построен в 1933 г. и в то время являлся самым большим самолетом в мире.
- ³⁰ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 8. Л. 785.
- ³¹ Там же. Д. 21. Л. 130.
- ³² Там же. Д. 29. Л. 3.
- ³³ Там же. Д. 38. Л. 30об.

ГЛАВА 5

ЛИПЕЦКИЕ БУДНИ

Характеристика деятельности немецкой авиашколы в СССР была бы не полной, если за рамками этой книги оказалась бы «человеческая составляющая» секретного объекта рейхсвера в Липецке. Персонал «школы Штара» несколько лет налаживал быт, процесс обучения, испытания новейшей техники в одном из провинциальных российских городков, внешний облик которого и жизненный ритм значительно отличались от европейских стандартов. Волею судьбы многие представители элиты германских ВВС проходили в Липецке не только курс секретной летной подготовки, но и знакомились с простыми русскими людьми и реалиями советского строя. Пожалуй, все участники липецких событий прекрасно осознавали уникальность сложившейся ситуации, поэтому многие немецкие летчики в своих мемуарах посвятили «липецкому периоду» отдельные главы, а в нашей стране, несмотря на все прошлые запреты советских властей, сохранились воспоминания очевидцев. Благодаря этим источникам можно воссоздать общую картину пребывания немецких летчиков в липецком авиацинтре.

Липецк оставлял у немцев двойственное впечатление: городок, живописно расположенный на холмах и утопающий в зелени садов, очаровывал с первого взгляда, но это впечатление сильно блекло от грязных улиц и пустых домов. «Дары» цивилизации (электричество, телефонная связь, водопровод, мощенные улицы в центре), сохранившиеся с дореволюционных времен, свидетельствовали о былом благополучии провинциального курорта, который ныне переживал тяжелые времена.

В период Гражданской войны Липецк совершенно не пострадал, поэтому развал коммунального хозяйства был результатом деятельности советских властей, что еще больше вызывало раздражение у практичных немцев. В одном из немецких докладов о поездке

в «школу Штара» отмечалось: «Город Липецк (23 тыс. жителей) выглядит абсолютно удручающе. Никакого строительства, заботы государства нет и в помине. Зброшенные, накренившиеся дома, кучи мусора на улицах, нищенски одетые люди, попрошайки. Таковы картинки из этого “города-курорта”»¹. Лишь к началу 1930-х годов ситуация в городе изменилась к лучшему. Первым шагом к этому стало восстановление ночного освещения центральных улиц, которое явно было ускорено из-за появления немцев в Липецке².

Перед Штаром и его сотрудниками стояла задача создать полностью автономную авиабазу, чтобы обеспечить достойные офицеров рейхсвера условия жизни и работы. С этой целью жилое здание бывшей винной монополии было капитально перестроено и рядом с ним возведены деревянные бараки для курсантов и технических специалистов, душевые, электростанция, пекарня, больница и даже собственные свиноферма, коровник, конюшня³.

Бараки, построенные с помощью советских наемных рабочих, делились на одно- и двухместные комнаты, обставленные мебелью из Германии. Барак № 2 был самым комфортным. Курсант Харден



Курсанты возле барака

в дневнике привел следующий перечень обстановки в своей комнате: кровать, шкаф, комод, две тумбочки, настольная лампа и умывальник⁴. В помещениях было чисто, т. к. там ежедневно убирали липецкие вольнонаемные уборщицы, которые также заправляли постель для «господ офицеров». Обувь курсантов чистила прислуга, набранная из русских подростков.

Большая часть преподавателей авиашколы (особенно семейных) жила в городе в арендованных домах и квартирах. Как правило, немецкие специалисты снимали второй этаж какого-нибудь добротного дома, расположенного в центре Липецка — на ул. Зегеля, Пролетарской, Сталина (ныне Интернациональная). Если дом был частный, то его владельцы переходили жить в другие помещения на первом этаже. Все происходило на взаимовыгодной основе: по установленным расценкам за каждую комнату постоялец платил около 20 руб. в месяц⁵. В итоге за целый этаж ежемесячно выплачивалась значительная по тем временам сумма, поэтому семьи, сдававшие часть дома немцам в Липецке, считались «богачами».

Некоторые преподаватели с семьями и русской прислугой жили в отдельных домах, арендованных у городских властей. В этом случае строение предварительно ремонтировалось за счет германской стороны, которая требовала, чтобы крыши всех домов, где живут немцы, обязательно были выкрашены в красный цвет. Можно предположить, что это делось с целью облегчить в случае какой-нибудь внештатной ситуации сбор сотрудников в расположение авиашколы.

Для организации питания и досуга летчиков в авиашколе было построено два так называемых казино. Из Германии были приглашены повар, который отлично готовил, и буфетчик. Остальная «обслуга» казино была русской. Курсанты особо гордились тем, что их с ловкостью фокусника обслуживал официант, до 1917 г. служивший на одной из царских яхт⁶. Питание было четырехразовым: завтрак, обед, «перерыв на чай» и ужин. В летнее время чаще всего немцы питались на уютной веранде казино, которое было окружено большим фруктовым садом. Этот сад по фамилии его бывшего владельца в Липецке называли «Косолаповским». В штате «школы Штара» было несколько русских садовников, благодаря труду кото-

рых в столовой и казино авиацентра рейхсвера круглогодично были свежие фрукты.

Тоска по родине, политический и экономический кризис 1929-1933 гг. в Германии, а также желание курсантов отпраздновать свои успехи приводили к тому, что спиртное в авиашколе употреблялось в больших количествах. В отношении алкоголя для курсантов существовал только один запрет: не пить перед полетом. После учебы летчики могли себе позволить любые напитки (включая русский самогон), исходя из своих пристрастий и физических возможностей. Наибольшей популярностью среди курсантов пользовался традиционный немецкий коктейль из пива и шампанского. Каждую пятницу в казино делали коктейль из крымских вин.

Надо сказать, что при создании казино на первых порах не обошлось без осложнений. Так, в 1927 г. при досмотре у прибывших в Липецк «друзей» конфисковали 50 колод карт и 20 комплектов игральных костей как предметы, запрещенные к ввозу в СССР, но этот случай был единственным. После него все грузы для казино прибывали к месту назначения беспрепятственно.



На веранде казино

Гордостью авиашколы были теннисные корты. Один располагался рядом с бараками, а другой был устроен в тени вековых деревьев Нижнего парка вблизи немецких лодочных станций на реке Воронеж. Этот корт в районе современного городского пляжа сохранился и используется по назначению до сих пор, при этом многие липчане не знают об истории его сооружения.

На протекающей через город реке Воронеж у немцев имелись две лодочных станции. Первоначально они предназначались для испытания гидросамолетов, а затем уж для отдыха. Однако, по свидетельствам очевидцев, в Липецке был испытан на поплавах единственный одномоторный самолет, поэтому эти лодочные станции использовались исключительно для спортивно-оздоровительных целей. За годы существования немецкого авиацентра у пристаней этих станций скопилась небольшая флотилия речных судов: парусные яхты, весельные и моторные лодки, байдарки и даже экзотические для российской глубинки каноэ. «Флагманом» этого маломерного флота был глиссер с авиационным мотором и пропеллером на корме⁷.



Теннис пользовался популярностью среди курсантов

Довольно скоро эти станции стали местом отдыха не только немцев, но и местных жителей (и в наши дни там находится городской пляж). Старожилы помнят, что озорная ребятня любила переворачивать немецкие лодки, чтобы потом выловить из воды большие бутылки с вином и шоколад, которые немецкие курсанты брали с собой. Когда шум на реке затихал, сорванцам приходилось нырять за «трофеями», но самым трудным для мальчишек было незаметно донести большие бутылки домой... Потеря «провианта» молодыми немецкими курсантами прощалась, но если в воду попадали их дамы, дело иногда доходило и до милиции⁸.

Эти мелкие неурядицы только подчеркивали главное: немецкие летчики смогли найти взаимопонимание с липчанами, что позволило им достаточно благополучно сосуществовать друг с другом весь период функционирования авиацентра рейхсвера в Липецке. В голодных 1930-х годах авиашкола давала сотням липчанам работу с хорошей зарплатой и продуктовым пайком, и жизнь определенной части местного населения во многом зависела от существования этой организации.

Доброжелательное отношение местного населения и очарование русской природы еще больше усиливали атмосферу творческого подъема, царившую в «школе Штара». В Липецк приезжали люди, влюбленные в авиацию и небо, готовые пойти на многие жертвы ради сохранения ВВС Германии. Во многом благодаря этому липецкая авиашкола в своей работе смогла добиться столь высоких результатов. Шпейдель вспоминал: «Все дело заключалось в психологическом климате тех лет. Летчик в особой мере является человеком, которому свойственна внутренняя и внешняя свобода. Чем он свободнее себя чувствует, тем сильнее развивается его страсть к полетам, и растут его успехи. В Липецке вся географическая, политическая и профессиональная зажатость исчезала. Восприятие жизни не знало на широких русских просторах ни опасностей, ни препятствий»⁹.

Другой выпускник липецкой авиашколы, Карл Бем-Теттельбах, в своих мемуарах писал о обучении в Липецке: «У нас никогда не было ложного тщеславия. Только желание летать: будь то полет в боевых порядках (обычно звеньями по три самолета в каждом, при

случае в группе из 9-12 машин), высший пилотаж или воздушный бой, стрельба по буксируемой мишени, высотный полет (7 тыс. метров) с кислородной маской или атака с бреющего полета цементными бомбами. Утомленные, но счастливые мы ложились спать в радостном предвкушении следующего утра...»¹⁰.

В авиашколе курсантов сразу приучали к мысли, что они являются продолжателями традиций немецких асов Первой мировой. Чтобы «юнгмеркеры» физически почувствовали свою связь с боевым прошлым германских ВВС, в Липецк было доставлено два истребителя Фоккера D VII. На этих машинах в период Первой мировой войны воевали немецкие летчики в небе над Францией. В качестве награды курсантам разрешалось сделать на D VII круг над липецким аэродромом. Все, кто смог полетать на крылатой реликвии, запоминали эти минуты на всю жизнь.

Учебный день начинался для немецких курсантов с подъема в 7.00. После завтрака в 9.00 проводились полеты, которые к 12.00 обычно заканчивались. С 14.00 на аэродроме начинались тренировки советских пилотов. Поэтому во второй половине дня германские



Лодочные станции на реке Воронеж

летчики чаще всего занимались теоретической подготовкой, русским языком, стрельбой из всех видов оружия в тире и уже ближе к вечеру получали летные задания на следующий день. Согласно расписанию дня в 22.00 звучал сигнал к отбою, но многие курсанты до поздней ночи сидели в казино, гуляли по городу, устраивали ночные «маскарады» в бараках или шли купаться на реку Воронеж. На сон оставались считанные часы... Видимо на показатели летного обучения это не влияло, иначе бы руководство авиашколы сразу пресекло эту «вольницу».

Шесть дней в неделю, если позволяла погода, было отведено на учебные полеты. Фактически программа авиашколы предусматривала подготовку универсального военного летчика. В иные дни курсанты отрабатывали задания сразу на нескольких типах самолетов. Небо над Липецком и его окрестностями было поделено на зоны: как правило, над лесистым левым берегом реки Воронеж истребители устраивали воздушные бои звено на звено; в районе Рудника отрабатывались атаки на крупные воздушные цели; над территорией современного липецкого аэропорта, где размещался немецкий полигон, шла штурмовка наземных целей. При этом следует отметить, что до 1930 г. строгих ограничений радиуса полета германских самолетов не было: самолеты «друзей» летали над территорией Центрального черноземного округа по своему усмотрению.

Во многих населенных пунктах современной Липецкой области сохранились предания о немецких самолетах и летчиках, прилетавших из Липецка. Как правило, это истории о вынужденных посадках крылатых машин, которые то падали на зерновое поле, то тонули в реке... До наших дней дошел рассказ графа Н. Азанчевского, проживавшего в г. Чаплыгине (до 1948 г. — Раненбург. — *Авт.*). Он поведал историю о том, как ему пришлось общаться с немецкими летчиками, совершившими вынужденную посадку в районе сел Юсово и Заречье. Азанчевский в тот день был доставлен к месту посадки самолета как единственный человек, знавший в уездном городке иностранные языки. С немцами, которых поселили в городской гостинице, он провел несколько дней в качестве переводчика. Покидая Раненбург, летчики решили отблагодарить его, покатав на аэроплане. К бывшему графу приставили вооруженного сотрудника

НКВД, поэтому на борту самолета оказалось двое пассажиров... Во время полета Азанчевский стал делиться своими впечатлениями с летчиками на немецком языке, которого его сопровождающий не знал, поэтому чекист спросил графа о сути его беседы с пилотами. А Азанчевский решил пошутить и сказал: «О том, где удобнее повернуть на Германию». Чекист, не оценив шутки, выхватил пистолет и закричал летчику: «Садись, сволочь!». Самолет тут же приземлился... Правда, все закончилось благополучно: немцы улетели в Липецк, а Азанчевский не был арестован¹¹.

Во время полетов многие немецкие летчики, несмотря на все запреты, фотографировали с малых высот понравившиеся им объекты. Чаще всего это были православные храмы и монастыри, городские кварталы, живописно расположившиеся на липецких холмах, и т. д. Чтобы сделать снимки некоторых церквей, курсанты летали на предельно малых высотах, едва не задевая крылом кресты на куполах. На этот риск «юнгмеркеры» шли ради того, чтобы к моменту окончания обучения создать свой фотоальбом о пребывании в СССР. Благодаря этой традиции сохранились снимки многих исторических памятников, разрушенных позднее советской властью.

Немецкие летчики и на земле проявляли большое внимание к православным храмам, которые они часто посещали. Так, кафедральный Христорождественский собор Липецкой епархии уцелел в конце 1920-х годов лишь благодаря финансовой помощи от персонала и курсантов «школы Штара». В 1929 г. прихожане не смогли выплатить аренду за храм советским властям: возникла угроза его закрытия, а возможно, и уничтожения. В эту трудную минуту немцы по собственному желанию помогли заплатить верующим арендную плату за здание¹². Храм через два года все равно закрыли, но за этот поступок многие горожане были благодарны германским авиаторам.

Следует отметить и отрицательные моменты, вызванные интенсивной подготовкой немецких летчиков: периодически получали ранения и погибали русские люди. Местное население старалось не выходить из домов во время воздушных учений, но жертв избежать не удалось. Однажды на полигоне для бомбометания рванула неразорвавшаяся при сбросе с самолета бомба, пострадал мальчик,

было убито несколько лошадей. При последовавшей затем проверке на полигоне обнаружили еще 30 невзорвавшихся бомб, которые немедленно обезвредили. Чтобы избежать жертв среди мирного населения, полигон был обнесен колючей проволокой.

Однако даже эта мера не всегда помогала. Известный германский летчик Фальк, обучавшийся в липецкой авиашколе, в своих мемуарах описал еще один трагический случай на полигоне. Летом 1932 г. в зону наземных целей въехал на телеге крестьянин из местного колхоза. Случайная очередь с самолета убила мужчину, лошадь и повредила телегу. Как всегда в подобных случаях, немецкая сторона выразила готовность компенсировать нанесенный ущерб. Без долгого торга советские представители оценили коня в 150 руб., поврежденную телегу — в 15 руб., а жизнь самого колхозника, у которого осталась жена и двое детей, — в 10 руб.¹³ Немцы были шокированы такой «бухгалтерией».

К счастью, подобные случаи во время учений были очень редки, поэтому не испортили отношений германских летчиков с местным населением.

Деятельность авиацентра рейхсвера целиком зависела от сотен советских наемных сотрудников, которые работали под контролем немецких специалистов. Приведем рассказ липчанина Я. Водопьянова: «В 1931 году биржа труда направила меня в 4-й авиационный отряд. Там приняли сначала разнорабочим, а зимой направили на курсы мотористов. Весной 32-го я уже работал в ангаре, где у них стояли «Фоккеры» — истребители из фанеры, обтянутой перкалем. Окрашены они были в зеленый цвет, безо всяких опознавательных знаков, лишь бортовые номера. Мы заправляли самолеты, мыли их и вывозили на старт. Истребитель садится — мы его за крыло (там ручки специальные были) и ведем на стоянку. А в ангар закатывали втроем. На аэродроме было четыре деревянных ангара, там где сейчас Дворец спорта «Звездный». В них стояли «Фоккеры», «Юнкерсы», «Хейнкелы». Командовали в ангаре два немца, вроде наших техников, один Россиш¹⁴, второй Шпикер. Никаких переводчиков, они понимали по-русски. Были и наши военные. В первом ангаре работал Морозов как старший техник. В других — старшины, по три или два треугольника на петлицах. Военным больше доверяли.

Работали каждый день. Выходной — воскресенье. На работу приходили к восьми — и до четырех. На проходной висели специальные часы, по которым отбивали время (они до сих пор исправно работают в учебном корпусе Авиацентра). Берешь карточку, вставляешь в особое приспособление и отмечаешь время прихода и ухода. Придешь вовремя — бьет синим, чуть опоздаешь — красным отбивает. Во время расчета все учитывалось до минуты. Денег мы в кассе не получали. Немец-кассир приезжает на велосипеде, как почтальон, и отдает конверт. Расписываешься, и он отрывает контрамарку. В конверте расчетная книжка, где все указано, в том числе и вычеты за опоздание.

Полеты начинались ровно в девять. В каждый полет летчики всегда брали пачку денег. При вынужденной посадке вдали от аэродрома ими одаривали людей. Приходилось и нам выезжать на место аварий. Приезжаем, откапываем и через блок на треноге вытаскиваем мотор. Или, если вынужденная посадка, то крылья у самолета отнимаем, хвостовое оперение в кузов — и поехали... Обычно это недалеко от города бывало. Ситовка, например, 12 километров отсюда. В рожь садились. Один в реку попал. Бывало, разбивались. Начнут «мертвые петли» там всякие крутить. Потом друг на друга налетят — только фанера с неба сыплется. Для погибших у них в столярном цехе делали гробы дубовые. Что соберут, туда уложат. Потом ковры стелют до самого перрона. Подгоняют вагон.



*Ветераны немецкой авиации в Липецке
на фоне учебного корпуса*

Опаянный цинком гроб загружают, а в это время истребители делают прощальный круг. Один, второй...

Получал я тогда 58 рублей и еще паек. Если тут не дадут (всем не хватит), бумажку напишут — и в торгсин. Спецовка была у нас замечательная. Сапоги, штаны кожаные, пиджаки. Работать можно было. Особенно когда в 32-33-м голод был»¹⁵.

Голод, вызванный сталинской коллективизацией, сильно ударил по простым липчанам: по городу ездили специальные телеги, подбиравшие трупы на улицах... В этих условиях в авиашколе наладили питание своих советских сотрудников. По воспоминаниям липчанина Полякова, работавшего электриком, в авиацентр он приходил голодным («попив только водичку»), но за счет немцев его раз в день кормили брюквенным супом и большим куском пирога с мясом. Этого было достаточно, чтобы сохранить работоспособность в течение дня¹⁶.

В тоже время и Поляков, и Водопьянов вспоминали о большой требовательности и даже презрительном отношении руководства авиашколы к русским подчиненным. Водопьянов рассказал о том, как он однажды в спешке обратился к германскому офицеру, употребив слово «товарищ», на что тот сразу резко ответил по-русски: «Какой я тебе товарищ? Ваши товарищи в брянском лесу сучья ломают». И это был не единичный случай. Так, из трех начальников авиашколы только Мюллер корректно относился к советским сотрудникам. Штар, как свидетельствуют архивные документы, вообще «не мог переваривать русских», а Мор относился к российскому персоналу «одинаково пренебрежительно»¹⁷. Все же большую часть персонала липецкого авиацентра рейхсвера (особенно «юнгмеркеров») нельзя было обвинить в русофобии. А вот антисоветские настроения среди немцев были массовым явлением. И то, что они видели в Липецке, усиливало их враждебность к советской власти, но не к простым русским людям.

Воскресенье был выходным днем для всего персонала авиашколы. Имея в распоряжении свободный день, каждый из немцев посвящал его своему хобби. В самом Липецке немцы без каких-либо ограничений перемещались по городу, выезжали в его окрестности. Обычно они ходили в штатской одежде, первое время держа-

лись группами по несколько человек. «Гражданская» одежда «друзей» выдавала всем, что они немцы. Европейские пиджаки и кепки в сочетании с короткими бриджами «кричали» об их принадлежности к германскому авиацентру, но это не мешало им посещать самые многолюдные места Липецка.

Многие сотрудники авиацентра, включая самого Штара, были заядлыми охотниками, поэтому с ружьями и привезенными из Германии охотничьими собаками они уезжали из Липецка. Их добычей чаще всего становилась водоплавающая дичь в районе реки Матеры. Если целью была более серьезная добыча, то до конца 1920-х годов охоту устраивали в лесах на правом берегу реки Воронеж. Зимой охотились даже на волков, для чего часто использовали аэросани. Следует сказать, что для стрельбы по зайцам охотникам не надо было далеко уходить от ангаров: эти зверьки круглогодично каждую ночь бегали по аэродрому.

Курсанты любили путешествовать на лодках по реке. Во время этих «турне» они не только любовались красотами местной приро-



*Своей одеждой немецкие курсанты резко выделялись
среди местных жителей*

ды, но и знакомились с бытом русской провинции. Разумеется, многие из них стремились увековечить на память этот «другой мир», поэтому в походы (или на пляж) всегда с собой брали фотоаппараты. Самым увлеченным фотолюбителем был Макс Ибель (будущий генерал-майор люфтваффе), который истратил десятки пленок, чтобы увековечить традиционные наряды крестьян, их дома и т. д. Только из одного своего путешествия по Поволжью он привез около 300 таких снимков. В близлежащих к Липецку селах этот летчик был частым гостем. В одной из справок ОГПУ на немецких летчиков отмечалось: «Ибель ходит по окрестным деревням и производит снимки отдельных крестьян у церквей, сами церкви и быт деревни»¹⁸. Уже в то время собранные немецкими курсантами фотоальбомы имели большую этнографическую ценность, которая в настоящее время возросла многократно.

Когда «дальний» туризм для немцев был запрещен советскими властями, они стали устраивать массовые выезды на моторных лодках на реку Матыру. Судя по дневнику будущего германского аса Гюнтера Лютцова, не всем курсантам нравилось отдыхать вместе с преподавателями¹⁹. Совсем другое дело, когда курсанты отдыхали без «начальства»...



*Макс Ибель с интересом
разглядывает хомуты*

Среди излюбленных мест отдыха немецких летчиков были липецкие парки. Один из них был расположен прямо у зданий авиашколы. Этот парк, по преданиям заложенный еще Петром Великим, немцы посещали почти каждый день. Липчанин А. Ласков вспоминал: «Они были влюблены в могущие деревья, растущие на белых скалах Каменного лога. На их фоне они любили фотографироваться. В тени отдыхали, гуляли. Это место было издавна огорожено высоким забором, образуя сказочный сад. В южной стороне ограды имелась красивая кованая калитка. От нее до самого дома (жилое здание бывшей винной монополии. — *Авт.*), где жили немцы, была выложена из белого тесанного камня широкая лестница. В любую погоду перед завтраком, обедом и ужином с кружками немецкие пилоты спускались вниз и шли к большому, бывшему из белой горы, ключу. Эту чистейшую воду они с наслаждением пили»²⁰.

«Юнгмеркеров» больше всего манили к себе Верхний и Нижние парки. В первом была танцплощадка, где они знакомились с



*Немецкая фотография крестьянок в национальной одежде
в одной из деревень севернее Липецка*

местными красавицами, а второй (самый большой и благоустроенный) интересовал их как наиболее красивое и «цивилизованное» место отдыха Липецка. В Нижнем парке (немцы его называли «курортный») по вечерам всегда играл духовой оркестр, было много отдыхающих из Москвы, некоторые из которых знали немецкий язык. Там было можно вкусно поесть и купить мороженное за 15 копеек. Парк просто очаровывал немцев своей красотой. В 1932 г. Гюнтер Лютцов так описал один из вечеров, проведенных в «курортном парке»: «Толпа людей. На входе крестьянки в пестрых платьях продают цветы... Природа на пике. Кругом зелень, из которой проглядывают побеленные дома и церкви. Река. Несколько облаков светло-голубого цвета на небе. По гладкой поверхности воды скользит лодка. На другом берегу реки покрытые соломой крестьянские домики. Из плотной листвы пробиваются башенки одинокой церкви. Закат: полосы розового, белого, голубого. Маленькие чайки, вороны и хор тысяч лягушек время от времени нарушают тишину... Между болотным разнотравьем — лилии. Из курортного парка доносится приглушенная музыка...»²¹

Отдых в парках и на реке для немецких летчиков был немислим без женского общества. В нарушение всех запретов, наложенных инструкциями на контакты с советскими гражданами, роман-



Отдых на пляже

тические отношения с русскими женщинами и девушками являлись неотъемлемой частью жизни немецких летчиков²². Следует отметить, что до появления 19-20-летних «юнгмеркеров» «любовная сфера» не являлась проблемой для руководства авиашколы. Ветераны Первой мировой войны были дисциплинированными офицерами, да и липчане осуждали женщин, принявших ухаживания немецких летчиков, подруг которых называли очень емким по смыслу словом — «шоколадницы» (немцы в начале знакомства с девушками всегда угощали их шоколадом).

В 1928 г. в Липецк приехали первые молодые германские летчики. К этому времени липчане уже привыкли к постоянному присутствию немцев в городе, и запреты на отношения с иностранцами отошли в прошлое. Большую роль в этом сыграло то, что некоторые девушки вышли замуж за немецких летчиков. Одним словом, к началу 1930-х годов немецкие «кавалеры» у липчанок и отдыхающих дам стали довольно распространенным явлением.

Обучение «юнгмеркеров» в Липецке приходилось на весну-лето, поэтому свидания с девушками курсанты обычно назначали у своих лодочных станций, «сервис» которых предоставлялся в распоряжение «дам». Время, проведенное на реке в обществе любимой девушки, навсегда осталось в памяти некоторых немецких летчиков. Даже незадолго до смерти Вольфганг Фальк с большой теплотой вспоминал о своей девушке Ольге²³.

Когда на пляж приходили молодые немецкие летчики, не забывавшие взять с собой вино и пиво, на лодочных станциях и рядом с ними бывало довольно шумно. Случаи чересчур раскованного поведения немцев вызывали недовольство советской стороны. Пример тому — выдержка из донесения командира советской авиагруппы Томсона от 28 августа 1931 г.: «...Были случаи, когда лица немецкого персонала занимались фотографированием объектов отрицательного характера, как то: разрушенные старые дома, нищих и т. п., уговаривали и фотографировались на пляже с голыми крестьянскими девочками в возрасте 14-19 лет, нетактично вообще вели себя с женским персоналом.

По этим вопросам я с Мором имел разговор еще в начале июля месяца. Мор провел беседу со своими подчиненными, но, как

видно из последующего, его беседа достаточного результата не имела»²⁴.

Да, не имела: в следующем, 1932 г., по реке Воронеж вновь шли под парусами яхты с русскими девушками, на берегу устраивались пикники. Гитлер к тому времени не пришел к власти в Германии и до сталинского 1937 г. было еще далеко...

По советским меркам курсанты очень вольно вели себя и в самой авиашколе. Много в их поведении не вписывалось в принятые в СССР отношения между подчиненными и командирами. Про «отдых» в казино в этой главе уже говорилось, но это был не единственный пример курсантской «вольницы», сложившейся в немецком авиацентре. Типичным розыгрышем «юнгмеркеров» было ночное «тушение пожара», в ходе которого на командный состав школы из пожарных шлангов было вылитое немалое количество воды. Кроме этой шутки, в школе возникла традиция брить голову наголо после первого учебного воздушного боя²⁵. Считалось, что толь-



Немецкие яхты на реке Воронеж

ко войдя в ряды так называемых «бильярдных шаров» курсант становился полноценным членом коллектива.

Озорство «юнгмеркеров» принимало порой и небезобидные для сталинских времен формы. Чтобы позлить «коммунистов», молодые немецкие летчики привозили из Германии сигареты с фашистской символикой и названиями. Пачки таких сигарет вызывали резкую реакцию у советских граждан... Одним словом, в начале 1930-х годов причин для недовольства поведением немцев в Липецке у командования 38-го авиаотряда всегда было предостаточно.

Начавшийся мировой экономический кризис имел катастрофические последствия для Германии: многие предприятия обанкротились, страна шла к фашистской диктатуре. Все это не могло не отразиться на немецкой авиашколе в Липецке. В 1931 г. закрылся Дармштадский банк, вкладчиками которого являлось большинство немцев 4-го авиаотряда. Ситуация усугублялась тем, что некоторых германских летчиков руководство рейхсвера решило вернуть на родину, где свирепствовали безработица и инфляция.



*«Биллиардные шары» 1932 г. Среди них будущие асы люфтваффе
Лютцов, Радуш, Траутлоф*

Все это вызвало критику германского правительства. В авиационном центре усиливались профашистские и даже прокоммунистические настроения. Так, инструктор Больман агитировал за нацистскую партию, но некоторые его коллеги в сложной для Германии ситуации были бы не прочь использовать советский опыт. «Среди «друзей» только и слышны разговоры о тяжелом положении в Германии и о том, кто может спасти положение. Некоторые высказывают явное недовольство политикой Брюнинга и полицейским террором (фон Принце, Блюмензат, Ратье). Помощник Начальника Школы Фейт в разговоре высказался, что спасти положение Германии может только коммунистическая партия, влияние которой сейчас очень большое, несмотря на все запреты правительства. ...Политику Советской власти одобряют в том смысле, что здесь нет безработицы и что компартия является единственной в Союзе правящей партией. В общем, настроение у «друзей» подавленное и все в выжидательном положении. Отношение к нам со стороны «друзей» можно считать вполне нормальным, но в то же время чувствуется некоторое заискивание», — пишет начальству Томсон²⁶.

Многим преподавателям из команды Штара было жаль покидать Липецк, оставляя авиашколу, на создание которой они потратили столько сил и времени. Отправляемый в Германию начальник истребительной группы Шёнебек признался Томсону, что «он с великим удовольствием остался бы в России, так как питает особую симпатию к Советскому Союзу».

У немецких преподавателей и курсантов были и чисто профессиональные причины для недовольства. Многие новые разработки липецкого авиационного центра по применению военной авиации в боевых условиях престарелые высшие чины рейхсвера не могли оценить. От преподавателей курсанты знали об этом. Во время своего обучения в Липецке они на практике могли проверить новые приемы бомбометания и ведения воздушного боя, поэтому тоже становились горячими сторонниками всего нового.

Гнев «юнгмеркеров», закончивших курс обучения в Липецке, вызывала и сложившаяся в рейхсвере практика отправки подготовленных летчиков на службу в пехотные части, хотя пилоты должны

были продолжать совершенствовать свои навыки. Видимо, все это заставило Лютцова сделать следующую запись в дневнике: «Ужасные вещи происходят. Во главе немецкой авиации стоят, большей частью, старики с военным прошлым, которые не хотят верить в то, что все уже давно устарело. Обучение специалистов, которые должны уметь обращаться с новым оружием, несовершенно. Постоянно приходят новички, которым нужно время, чтобы войти в курс дела... Все надежды на Ешонека (Ганс Ешонек — один из создателей люфтваффе; два месяца обучался в Липецке вместе с группой Лютцова. — *Авт.*): может быть, он наведет порядок, и нам не придется опираться только на свой опыт, полученный за эти полгода. В противном случае мы все забудем: истребительная авиация не может топтаться на месте»²⁷.

В сентябре курс обучения в липецком авиацентре заканчивался, и курсанты начинали собираться в дорогу. Последний день пре-



Служба закончилась.
Летчик Янке в поезде
на липецком вокзале

бывания в Липецке отводился на прощание с наиболее полюбившимися местами и людьми. Вечером в казино устраивали прощальный банкет, на который в знак благодарности приглашали советских офицеров. На следующий день выпускники прибывали на железнодорожный вокзал, чтобы сесть в московский поезд, который через 30 часов доставлял их в советскую столицу. Дальше немцы могли выбирать, каким путем им вернуться на родину. Большая часть курсантов предпочитала «морской» маршрут через Ленинград, чтобы иметь возможность полюбоваться красотой северной российской столицы и сокровищами ее музеев (прежде всего «Эрмитажа») и уж затем отплыть в Штеттин.

Можно с уверенностью утверждать, что несколько месяцев, проведенных в Липецке, навсегда остались в памяти немецких летчиков как один из самых ярких периодов их жизни. Уже после всех ужасов Второй мировой войны Фальк в своих мемуарах напишет о «юнгмеркерах» выпуска 1932 г.: «Мы, десять летчиков, навсегда запомнили счастливое время (в Липецке. — *Авт.*) — невзирая на то, что потом случилось во время Второй мировой войны»²⁸.

Источники и комментарии

¹ Рейхсвер и Красная Армия. Кобленц, 1995. С. 39.

² Данные о состоянии коммунального хозяйства Липецка в 1920-1930-х гг. предоставлены А.Ю. Клоковым.

³ О пребывании немецких летчиков в Липецке см. подробнее фонд краеведа М. Носова (1928-1985) [ГАЛО. Ф. 2590. Оп. 1 Д. 5].

⁴ Völker K.-H. Dokumenten und Dokumentarfotos zur Geschichte der Deutschen Luftwaffe. Stuttgart, 1968. S. 80.

⁵ ГАЛО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 728. Л. 7.

⁶ Из беседы с журналистом Х. Зитцем.

⁷ После закрытия немецкой авиашколы этот глиссер остался стоять в одной из протоков, т. к. его мотор был серьезно поврежден (возможно, умышлено). Вновь его починили лишь в конце 1930-х гг., накануне прибытия в Липецк сына «отца народов» Василия Сталина — большого любителя охоты и рыбалки.

⁸ Из воспоминаний липчанина С. Антонова.

⁹ Speidel H. Reichswehr und Rote Armee // Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte. 1951. № 1. S. 27.

¹⁰ Boehm-Tettelbach K. Als Flieger in der Hexenküche. Mainz, 1981.

¹¹ Сведения получены от А.Ю. Клокова.

- ¹² Клоков А.Ю., Найденов А.А. Храмы и монастыри Липецкой епархии. Храмы Липецка. Липецк, 2006. С. 92.
- ¹³ Falk W. Falkenjare. Erinnerungen 1910-2003. Moosburg, 2003. S. 38.
- ¹⁴ Фамилия искажена. Видимо, речь идет о немецком механике Густаве Рессинге.
- ¹⁵ Водопьянов Я. Он в ответ: «Какой я тебе товарищ?» Еще раз о немецкой авиационной школе в Липецке // Липецкая газета. 1995. 17 августа.
- ¹⁶ Из записи беседы Ю. Тихонова с В. Поляковым.
- ¹⁷ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 3.
- ¹⁸ Там же. Л. 33.
- ¹⁹ Braatz K. Gott oder ein Flugzeug. Leben und Sterben des Jagdfliegers Gunther Lutzow. Neunundzwanzig Sechs Verlag, 2005. S. 80.
- ²⁰ Ласков А. Немцы в Липецке // Новости и мнения. 1994. 22 января.
- ²¹ Цит. по: Braatz K. Gott oder ein Flugzeug. S. 69.
- ²² Однако возникающие время от времени спекуляции о «невесте Геринга» в Липецке не подтверждаются даже «народной памятью» местного населения, не говоря уже о документах.
- ²³ Falk W. Op. cit. S. 31.
- ²⁴ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 8. Л. 445
- ²⁵ Ries K. Luftwaffe. Bd. 1. Mainz, 1970. S. 52.
- ²⁶ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 8. Л. 324
- ²⁷ Цит. по: Falk W. Op. cit. S. 39.
- ²⁸ Там же.

ГЛАВА 6

РАЗВЕДКА И КОНТРРАЗВЕДКА

Деятельность немецкого авиацентра в Липецке сопровождалась «тайной войной» спецслужб многих европейских стран вокруг этого объекта рейхсвера и РККА. Созданная в нарушение Версальского договора «школа Штара» действовала в глубокой тайне, которая бдительно оберегалась как в Берлине, так и в Москве. Факты сотрудничества рейхсвера с Красной Армией в области производства снарядов, артиллерии, боевых газов и военных самолетов стали достаточно быстро известны мировой общественности, но вплоть до начала 1930-х гг. местонахождение германского авиацентра в СССР оставалось для Англии и Франции неизвестным, что являлось несомненным успехом советских и немецких контрразведчиков.

Неписанные законы разведки жестко требуют, чтобы удачные операции спецслужб оставались тайной максимально возможное время, поэтому до настоящего времени в нашей стране и Германии все еще нет обобщающих работ о борьбе разведок вокруг липецкого авиацентра. В то же время в исторической литературе накопилось некоторое количество сведений, которые в сочетании с документами, рассекреченными в 1990-х гг. в России, позволяют приступить к изучению этой интересной темы.

Как свидетельствуют документы польской разведки, секретная операция по доставке самолетов Фоккер D XIII в Липецк могла сорваться уже в самом начале. Спецслужбы Польши, которой больше всех приходилось опасаться советско-германского военного сотрудничества, смогли добыть информацию о размещении в 1924 г. заказа на 100 истребителей этой модели якобы для Красной Армии¹ (как нам уже известно, половина «Фоккеров» из этой партии потом оказались в липецкой авиашколе). Однако по неизвестным причинам этим ценным сведениям в Варшаве не придали должного зна-

чения, или (что более вероятно) польская разведка не смогла проследить дальнейшую судьбу D XIII, отправленных в СССР. Таким образом, промах, допущенный германскими спецслужбами, не привел к рассекречиванию усилий рейхсвера по организации секретного авиацентра в России. Упустив свой шанс, разведки Англии, Франции и Польши в течение нескольких лет не могли установить местонахождение «школы Штара».

Это было тем более удивительно, что о деятельности «Центра М» в советской столице западные дипломаты были хорошо осведомлены, а именно в этот «Центр» каждый год прибывали новые группы летчиков из Германии, чтобы затем с Курского вокзала отбыть в Липецк. Как в таких условиях до 1930 г. РККА и рейхсверу удавалось сохранять тайну липецкого «объекта»? Разумеется, благодаря отлаженной работе их спецслужб, которым удавалось отсекалать нежелательных «сопровождающих» от немецких курсантов.

Кроме того, немецкая авиашкола в Липецке оказалась вне зоны досягаемости агентуры иностранных разведок по ряду причин. Первой «линией защиты» ее тайны служили многочисленные подмосковные объекты советских ВВС. В 1920-х гг. там присутствовало много немецких офицеров и технических специалистов. Значительную часть внимания спецслужб Англии и Франции «оттянул» на себя завод Юнкерса в Филях. А в российской глубинке ложной целью для разведок этих стран стал Борисоглебск, являвшийся крупным центром подготовки советских (но не немецких!) военных летчиков. Возможно «интерес» западных спецслужб был специально направлен Разведупром РККА на «борисоглебский объект», чтобы отвлечь их внимание от Липецка, и одновременное закрытие в 1924 г. авиашкол в Липецке и Борисоглебске было сознательным шагом военной контрразведки для достижения указанной цели. Таким образом, «школа Штара» оказалась под двойным прикрытием, благодаря чему долгое время державам-победительницам не удавалось раскрыть секрет провинциального Липецка.

В самом же городе длительное время особых мер секретности не соблюдалось. Известны случаи, когда немецкие самолеты, доставленные под видом коммерческого груза в Липецк, распаковывали из ящиков прямо на станции и на виду у всего города перево-

зили на аэродром. Вероятно, советское военное руководство не без оснований полагало, что из глубины огромной страны нежелательная информация не дойдет до международной комиссии, наблюдавшей за выполнением условий Версальского договора.

Еще более удивительно, что советские власти практически не ограничивали маршруты полетов немецких самолетов. Машины (часто с советскими опознавательными знаками) летали над Центрально-Черноземной областью, производили съемки Воронежа, Ельца, других населенных пунктов и железнодорожных станций. В августе 1928 г. трехмоторный «Юнкерс» с экипажем, состоящем из четырех немцев и русского механика Файермана, совершил полет в немецкую колонию в Поволжье для ознакомления с жизнью колонистов. При этом были осуществлены посадки в Куйбышеве, Саратове, Казани². Были также полеты в немецкий центр по изучению применения отравляющих химических веществ «Томка» под Саратовом. Оттуда также прибывали самолеты, которые проходили ремонт и дооборудование в липецких мастерских. Одним словом, немецкие самолеты из Липецка можно было увидеть в различных районах СССР, но тайна их базирования сохранялась.



*Фотография станции Грязи, сделанная с немецкого самолета
5 июня 1928 г.*

В самой же Германии случались «утечки» информации. Первый неприятный инцидент произошел в июле 1927 г., когда жена некоего полковника проболталась своей собеседнице, оказавшейся женой британского журналиста, что ее муж «уже три года руководит немецкой авиашколой в Москве»³. Хотя имя полковника не было названо, скорее всего, это был начальник «Центра М» Герман фон дер Лит-Томсен. Случай с его женой в значительной степени объясняет причину его скорой отставки и отъезда из Москвы. Никаких последствий для «школы Штара» эти события не имели: информация о «московской авиашколе» рейхсвера в СССР европейским спецслужбам выхода на Липецк не давала⁴.

Более опасной для сохранения секретности вокруг липецкого авиацентра в СССР была деятельность немецких пацифистов, которые боролись против возрождения германского милитаризма. Авиаконструктор и журналист Вальтер Крейзер (литературный псевдоним «Хайнц Ягер») в 1925-1929 гг. опубликовал ряд статей, посвященных немецкой авиации. В марте 1929 г. им в журнале «Мировая сцена» был помещен материал о запрещенной Версальским договором деятельности ведущих авиастроительных фирм Германии. Разразился громкий скандал, закончившийся судебным процессом о шпионаже. Однако эти бурные события, которые могли бы привести журналистов и разведчиков к липецкой авиашколе, не смогли поколебать режим секретности вокруг нее, также как впрочем и описанная ранее история с появлением в западной прессы в конце 1926 г. статей о взаимодействии советских и немецких военных кругов.

Но на этом дело не кончилось. В сентябре 1930 г. журналист Карл Мертенс опубликовал «Меморандум о политике разоружения Германии». В этом обширном документе отмечалось: «Каждый год определенное количество немецких транспортных самолетов, переделанных в боевые машины и управляемых германскими экипажами, улетают в Россию для участия в маневрах. В течение 1929 г. 20 спортивных и транспортных аэропланов модифицировали в боевые и отправили Россию»⁵. Далее в меморандуме приводились конкретные факты перелетов германских самолетов в СССР. Указывались фамилии пилотов, управлявших этими машинами, — Туи, Дехман,

Шуберт. Все они являлись преподавателями немецкого авиацентра в Липецке. Хотя Липецк вновь не упоминался, спецслужбы стран-победительниц вплотную подошли к разгадке его тайны. События, произошедшие в Липецке после этих разоблачений, служили тому доказательством.

Накануне открытия учебного сезона 1932 г. в этом городе были арестованы английский и французский агенты, маскировавшиеся под торговцев. Их задачей являлся сбор информации о деятельности немецких летчиков в СССР⁶. Видимо, им было приказано уточнить еще непроверенную информацию о присутствии немцев в Липецке, но их арест смог еще на некоторое время сохранить в секрете деятельность авиацентра рейхсвера.

В 1932 г. английский журналист С. Мелвил издал книгу «Русское лицо Германии», в которой впервые упоминался «аэродром в Липецке», на котором на высотных и скоростных самолетах тренировались немецкие военные летчики⁷. О местонахождении секретного немецкого авиацентра в СССР стало известно всему миру. Можно предположить, что в работе над книгой этому журналисту помогли польские спецслужбы, т. к. в тексте книги слово «Липецк» пишется и по-английски «Lipetsk», и по-польски «Lipetsk».

Общая борьба против английских и французских шпионов могла лишь на короткий срок объединить спецслужбы СССР и Германии, т. к. эти ведомства не прекращали сбор сведений друг о друге. Советское руководство прекрасно понимало, что германская авиашкола (как и другие объекты рейхсвера в России) предоставляла «дружественной стороне» большие возможности по сбору разведанных о СССР. В Москве отчасти с этим мирились, доказательством чего может служить доклад начальника Разведупра РККА Берзина Ворошилову в конце 1928 г.: «Нет сомнения, что все немецкие предприятия, кроме прямой своей задачи, имеют также и задачу экономической, политической и военной информации (шпионаж). За это говорит хотя бы то, что наблюдающим за всеми предприятиями состоит такой махровый разведчик германского штаба, как Нидермайер. С этой стороны предприятия приносят нам определенный вред. Но этот шпионаж по всем данным не направлен по линии добычи и собирания секретных документов, а ве-

дется путем личного наблюдения, разговоров и устных информаций. Такой шпионаж менее опасен, чем тайный, ибо не дает конкретных документальных данных, а ограничивается лишь фиксированием виденного»⁸.

Возможности авиацентра рейхсвера накапливать и «фиксировать» ценную информацию о СССР резко возросли в том же 1928 г., когда в Липецке стали готовить летчиков-наблюдателей, в программу которых входила аэрофотосъемка. На абсолютно легальных основаниях немцы до 1930 г. произвели аэроразведку обширной советской территории. Особый интерес у них был к Воронежу и важнейшим железнодорожным станциям. Так, 5 сентября 1930 г. в справке липецкого городского отдела ОГПУ отмечалось: «28 июля был заснят заново гор. Воронеж и прилегающие окрестности, а также ст. Грязи и поселок. Работа по их (фотокадров. — *Авт.*) проявлению и печати производилась силами самих немцев, поэтому получить отдельные снимки не было возможности»⁹. С уверенностью можно утверждать, что детальная фотосъемка Воронежа сыграла



*Выполненный немецким самолетом
фотоснимок аэродрома Воронежа. 1928 г.*

свою роковую роль при наступлении вермахта в 1942 г., когда этот город был практически весь разрушен с воздуха.

Германская сторона также не прекращала попыток наладить сбор сведений о липецком авиаотряде, объектах коммуникаций, образцах военной техники. Липецкий краевед С. Разбирин, имевший возможность ознакомиться с документами Управления Министерства госбезопасности по Воронежской области (в 1928–1954 гг. Липецк находился в составе Воронежской области), утверждает: «Разведывательные устремления немецкой стороны не могли не попасть в поле зрения сотрудников органов государственной безопасности. Уж очень бесцеремонно вели себя иногда отдельные «авиаторы». Путем тщательного изучения и наблюдения было установлено, что отдельные работники немецкого авиаотряда на самом деле очень далеки от летной практики, поскольку являются кадровыми сотрудниками немецких спецслужб. К примеру, немногие знали, что начальник административного отдела Ганс Иогансон, по данным НКГБ СССР, являлся сотрудником германских спецслужб...»¹⁰

Чтобы свести к минимуму ущерб от деятельности немецких военных разведчиков, ОГПУ и Разведупр РККА создали широкую агентурную сеть, в центре которой оказался 4-й авиаотряд в Липецке. Анализ архивных материалов позволяет сделать вывод, что работа германского авиацентра находилась под контролем советской разведки, которая имела свои «источники» во всех его подразделениях. Учитывая, что географически деятельность немцев охватывала многие города и регионы СССР, количество сотрудников советской разведки исчислялось десятками. К примеру, только по истребительной группе авиашколы работало около 17 человек.

Отдельно следует упомянуть воинские части РККА, с которыми «контактировали» немецкие летчики. Информация из этих авиачастей поступала руководству размещенной в Липецке 40-й (38-й) эскадрильи, а затем в Липецкий горотдел ОГПУ. Список этих авиачастей Красной Армии был довольно обширен: 2-я истребительная эскадрилья в Новгороде, 3-я истребительная эскадрилья и 20-й авиапарк в Киеве, 54-я, 60-я, 61-я эскадрильи и 81-я авиабригада в Воронеже, 36-й авиаотряд в Вольске, 30-й авиаотряд в

Харькове, 20-й авиаотряд и 25-й авиапарк в Москве, 28-й авиапарк в Ивано-Вознесенке, 47-й авиапарк в Спаске и др.

В Москве только по «Центру М» работало около 20 советских контрразведчиков. С первого дня своего пребывания в советской столице немецкие летчики были под «колпаком» у советских спецслужб, без бдительного внимания которых не оставались и экскурсии прибывших «друзей»: сведения об этих культпоходах поступали в Липецк даже из Большого театра.

В самом Липецке контрразведывательный режим становился год от года строже, что было вызвано постоянным увеличением числа немцев, прибывавших в город, настойчивыми попытками иностранных разведок «рассекретить» германский авиацентр, а также внутриаполитическими процессами в СССР, логическим завершени-



*Антенна радиостанции
немецкой авиашколы*

ем которых стал 1937 г. На территории современной Липецкой области ОГПУ имело свои «источники» не только в Липецке, но и в городе Ельце, селах Студенки, Дикое. На въездах и выездах из Липецка находились воинские посты, которые контролировали не только дороги, но и реку Воронеж.

По воспоминаниям очевидцев, липецкий горотдел ОГПУ имел в своем распоряжении современную по тем временам станцию прослушивания телефонных разговоров. Ее аппаратура позволяла контролировать телефонную станцию «школы Штара». Видимо, в Липецке осуществлялся также перехват передач радиостанции немецкого авиацентра.

Руководство германской авиашколы постоянно ощущало пристальный интерес советской разведки к своему учреждению. Оно принимало меры для сохранения своих военных и технических секретов. Этим, отчасти, объясняется наличие в школе значительного числа военных разведчиков. К примеру, Генрих Ашенбреннер «выполнял задачи разведывательного характера» и впоследствии работал германским военно-воздушным атташе в Москве¹¹. Его сослуживец Карл Булингер был сотрудником органов контрразведки Военного министерства. Закрытие авиашколы в Липецке также не



*Специалист по вооружению
Э. Маквард. По данным
ОГПУ-НКВД он был
немецким контрразведчиком*

обошлось без сотрудников спецслужб: ход ее ликвидации курировал Вильгельм Шпайдель — бывший сотрудник германской военной разведки¹².

Столкновение «служебных интересов» советских и немецких разведчиков было неизбежно. В 1929 г. в Липецке грянул шпионский скандал: ОГПУ провело операцию, во время которой было схвачено 19 советских граждан, связанных по работе с немецкой школой. Все ли они действительно были замешены в шпионаже, неизвестно. Однако вряд ли это была просто «репрессивная» мера советской контрразведки, т. к. вскоре после этого скандала немецкое и советское руководство произвело серьезные кадровые перестановки: начальника авиашколы Штара отправили в Германию, а его советского коллегу командира эскадрильи З. Райвичера перевели в Москву. Видимо, советской стороне было что предъявить «друзьям»...

Многие из этих арестов наверняка связаны с личностью Бормана, создававшего многие постройки для авиашколы. Из доклада Томсона: «Он инженер, служил в Вифупаль с 25 по 30 год, руководил самостоятельно всеми строительными работами и на этом сильно нажился, спекулировал, имел связь с чужими и контрреволюционными элементами. Среди рабочих вел определенную антисоветскую агитацию. Имел связи в деревне — много знакомых, занимался охотой. Много лиц из его русских знакомых арестовано, сидели и сидят в ГПУ. Женился он на русской подданной, бывшей жене работника ВСНХ»¹³.

Бывали претензии политического толка и к членам семей немецких летчиков. Так, в начале 1932 г. у работавшего на немцев моториста В. Попова изъяли издаваемую во Франции белогвардейскую газету, которую ему передала жена немца Ютте — бывшая советская подданная, вышедшая замуж за иностранца в 1929 г.

Действия советской контрразведки в Липецке и вокруг него имели как отрицательные, так и положительные стороны. По ее вине пострадали невинные люди: в годы репрессий погибло много советских летчиков и гражданских лиц, работавших в немецкой авиашколе; аресты были как в 1937 г., так и после начала Великой Отечественной войны (позже сотрудники МГБ СССР напишут про

этих липчан, что они «как агенты германской разведки разоблачены не были», т. е. были невиновны). Вместе с тем, без контрразведки сохранить тайну липецкого авиацентра рейхсвера от спецслужб Великобритании и Франции было бы невозможно. Были и упущения: немецкая авиашкола позволила Германии на легальных основаниях осуществить аэроразведку значительной части европейской части СССР. Эффективно помешать этому советские контрразведчики не смогли. Этот факт свидетельствует о том, что любое сотрудничество в военной сфере необходимо планировать на долгосрочной основе, с учетом всех его плюсов и минусов.

Источники и комментарии

¹ РГВА. Ф. 309к. Оп. 9. Д. 372. Л. 13-15.

² ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 3.

³ Seidt H. Berlin, Kabul, Moskau. Oskar Ritter von Niedermayer und Deutschlands Geopolitik. München, 2002 S. 213.

⁴ Следует отметить, что случаи болтливости среди родственников немецких летчиков были крайней редкостью, что тоже способствовало сохранению секретности липецкой авиашколы рейхсвера.

⁵ Melville C.F. The Russian Face of Germany. London, 1932. P. 78.

⁶ Braatz K. Gott oder ein Flugzeug. S. 58.

⁷ Melville C.F. Op. cit. P. 79.

⁸ Документы из военных архивов Германии и России. С. 117.

⁹ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 41.

¹⁰ Разбирин С. Государственная безопасность. Из прошлого российских спецслужб. Очерки о липецких контрразведчиках. Липецк, 1999. С. 119.

¹¹ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 9.

¹² Залесский К. Люфтваффе. Военно-воздушные силы Третьего рейха. М., 2005. С. 546.

¹³ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 19. Л. 81-82.

ГЛАВА 7

Год больших перемен

Встретившись с нежеланием немецких военных делиться своим передовым опытом, советские военачальники решили действовать, используя для контактов с немецкими авиаконструкторами командировки в Германию. В отчете М.Н. Тухачевского о визите в Германию осенью 1932 г. говорится: «...В Дессау я осмотрел стратосферный самолет Юнкерса. Он уже делал опытный полет на высоту свыше 9000 м, но дальнейшие испытания прекращены, т. к. в связи с крахом (в 1932 г. фирма «Юнкерс» обанкротилась. — *Авт.*) Юнкерс не имеет на это средств. Высотность самолета рассчитана на 16000 м.

Юнкерс согласен на наше участие в завершении конструкции стратосферного самолета, в форме ли заказа или участия в опытах, с оплатой таковых. Вопрос этот настолько важен и мы так в этой области отстали, что этим соглашением необходимо возможно более срочно воспользоваться.

В отношении мощного авиадвигателя Юнкерса (ЮМО 4 мощностью 720 л. с. — *Авт.*) представители Люфтваффе в Темпельгофе заявили, что он работает бесперебойно. Расход горючего на силу-час лишь немногим больше 160 г, в то время как бензиновый мотор потребляет до 240 г.

Юнкерс заявляет, что к этому мотору он проектировал нагнетатель для придания ему высотности, но должен был прекратить разработку в связи с крахом. Он согласен сконструировать этот нагнетатель для авиадвигателей, которые мы ему заказали, чем необходимо скорее воспользоваться.

В Темпельгофе испытывают на самолете новый мотор Сименса с воздушным охлаждением. Мотор настолько интересен, что необходимо закупить несколько образцов.

...В отношении заказов на автопилоты для самолетов и автоматического управления танком Сименс не отказывается и принимает

ет наши требования, но оговаривает, что в столь новых и небывалых конструкциях нельзя ручаться за точное выполнение всех пунктов требований. Тем не менее он ручается, что аппараты будут наиболее совершенными из всех современных аппаратов»¹.

На основании увиденного был разработан новый план на 1933 г.: советская сторона рассчитывала обследовать в Липецке авиационные моторы БМВ XII и Сименс Р 22, авиадизель фирмы «Мерседес-Бенц», скоростной истребитель Арадо IV, новый тип многоместного истребителя с крупнокалиберным вооружением, стратосферный самолет Юнкера, УКВ самолетную радиостанцию, автопилот фирмы «Сименс».

Всем этим планам не суждено было сбыться. Всего через несколько месяцев после поездки Тухачевского в Германию к власти пришел Гитлер, в стране начались аресты коммунистов, недружественные выпады в адрес советских представительств, и отношения с СССР резко ухудшились. В 1933 г. авиационная школа в Липецке и другие военные объекты Германии на территории Советского Союза были закрыты, немецкие военные специалисты вернулись на родину.

На первый взгляд кажется очевидным, что решение о ликвидации баз рейхсвера в СССР явилось следствием изменения советско-германских отношений после назначения Гитлера главой правительства Германии. Однако это не так. Документы свидетельствуют,



*Стратосферный самолет Юнкерс Ju 49
в Липецке так и не появился*

что вопрос о целесообразности закрытия липецкой авиашколы обсуждался руководством рейхсвера еще в 1932 г., а официально о ее скорой ликвидации Советский Союз проинформировали почти за месяц до прихода Гитлера к власти. Из письма руководителя НИО УВВС начальнику ВВС РККА от 7 января 1933 г.: «Помощник начальника IV Отдела IV Управления Штаба РККА т. Шротт сегодня сообщил мне, что немецкий военный атташе полковник Кестеринг заявил им о том, что липецкая станция «друзей» работает только до осени 1933 г. После этого все переводится Германию, где будут организованы станции, подобные липецкой, в трех местах. Опытная группа в Липецке летом текущего года работать не будет»².

Официальной причиной закрытия школы Германия называла необходимость экономии средств. Действительно, ее содержание обходилось рейхсверу недешево, даже несмотря на то, что советское правительство не брало денег за пользование аэродромом и прилегающими постройками. Ежегодные расходы на жилищное строительство, транспортировку самолетов и оборудования, приобретение горючего, оплату советскому персоналу и т. д. составляли несколько миллионов марок в год. Положение обострялось экономическим кризисом в Германии в начале 1930-х гг.

Однако главная причина, на наш взгляд, состояла в другом. Пользуясь благосклонностью Запада, Германия все более открыто развивала вооруженные силы внутри страны, а в конце 1932 г. на конференции в Женеве немцы добились разрешения на «равенство прав» в вооружениях, т. е. отмены версальских ограничений. В результате отпала необходимость содержания объектов рейхсвера за рубежом. Уже в начале 1930-х гг. в летных школах Германии ежегодно готовили от 300 до 500 летчиков — больше, чем за все время существования «русской авиашколы». Испытания военной авиатехники также уже в открытую осуществляли внутри страны³.

Политические изменения в Германии липецкие немцы встретили с энтузиазмом. 5 февраля Томсон докладывал: «В части падения кабинета Шлейхнера и прихода к власти Гитлера среди «друзей» наблюдается приподнятое настроение и общее одобрение, за отдельными исключениями. Главное в этом одобрении, что власть будет твердой, устойчивой, могущей завоевать боль-

шинство и объединить немецкий народ под национальным флагом»⁴.

Три месяца спустя Томсон сообщил: «"Друзья" в этом году в первый раз праздновали 1 мая. Был торжественный обед, на котором по радио слушалась первомайская речь Гитлера»⁵.

К этому времени в связи с ликвидацией опытной группы число немецких специалистов в Липецке заметно убавилось — там было только 38 человек постоянного состава.

4 мая истребительная группа приступила к обучению летчиков. Пять инструкторов тренировали 15 юнгмеркеров, летавших прежде в Германии на двухместных самолетах. Износ техники и нежелание немцев, предчувствующих скорое закрытие авиашколы, беречь оставшиеся «Фоккеры» привели к большому числу аварий. «Обучение истро-группы идет по прежнему, т. е. почти каждый день с происшествиями: или аварии, или мелкие поломки. Причем аварии чрезмерно грубые, как, например, грубая посадка до того, что ломается ось шасси; подвешат машину на высоте 10 метров, после чего с большим «плюхом» ломают ее. Абсолютное невнимание к показаниям приборов в воздухе, отчего происходит ряд случаев горения моторов. ...Есть случаи, когда кое-кто из немцев (Фосс и Фелингер — техники, умеющие летать, но отставленные от полетов) демонстративно, в присутствии русского персонала, высказывают сожаление, если после грубой посадки кто-либо из молодых не разбил машину», — жаловался Томсон⁶.

В результате нехватки исправных самолетов программа 1933 г. не была выполнена полностью — во избежание дальнейших потерь решили отказаться от групповых полетов и уже 23 августа прекратили обучение.

Изучение новой техники в последний год существования немецкого авиацентра практически не проводилось, известно лишь, что на пассажирском самолете «Меркюр» проверялась работа радиопеленгаторной станции.

Между тем из-за непрекращающихся арестов немецких коммунистов и акций против советских представительств в Германии отношения между двумя странами продолжали ухудшаться. Весной 1933 г. в Москве на встрече с новым военным атташе Германии

О. Хартманом первый заместитель наркома иностранных дел СССР Крестинский заявил: «Тесное сотрудничество между рейхсвером и Красной Армией продолжается уже более 10 лет. Я был у колыбели этого сотрудничества, продолжаю все время ему содействовать и хорошо знаком со всеми этапами развития этого сотрудничества, со всеми моментами улучшения и ухудшения отношений, и я должен сказать, <...> что никогда эти отношения не осуществлялись в столь тяжелой общеполитической атмосфере, как сегодня»⁷.

31 мая на совещании начальников Управлений Штаба РККА приняли решение максимально ограничить передвижение германских летчиков по территории СССР, сократить до минимума количество русского персонала, отказать в льготном воинском тарифе при перевозке грузов из Германии, запретить использование полигона для учебных стрельб и бомбометаний.

Ужесточилось наблюдение за поведением немецких служащих. В одном из донесений Томсона говорится: «За последнее время «друзья» начинают проявлять свою обычную наглость. Повторяются прошлогодние картины связи с русскими женщинами на реке Воронеж. В каждой женщине видят проститутку и предлагают за связь шелковые чулки, бутерброды, граммофон и т. д. Перед выходными днями «друзья» устраивают на реке шалаши-палатки, приглашают русских женщин, угощают их вином и т. д., в то же время стараются выпытать кое-какие сведения о наших трудностях. Есть случаи, когда немцы фотографируют нищих и детей-попрошак. ...Я решил в этом году запретить «друзьям» охоту, потому что под маркой охоты собирались разные сведения и налаживалась дружба с нежелательными для нас элементами»⁸.

Как и прежде, немцев не трогали, а арестовывали липчана: «За последнее время есть несколько случаев ареста рабочих местным ГПУ. Арестованы: гражданский техник Лысенко, гражданский моторист Трапезников, работница казино Голощапова — бывшая любовница Беккера, имевшая с ним крепкую и всякую связь, и домработница, работавшая у немца Людвиг[а]. Точные причины ареста не знаю, но предполагаю, что они обоснованы связью с немецким персоналом, спекуляцией немецкими вещами, а также, наверное, передачей немецкому персоналу ряда информации»⁹.

Немцы чувствовали изменение отношения к ним. Мюллер признался Томсону, что при антигитлеровской компании в советской прессе он беспокоится за свой личный состав, а обучающийся полетам в Липецке немецкий летчик-курсант Х. Хардер записал в дневнике: «Русское правительство запретило полет самолета W 33 в Москву. Наш командир сообщил, что ситуация очень напряженная и запретил нам критиковать русских и их решения»¹⁰.

В конце июня 1933 г. была организована ликвидационная комиссия, которую возглавил Томсон. «Друзья» пошли на большие уступки, вплоть до безвозмездной передачи большинства оборудования, мастерских, всего гаража, автоматической телефонной станции на 100 номеров, имущества главного технического склада и т. д. ...Беглый подсчет стоимости оставляемого ими имущества определяется в сотни тысяч золотых рублей», — информировал он руководство¹¹.



Немцы с семьями уезжают на родину

19 июля началась ликвидация станции. Самолеты опытной группы, парашюты, дыхательные приборы, летные комбинезоны, все оружие, боеприпасы, фотопулеметы, оптические прицелы, бомбосбрасыватели немцы увозили в Германию. «Тов. Сухоруков просил передать Вам о необходимости проявить максимум бдительности к «друзьям» сейчас, в понятное Вам время. Разумеется, что у Вас организовано дело так, что Вы не только будете строго наблюдать за отправляемым грузом, но и кое-что извлекать, что могла быть нам неизвестно», — инструктировало начальника 4-го авиаотряда московское начальство¹².

Часть своего имущества немцы сумели продать. Так, за 165 рублей у них было приобретено 100 бутылок вина и 20 бутылок коньяка. Была продана также большая часть фотоаппаратуры.

«В связи с предстоящим разездом «друзей» из Липецка и ликвидацией Станции заметны различные настроения у них. Постоянный состав, за небольшим исключением, очень сожалеет о необходимости отъезда, так как условия работы для них были очень хорошие», — писал Томсон¹³.

16 августа 1933 г. на прощальном вечере в связи с закрытием авиашколы ее руководитель Г. Мюллер выступил с речью. Он сказал:



*Советский разведчик Р-5 на липецком аэродроме, 1933 г.
Скоро там начнет работать школа ВВС РККА*

«Следует выразить нашу благодарность стране, гостеприимством которой мы пользовались в течение восьми лет. В то время, когда все государства враждебно относились к Германии, СССР дал нам возможность возобновить здесь нашу летную деятельность. С готовностью всегда оказывать помощь, Красная Армия и, в особенности, Воздушный Флот покровительствовали нашей работе»¹⁴.

18 августа аэродром в Липецке был возвращен ВВС РККА. Несколько дней спустя начался отъезд иностранного персонала. 20 августа город покинуло восемь немцев, 22-го — еще восемь, 24-го — пять человек. Они улетали самолетами «Дерулюфта» через Москву. Последние представители германских ВВС оставили Липецк 14 сентября. Техническое имущество и архивы увозили в ящиках по железной дороге (немцы загрузили семь вагонов), а затем по морю через ленинградский порт в Германию.

Нам в наследство достались все возведенные немцами постройки (четыре больших ангара, административный корпус, тир,



Фотография аэродрома Высшей летно-тактической школы ВВС, сделанная с немецкого самолета-разведчика 30 августа 1942 г.

Немцы фотографировали Липецк, чтобы затем подвергнуть город бомбардировке

жилые дома, столовая, поликлиника, электростанция и др.), 22 уже весьма изношенных самолета Фоккер D XIII, три Хейнкель HD 17, один HD 40, один Юнкерс F 13, один Фоккер D VII, один Дорнье «Меркюр», один Мессершмитт Me 23, два легковые автомашины «Бьюик» и три двухместных БМВ. Немцы честно предупредили, что не ручаются за безопасность своих самолетов, уже много лет пробывших в эксплуатации.

Осенью 1933 г. в Липецк приехал Алкснис, чтобы осмотреть оставленное немцами имущество и постройки. Вскоре там была создана Высшая летно-тактическая школа ВВС РККА. В построенные немцами ангары завезли новейшие советские самолеты — разведчики Н.Н. Поликарпова Р-5 и бомбардировщики А.Н. Туполева ТБ-3. Из ветхого «германского наследства» использовали только два самолета: один Хейнкель D XIII и один Юнкерс F-13¹⁵. В годы войны липецкая авиашкола была преобразована в Авиационные курсы усовершенствования командного состава, а ныне это Центр боевого применения и переучивания летного состава ВВС России. Но это уже другая история...

Источники и комментарии

¹ РГВА. Ф. 4. Оп. 14. Д. 512. Л. 221-222.

² Там же. Ф. 29. Оп. 49. Д. 38. Л. 7.

³ Захаров В.В. Политика советского государства по отношению к Германии в военной области и ее влияние на обороноспособность СССР (1921 — июнь 1941 гг.). Дисс. докт. ист. наук. М., 1993. С. 117.

⁴ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 41. Л. 15.

⁵ Там же. Л. 47.

⁶ Там же. Д. 38. Л. 44-45.

⁷ Цит. по Горлов С. Совершенно секретно: альянс Москва-Берлин, 1920-1933 гг. М., 2001. С. 297.

⁸ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 38. Л. 45-46.

⁹ Там же. Д. 41. Л. 33.

¹⁰ Völker K.-H. Dokumenten und Dokumentarfotos zur Geschichte der Deutschen Luftwaffe. Stuttgart, 1968. S. 85.

¹¹ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 38. Л. 60. По оценке немецкой стороны, стоимость оставленного имущества составила около 3 млн. марок.

¹² Там же. Д. 43. Л. 10.

¹³ Там же. Д. 41. Л. 80.

¹⁴ Там же. Л. 84.

¹⁵ Там же. Ф. 37363. Оп. 1. Д. 1. Л. 8.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Существование немецкой авиационной школы в Липецке в определенной степени было полезно обеим сторонам, особенно в начальный период ее деятельности. Германия смогла подготовить там около 200 военных летчиков, многие из которых заняли потом командные посты в люфтваффе, испытать новые боевые самолеты и системы вооружения, опробовать новые боевые приемы, в частности касетное бомбометание.

На основе испытаний в Липецке Военное министерство Германии отобрало для серийного производства следующие самолеты:

— для ВВС: истребитель Арадо Ar 64 и его модификацию Ar 65, дальний разведчик Хейнкель HD 45 (He 45), ближний разведчик Хейнкель HD 46 (He 46), бомбардировщик Дорнье F (Do 11);

— для ВМФ: морской истребитель HD 38 (He 38) и многоцелевой самолет HD 59 (He 59).

Эти машины составили основу образованных в 1935 г. военно-воздушных сил Германии и часть авиапарка военно-морского флота (табл. 1).

Таблица 1. Боевые самолеты Германии (конец 1935 г.)¹

Марка самолета	Количество самолетов	Марка самолета	Количество самолетов
ВВС		ВМФ	
Истребители		Истребители	
Арадо Ar 64, Ar 65	99	Хейнкель He 38	12
Разведчики		Разведчики и многоцелевые самолеты	
Хейнкель He 45, He 46	150	Хейнкель He 59	14
Бомбардировщики		Хейнкель He 60	27
Дорнье Do 11	77	Хейнкель He 70	4
Юнкерс Ju 52	193		

Советская сторона получила уникальную возможность знакомиться, хотя бы отчасти, с новинками немецкого авиастроения на своей территории и изучать германский опыт боевого применения авиации. Одним из итогов этого стало появление в 1934 г. первого в СССР наставления по технике бомбометания.

О том, насколько остро мы нуждались в таком материале, свидетельствует выдержка из отчета по маневрам авиации Московского военного округа в 1930 г.: «Тактические вопросы бомбометания в легкобомбардировочных эскадрильях еще не отработаны, твердой установки на то, какими средствами, в каких боевых порядках должно производиться бомбометание определенных целей, нет. Основной причиной к различному толкованию этого принципиального вопроса является отсутствие Устава бомбардировочной авиации»².

Некоторые германские образцы вооружения были скопированы и переданы в серийное производство. Так, в 1930-е гг. в СССР наладили выпуск 1-кг «электронных» зажигательных бомб ЗАБ-1б. Они применялись во время войны с Финляндией и в начале Великой Отечественной войны, было изготовлено более 1,5 млн. этих миниатюрных авиабомб. Их сбрасывали на цели залпом с помощью кассет или специальных рассеивающих бомб.

Для более подробного знакомства с немецкой авиатехникой военное ведомство по рекомендации побывавших в Липецке специалистов приобрело в Германии самолеты Альбатрос 77, Юнкерс К 47, Хейнкель HD 37, Хейнкель HD 43. Все они в конце 1920-х — начале 1930-х гг. прошли испытания в Научно-испытательном институте ВВС РККА.

Кроме того, совместная работа с немцами позволила повысить квалификацию авиационных инженеров и техников. «Убывшие из отряда специалисты всегда, как правило, получали более ответственную работу, и сейчас немало воспитанников отряда занимают должность начальников мастерских, старших инженеров эскадрилий», — писал Томсон³.

Не следует также забывать, что по соглашению с рейхсвером германское военное руководство в обмен на существование своих учебно-испытательных центров в СССР взяло на себя обязательст-



Бомбардировщики Юнкерс Ju 52, переделанные из пассажирских самолетов, во время воздушного парада над Нюрнбергом в 1936 г.

Первый опыт модификации гражданских самолетов в боевые немцы приобрели в Липецке

во принимать высших офицеров РККА с целью повышения их квалификации и знакомства с иностранной военной техникой. В командировках и на учебе в Германии 1926-1933 гг. побывало 143 советских военачальника: руководитель советских ВВС Я.И. Алкснис, С.А. Меженинов, Б.М. Фельдман, заместитель председателя РВС И.С. Уншлихт, начальник Штаба РККА М.Н. Тухачевский и др. Во время этих визитов был осмотрен целый ряд немецких авиационных фирм и предприятий («Юнкерс», «Хейнкель», «Сименс», «Хирт», BMW и др.), летные школы, научные организации. На основе увиденного Меженинов в начале 1933 г. подготовил специальный доклад, в котором рекомендовал нашим конструкторам применять на самолетах крылья с закрылком и предкрылком для достижения наибольшего диапазона скоростей, как это делают «Арадо» и «Хейнкель», по примеру «Юнкерса» вести работы по авиационным дизельным двигателям и системам наддува для увеличения высотности моторов, ратовал за развитие в СССР радионавигационного оборудования для полетов вне видимости земли⁴.

И все же не стоит преувеличивать роль «школы Штара» в развитии военной авиации Германии и СССР. Основные военные программы обеих стран развивались независимо друг от друга. К 1933 г. Германия сумела нелегально обучить в военных авиашколах на своей территории большое число будущих пилотов люфтваффе. Доля подготовленных с помощью немцев в Липецке советских авиационных специалистов относительно невелика, если учесть, что только за 1932 г. учебные центры нашей страны выпустили 1200 офицеров ВВС, а в 1933 г. — 3030⁵.

Если говорить об авиатехнике, то основные самолеты германских ВВС были созданы в Германии уже после закрытия немецкой авиабазы в Липецке. Как видно из табл. 2, к началу Второй мировой войны на вооружении люфтваффе состояли совсем другие самолеты, не имевшие «липецких корней». Причина заключалась в том, что в середине 1930-х гг. произошли коренные изменения в конструкции самолетов — на смену бипланам с открытыми кабинами и неубирающимся шасси пришли скоростные обтекаемые монопланы, и немецкие самолеты «липецкой эры» оказались безнадежно устаревшими. Основные боевые самолеты люфтваффе были созда-

ны в середине 1930-х гг. на базе скоростных пассажирских самолетов «Люфтвагзы» (Do 17, He 111) или новых разработок конструкторских бюро гитлеровской Германии.

Таблица 2. Авианарк люфтваффе (к 1.09.1939 г.)⁶

Марка самолета	Количество самолетов
Истребители	
Арадо Ar 68	28
Мессершмитт Me 109.....	1056
Мессершмитт Me 110.....	95
Ближние разведчики	
Хейнкель He 46.....	65
Хеншель He 126.....	275
Дальние разведчики	
Дорнье Do 17	257
Хейнкель He 45.....	14
Штурмовики	
Хеншель Hs 123.....	40
Пикирующие бомбардировщики	
Юнкерс Ju 87	366
Бомбардировщики	
Дорнье Do 17	371
Хейнкель He 111	787
Юнкерс Ju 88.....	18
Транспортные	
Юнкерс Ju 52.....	552

В Советском Союзе знакомились с немецкими машинами, проходившими испытания в Липецке, но ни одна из них не стала прототипом советского боевого самолета.

С ликвидацией липецкого авиационного центра закончилась первая фаза сотрудничества Советского Союза и Германии в области авиации, продолжавшаяся более десяти лет. Это сотрудничество трагически сказалось на судьбе многих советских военных руководителей: при коммунистическом режиме на человека, имеющего связи с иностранцами, всегда смотрели как на потенциального изменника. В годы сталинских репрессий это послужило лишним «до-

казательством» в надуманных обвинениях, в результате которых были расстреляны Я.И. Алкснис, С.А. Меженинов, А.П. Розенгольц, М.Н. Тухачевский, И.С. Уншлихт, Б.М. Фельдман и многие другие крупные военачальники. Вместе с ними во многом был утрачен военный опыт, почерпнутый во время визитов в Германию и совместной работы с немцами в СССР.

Источники и комментарии

¹ Schliephake H. The Birth of the Luftwaffe. London, 1971. P. 33.

² РГВА. Ф. 25883. Оп. 5. Д. 557. Л. 403

³ Там же. Ф. 29. Оп. 49. Д. 41. Л. 45.

⁴ Там же. Ф. 4. Оп. 14. Д. 882.

⁵ Захаров В.В. Политика советского государства по отношению к Германии в военной области и ее влияние на обороноспособность СССР (1921 — июнь 1941 гг.). Дисс. докт. ист. наук. М., 1993. С. 117.

⁶ Schliephake H. Op. cit. P. 54. Таблица составлена без учета гидросамолетов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ЗНАМЕНИТЫЕ ВЫПУСКНИКИ НЕМЕЦКОЙ АВИАШКОЛЫ В ЛИПЕЦКЕ

Абернетти (Abernetty) Отто (1893-1940) — один из высших чинов люфтваффе, генерал-майор (?). Участник Первой мировой войны. 1919 г. — начальник авиабазы в Кенигсберге. До 1928 г. служил в пехотных частях рейхсвера. В 1928 г. прошел курс обучения летчика-наблюдателя в Липецке. В люфтваффе курировал вопросы, связанные с подготовкой новых летных кадров. 1939 г. — начальник Оперативного отдела ВВС войсковой группы «Юг», а затем войсковой группы «Б». В период вторжения фашистских войск во Францию был командующим силами люфтваффе, поддерживавших наступление 198-й армии вермахта. 2.07.1940 г. погиб в авиакатастрофе.

Ашенбреннер (Aschenbrenner) Генрих (1895-1960) — один из руководителей люфтваффе, генерал-лейтенант (1.08.1944). Участник Первой мировой войны. После войны служил в рейхсвере. Осенью 1926 г. направлен в Липецк, где проработал три года летчиком-инструктором. С октября 1933 г. в люфтваффе, инструктор летных курсов в Брауншвейге, одновременно возглавлял Группу технического развития Технического отдела Министерства авиации. В 1939-1941 гг. работал военно-воздушным атташе в посольстве в Москве. С 1942 г. командир частей связи при главнокомандующем люфтваффе. Летом 1944 г. назначен инспектором восточных добровольческих формирований, принимал участие в создании ВВС Комитета освобождения народов России. В 1945 г. взят в плен англо-американскими войсками, а в марте 1948 г. освобожден.

Байер (Baier) Эберхард (1895-1983) — высокопоставленный деятель люфтваффе, генерал-лейтенант (1.03.1945). Участник Первой мировой войны. В 1919-1928 гг. служил в строевых частях рейхсвера. В 1928-1930 гг. прошел секретную летную подготовку в Германии и Липецке. После завершения обучения служил в 3-м артполку. В 1933 г. зачислен в люфтваффе: офицер по специальным поручениям в Министерстве авиа-

ции. Был одним из командиров штурмовой авиации. Участвовал в кампаниях против Польши и Франции. 1940-1941 гг. — начальник авиашколы штурмовой авиации. 1941-1943 гг. — глава 3-й контрольной комиссии люфтваффе во Франции. С 1944 г. служил в Министерстве авиации. 6.12.1945 г. переведен в резерв. В 1945-1947 гг. в плену. В феврале 1947 г. освобожден.

Барлен (Barlen) Карл (1890-1956) — один из организаторов люфтваффе, генерал авиации (1.04.1944). Участник Первой мировой войны, летчик. Служил в рейхсвере. В 1929 г. проходил летную подготовку в Липецке. По возвращении в Германию курировал вопросы тайного возрождения ВВС. В ноябре 1933 г. в люфтваффе. В годы Второй мировой войны был одним из руководителей Управления личного состава ВВС, с 1943 г. начальник охранной зоны «Словакия». 9.5.1945 г. в Австрии взят в плен советскими войсками, в 1950 г. приговорен к 25 годам лагерей. В 1955 г. передан властям ФРГ и освобожден.

Беккер (Becker) Герман (1884-1945) — высокопоставленный сотрудник люфтваффе, генерал-лейтенант (1.12.1942). Участник Первой мировой войны, морской летчик. Был заместителем начальника липецкой школы в 1933 г. В Германии в 1934 г. стал начальником школы морских летчиков в Варнемюнде, затем командующим авиагруппы «Киль» и комендантом одноименной авиабазы. С 1939 г. инспектор обслуживающих частей люфтваффе. В декабре 1944 г. арестован гестапо по обвинению в подрыве обороноспособности страны и расстрелян.

фон Белов (Below) Николаус (1907-1983) — летчик, полковник. Служил в рейхсвере в 29-м пехотном полку. В 1928 г. прошел курс секретной летной подготовки авиашколе в Шлейсхейме. В Липецке с мая по сентябрь 1929 г. продолжил обучение на летчика-истребителя. В том же году вернулся на службу в свой прежний полк. В 1933 г. переведен в люфтваффе. Продолжил обучение на военного летчика в Италии. С 1934 г. командир авиасоединения в 132-й истребительной эскадре «Рихтгофен». В 1937-1945 гг. был личным адъютантом Гитлера. Бежал из Берлина в британскую зону оккупации. В 1946-1948 гг. был в английском плену. Освобожден 14.05.1948 г.

Бем-Теттельбах (Boemh-Tettelbach) Карл (1910-2001) — летчик, полковник. Обучался в Липецке в апреле-сентябре 1931 г. До 1937 г. был адъютантом у командующего рейхсвером Бломберга, после отставки которого служил в боевых частях люфтваффе. В 1943-1944 гг. командир 26-й

истребительной эскадры. Одержал десять воздушных побед. В 1945 г. был адъютантом Кейтеля во время подписания капитуляции Германии.

Бивер (Biber) Франц (1891-1962) — деятель люфтваффе, генерал-майор (1.09.1941). В 1913 г. закончил военную школу в Данциге (Гданьск). В период Первой мировой войны стал летчиком-наблюдателем. В рейхсвере до 1927 г. был командиром эскадрона. В 1928 г. прошел курс обучения в Липецке. В 1928-1933 гг. служил в рейхсвере. В 1934 г. зачислен в люфтваффе. 1935-1936 гг. — командир авиасоединения. В 1936-1943 гг. руководил рядом учебных центров люфтваффе. Некоторое время являлся сотрудником Министерства авиации. В апреле 1944 г. переведен в резерв. В плену не был.

Бинек (Bieneck) Гельмут (1887-1962) — один из создателей люфтваффе, генерал авиации (1.07.1941). Службу в германских ВВС начал еще до Первой мировой войны, в ходе которой командовал истребительными и бомбардировочными эскадрильями. В 1919 г. оставлен в рейхсвере, служил в пехотных частях. В 1925-1929 гг. был авиаэкспертом в 6-й дивизии. В 1929-1930 гг. курировал секретное обучение немецких летчиков в Липецке по линии Военного министерства Веймарской республики. В 1929 г. сам прошел переподготовку в липецкой авиашколе. В 1930-1932 гг. руководил в Военном министерстве секретной подготовкой военных летчиков. В 1934 г. зачислен в люфтваффе. С апреля 1935 г. руководящий сотрудник Инспекции учебных заведений люфтваффе в Министерстве авиации, 1936 г. — высший авиационный командир авиационного округа 7 (Мюнхен). В октябре-декабре 1939 г. командующий ВВС при группе армии «Б», в 1940-1941 гг. начальник высших школ люфтваффе, 1941-1943 гг. командующий 2-й авиаобластью (Розен). С августа 1943 г. возглавил руководство 1-й авиаобластью (Кенигсберг). 31.12.1944 г. отправлен в отставку. В плену не был.

Бонер (Boner) Альфред (1902-1988) — один из руководителей службы связи люфтваффе, генерал-майор (1.08.1944). В 1921-1928 гг. служил в 3-м батальоне связи рейхсвера. За это время обучался в двух военных училищах и авиакомпании «Аэро-Ллойд». В 1929 г. прошел курс подготовки летчика-наблюдателя в Липецке. В 1930 г. закончил обучение на военного летчика в Вюрцбурге. В 1930-1933 гг. возобновил службу в частях связи. В 1934 г. зачислен в люфтваффе, в 1934-1939 гг. — на различных постах в Министерстве авиации и Верховном командовании люфтваффе. В 1940-1943 гг. возглавлял службу связи ряда авиакорпусов. 1943-1944 гг. — главный офицер связи в командном центре люфтваффе. В

1944-1945 гг. возглавлял службу связи в воздушном флоте «Рейх», созданном для защиты территории Германии от авианалетов. В 1945 г. обеспечивал связь между штабом генерала Эйзенхауэра и Верховным командованием вермахта. С 1945 г. был в британском плену, в 1947 г. освобожден.

Борман (Bormann) Эрнст (1897-1960) — командир авиационных подразделений, генерал-майор (1.10.1944). Участник Первой мировой войны, летчик-ас. С 1.08.1925 г. по 30.09.1930 г. находился в Липецке, занимался строительными работами. С 1934 г. зачислен в люфтваффе. Командовал истребительной, затем бомбардировочной эскадрильями. Участник боев на советско-германском фронте, в 1943 г. являлся командиром авиации в Крыму. 10.5.1945 г. арестован в Чехии советской контрразведкой. В 1950 г. приговорен к 25 годам лагерей. В 1955 г. передан властям ФРГ и освобожден.

Бухгольц (Buchholz) Ульрих (1893-1974) — деятель люфтваффе, генерал-лейтенант (1.02.1944). Участник Первой мировой войны, летчик-наблюдатель. Позднее служил в рейхсвере в пехотных частях. В 1931 г. проходил летную подготовку в Липецке. С 1935 г. в люфтваффе. Во время Второй мировой войны командовал транспортной авиацией на Средиземноморье, с декабря 1944 г. командир 2-й учебной авиадивизии. 8.5.1945 г. пленен англо-американскими войсками. В 1947 г. отпущен на свободу.

Виланд (Wieland) Гюнтер (1895-1975) — деятель люфтваффе, генерал-майор (1.10.1943). Участник Первой мировой войны — летчик-наблюдатель и офицер по особым поручениям. В 1920-1927 гг. служил в транспортных и пехотных частях рейхсвера. Прошел летную подготовку в Липецке (1929 г.). 1931-1934 гг. — инструктор по аэрофотосъемке в разведывательной авиашколе в Брауншвейге. В 1934 г. зачислен в люфтваффе. До 1935 г. служил в разведывательной эскадрильи «F». 1935-1940 гг. — сотрудник Управления по персоналу Министерства авиации. В марте-декабре 1941 г. командовал частями люфтваффе, поддерживавшими 6-ю армию вермахта. Был начальником 2-й авиаразведывательной школы. В 1943-1944 гг. работал в Министерстве авиации. В 1944-1945 гг. командир 1-й учебной авиадивизии. До марта 1945 г. был главным офицером по особым поручениям при воздушном флоте «Рейх». Пленен английскими войсками. 27.03.1947 г. освобожден.

Вильке (Wilke) Карл-Эдурд (1901-1990) — деятель люфтваффе, генерал-майор (1.01.1944). Участник Первой мировой войны. В 1919-1920 гг. служил в пехотном полку. С 1920 г. в отставке. В апреле 1923 г.

вновь вернулся в рейхсвер. До 1928 г. служил в арtpолку. Одновременно в 1926 г. прошел курс обучения летчика в Кенигсберге. В Липецке стал летчиком-наблюдателем и изучил специальный курс аэрофотосъемки (31.03.1928-15.09.1929). Затем вернулся на службу в артиллерию. В 1934 г. зачислен в люфтваффе — служил в Управлении по персоналу в Министерстве авиации. До 1936 г. руководил секретариатом этого ведомства. В 1936-1938 гг. командир инструкторской группы бомбардировочной авиации. В 1938-1940 гг. — начальник Оперативного отдела различных подразделений люфтваффе. В 1940-1942 гг. начальник отдела в Министерстве авиации. В 1942 — 1943 гг. командор «Легиона Кондор». В мае-ноябре 1943 г. был начальником штаба Командования ВВС в Румынии. До ноября 1944 г. служил в командных структурах 4-го воздушного флота. Весной 1945 г. стал командиром 15-й авиадивизии, а затем был назначен начальником Организационного отдела штаба воздушного флота «Рейх». С 1945 г. в британском плену. 7.06.1947 г. освобожден.

Гентцен (Gentzen) Ханнес (1906-1940) — майор. Летную подготовку проходил в Липецке. С 1939 г. командир истребительной группы, затем истребительно-штурмовой эскадры. Участвовал в боях против Польши и Бельгии, Голландии и Франции. На момент гибели во время атаки аэродрома в Невшателе являлся самым результативным асом Германии (18 побед).

Десслох (Dessloch) Отто (1889-1977) — один из высших командиров люфтваффе, генерал-полковник (1.03.1944). Участник Первой мировой войны, летчик. После войны служил в рейхсвере. В 1926 г. проходил обучение в Липецке. С 1935 г. начальник авиационных школ люфтваффе. В первые годы Второй мировой войны служил командиром зенитного корпуса, с 1943 г. командир 4-го воздушного флота, действовавшего на Восточном фронте. В августе 1944 г. назначен командующим 3-м воздушным флотом, сражавшемся на Западном фронте. С 27.4.1945 г. занял должность командующего люфтваффе, но уже через десять дней сдался в плен англо-американским войскам. Освобожден в 1948 г.

Динорт (Dinort) Оскар (1901-1965) — командир авиаштурмовых соединений, генерал авиации (20.04.1945). Служил в рейхсвере. После окончания коммерческой летной школы проходил обучение на летчика-истребителя в Липецке (1928 г.). В 1929 г. установил мировой рекорд длительности полета на планере, чемпион Германии по планеризму. С 1934 г. в люфтваффе, командовал истребительной, затем штурмовой эскадрой. Участник боев с Польшей, Францией, СССР. С конца 1941 г. работал при

штабе Министерства авиации. Окончание войны встретил в Праге в должности командира 3-й учебной авиадивизии. Интернирован британскими войсками, в 1947 г. освобожден.

Ешоннек (Jeschonnek) Ганс (1899-1943) — один из создателей люфтваффе, генерал-полковник. Участник Первой мировой войны. До 1923 г. служил в различных частях рейхсвера. С 1923 г. был сотрудником Имперского военного министерства, где активно работал над возрождением ВВС Германии. В 1932 г. в качестве «юнгмеркера» прошел курс обучения летчика-истребителя в Липецке (псевдоним «Яр» (Jahr)). В 1933 г. переведен в люфтваффе, где стал ближайшим сотрудником Геринга. В 1937-1938 гг. начальник оперативного отдела Генерального штаба люфтваффе. В 1939-1943 гг. начальник Генерального штаба люфтваффе. В 18.08.1943 г. покончил жизнь самоубийством.

Зейдеман (Seidemann) Ганс (1902-1967) — один из высших командиров люфтваффе, генерал авиации. Участвовал в Первой мировой войне, затем служил в рейхсвере. Проходил подготовку в авиационной школе в Липецке (1.04.1929-31.09.1929). С 1934 г. в люфтваффе. В должности командира различных авиационных подразделений участвовал в боевых действиях в Польше, во Франции, в СССР, в Северной Африке, в Германии. В плену не был.

Ибель (Ibel) Макс (1896-1981) — командир авиационных соединений, генерал-майор (1.01.1944). Участник Первой мировой войны. Служил в рейхсвере. Прошел летное обучение в Германии и Липецке, затем работал в Липецке (1.08.1928-30.09.1931). С 1934 г. в люфтваффе. Участник кампаний в Польше и Франции. С декабря 1942 г. командир истребительной авиации «Запад». 5.5.1945 г. пленен британскими войсками, 4.03.1948 г. освобожден. В 1957 г. поступил на службу в ВВС ФРГ в чине бригадного генерала, был командиром 1-й дивизии ПВО. В 1961 г. вышел в отставку.

Иордан (Jordan) Отто (1897-1977) — деятель люфтваффе, генерал-майор (1.03.1944). Участник Первой мировой войны: летчик-наблюдатель и командир подразделения аэрофотослужб, в 1918-1919 гг. начальник авиабазы в Альтенбурге. В 1920-1923 гг. служил в артиллерийских частях рейхсвера. В 1923-1925 гг. прошел командные курсы при штабе 5-й дивизии. До 1928 г. служил в 5-м артполку. В Липецке осуществлял переподготовку на летчика-наблюдателя (1.11.1928-30.04.1930). Продолжил службу в своем прежнем артполку. В 1934 г. был зачислен в люфтваффе и вновь

прошел курс переподготовки в авиашколе в Брауншвейге. 1936-1938 гг. — офицер штаба 1-го, 4-го и 2-го командования ВВС. 1939-1942 гг. — возглавлял школы по подготовке пилотов авиаразведки. 1942-1943 гг. — командир 14-го пехотного полка люфтваффе. Весной 1943 г. служил в штабе 13-го авиакорпуса. Отправлен в резерв, но скоро возобновил службу. С 1944 г. офицер штаба 5-го воздушного флота. Войну закончил комендантом аэродрома в Нарвике. В 1945-1948 гг. был в английском плену.

Каммхубер (Kammhuber) Йозеф (1896-1986) — один из высших командиров люфтваффе, генерал авиации (1.03.1943). Участвовал в Первой мировой войне. Служил в пехотных и артиллерийских частях рейхсвера. С 1928 г. работал в Военном министерстве. В 1930 г. под псевдонимом «Кроль» обучался на военного летчика в Липецке. Служил в люфтваффе. До начала Второй мировой войны был на руководящих постах в Министерстве авиации. С 1940 г. командир бомбардировочной эскадры «Эдельвейс». Его самолет был сбит над Парижем, К. попал в плен, но вскоре был освобожден немецкими войсками. В 1941-1943 гг. занимался организацией и руководством ночной истребительной авиации, предназначенной для защиты Германии от налетов. С марта 1945 г. главный уполномоченный по реактивной авиации. 3.06.1945 г. арестован американскими войсками, в 1948 г. освобожден. В 1957-1962 гг. командующий ВВС ФРГ.

Кастнер-Кирдорф (Kastner-Kirdorf) Густав (1881-1945) — один из высших офицеров люфтваффе, генерал авиации (1.01.1941). Участник Первой мировой войны: в 1916-1918 гг. офицер штаба командующего германскими ВВС. С 1919 г. в отставке. Прошел курс летной подготовки и работал начальником штаба в Липецкой авиашколе (1926-1930 гг.). В 1930-1934 гг. — один из руководителей системы аэроклубов и школ Германии. В 1935 г. зачислен в люфтваффе. В 1938 г. был начальником авиашколы и подразделений запаса. В этом же году стал руководителем летной подготовки в 3-м авиакруге. В 1939-1943 гг. был начальником Управления личного состава Верховного командования люфтваффе. Некоторое время являлся офицером для особых поручений при Геринге. 1943-1945 гг. — начальник Управления исполнения наказаний и помилования. 4.05.1945 г. покончил жизнь самоубийством.

Клейнрат (Kleinrath) Курт (1899-1968) — военно-воздушный деятель, генерал-лейтенант (1.07.1944). Участник Первой мировой войны. Служил в рейхсвере. В 1924-1925 гг. окончил летные курсы в Германии, в 1928 г. проходил подготовку на курсах летчиков-наблюдателей в Липецке (1.04.1928-30.11.1928). Зачислен в люфтваффе. В годы Второй мировой войны занимал руководящие штабные должности в ряде Командований

групп ВВС и 3-го воздушного флота. В 1944-1945 гг. командир двух авиадивизии. 3.5.1945 г. захвачен в плен американскими войсками. 30.10.1947 г. освобожден.

Крейпе (Kreipe) Вернер (1904-1967) — один из высших офицеров люфтваффе, генерал авиации (1.09.1944). Служил в рейхсвере. В процессе секретной летной подготовки (1.11.1928-31.05.1931) окончил липецкую авиашколу. С 1934 г. на штабных должностях в люфтваффе. Участник польской и французской кампаний, был на Восточном фронте, где возглавлял штаб 1-го авиационного корпуса и штаб авиагруппы «Дон». Позднее занимался подготовкой летных кадров, с 1944 г. сотрудник Министерства авиации и начальник Академии люфтваффе. 8.5.1945 г. взят в плен англо-американскими войсками, два года спустя освобожден. Служил в правительстве ФРГ, занимался вопросами гражданской авиации.

Кваде (Quade) Эрих (1883-1959) — один из создателей летных кадров люфтваффе, генерал авиации (1.09.1940). Участник Первой мировой войны, летчик-наблюдатель. Служил в рейхсвере. В 1920-1924 гг. был инструктором летной подготовки в Мюнхене. В 1928 г. работал в Липецке руководителем группы подготовки летчиков-наблюдателей. С декабря 1933 г. в люфтваффе, был начальником высшего летного училища в Берлине (1938-1939). В годы войны работал радиокомментатором по вопросам авиации в отделе пропаганды Верховного командования вермахта. 25.7.1945 г. арестован в Берлине советской контрразведкой, в 1950 г. приговорен к 25 годам лагерей. В 1953 г. передан властям ФРГ и освобожден.

Лютцов (Luetzov) Гюнтер (1912-1945) — летчик-ас, полковник (I.1944). Окончил спортивную авиашколу в Шлейсхейме, а затем в 1932 г. прошел обучение на курсах летчиков-истребителей в Липецке. В 1936-1937 гг. воевал в Испании, командовал истребительной эскадрильей, сбил пять самолетов. Позднее сражался в небе над Польшей, Францией, СССР. С 1944 г. инспектор дневной истребительной авиации. В конце войны летал на реактивном истребителе Ме-262, на котором сбил два самолета, в одном из воздушных боев с американцами пропал без вести. Всего на его боевом счету 115 воздушных побед, в том числе 85 на советско-германском фронте.

Мейстер (Meister) Рудольф (1897-1958) — военно-воздушный деятель, генерал авиации (1.09.1944). Участник Первой мировой войны: летчик-наблюдатель. В 1920-х гг. служил в рейхсвере. Прошел авиационную переподготовку в Липецке (04.1928-04.1931). Принимал активное участие

в создании люфтваффе, курируя вопросы боевой подготовки летчиков. Воювал во Франции, в СССР. Был тяжело ранен под г. Калинин. С 1942 г. начальник оперативного отдела Генштаба люфтваффе. С 1943 г. вновь на советско-германском фронте, где командовал 4-м авиакорпусом на Украине. В конце 1944 г. возглавил Управление личного состава люфтваффе. 8.5.1945 г. сдался американским войскам, в 1948 г. освобожден.

Мор (Mohr) Макс (1884-1966) — военно-воздушный деятель, генерал авиации (1.04.1941). Участник Первой мировой войны, летчик, командующий авиации 11-й армии. После войны остался на военной службе. С 1923 г. был советником по авиации в штабе 5-го военного округа. В 1930-1932 гг. возглавлял липецкую авиашколу, переименованную в то время в Испытательный авиационный центр. С 1934 г. служил в люфтваффе: был начальником нескольких военных авиационных округов Германии. В 1939 г. офицер по особым поручениям при главнокомандующем люфтваффе. В 1940 г. возглавлял одну из контрольных инспекций люфтваффе во Франции. В 1944 г. ушел в отставку.

Мюллер (Müller) Готтлоб (1895-1945) — один из высших командиров люфтваффе, генерал-лейтенант (1.11.1943). Участник Первой мировой войны, летчик-истребитель. После демобилизации армии служил в рейхсвере. Окончил курсы летчиков-наблюдателей в Липецке (1929 г.). В 1932-1933 гг. был начальником липецкого авиацентра вплоть до его закрытия. Служил в люфтваффе с момента его образования, занимался вопросами подготовки военных пилотов. С 1939 г. начальник бомбардировочных, штурмовых и разведывательных училищ, с 1943 г. высший командир бомбардировочной и разведывательной авиации, с ноября 1944 г. командир истребительной авиации в Берлине. В 1945 г. стал офицером связи 3-го военного округа (Берлин).

Пауль (Paul) Артур (1899-1968) — один из руководителей технической службы люфтваффе, генерал-инженер (1.04.1944). Участник Первой мировой войны. В 1926 г. поступил на работу мастером в Германский союз авиаспорта. С 1925 г. служил главным механиком в Липецкой авиашколе. С 1936 г. работал на инженерных должностях в люфтваффе. Участник военных действий на советско-германском фронте. В сентябре 1944 г. был назначен главным инженером люфтваффе. 9.5.1945 г. взят в плен англо-американскими войсками, в том же году освобожден. В 1957 г. поступил на службу в ВВС ФРГ, ведал вопросами технического снабжения западногерманской военной авиации. В 1963 г. вышел в отставку.

Плохер (Plocher) Герман (1901-1980) — деятель люфтваффе, генерал-лейтенант. Участник Первой мировой войны. После капитуляции Германии — на службе в рейхсвере. В 1928 г. прошел летную подготовку в Липецке. Участник воздушных боев в Испании. С 1942 г. начальник штаба командования ВВС «Восток». В 1944 г. стал командиром 6-й десантной дивизии, с которой участвовал в боях во Франции. 8.05.1945 г. взят в плен англо-американскими войсками, в 1947 г. освобожден. Участвовал в создании ВВС ФРГ, в 1957 г. получил звание генерал-майора. В 1961 г. вышел в отставку.

Пфлугбейль (Pflugbeil) Курт (1890-1955) — один из руководителей люфтваффе, генерал авиации (1.02.1942). Участник Первой мировой войны, летчик. После войны служил в рейхсвере. С 1928 г. обучался в летной авиашколе в Липецке, затем проходил летное обучение в Швеции и Италии. С 1933 г. в люфтваффе, работал начальником авиационных училищ. Участвовал в боях во Франции и Советском Союзе, с 1943 г. был командующим 1-го воздушного флота, действовавшего на северном участке советско-германского фронта. 10.5.1945 г. взят в плен советскими войсками. В 1950 г. осужден на 25 лет лагерей, в 1954 г. передан властям ФРГ и освобожден.

Радуш (Radusch) Гюнтер (1912-1988) — летчик-ас, полковник. Поступил на службу в рейхсвер. В 1932 г. обучался на летчика-истребителя в Липецкой авиашколе. С 1935 г. в люфтваффе. В составе легиона «Кондор» участвовал в военных действиях в Испании. В годы Второй мировой войны был командиром эскадры тяжелых дневных истребителей, затем командовал подразделениями ночных истребителей. Сбил 63 самолета противника. В 1956 г. поступил в ВВС ФРГ, в 1971 г. вышел в отставку.

Рейденбах (Reidenbach) Готфрид (1899-1977) — один из руководителей технической службы люфтваффе, генерал-инженер (1.09.1941). Участник Первой мировой войны: служил в частях радиосвязи. В 1919-1925 гг. был сотрудником ряда коммерческих фирм, закончил технический колледж. В 1925-1927 гг. прошел подготовку на пилота в Дармштадте. Завершил летное обучение в Липецке, после чего стал техническим директором «школы Штара» (1.07.1927-30.09.1932). В 1932-1938 гг. был техническим директором в испытательном авиационном центре в Рехлине. В 1934 г. зачислен в люфтваффе. В 1939-1942 гг. курировал научно-техническое направление в Министерстве авиации. В 1942 г. ушел в отставку.

Рике (Rieke) Георг (1894-1970) — высокопоставленный деятель люфтваффе, генерал авиации (1.03.1945). Участник Первой мировой войны, летчик. С 1919 г. служил в рейхсвере. Обучался в липецкой авиашколе (1931 г.). С 1933 г. в люфтваффе, руководил авиационным училищем в Берлине-Темпельгофе. С 1943 г. командовал 10-й авиадивизией. 19.04.1945 г. сдался в плен американцам, в 1947 г. освобожден.

фон Роден (Rohden) Ганс-Детлеф (1899-1951) — один из высших офицеров люфтваффе, генерал-майор (1.10.1943). Участник Первой мировой войны. В 1919-1929 гг. служил в артиллерийских и транспортных частях рейхсвера. В 1929-1931 гг. прошел секретную подготовку военного летчика в Берлине, Рехлине, Липецке, Бёблингене. После обучения возобновил службу в рейхсвере. В 1934 г. переведен в люфтваффе. В 1935-1937 гг. сотрудник Отдела боевой подготовки Министерства авиации. В 1937 г. был начальником авиабазы в Мангейме. В 1937-1938 гг. обучался в Военной академии вермахта. В 1938 г. был командиром авиагруппы в эскадре бомбардировщиков «Гинденбург». До июня 1940 г. преподавал в Военно-воздушной академии в Гатове (Берлин). В 1940 г. был командиром соединения в бомбардировочной эскадре «Вефер». В ходе боев во Франции был ранен. В 1941-1942 гг. был начальником штаба в 4-м и 9-м авиакорпусах, в 1943 г. переведен на эту же должность в штаб 4-го воздушного флота. В 1943-1945 гг. начальник Научно-исследовательского отдела при штабе Верховного командования люфтваффе. В апреле 1945 г. переведен в штаб 1-й парашютной армии, действовавшей против англо-американских войск. В 1945-1947 гг. находился в американском плену.

Траутлофт (Trautloft) Ханнес (1912-1995) — летчик-ас. Обучался в Липецке в 1932 г. Воевал в составе легиона «Кондор» в Испании, летал на Ме-109. С 1940 г. командир эскадрильи «Грюнхерц», с 1943 г. в штабе главного инспектора истребительной авиации люфтваффе генерала Галланда. Одержал 57 побед, в том числе 45 на Восточном фронте.

Туи (Thuy) Эмиль (1894-1930) — ас Первой мировой войны. Его деятельность в Липецке прослеживается с 1926 г. В этом году он руководил обучением «альтмеркеров» истребительной группы. С 1928 г. участвовал в испытаниях новой авиатехники. 11 июня 1930 г. погиб в катастрофе под Смоленском. Официально внесен в список пилотов, разбившихся при тестировании самолетов в Рехлине.

Фальк (Falk) Вольфганг (1910-?) — летчик, один из основателей ночной истребительной авиации, полковник. После окончания Немецкой школы воздушных сообщений в 1932 г. обучался пилотированию истребителя в Липецке. С 1934 г. в люфтваффе. С 1940 г. командир первого в Германии подразделения ночных истребителей. Участвовал в воздушных боях в Польше, Норвегии, Франции, Англии. С 1943 г. занимался координацией действий ночных истребителей в юго-восточной части Европы, затем служил при штабе воздушного флота «Рейх». Сбил восемь самолетов. После войны работал советником на авиационной фирме «Норт Америкэн».

фон Фалькенштейн (Falkenstein) Сигизмунд (1903-1972) — военно-воздушный деятель, генерал-майор (1.10.1943). В 1922-1931 гг. служил в 16-м рейтарском полке. В 1932 г. прошел курс летной подготовки в Липецке, после завершения которой вернулся на службу в свой прежний полк. В 1935 г. закончил Военную академию, прошел переподготовку в авиашколе и был зачислен в люфтваффе. С 1936 г. сотрудник отдела боевой подготовки и главный штаб-офицер при инспекторе бомбардировочной авиации. В 1938 переведен Генштаб люфтваффе. С февраля 1939 г. стал начальником Отдела боевой подготовки Министерства авиации. В 1939-1940 гг. командир авиагруппы в бомбардировочной эскадре «Бёльке». В 1942 г. начальник штаба 10-го авиакорпуса, базировавшегося в Греции. В 1942-1944 гг. был начальником штаба групп немецких ВВС «Юго-восток» и «Центр». В начале 1944 г. переведен на эту же должность в воздушный флот «Рейх». Войну закончил командиром 3-й авиадивизии. В 1945-1955 гг. находился в советском плену. В октябре 1955 г. передан властям ФРГ. В 1957-1962 гг. служил в звании бригадного генерала в бундесвере: руководил Академией ВВС и Оперативной академией.

Фейт (Veith) Карл (1894-1979) — один из создателей системы ПВО Германии в годы Второй мировой войны, генерал-лейтенант (1.11.1944). Участник Первой мировой войны, летчик-наблюдатель. В 1919-1928 гг. служил в пехотных и артиллерийских частях рейхсвера. Прошел курс летного обучения в Липецке, затем работал помощником начальника липецкой авиашколы (1.04.1928-30.09.1931). В 1932-1935 гг. командир батареи в 5-м артполку. В 1935 г. переведен в люфтваффе. До 1938 г. командовал батальоном 5-го зенитного артполка. В 1939-1940 гг. командир зоны ПВО «Шварцвальд». В 1940-1942 гг. командовал зенитной бригадой «Фейт», затем, до 1944 г., был командиром 17-й зенитной дивизии. Руководил зенитными школами. В конце войны являлся командиром учебной зенитной ди-

визии в Брауншвейге. В 1945 г. взят в плен войсками США, 12.05.1947 г. освобожден.

Фишер (Fischer) Еберхард (1893-1962) — один из руководителей авиаразведки люфтваффе, генерал-майор (1.06.1942). Участник Первой мировой войны, летчик-наблюдатель и офицер по аэрофотосъемке. В 1919 г. продолжил службу в рейхсвере. В 1920 г. начальник авиабазы в г. Бриг, 1920-1928 гг. командир роты и офицер связи в 7-м пехотном полку. Прошел летную подготовку в Германии и Липецке (1.04.1928-30.11.1929). После прихода Гитлера к власти внес большой вклад в создание аэрофоторазведки люфтваффе и подготовку кадров квалифицированных дешифровщиков фотоснимков. В 1940-1944 гг. был начальником школы авиаразведки в Хильдесхайме. Войну закончил в рядах резервных частей люфтваффе. В 1945-1947 гг. был в американском плену.

Фроммхерц (Frommherz) Герман (1881-1964) — военно-воздушный деятель, генерал-майор (1.04.1943). Участник Первой мировой войны, летчик-ас. Проходил переподготовку в Липецкой авиашколе в 1925 г. и был ее сотрудником. В 1934 г. зачислен в люфтваффе: до 1935 г. был сотрудником Инспекции летного резерва в Министерстве авиации. С 1939 г. командир авиасоединения истребительной эскадры «Хорст Вессель». В 1942 г. являлся командиром группы истребительной авиации «Германская бухта». В 1942-1943 гг. командующий истребительной авиагруппировки «Берлин — Центральная Германия». В 1944-1945 гг. начальник 1-й авиационной области в Восточной Пруссии. Был во французском плену, 30.11.1946 г. освобожден.

Функе (Fункke) Гейнц (1892-1969) — один из высших командиров люфтваффе, генерал-лейтенант (1.01.1945). Участник Первой мировой войны — летчик-наблюдатель и командир эскадрильи бомбардировщиков. В 1919-1925 гг. служил в пехотных частях рейхсвера; в 1925-1930 гг. офицер штаба одного из военных округов. В 1930-1931 гг. прошел летную переподготовку в Липецке и «Люфтваганзе». После обучения служил в пехотном полку, а затем в штабе 6-го военного округа. В 1934 г. переведен в люфтваффе на руководящий пост в Управление по личному составу. С 1935 г. начальник отдела кадров при 4-м Командовании ВВС, в 1935-1938 гг. преподавал тактику в авиаучилище Мюнхена. В 1939-1940 гг. командир 62-го учебного авиаполка, в 1940-1943 гг. начальник 2-й авиашколы в Гатове (Берлин). В 1943-1945 гг. был командующим войсковых частей 2-го воздушного флота. Был в американском плену, 12.05.1947 г. освобожден.

Хичхольд (Hitschhold) Губертус (1912-1966) — один из организаторов штурмовой авиации, генерал-майор (1.01.1945). Прошел первоначальную летную подготовку в Германии, затем полгода обучался в Липецке (1931). С 1934 г. — в люфтваффе: участвовал в формировании групп штурмовой авиации. Воевал командиром эскадры пикирующих бомбардировщиков в Польше, Франции, СССР. В конце войны занимался преобразованием эскадр пикирующих бомбардировщиков в эскадры самолетов непосредственной поддержки войск. В 1945 г. взят в плен англичанами. В 1947 г. освобожден.

Холле (Holle) Александр (1898-1978) — один из высших офицеров люфтваффе, генерал-лейтенант (1.01.1944). Участник Первой мировой войны — был наблюдателем с аэростата. В 1919-1920 гг. служил в артиллерийских и пехотных частях рейхсвера. Прошел летную подготовку в Липецке (1929 г.). В 1930-1931 гг. продолжил службу в 16-м пехотном полку. До 1934 г. закончил командные курсы и стал офицером для специальных поручений при начальнике Генерального штаба. С 1934 г. зачислен в люфтваффе, являлся начальником Оперативного отдела штаба 1-й авиадивизии. В 1935 г. сотрудник Инспекции бомбардировочной авиации Министерства авиации, затем, до 1937 г., командир авиагруппы штурмовой эскадры «Иммельман» и начальник авиабазы в Бреслау. В 1938-1939 гг. был начальником штаба Командования ВВС «Восточная Пруссия». В 1939 г. назначен начальником штаба 4-го авиакорпуса, в 1940-1943 гг. командир 26-й бомбардировочной эскадры и одновременно командир ВВС «Запад». В 1943 г. переведен в штаб Командования ВВС «Юго-Восток», а затем назначен руководителем штаба «Греция». В 1944 г. был командующим 4-го и 3-го воздушных флотов. С 1944 г. вновь начальник Командования ВВС «Запад». В конце 1944 г. принял командование над частями люфтваффе в Дании. В 1945-1948 гг. был в плену.

Чёлч (Tschoeltsch) Эренфрид (1893-1979) — деятель люфтваффе, генерал-майор (1.11.1941). Участник Первой мировой войны. После войны служил в пехотных частях рейхсвера. Прошел летную подготовку в Липецке (1.05.1928-31.10.1928). После учебы в СССР вернулся в рейхсвер. В 1933 г. переведен в люфтваффе. В 1933-1937 гг. активно участвовал в подготовке технических кадров люфтваффе. В 1937-1940 гг. начальник одного из отделов Министерства авиации, 1940-1944 гг. командир 62-го учебного авиаполка и двух военных школ. В 1945 г. был начальником Оперативного штаба воздушного флота «Рейх». До 1947 г. находился в британском плену.

фон Шёнебек (Schoenebeck) Карл Август (1898-1989) — военно-воздушный деятель, генерал-майор (1.04.1944). Участник Первой мировой войны, летчик-ас. В 1925 г. прошел переподготовку в Липецке, затем до 1931 г. работал там же начальником группы обучения летчиков-истребителей. С 1932 г. являлся летчиком-испытателем фирмы «Арадо». С 1934 г. в люфтваффе, командир эскадрильи истребительной эскадры «Рихтгофен». В 1936-1938 гг. начальник испытательной службы люфтваффе в Рехлине и Травемюнде. В 1939-1944 гг. был военно-воздушным атташе немецкого посольства в Болгарии. С 1944 г. перешел на работу в штаб истребительной авиации Германии. В 1945 г. взят в плен англо-американскими войсками. 01.05.1947 г. освобожден.

Шимпф (Schimpf) Рихард (1897-1972) — высокопоставленный сотрудник люфтваффе, генерал-лейтенант (1.08.1943). Участник Первой мировой войны. После демобилизации армии продолжил военную службу в рейхсвере. В 1930 г. обучался в авиационной школе в Липецке. С 1935 г. в люфтваффе, начальник отдела аэрофотосъемки и картографии Министерства авиации. В 1941-1942 гг. был начальником штабов различных авиационных подразделений на Восточном фронте. С 1944 г. командир 3-й парашютной дивизии, воевавшей на Западном фронте. 8.3.1945 г. взят в плен американцами, в 1947 г. освобожден. В 1957-1962 гг. служил в ВВС ФРГ.

Шпейдель (Speidel) Вильгельм (1895-1970) — один из руководящих деятелей военно-воздушных сил люфтваффе, генерал авиации (1.01.1942). Участник Первой мировой войны. Служил в рейхсвере. С 1929 г. сотрудник Военного министерства. Прошел летную подготовку в Липецке (1928 г.). В 1929-1930 гг. был командирован в США с целью изучения американских средств ВВС и ПВО. С 1933 г. на службе в люфтваффе. Был начальником штабов крупных авиационных подразделений. Участник Польской кампании. С 1940 г. работал на ответственных военных должностях в балканских странах. 8.5.1945 г. сдался англо-американским войскам, в 1948 г. за участие в преступлениях вермахта на Балканах приговорен к 20 годам тюрьмы. 3.02.1951 г. досрочно освобожден.

Шперле (Sperle) Гуго (1885-1953) — один из руководителей люфтваффе, генерал-фельдмаршал (19.07.1940). Участник Первой мировой войны, летчик, командир авиации 7-й армии во Франции. После войны на службе в рейхсвере. Прошел курс авиаподготовки в Липецке в 1928 г. С 1934 г. в люфтваффе. Был командиром легиона «Кондор», участвовавшего в гражданской войне в Испании, по его приказу немецкие самолеты разру-

шили город Герника. Позднее руководил 4-м воздушным флотом, участвовал в войне в Польше, во Франции, организовывал авианалеты на Англию. С 1941 г. командир люфтваффе во Франции. В 1944 г. за неэффективное противодействие высадке союзников в Нормандии отстранен от должности и переведен в резерв. 1.5.1945 г. взят в плен английскими войсками. На процессе в Нюрнберге осужден за военные преступления, но в 1948 г. оправдан и досрочно освобожден.

Юнк (Junk) Вернер (1895-1976) — известный летчик, генерал-лейтенант (1.12.1944). Участник Первой мировой войны, летчик-ас. В 1920-1923 гг. служил в пехотных частях рейхсвера. Позднее находился в Колумбии и Венесуэле с целью организации там немецкой авиакомпания. С 1925 г. работал в немецкой авиашколе в Липецке, руководил подготовкой летчиков-истребителей. В 1927-1930 гг. был главным летчиком-испытателем фирмы «Альбатрос», а с 1931 г. фирмы «Хейнкель». С 1934 г. в люфтваффе, работал начальником испытательного центра в Рехлине. В годы войны возглавлял крупные истребительные подразделения, действовавшие на Восточном и Западном фронтах. В конце 1944 г. уволен в отставку. В плену не был.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

САМОЛЕТЫ НЕМЕЦКОГО АВИАЦЕНТРА В ЛИПЕЦКЕ



Альбатрос L 69 — одноместный учебно-тренировочный самолет, моноплан-парасоль с двигателем воздушного охлаждения Бристоль «Люцифер» мощностью 100 л.с. Спроектирован Р. Шубер-

том из фирмы «Альбатрос», перебазировавшейся после Первой мировой войны из Берлина в г. Мемель. Всего было изготовлено четыре самолета, два из которых в 1926 г. доставили в немецкую авиашколу в Липецке (борт. №№ D-684, D-778). Недостатком самолета являлась слишком малая мощность двигателя (попытка замены его на более мощный Сименс Sh 12 привела к заметному ухудшению штопорных характеристик самолета).

Основные характеристики

Размах крыла — 8,1 м. Длина — 6,1 м. Площадь крыла — 10,85 м². Вес пустого — 470 кг. Взлетный вес — 670 кг. Максимальная скорость — 175 км/ч. Время набора высоты 1000 м — 4 мин. Потолок — 4000 м. Дальность полета — 340 км.



Альбатрос L 75 — двухместный разведывательный и тренировочный самолет с двигателем водяного охлаждения BMW Va мощностью 360 л.с. Сконструирован в 1928 г. В. Блюме, изготовле-

но 43 экземпляра. В Германии использовался в школе пилотов гражданской авиации. L 75d с бортовым номером D-1646 в 1929 г. находился в липецкой авиашколе.

Основные характеристики

Размах крыла — 12,5 м. Длина — 10 м. Площадь крыла — 37 м². Вес пустого — 1150 кг. Взлетный вес — 1875 кг. Максимальная скорость — 217 км/ч. Потолок — 6000 м. Дальность полета — 1600 км.



№№ 10102, 10103, 10122-10125). Самолет оказался опасен при попадании в штопор. Модифицированный L 76a (борт. № D-1127) разбился 11.07.1930 г. вблизи города Ярцево из-за отказа двигателя, погибли находившиеся на борту летчик и механик.

Основные характеристики

Размах крыла — 12,8 м. Вес пустого — 1615 кг. Взлетный вес — 2440 кг. Максимальная скорость — 235 км/ч. Вооружение — 3 пулемета (2 неподвижных для стрельбы вперед и 1 подвижный на задней турели).



земляров. В Липецке в 1929 г. находилось шесть L 78 (зав. №№ 10151-10156). В 1930 г. испытывался вариант с двигателем BMW VI мощностью 660 л.с. (борт. № D-1524). Максимальная скорость полета была ограничена 210 км/ч из-за опасности возникновения флаттера.



Альбатрос L 76 — двухместный самолет-разведчик, биплан с двигателем водяного охлаждения BMW VI мощностью 600 л.с. Первый полет был в 1928 г. Построен как конкурент самолета Хейнкель HD 17. В 1929 г. в Липецке находилось шесть L 76 (зав.

Альбатрос L 78 — двухместный самолет-разведчик, биплан с двигателем водяного охлаждения BMW VI мощностью 600 л.с. и размахом крыла 12,76 м. Представляет собой развитие Альбатроса L 75. Первый самолет построен в 1928 г., всего изготовили 13 эк-

Альбатрос L 84 — двухместный истребитель и самолет-разведчик, биплан с двигателем водяного охлаждения BMW VI мощностью 660 л.с. Три из четырех построенных экземпляров были изготовлены на фирме

«Фокке-Вульф», которая в 1931 г. объединилась с «Альбатросом». Один самолет (предположительно с бортовым номером D-1899) испытывался в Липецке в 1931 г. и по оценке летавших на нем советских специалистов имел отличную маневренность и скорость 260-270 км/ч.



Арадо SD I — первый в послевоенной Германии одноместный истребитель, полутораплан с двигателем воздушного охлаждения Гном-Рон «Юпитер» мощностью 425 л.с. В 1928 г. было построено два экземпляра, которые после испытаний в немецком

авиацентре Рехлин отправили в Липецк¹. Там на самолет установили вооружение, и испытания продолжили. Полеты выявили недостаточную прочность крыльев при маневрах с большой перегрузкой.

Основные характеристики

Размах крыла — 8,4 м. Длина — 6,75 м. Площадь крыла — 16,7 м². Вес пустого — 850 кг. Взлетный вес — 1230 кг. Максимальная скорость — 275 км/ч. Потолок — 5500 м. Вооружение — 2 пулемета.



Арадо SSD I — одноместный корабельный истребитель с катапультным стартом, однопоплавковый биплан с двигателем водяного охлаждения BMW VI мощностью 660 л.с. Построен в одном экземпляре в 1929 г. (зав. № 53, борт.

№ D-1905). В Липецке самолет испытывали на колесном шасси.

Основные характеристики

Размах крыла — 10 м. Длина — 10,1 м. Площадь крыла — 30,9 м². Вес пустого — 1627 кг. Взлетный вес — 2030 кг. Максимальная скорость — 280 км/ч. Потолок — 6800 м. Вооружение — 2 пулемета.



Арадо Ar 64 — одноместный истребитель-биплан, выпускался с различными типами силовых установок. Спроектирован конструктором В. Ретхелем в 1930 г. Построено около 20 экземпляров, один из которых, Ar 64a (бортовой номер L-104) с двигателем

воздушного охлаждения Сименс «Юпитер» VI мощностью 530 л.с. и четырехлопастным воздушным винтом, в 1931 г. проходил испытания в Липецке. (По неподтвержденным документами данными, ранее там испытывались опытные прототипы этого самолета SD II и SD III.) На осно-

ве Ar 64 создан принятый на вооружение немецкой авиации истребитель Ar 65.

Основные характеристики

Размах крыла — 9,9 м. Длина — 7,8 м. Площадь крыла — 24 м². Вес пустого — 1235 кг. Взлетный вес — 1705 кг. Максимальная скорость — 250 км/ч. Время набора высоты 1000 м — 1,8 мин. Потолок — 6800 м. Вооружение — 2 пулемета.



Дорнье «Меркюр» — восьмиместный пассажирский самолет, подкосный моноплан с двигателем водяного охлаждения BMW VI мощностью 600 л.с. Первый полет состоялся в 1925 г. Самолет строили серийно, он летал

на авиалинии «Дерулюфт». В Липецке в 1929-1933 гг. был один экземпляр, который использовался для транспортных перевозок и для испытаний нового бортового оборудования, в частности, радиопеленгаторной станции.

Основные характеристики

Размах крыла — 19,6 м. Длина — 12,8 м. Площадь крыльев — 62 м². Вес пустого — 2100 кг. Взлетный вес — 3600 кг. Максимальная скорость — 190 км/ч. Потолок — 5200 м. Дальность полета — 540 км.



Дорнье Р — тяжелый бомбардировщик, подкосный моноплан с четырьмя двигателями воздушного охлаждения Бристоль «Юпитер» мощностью по 525 л.с., расположенными тандемно в двух гондолах над крылом.

Создан в 1930-1931 гг. в двух экземплярах филиалом фирмы «Дорнье» в Швейцарии. Второй самолет (D-1982) со снятым вооружением под видом транспортного был отправлен в Германию, а оттуда на испытания в Липецк, где на него вновь установили пулеметы и бомбодержатели. По своим летным качествам уступал советскому бомбардировщику ТБ-3.

Основные характеристики

Размах крыла — 30 м. Длина — 23,4 м. Площадь крыльев — 152,6 м². Вес пустого — 8000 кг. Взлетный вес — 12000 кг. Максимальная скорость — 210 км/ч. Потолок — 3500 м. Дальность полета с 1300 кг бомб — 1000 км. Экипаж — 6 человек. Вооружение — 3 спаренные пулеметные установки.



Дорнье F (Do 11) — средний бомбардировщик, подкосный моноплан с двумя двигателями воздушного охлаждения Бристоль «Юпитер» мощностью по 500 л.с. Спроектирован и построен филиалом фирмы «Дорнье» в Швейца-

рии в 1932 г. Это был первый немецкий самолет с убираемым в полете шасси. Испытывался в Липецке в 1932-1933 гг. (зав. № 230, борт № D-2270). Был принят на вооружение германских ВВС как Do 11 (на серийных машинах применялось неубираемое шасси).

Основные характеристики

Размах крыла — 28 м. Длина — 18,8 м. Площадь крыла — 111 м². Максимальная скорость — 250 км/ч. Дальность полета — 1200 км. Потолок — 4700 м. Экипаж — 5 человек. Вооружение — 3 пулемета.



Мессершмитт М 23 — двухместный спортивный самолет, свободнонесущий моноплан с двигателем воздушного охлаждения. Первый полет состоялся в 1929 г. Строился серийно, имел ряд модификаций. Один М 23

имелся в составе учебной группы в Липецке.

Основные характеристики (с двигателем Сальмсон AD-9)

Размах крыла — 11,8 м. Длина — 6,65 м. Площадь крыла — 14,4 м². Вес пустого — 250 кг. Взлетный вес — 480 кг. Максимальная скорость — 140 км/ч. Посадочная скорость — 62 км/ч. Время набора высоты 1000 м — 10,5 мин. Потолок — 3700 м. Дальность полета — 800 км.



Рорбах Ro VIII «Роланд» — десятиместный пассажирский самолет при двух членах экипажа, подкосный моноплан с тремя двигателями воздушного охлаждения BMW Va мощностью по 380 л.с. Создан обосновавшимся после Первой мировой войны в Дании немецким авиаконструктором А. Рорбахом в 1926 г. Строился серийно, один самолет

компании «Люфтганза» (зав. № 18, борт. № D-991, измененный в СССР на «91») в 1928-1929 гг. находился в Липецке для изучения возможности применения его в качестве бомбардировщика. С этой целью под руководством инженера Р. Шольца его оборудовали бомбодержателями под фюзеляжем и пулеметными установками за крыльевыми мотогондолами и на верхней части фюзеляжа. Кроме того, с помощью Ro VIII на полигоне проводились испытания новых типов бомб. Вплоть до закрытия школы этот самолет считался «штабным» при проведении учений. Вооруженный вариант «Роланда» назывался «Рорбах камффлюгцойг», или, сокращенно, «Рока».

Основные характеристики

Размах крыла — 27,2 м. Длина — 16,6 м. Площадь крыла — 93,6 м². Вес пустого — 4100 кг. Взлетный вес — 6100 кг. Максимальная скорость — 220 км/ч. Крейсерская скорость — 190 км/ч. Потолок — 4600 м. Дальность полета — 1500 км. Вооружение — 750 кг бомб, 3 пулемета.



Фоккер D VII — одноместный истребитель, безрасчалочный биплан с двигателем водяного охлаждения Даймлер IIIa мощностью 175 л.с. (применялись также другие типы двигателей). Конструктор самолета Р. Платц. Первый полет состоялся в феврале 1918 г. Почти сразу

же самолет был принят на вооружение и вскоре заслужил репутацию лучшего немецкого истребителя времен Первой мировой войны. До момента окончания боевых действий выпустили около 2500 D VII. После войны некоторое количество D VII было построено фирмой «Фоккер» в Голландии. В 1920-е гг. D VII были на вооружении нескольких государств, в том числе СССР. В липецкой школе имелось два таких самолета.

Основные характеристики (с двигателем Даймлер IIIa)

Размах крыла — 8,9 м. Длина — 6,95 м. Площадь крыльев — 20,2 м². Вес пустого — 688 кг. Взлетный вес — 906 кг. Максимальная скорость — 195 км/ч. Потолок — 7000 м. Время набора высоты 1000 м — 1,75 мин. Продолжительность полета — 1,5-2 ч. Вооружение — 2 пулемета.



Фоккер D XIII — одноместный истребитель, полутороплан с двигателем водяного охлаждения Нэпир «Лайон» мощностью 450 л.с. Создан по заказу рейхсвера в Голландии под руководством А. Фоккера для подготовки немецких летчиков-истребителей в СССР. Представлял собой модификацию истребителя D XI, 200 экземпляров которых в 1924 г. были куплены у фирмы «Фоккер» для ВВС РККА, и отличался более мощным двигателем. Первый полет D XIII состоялся 12.09.1924 г. Летом 1925 г. 50 таких самолетов доставили в немецкую авиашколу в Липецке, где они эксплуатировались в течение восьми лет. Две машины в 1925 г. проходили испытания на Научно-опытном аэродроме (будущий НИИ ВВС РККА). Отмечались хорошие штурманские характеристики самолета.

Основные характеристики

Размах крыла — 11,5 м. Длина — 7,3 м. Площадь крыльев — 21,8 м². Вес пустого — 1120 кг. Взлетный вес — 1550 кг. Максимальная скорость — 265 км/ч. Потолок — 8000 м. Время набора высоты 1000 м — 1,75 мин. Дальность полета — 600 км. Вооружение — 2 пулемета.



Хейнкель HD 17 — многоцелевой двухместный самолет, биплан с двигателем водяного охлаждения Нэпир «Лайон» мощностью 450 л.с. Первые два самолета созданы фирмой «Хейнкель» в Варнемюнде в 1924 г. для США. В

1926 г. по заказу рейхсвера фирма изготовила семь (по другим данным восемь) HD 17 для подготовки немецких летчиков-наблюдателей в Липецке. От первых машин этого типа они отличались конструкцией межкрыльевых стоек и новой формой киля и руля направления. В 1929 г. в Липецке имелось шесть таких самолетов (зав. №№ 239-244).

Основные характеристики

Размах крыла — 12,8 м. Длина — 9,18 м. Площадь крыльев — 40,6 м². Вес пустого — 1380 кг. Взлетный вес — 2200 кг. Максимальная скорость — 220 км/ч. Потолок — 6500 м. Время набора высоты 1000 м — 3,5 мин. Вооружение — 2 неподвижных пулемета для стрельбы вперед и 1 подвижный пулемет сзади; до 200 кг бомб на внешней подвеске.



Хейнкель HD 21 — двухмоторный учебный самолет, биплан с двигателем водяного охлаждения Даймлер-Мерседес D мощностью 120 л.с. Опытные образцы созданы в 1924-1925 гг. на фирме «Хейнкель», затем самолет производился по лицензии фирмой «Арадо» (15 штук). Предназначался для подготовки летчиков в школах объединения «Шпортфлюг».

Один самолет производства «Арадо» в 1929 г. был отправлен в Липецк.

Основные характеристики

Размах крыла — 10,0 м. Длина — 7,2 м. Площадь крыльев — 27,4 м². Вес пустого — 680 кг. Взлетный вес — 980 кг. Максимальная скорость — 142 км/ч. Потолок — 4000 м. Время набора высоты 1000 м — 6 мин.



Хейнкель HD 38 — одномоторный морской истребитель, биплан с двигателем BMW VI мощностью 750/500 л.с. Мог иметь поплавковое или колесное шасси. Предусмотрен катапультный взлет с палубы. Построен в 1928 г., в мае 1929 г. Р. Штарке установил на нем мировой рекорд

скорости для гидросамолетов. Из 16 выпущенных HD 38 четыре изготовлено фирмой «Арадо». В июле-августе 1931 г. самолет № 369 производства фирмы «Хейнкель» (борт. № D-2272) с колесным шасси проходил испытания в Липецке под управлением летчика ВМФ Германии К. Виборга. Там 25 августа во время состязательных полетов с истребителями D XIII и Ar 64 HD 38 показал превосходство над этими машинами.

Основные характеристики

Размах крыла — 10,0 м. Длина — 7,6 м. Площадь крыльев — 30,4 м². Вес пустого — 1436 кг. Взлетный вес — 1850 кг. Максимальная скорость — 292 км/ч, посадочная скорость — 95 км/ч. Потолок — 7800 м. Время набора высоты 1000 м — 1,2 мин. Вооружения — 2 пулемета.



Хейнкель HD 40 — двухместный многоцелевой самолет, биплан с двигателем BMW VI мощностью 600 л.с. Из трех построенных в 1927 г. экземпляров один летом 1928 г. был направлен для обслуживания Центра химических вооружений «Том-

ка», в частности для опытов по распылению отравляющих веществ с воздуха (зав. № 274, борт. № D-1180). Во время перелета из Германии в СССР потерпел аварию и получил серьезные повреждения. Ремонт самолета производился в мастерских немецкой авиашколы в Липецке

Основные характеристики

Размах крыла — 17,6 м. Длина — 11,9 м. Площадь крыльев — 75,4 м². Вес пустого — 2250 кг. Взлетный вес — 3850 кг. Максимальная скорость — 169 км/ч. Потолок — 3500 м. Продолжительность полета — 4 ч.



Хейнкель HD 41 — двухместный разведчик и легкий бомбардировщик, биплан с двигателем BMW VI мощностью 600 л.с. Изготовлен в четырех экземплярах, первый полет в 1929 г. Первый из построенных самолетов, HD 41a (зав. № 321, борт. № D-1694), летом 1930 г. был доставлен в Ли-

пецк для испытания бортового вооружения — кассетного бомбодержателя Маг 6W 12/Ша и прицела Fl.218.

Основные характеристики

Размах крыла — 11,5 м. Длина — 9,9 м. Площадь крыльев — 34,6 м². Вес пустого — 1780 кг. Взлетный вес — 2570 кг. Максимальная скорость — 240 км/ч. Потолок — 5000 м. Время набора высоты 1000 м — 2,8 мин. Дальность полета — 1070 км. Длина разбега — 320 м.



Хейнкель HD 45 — дальний разведчик и легкий бомбардировщик, модификация самолета HD 41 с усовершенствованным двигателем BMW VI мощностью 640 л.с. Первый полет состоялся в мае 1931 г. в испытательном

центре в Адлерсхофе. С июня по сентябрь того же года второй опытный экземпляр HD 45a (зав. № 364, борт. № D-2064, в СССР изменен на «64») проходил испытания в Липецке. Изучалась работа кассетных бомбодержателей на три 50-кг бомбы или шестнадцать 10-кг бомб. С 1933 г. началось серийное производство самолета под обозначением He 45. За три года было построено 512 машин, в выпуске которых участвовали фирмы «Байерше флюгцойгверке», «Гота» и «Фокке-Вульф». He 45 широко применялись во время войны в Испании, и, ограниченно, в годы Второй мировой войны.

Основные характеристики

Размах крыла — 11,5 м. Длина — 10,1 м. Площадь крыльев — 34,6 м². Вес пустого — 1780 кг. Взлетный вес — 2985 кг. Максимальная скорость — 274 км/ч. Потолок — 5300 м. Время набора высоты 1000 м — 2,9 мин. Дальность полета — 960 км. Вооружение — неподвижный пулемет с боекомплектom 500 патронов и подвижный пулемет с боекомплектom 750 патронов.



Хейнкель HD 46 — двухместный разведчик, биплан с двигателем воздушного охлаждения Сименс «Юпитер» мощностью 500 л.с. Верхнее крыло выполнено стреловидным, чтобы улучшить обзор из кабины экипажа.

Первые два опытных экземпляра HD 46 построены и испытаны весной 1931 г., а в июле того же года первый из них, HD 46a (зав. № 376, борт. № D-1702), доставили в Липецк для испытания. В частности, на липецком полигоне проверялась эффективность нового кассетного бомбосбрасывателя и 10-килограммовых авиабомб, а также оборудования для дневных и ночных полетов. В 1933 г., после переделки HD 46 из биплана в подкосный верхнеплан, началось его серийное производство под обозначением He 46. Всего было изготовлено около 450 этих самолетов, находившихся на вооружении до середины Второй мировой войны.

Основные характеристики

Размах крыла — 11,5 м. Длина — 9,4 м. Площадь крыльев — 31,6 м². Вес пустого — 1400 кг. Взлетный вес — 2170 кг. Максимальная скорость — 198 км/ч. Потолок — 5500 м. Время набора высоты 1000 м — 3 мин. Дальность полета — 980 км. Вооружение — один неподвижный и один подвижный пулемет.



Хейнкель HD 59 — морской многоцелевой самолет, биплан с двумя двигателями BMW VI мощностью по 660 л.с. Экипаж четыре человека. Два опытных образца, 59a и 59b, были изготовлены в 1931 г. Летом 1932 г. пилот Г. Зимон перегнал HD 59b (зав. № 79, борт. № D-2215) в Липецк, где са-

молет с измененным на «22» бортовым номером проходил испытания с 6 июля по 2 сентября. Вместо поплавков были установлены колеса, закрытые обтекателями. В основном велись испытания вооружения, в частности впервые примененного немецкими конструкторами электрического бомбосбрасывателя и новой 500-кг бомбы. В 1933-1938 гг. было выпущено 140 экземпляров HD 59 (в серии он обозначался He 59). Основным производителем являлась фирма «Арадо». Самолет находился на боевой, а затем вспомогательной службе до 1943 г. Активно использовался люфтваффе в период гражданской войны в Испании и «битвы за Англию».

Основные характеристики

Размах крыла — 23,7 м. Длина — 17,4 м. Площадь крыльев — 153,2 м². Вес пустого — 5440 кг. Взлетный вес — 9000 кг. Максимальная скорость — 220 км/ч. Потолок — 3500 м. Время набора высоты 1000 м — 4,8 мин. Дальность полета — 875 км. Вооружение — одна 675-кг торпеда или до 1000 кг бомб, три подвижных пулемета.



Юнкерс F 13 — первый в мире пассажирский самолет, свобод-
нонесущий металлический моно-
план с двигателем водяного
охлаждения Мерседес D IIIa мощ-
ностью 160 л.с. или BMW III мощ-
ностью 185 л.с., открытой каби-
ной для двух членов экипажа и

закрытой пассажирской кабиной на четырех человек. Создан конструктором фирмы «Юнкерс» О. Ройтером в 1919 г. В 1920-х гг. был одним из самых распространенных пассажирских самолетов, применялся на авиалиниях более чем 30 стран. 49 F 13 эксплуатировалось в СССР. В Липецкой авиашколе было два F 13. Первый (D-831) применялся там в 1926-1927 гг., второй (D-252) использовался с 1929 г.

Основные характеристики (с двигателем BMW III)

Размах крыла — 14,8 м. Длина — 9,6 м. Площадь крыльев — 34,5 м². Вес пустого — 1075 кг. Взлетный вес — 1800 кг. Крейсерская скорость — 140 км/ч. Потолок — 4600 м. Длина разбега — 200 м. Дальность полета — 540 км.



Юнкерс W 33 — грузо-пассажирский самолет, увеличенный вариант моноплана F 13 с фюзеляжем без окон и двигателем водяного охлаждения Юнкерс L 5

мощностью 310 л.с. Мог брать до 1 тонны груза. Первый полет состоялся в 1926 г. Строился серийно, изготовлено 60 экземпляров, в СССР применялся с 1928 г. Один W 33 (D-1459) находился в составе немецкой группы в Липецке в 1929-1933 гг., проводились испытания военного варианта с пулеметной установкой на фюзеляже.

Основные характеристики

Размах крыла — 17,8 м. Длина — 10,5 м. Площадь крыльев — 43 м². Вес пустого — 1400 кг. Взлетный вес — 2700 кг. Крейсерская скорость — 155 км/ч. Потолок — 4000 м. Продолжительность полета — 5 ч.



Юнкерс W 34 — грузо-пассажирский самолет, отличался от W 33 более мощным двигателем. Первый полет состоялся в 1926 г. На различных экземплярах применялись разные типы двигателей, в основном, воздушного охлаждения.

В авиапарке в Липецке в начале 1930-х гг. имелось два W 34 (D-1844, D-1845). Они применялись для испытаний нового типа авиационных бомб.

Основные характеристики (с двигателем «Хорнет» мощностью 500 л.с.)

Размах крыла — 17,8 м. Длина — 10,9 м. Площадь крыльев — 43 м². Вес пустого — 1610 кг. Крейсерская скорость — 190 км/ч. Потолок — 5300 м. Дальность полета — 850 км.



Юнкерс G 24 — трехмоторный металлический пассажирский самолет, по конструкции представляющий собой увеличенный вариант самолета F 13 с

вдвое большей пассажировместимостью. В связи с запретом на производство в Германии многомоторных самолетов строился на заводе Юнкерса в Швеции. Первый полет состоялся в 1925 г. Применялся на многих авиалиниях, в том числе «Дерулюфт». По заказу СССР в Швеции самолет выпускали в варианте бомбардировщика ЮГ-1, причем стрелковое вооружение и бомбодержатели устанавливали уже в Советском Союзе. В Липецке G 24bi (D-878) с измененным на «78» бортовым номером испытывался в 1928-1929 гг. с целью принятия решения об использовании его в качестве «вспомогательного бомбардировщика». Для этого самолет оборудовали бомбосбрасывателями и механическим бомбоприцелом фирмы «Гёрц».

Основные характеристики

Двигатели — один Юнкерс L 5 мощностью 310 л.с. и два Юнкерс L 2 мощностью по 230 л.с. Размах крыла — 28,5 м. Длина — 15,2 м. Площадь крыльев — 89 м². Вес пустого — 4000 кг. Взлетный вес — 6300 кг. Крейсерская скорость — 185 км/ч. Дальность полета — 1300 км.



Юнкерс А 20 — двухместный многоцелевой самолет, гражданская версия производившегося на заводе Юнкерса в Филях разведчика Ju 20, свободный моноплан с двигателем водяного охлаждения. Первый полет в

1923 г. Строился на заводе Юнкерса в Дессау, изготовлено 43 самолета, которые экспортировались в разные страны. Мог иметь колесное или лыжное шасси. В Липецке один А 20 (зав. № 878, борт. № D-750) был при штабной группе авиашколы в 1925 г., самолет разбился при аварии.

Основные характеристики (с двигателем Мерседес IIIa мощностью 160 л.с.)

Размах крыла — 15,3 м. Длина — 8,3 м. Площадь крыла — 28,3 м². Вес пустого — 940 кг. Взлетный вес — 1500 кг. Максимальная скорость — 170 км/ч. Потолок — 3500 м. Дальность полета — 900 км.

Юнкерс А 35 — двухместный самолет, развитие А 20 с более мощным двигателем Юнкерс L 5 (310 л.с.). Первый полет состоялся в 1926 г. Выпускался небольшой серией. На некоторых экземплярах у задней кабины устанавливался пулемет. Самолет с бортовым номером D-987 (зав. № 1059) использовался в Липецке с 1928 г. для опытов по бомбометанию.

Основные характеристики

Размах крыла — 15,9 м. Длина — 8,2 м. Площадь крыла — 29,8 м². Вес пустого — 1030 кг. Взлетный вес — 1600 кг. Максимальная скорость — 206 км/ч. Потолок — 6300 м. Дальность полета — 580 км.



Юнкерс А 48/К 47 — двухместный моноплан с двигателем воздушного охлаждения Бристоль «Юпитер» VII мощностью 450 л.с., первый послевоенный «Юнкерс» с гладкой металлической обшивкой. А 48, созданный в

1929 г. конструкторами К. Плаутом и Г. Полманном, официально считался спортивным и тренировочным самолетом, но в действительности проектировался как двухместный истребитель. Военная версия самолета, К 47, выпускалась на заводе Юнкерса в Швеции и отличалась от А 48 расположением членов экипажа спина к спине и установкой двух пулеметов для стрельбы вперед и одного пулемета на турели для защиты задней полусферы. Зимой 1930-1931 гг. в Швеции на К 47 были проведены опыты по бомбометанию с пикирования. Этот самолет послужил прототипом известного пикирующего бомбардировщика Ju 87.

В 1930 г. два К 47 приобрел Советский Союз для испытаний в НИИ ВВС. На них устанавливалось отечественное стрелковое вооружение. По одному экземпляру А 48 и К 47 в 1931-1933 гг. имелось в липецкой авиашколе для испытаний и обучения летчиков. (По данным зарубежных источников, в Липецке побывал один А 48 и три К 47). У советских специалистов самолет большого интереса не вызвал.

Основные характеристики

Размах крыла — 12,4 м. Длина — 8,55 м. Площадь крыла — 22,8 м². Вес пустого — 1085 кг. Взлетный вес — 1635 кг. Максимальная скорость — 290 км/ч. Время набора высоты 1000 м — 2,2 мин. Потолок — 8100 м.

Источники и комментарии

¹ В отечественных архивах упоминаний об этом самолете не обнаружено.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ

4-го отряда 38-й отдельной

АВИАЭСКАДРИЛЬИ НА 1.11.1930 г.¹

ЛИЧНЫЙ СОСТАВ

А. Военнослужащих всего	34
Из них:	
Старшего комсостава	2
Среднего	16
Младшего сверхсрочной службы	13
Младшего срочной службы	2
Медсостав	1
Среди них:	
Летчиков	1
Летнабов	2
Младших авиатехников	2
Старших мотористов	3
Мотористов	2
Техник по вооружению	1
Техник по фото	1
Техник по радио	1
Врач	1
Б. Вольнонаемных:	
Рабочих	286
Служащих	10
В. Иностранного персонала постоянного состава	54

АВТОТРАНСПОРТ

Легковые машины:	
Бьюик	5
Ганза-Ллойд	1
Шевролет ²	1

Грузовые и автобусы:

Шевролет	10 (1 несправ.)
Ганза-Ллойд	3 (1 несправ.)
Морис	2
Трактор Форд	1
Автоцистерна Бюссинг	1
Велосипедов	17
Мотоцикл ДВК (частного пользования)	1

САМОЛЕТЫ

Фоккер Д XIII	59 (из них 5 неисправны) ³
Фоккер Д VII	2
Хейнкель ХД-40	1
Хейнкель ХД-17	6 (из них 3 неисправны)
Альбатрос Л-76	5 (из них 2 неисправны)
Юнкерс А 20/35	1
Юнкерс Ф 13	1
Юнкерс К 47	1
Дорнье-Меркур	1
Рорбах-Роланд	1

МОТОРЫ

Непир 2а	47 (неисправны 8)
Мерседес Д11а	1
Мерседес-Бенц	1
БМВ IIIa	2
БМВ III	1
БМВ IV	2
БМВ VI	4 (1 неисправен)
Циррус 11	1
ВСЕГО: 59 (все на самолетах). Запасных моторов в отряде нет.	

ВООРУЖЕНИЕ

Пулеметов воздушных МГ (Максим) 08/15	110
Пулеметов земных МГ	3
Парабеллум	1
Пулемет 08/15	7
ВСЕГО	121
(Сюда не входят отправляемые на днях 80 МГ 08/15 и 9 Парабеллумов)	
Пулеметных турелей	13
Ружья мод[ели] 98	6
Карабинов	18

Маузеров	35
Ракетниц	39
Скорострельный пистолет	1
Пистолетов 08 Парабеллум	12
Мелкокалиберных винтовок	6
Барабанных револьверов	6
Барабанных револьверов для милиции	16

РАДИО

Земная станция передатчик	1
Преимник 266X	3
Усилитель У285хВ5	2
Приемо-передающая [станция] Маркони ФД 5 и ФД 12	3

ФОТО

Фотокамера отаб. 24/30	1
Фотокамера отаб. 25 см	3
Фотокамера отаб. III 70 см	1
Фотопулеметов	12

ОГНЕПРИПАСЫ⁴**Патроны:**

С	6 500
СС	33 000
СМК	8 385
СМК светящиеся	1 850
СМК светящиеся зеленые	300
СМК светящиеся зеленые	4 659
СМК светящиеся красные	3 000
СМК светящиеся зелено-красные	2 380
Зажигательные С	515
Рев[ольверные] патроны 08	16 656
Рев[ольверные] патроны 7,65	500
Сигнальные ракеты калибра 22	31 900
Охотничьи патроны калибра 12 №7	7 784
Охотничьи патроны калибра 12 №5	7 475
Охотничьи патроны калибра 20 № 525	525

Бомбы:

12 клгр	1
12 клгр учебные	30
12 клгр газо-учебные	4
12 клгр ББ	6

12 клгр цементные	641
50 клгр учебные	41
50 клгр газо-учебные	3
50 клгр ББ	5
50 клгр цементные	69
Стабилизаторы маленькие	1 312
Стабилизаторы большие	1 195
Взрыватели:	
Е.А.С. 10	44
А.С. 10	143
Т. 12. учебные	25
А.В. 12	181
Отдельные части	29
Т. 300 учебные	1
Шляпки 26	53
Капсюли № 8	347
Горелки	500
Взрывательные заряды 0-98	219
Полевые взрыватели	800
Дистанционные [взрыватели] 25	65
Взрывательная мундация ⁵	
Бронебойные патроны	175
Взрыватели 88	105
Взрывательные банки	6
ФП 02	20 клгр.
Малые переносные взрыватели	1 290
Большие переносные взрыватели	7
Заряды для бомб:	
Заряд С 50	6
Заряд В 50	37
Гильзовый заряд	1 198
Порох:	
Порох черный	350 клгр.
Шнур:	
Дистанционный	280 м
Детонирующий	63 м
Дымовые приборы:	
Дымовые свечи 28	97
Дымовые заряды	94

Дымовые зажигатели-взрыватели	90
Малые стеклянные колбы М.Н.С.	540
Большие стеклянные колбы М.Н.С.	70
Световые сигнальные патроны:	
Сигнальные патроны красные	263
Желтая ординарная звезда	154
= = = двойная звезда	150
Двойные патроны	1 837
Двойные патроны с красной вспышкой	99
Посадочная свеча	194
Посадочная свеча автомат. метеор.	13
Ручная дымовая свеча	267
Осветители	15
Посадочная дымовая свеча	19 500
Ручная сигнальная свеча (белая)	98
Ручная сигнальная свеча (красная)	200
Ручная сигнальная свеча (зеленая)	30
Сигнальная бомба (белая)	144
Сигнальная бомба (красная)	33
Сигнальная бомба (зеленая)	126
Факел	70
Посадочная светящаяся бомба	39

Источники и комментарии

¹ ГАЛО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 24-29.

² Так в тексте. Правильно — «шевроле».

³ По материалам РГВА, в 1931 г. в Липецке имелось 38 указанных самолетов, что, по нашему мнению, больше соответствует действительности.

⁴ Так в тексте. По правилам современного русского языка следовало бы писать «боеприпасы».

⁵ Так в тексте.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

СБОРНИКИ ДОКУМЕНТОВ

- Версальский мирный договор. М., 1925.
 Дьяков Ю.А., Бушуева Т.С. Фашистский меч ковался в СССР: Красная Армия и рейхсвер. Тайное сотрудничество. 1922-1933. Незвестные документы. М.: Советская Россия, 1992.
 Коминтерн и идея мировой революции. М., 1998.
 Политбюро ЦК РКП(б)-ВКП(б) и Европа. Решения «особой папки», 1923-1939 гг. М.: Росспэн, 2001.
 Рейхсвер и Красная Армия. Документы из военных архивов Германии и России. 1925-1931. Кобленц, 1995.
 Völker K.-H. Dokumenten und Dokumentarfotos zur Geschichte der Deutschen Luftwaffe. Stuttgart, 1968.

МЕМОАРЫ

- Водопьянов Я. Он в ответ: «Какой я тебе товарищ?» Еще раз о немецкой авиационной школе в Липецке // Липецкая газета. 1995. 17 авг.
 Ласков А. Немцы в Липецке // Новости и мнения. 1994. 22 янв.
 Хейнкель Э. В моей стремительной жизни. Воспоминания немецкого авиаконструктора. Ростов-на-Дону: Издательство Ростовского университета, 1992.
 Boehm-Tettelbach K. Als Flieger in der Hexenküche. Mainz: v. Hase & Koehler Verlag, 1981.
 Falk W. Falkenjare. Erinnerungen 1910-2003. Moosburg: Neunundzwanzig Sechs Verlag, 2003.
 Speidel H. Reichswehr und Rote Armee // Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte. 1951. № 1. S. 9-45.

ПРОЧАЯ ЛИТЕРАТУРА

- Безбородова И.В. Генералы вермахта в плену. М.: РГГУ, 1998.
 Бойцов В. Секретные лаборатории Рейхсвера в России // Армия. 1992. № 2.
 Бурче Е.Ф., Велижаев А.А., Владимиров М.А. Воздушные вооружения Германии. М.: Государственное военное издательство, 1935.
 Вудман Д. Воздушные вооружения Германии. М.: СОЦЭКГИЗ, 1935.
 Германские асы Первой мировой войны. 1914-1918. Справочник. М.: ЭКСМО, 2006.

- Горлов С.А., Ермаченков С.В. Военно-учебные центры рейхсвера в Советском Союзе // Военно-исторический журнал. 1993. № 6. С. 39-44.
- Горлов С. Совершенно секретно. Альянс Москва-Берлин, 1920-1933 гг. М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2001.
- Ермаченков С.В. РККА и рейхсвер: основные аспекты взаимоотношений в раппальский период. Дисс. канд. ист. наук. М., 1997.
- Залесский К. Люфтваффе. Военно-воздушные силы Третьего рейха. М.: Яуза, Эксмо, 2005.
- Захаров В.В. Политика советского государства по отношению к Германии в военной области и ее влияние на обороноспособность СССР (1921 – июнь 1941 гг.). Дисс. докт. ист. наук. М., 1993.
- Зданович А. «Ц-МО» информирует Берлин // Армия. 1992. № 1. С. 63-68; № 2. С. 60-64.
- Зефиоров М. Асы люфтваффе: ночные истребители. М.: АСТ, 2003.
- Зефиоров М. Штурмовая авиация люфтваффе. М.: АСТ, 2002.
- Ильин В. «Ах, майн либер Августин» // Крылья Родины. 1994. № 3. С. 30-33; № 4. С. 26-28.
- Клоков А.Ю., Найденов А.А. Храмы и монастыри Липецкой епархии. Храмы Липецка. Липецк: Липецкое областное краеведческое общество, 2006.
- Кобылянский Е. Жизнь Антонина Фоккера, рассказанная им самим и его современниками. Ростов-на-Дону: Издательство Ростовского университета, 1993.
- Кульбакин В.Д. Очерки новейшей истории Германии. М.: Соцэкгиз, 1962.
- Масликов В. «Илья Муромец» — эскадра воздушных кораблей // Липецкие крылья. 2006. С. 4-5.
- Масликов В. Вторая высшая школа красвоенлетов // Липецкие крылья. 2006. С. 12.
- Масликов В., Тихонов Ю. Советский полигон люфтваффе // Родина. 2004. № 1. С. 132-136.
- Мишанов С., Захаров В. Готовило ли ВВС РККА асов для люфтваффе? // Крылья Родины. 1991. № 10. С. 31-32.
- Разбирин С. Государственная безопасность. Из прошлого российских спецслужб. Очерки о липецких контрразведчиках. Липецк: Издательский центр «Липецкой газеты», 1999.
- Соболев Д.А. Немецкая авиационная школа и испытательный центр в Липецке (1925-1933 гг.) // Вопросы истории естествознания и техники. 2008. № 1. С. 51-64.
- Соболев Д.А. Немецкий след в истории советской авиации. М.: Авиантик, 1996.
- Тихонов Ю.Н. Секретная авиашкола рейхсвера в СССР. Город Липецк в фотографиях советских и немецких летчиков. 1925-1933 гг. М.: Русавиа, 2006.
- Andersson L. Secret Luftwaffe // Air Enthusiast. 1989. Vol. 41.

- Beauvais H., Koessler K., Mayer M., Regel Ch.* Flugerprobungsstellen bis 1945. Johannisthal, Lipezk, Rechlin, Travemuende, Tarnowitz, Peenemuende-West. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 1998.
- Braatz K.* Gott oder ein Flugzeug. Leben und Sterben des Jagdfliegers Gunther Lutzow. NeunundzwanzigSechs Verlag, 2005.
- Grosz P., Koos V.* Die Fokker Flugzeugwerke in Deutschland 1912-1921. Koenigswinter: HEEL Verlag, 2004.
- Koos V.* Ernst Heinkel Flugzeugwerke 1922-1932. Koenigswinter: HEEL Verlag, 2006.
- Kranzhoff J. A.* Die Arado Flugzeuge – von Doppeldecker zum Strahlflugzeug. Bonn: Bernard & Graefe Verlag, 2001.
- Mason H.* The Rise of Luftwaffe. 1918-1945. Cassel-London, 1975.
- Melville C.F.* The Russian Face of Germany. London, 1932.
- Nowarra H.* Die verboten Flugzeuge 1921-1935. Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1980.
- Ries K.* Luftwaffe. Bd.1 (Die Maulwurfe). Mainz: Verlag Dieter Hoffmann, 1970.
- Schliephake H.* The Birth of the Luftwaffe. London: Ian Allan, 1971.
- Seidt H.* Berlin, Kabul, Moskau. Oskar Ritter von Niedermayer und Deutschlands Geopolitik. Munchen: Universitas, 2002.
- Sobolev D.* Deutschen Spuren in der sowjetischen Luftfahrtgeschichte. Hamburg-Berlin-Bonn: Mittler, 2000.
- Suchenwirth R.* The Development of the German Air Force, 1919-1939. New York: Arno Press, 1968.
- Völker K.-H.* Die Entwicklung der Militaerischen Luftfahrt in Deutschland 1920-1933. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 1962.
- Zeidler M.* Reichswehr und Rote Armee. 1920-1933. München: Oldenbour, 1993.

Использованы также материалы Российского государственного военного архива (РГВА), Центрального архива ФСБ (ЦА ФСБ), Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), Государственного архива Липецкой области (ГАЛО), Центра документации новейшей истории Липецкой области (ЦДНИЛО), Научно-мемориального музея Н.Е. Жуковского, Немецкого музея (Мюнхен), Национального аэрокосмического музея (Вашингтон), личных коллекций Х. Зитца (Германия), Г.Ф. Петрова и И.Ю. Сдвижкова.

СОДЕРЖАНИЕ

От издательства	3
Введение	4
Глава 1	
У истоков советско-германского военного сотрудничества	5
Глава 2	
«Школа Штара»	14
Глава 3	
Обучение военных летчиков	31
Глава 4	
Испытания новой техники	62
Глава 5	
Липецкие будни	88
Глава 6	
Разведка и контрразведка	111
Глава 7	
Год больших перемен	122
Заключение	131
Приложение 1	
Знаменитые выпускники немецкой авиашколы в Липецке	137
Приложение 2	
Самолеты немецкого авиацентра в Липецке	153
Приложение 3	
Сведения о состоянии 4-го отряда	
38-й отдельной авиаэскадрильи на 1.11.1930 г.	167
Список использованной литературы	172

Соболев Дмитрий Алексеевич
Тихонов Юрий Николаевич

Секретная авиашкола
Немецкий учебный и испытательный авиационный центр в СССР
1925-1933 гг.

Дизайнер
Е.В. Лупенко
Корректор
А.О. Казакова

ООО «Русавиа»
125130 Москва, ул. Клары Цеткин, 33, корп. 50
Тел./факс (495) 363-62-41
Лицензия ЛР № 071427

Отпечатано в ГУП ППП «Типография Наука»
АИЦ «Наука» РАН
121099 Москва, Шубинский пер., 6
Формат 90х60 1/16. Усл. печ. л. 11,0
Тираж 1000 экз. Заказ №