

Д. А. СОБОЛЕВ

НЕМЕЦКАЯ АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА И ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР В ЛИПЕЦКЕ (1925–1933 гг.)

В 1920-е – начале 1930-х гг. важной составной частью сотрудничества Рейхсвера и советского военного руководства была деятельность в СССР секретной немецкой авиационной школы.

Первый шаг к появлению этой школы был сделан еще при Ленине, в 1920 г., когда немецкое руководство обратилось к правительству Советской России с предложением о создании на ее территории немецких учебных военных курсов. На заседании Политбюро, где рассматривалось это предложение, его в целом одобрили, однако в целях конспирации подготовку немецких военных специалистов решили организовать не в Москве, а в небольших провинциальных городах России. Стимулом к принятию немецкого предложения было желание большевиков перенять военный опыт и познакомиться с зарубежной военной техникой, в том числе с авиационной. Кроме того, советское руководство надеялось на помощь Рейхсвера в привлечении немецких промышленников к восстановлению военного потенциала России и стремилось поддерживать с ним хорошие отношения.

Организацией авиашколы занималась так называемая «Авиационная инспекция», или «Инспекция № 1», отвечающая за подготовку военных летчиков для Германии. Первые практические шаги были сделаны в 1923 г., когда немецкое Военное министерство через посредника, крупного немецкого промышленника Г. Стиннеса, купило у фирмы «Фоккер» в Голландии 50 одноместных истребителей «Фоккер D XIII» для будущей авиашколы.

В 1924 г. в Советский Союз выехала первая группа немецких военных авиационных специалистов – М. Фибиг (в годы Второй мировой войны – генерал Люфтваффе), К. Лите, Г. Иоганнсен, Р. Хазенор и И. Шредер. Позднее к ним присоединились еще несколько человек. Некоторое время они работали по контракту консультантами в Управлении ВВС РККА и Военно-воздушной академии в Москве, затем часть группы вошла в штат немецкой авиашколы.

Для организации центра подготовки немецких военных летчиков советское правительство выделило аэродром на северо-западной окраине Липецка, где базировалось подразделение ВВС РККА. До 1917 г. здесь находился завод по сборке самолетов, а в 1918 г. на липецком аэродроме располагался отряд многомоторных самолетов «Илья Муромец», которые использовались против войск Мамонтова и Шкуро, наступавших с юга на Москву. После Гражданской войны в Липецке организовали высшую летную школу, но просуществовала она недолго: в 1924 г., освобождая место для немцев, ее закрыли.

После осмотра немцами аэродрома и прилегающих построек 15 апреля 1925 г. в Москве представители СССР и Германии подписали соглашение о со-

здании авиационной школы. Советская сторона передала для использования аэродром и здание бывшего завода, а также обещала помощь в строительстве дополнительных помещений, необходимых для функционирования авиашколы, и снабжении ее рабочим персоналом и горючим. Аэродром должны были использовать совместно и немецкие пилоты, и летчики советского авиаотряда. С советской стороны договор подписал командующий ВВС П. И. Баранов, с германской – полковник Лит-Томсен. Одновременно были утверждены договоры об организации на территории СССР немецкой танковой школы «Кама» и испытательного центра «Томка» по изучению возможностей боевого применения отравляющих веществ.

В связи с тем, что в липецком авиационном учебном центре должны были проходить подготовку не только немецкие, но и советские летчики и авиамеханики, финансовые условия соглашения были весьма благоприятны для германской стороны. За пользование аэродромом и заводским помещением деньги советская сторона не брала, немцы оплачивали только обслуживание, горючее и строительные работы. Начальником липецкой авиашколы немцы назначили майора Вальтера Штара, в годы Первой мировой войны командовавшего отрядом истребителей на германо-французском фронте. Штар находился на этом посту пять лет.

Создание школы началось со строительства складов, ангаров, зданий для немецкого персонала и других помещений. Этими работами занималась строительная контора, которой руководил бывший немецкий летчик-ас Э. Боринан. Были сооружены две казармы, жилой дом, несколько производственных помещений, телефонная станция. На обустройство Рейхсвер выделил немалые деньги – в переводе на советскую валюту свыше двух миллионов рублей.

В июне 1925 г. из германского порта Штеттин в Ленинград отправился пароход «Гуго Стиннес-IV» с упакованными в ящики истребителями «Фоккер D XIII» для липецкой авиашколы. Тогда же из Германии в СССР выехали первые летчики-инструкторы (в большинстве это были личные знакомые майора Штара) и летчики-курсанты.

Само собой разумеется, все делалось конспиративно. Самолеты и другое оборудование перевозили как коммерческие грузы через специально созданное акционерное общество «Метахим», а немецких летчиков направляли в СССР под видом сотрудников частных фирм или туристов, в гражданской одежде, с паспортами на вымышленное имя. В Липецке они ходили в гражданской одежде или носили советскую форму без знаков отличия. Немецкое авиационное подразделение в советских документах фигурировало под названием «4-й авиационный отряд 38-й (позднее – 40-й) авиаэскадрильи ВВС РККА», а немецкий персонал был зашифрован словом «друзья»¹. В германских документах организация в Липецке обозначалась как «научно-испытательная авиационная станция» или «школа Штара».

Нарушения секретности пресекались. Об этом свидетельствует следующий циркуляр РВС СССР от 8 января 1926 г.:

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

¹ Российский государственный военный архив (далее – РГВА). Ф. 29. Оп. 76. Д. 2521.



Истребитель «Фоккер D XIII» – самый распространенный самолет в липецкой авиашколе



Немецкие курсанты в Липецке

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 ².

Первоначально немецкая авиационная школа состояла из штабной группы, возглавляемой В. Штаром, и отдела подготовки летчиков-истребителей под руководством К. Шенебека, также известного летчика Первой мировой войны. Тренировки начались 15 июля 1925 г. Курс обучения летчика-истребителя был рассчитан на четыре недели интенсивных полетов, численность одной учебной группы составляла 6–7 человек. Летчиков-инструкторов подбирали из числа наиболее опытных немецких пилотов времен мировой войны. В качестве обучаемых сначала были летчики, проходившие переподготовку, затем стали поступать новобранцы, прошедшие в Германии только начальный курс обучения на легких самолетах. После окончания школы им присваивали соответствующее воинское звание, без указания принадлежности к авиации.

Деятельность липецкой школы с самого начала не ограничивалась подготовкой кадров для будущих германских ВВС. Советское руководство было заинтересовано в первую очередь в использовании немецкого летного опыта и знакомстве с немецкой авиатехникой для укрепления собственных ВВС. Уже в 1925 г. прошли состязательные полеты немецких и советских истребителей, которые показали превосходство «Фоккера D XIII» перед истребителями «Фоккер D XI», закупленными ВВС РККА в Голландии в 1924 г. Затем советским летчикам разрешили самим испытать «D XIII» в полете.

Весной 1926 г. на совещании руководителей советских и германских ВВС подводили итоги первого года работы авиашколы. Присутствовавший на совещании заведующий Авиационным отделом Рейхсвера старший лейтенант Вильберг заявил о планах расширения деятельности школы истребителей и создания отряда разведывательных самолетов для обучения летчиков-наблюдателей и для опытов по аэрофотосъемке. Советская сторона эти предложения поддержала. «С нашей стороны Вы можете рассчитывать на самое полное содействие и поддержку. ...Все основано на идейном сотрудничестве», – заявил на совещании один из руководителей ВВС РККА военный комиссар Р. А. Муклевич ³.

Летом 1926 г. для подготовки летчиков-наблюдателей в Липецк привезли восемь немецких двухместных самолетов-разведчиков «Хейнкель HD 17». Эти самолеты проектировали и строили на фирме «Хейнкель» по заданию Рейхсвера специально для липецкой авиашколы. Э. Хейнкель пишет в мемуарах:

Когда я вернулся из Швеции, в Варнемюнде 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.

² РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 955. Л. 39.

³ Дьяков Ю. Л., Бушueva Т. С. Фашистский меч ковался в СССР. М., 1992. С. 167–169.

С разрешения тогдашнего правительства Рейхсвер оказывал содействие в реорганизации армии Советской России. Эта страна нуждалась в тех достижениях, которые имела Германия в техническом 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 сухопутного самолета со скоростью 220 км/час и потолком 6000 метров, 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.

Так, начиная с 1923 года, я стал участником работ по вооружению немецкой армии, которые, к изумлению судей на Нюрнбергском процессе, субсидировались самим правительством. 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 ⁴.

В Липецк доставили также несколько учебных самолетов фирм «Хейнкель», «Юнкерс» и «Альбатрос» и двухместные военные самолеты «Альбатрос L 76» и «L 78», построенные по заданию Рейхсвера. Осенью 1926 г. немецкая авиационная школа располагала 52 самолетами. С годами авиапарк школы увеличился. Следует, однако, сказать, что в связи со сравнительно небольшим числом учебных групп были задействованы далеко не все самолеты. По донесению старшего летчика С. Г. Короля, ответственного за связь с немецким авиаотрядом, в середине 1927 г. только 11 «Фоккеров D XIII» использовались для обучения, остальные машины хранились в ангарах в разобранном виде ⁵.

При оценке немецкого авиапарка в Липецке необходимо учитывать также весьма большие потери самолетов в результате аварий при обучении пилотов. В сообщениях для УВВС РККА упоминается о шести таких случаях в 1926–1927 гг. ⁶ В 1930 г. были потеряны четыре самолета (в том числе три двухместных). Но особая интенсивность аварий наблюдалась летом 1933 г.: всего за 18 дней во время учебных полетов произошло шесть аварий. Большинство аварий случилось при посадке, на небольшой скорости, поэтому обходилось без жертв. Но иногда потери все-таки были. 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 погиб. В 1931 г. при выполнении пилотажа вблизи земли разбился обер-лейтенант Платц. На следующий год жертв было три: при столкновении в воздухе двух машин погибли инструктор Больман и ученик фон Тресков, а на одном из истребителей при пикировании внезапно отвалились крылья. Еще одно столкновение самолетов в воздухе произошло летом 1933 г., незадолго до закрытия школы. Два истребителя «D XIII», пилотируемые немецкими летчиками, налетели друг на друга на высоте 700 м. Летчик одного из самолетов сразу же выбросился с парашютом и

⁴ Хейнкель Э. В моей стремительной жизни. Ростов-на-Дону, 1992. С. 60.

⁵ РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 955. Л. 20.

⁶ Там же. Л. 26–27, 63, 67.



Обломки самолета «D XIII», на котором погиб летчик И. Платц, 1930 г.

благополучно приземлился, а второй летчик, по фамилии Поль, замешкался и покинул самолет, когда до земли оставалось всего несколько десятков метров. Парашют не успел раскрыться... Тела погибших отправляли в Германию. Если о катастрофе становилось известно прессе, дело представляли как летное происшествие на спортивном самолете.

Число летчиков и обслуживающего персонала в школе неуклонно росло. В 1925 г. постоянный состав учебного центра насчитывал всего 7 немцев и около 20 русских, а через несколько лет он вырос примерно до 200 человек. В 1932 г. численность авиашколы достигла максимума – 303 человека, в том числе немцев – 43, советских военных летчиков – 26, советских рабочих, техников и служащих – 234.

Зимой, когда аэродром покрывался снегом, численный состав резко сокращался. Однако некоторые немецкие специалисты оставались в Липецке и в холодное время года. Об этом свидетельствует сообщение о доставке из Германии в Липецк в конце 1927 г. 30 пар меховых сапог, 25 меховых воротников, 50 масок для защиты лица от холода, другой теплой одежды. Зимой самолеты устанавливали на лыжи, как было принято в советских ВВС. Для поездок по заснеженным просторам немцы использовали аэросани.

По мере расширения школы усложнялась и программа обучения. Кроме тренировочных полетов летчики упражнялись в стрельбе из пулеметов по конусам-мишеням, буксируемым за самолетом, проводились учебные бои истре-

бителей, ночные полеты. На полигоне, выделенном немцам на северо-западе от города, отрабатывалась техника бомбометания по деревянным макетам, стрельба по наземным мишеням, проходили испытания новые типы прицелов. В 1932 г. немецкие летчики провели бомбометание зажигательными бомбами по стоявшей на реке старой барже. Очевидно, что в Германии, контролируемой властями Англии и Франции, такие упражнения были бы абсолютно невозможны.

Проходили тренировочные полеты по воздушной разведке и аэрофото-съемке. Было запланировано также освоение высотных полетов, но из-за недостаточного запаса жидкого кислорода, как правило, опыты ограничивались выполнением упражнений на высотах 5–6 тысяч метров, где можно было еще обходиться без кислородной маски.

В 1931 г. немецкие летчики приняли участие в совместных маневрах с советской авиацией. В ходе этих учений отрабатывались действия истребителей против дневных бомбардировщиков. Кроме того, на военном полигоне под Воронежем немецкие пилоты вместе с советскими артиллеристами тренировались в корректировке артогня с воздуха.

Немецкие летчики, приехавшие в Липецк, жили в специально построенной для них казарме, по их словам, весьма чистой и благоустроенной. Как правило, каждый имел свою комнату. Семейные офицеры снимали квартиры в городе. Позднее для них недалеко от аэродрома возвели трехэтажный жилой дом с коммунальными квартирами. Чтобы скрасить часы досуга, построили казино – уютный деревянный домик с садом. Правда, на первых порах не обошлось без осложнений: в начале 1927 г. при досмотре у прибывших в авиашколу немцев конфисковали 50 колод карт и 20 комплектов игральные кости как предметы, запрещенные к ввозу в СССР ⁷.

Странно, но, несмотря на строгие меры секретности доставки грузов и специалистов в липецкий авиационный центр, в самом Липецке немцы могли без каких-либо ограничений ходить по городу, выезжали в его окрестности. Некоторые обзавелись здесь семьями. Известны также случаи, когда немецкие самолеты, доставленные в Липецк под видом коммерческого груза, распаковывали из ящиков прямо на станции и на виду у всего города перевозили на аэродром. Вероятно, советское руководство не без оснований полагало, что информация из российской провинции не дойдет до международной комиссии, наблюдавшей за выполнением условий Версальского договора.

Еще более удивительно, что советские власти практически не ограничивали маршруты полетов немецких самолетов. Они летали над всей Центральной черноземной областью, производили съемки Воронежа, Ельца, других населенных пунктов и железнодорожных станций; немецкий персонал обрабатывал снимки в фотолаборатории авиашколы. В августе 1928 г. трехмоторный Юнкерс с немецким экипажем из четырех человек совершил полет в немецкую колонию в Поволжье для ознакомления с жизнью колонистов. При этом они производили посадки в Куйбышеве, Саратове, Казани.

Какое-то объяснение этой поразительной беспечности, хотя и не очень убедительное, можно найти в докладе руководителя армейской разведки Я. К. Берзина по вопросам сотрудничества РККА с Рейхсвером, подготовлен-

⁷ РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 955. Л. 18.

ном для К. Е. Ворошилова 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 ведется 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.

В 1929 г., когда сталинский режим начал первую волну репрессий против своего народа, липецкое ОГПУ, дабы показать свою бдительность, провело операцию «Летчики», во время которой было схвачено девятнадцать советских граждан, связанных по работе с немецкой школой. Были ли некоторые из них действительно замешены в шпионаже и как сложилась судьба арестованных, неизвестно.

Между тем немцы продолжали подготовку пилотов. Всего за 8 лет существования авиашколы в Липецке прошли обучение или переподготовку 120 летчиков-истребителей для Германии (30 из них – участники Первой мировой войны, 20 – бывшие летчики гражданской авиации). За 1927–1930 гг. подготовку получили также около 100 немецких летчиков-наблюдателей; с 1931 г. их обучение велось в Германии.

Точное число советских авиационных специалистов, прошедших обучение под руководством немецких инструкторов, установить не удалось, однако можно предположить, что оно незначительно уступало указанным выше цифрам (известно, что за 1925–1929 гг. подготовку в липецкой авиашколе прошли 140 советских летчиков и 45 авиамехаников) ⁹. Правда, курс летного обучения был весьма непродолжительный, всего 8,5 летных часа – немцы предпочитали тренировать русских пилотов не по стандартной часовой программе, а по их летным способностям. Кроме того, при школе была создана группа из 40 квалифицированных рабочих, которые под руководством немецких инженеров познакомились с новыми приемами работы по дереву и металлу.

Подготовка военных летчиков была только одним из направлений деятельности Рейхсвера в Липецке. В конце 1920-х гг. при авиашколе начал работу центр по испытанию немецких самолетов, нелегально построенных в Германии по заданиям Военного министерства. С 1930 г. это направление стало доминирующим – была ликвидирована группа обучения летчиков-наблюдателей, вывезен ряд учебных двухместных самолетов, авиашкола была реорганизована в опытную станцию по испытаниям. На смену В. Штару пришел новый начальник – майор М. Мор.

Все это делалось под давлением советского военного руководства. На совещании в Наркомате обороны в марте 1931 г. Я. К. Берзин докладывал:

Ввиду того, что учебно-подготовительная работа немцев для нас интереса не представляет, УВВС было выдвинуто требование на будущее время вести в

⁸ Reichswehr und Rote Armee. Dokumente aus den Militärarchiven Deutschlands und Rußlands. 1925–1933. Koblenz. 1995. S. 117.

⁹ РГВА. Ф.29. Оп. 27. Д. 1058. Л. 593.



Разведчик «Альбатрос 84» на испытаниях, 1931 г.

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 прибывает также новый 4-моторный самолет. 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 согласилось взять на себя содержание части рабсилы, предоставление горячего по себестоимости и перевозку грузов по военному тарифу¹⁰.

В 1928–1932 гг. в Липецке прошли испытания около 20 типов различных германских самолетов – истребителей, разведчиков, бомбардировщиков. Последние обычно прилетали в СССР под видом транспортных, а в мастерских Липецка немецкие механики устанавливали на них бомбодержатели, прицелы и пулеметы. Так, в 1931 г. в центре по испытаниям самолетов («опытная группа») находились такие военные самолеты, как «Хейнкель HD 38», «HD 45», «HD 46», «Юнкерс К 47», «Альбатрос 84», «Арадо Аг 64», «Дорнье До Р». В следующем году там испытывали торпедоносец «Хейнкель HD 59» и бомбардировщик «Дорнье До 11а». Некоторые из этих самолетов остались экспериментальными, другие поступили позднее на вооружение германской авиации.

Кроме самолетов на испытательной станции в Липецке изучали бомбардировочные прицелы, фотоаппаратуру для аэросъемки, авиационное стрелко-

¹⁰ Reichswehr und Rote Armee... С. 124–125.

вое оружие, различные авиабомбы, бортовое радиооборудование, навигационные системы.

Несколько раз Липецк посещали высокопоставленные немецкие чины. Дважды, в 1928 и 1930 гг., в авиашколу приезжал генеральный инспектор германских ВВС и летных школ генерал-майор Х. фон Миттельбергер. В сентябре 1928 г. Липецк посетил начальник войскового управления Рейхсвера генерал-майор В. фон Бломберг. В отчете об этом визите он писал: «Общее впечатление от организации учебы, а также оценка сооружений как долговременных, были великолепными»¹¹.

Осенью 1930 г. в липецкую авиашколу приехал командующий советскими ВВС П. И. Баранов. В отчете о своем визите он пишет:

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.

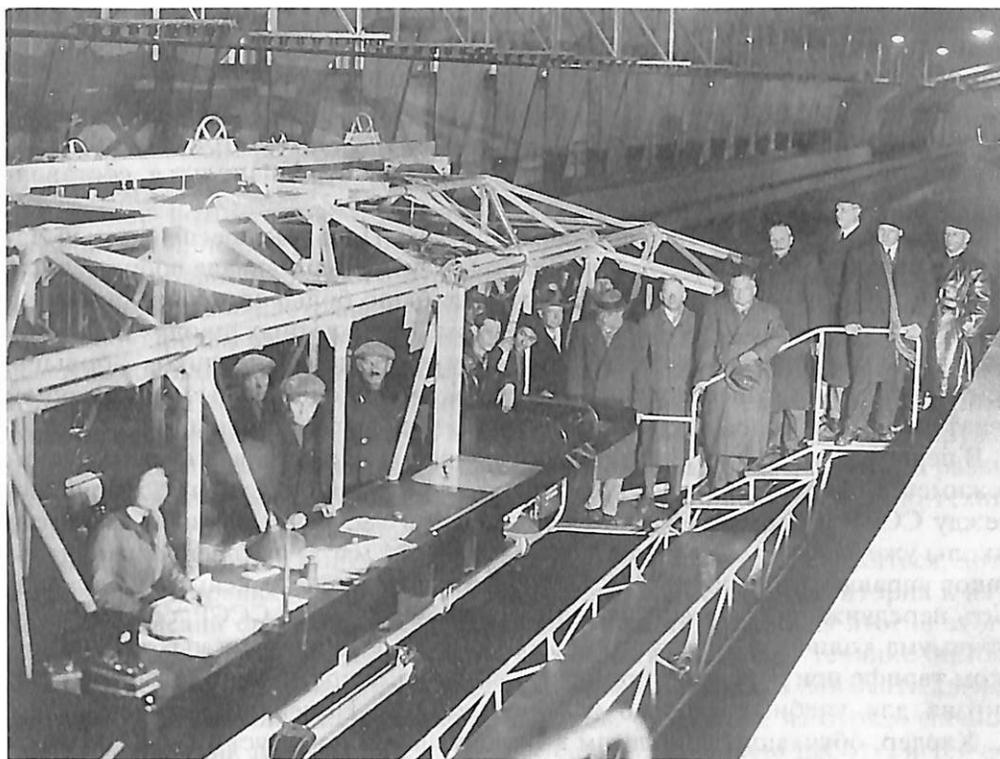
В области авиационной техники мы благодаря работам Школы получили возможность впервые ознакомиться с принципом и действием бомб с замедлением и провести испытания действия бомб с крепким корпусом против бетона. И, наконец, в этом году немецкой стороной были продемонстрированы электронные зажигательные бомбы весом в 1 кг, развивающие при взрыве тепло в 2500 градусов и обладающие благодаря этому способностью проникать насквозь и воспламенять трех-четырёхэтажные здания, и причем обычные методы тушения (вода, химические составы, огнетушители) абсолютно недействительны для борьбы с действием этих бомб, 30 экземпляров которых переданы немцами в наше распоряжение¹².

В свою очередь немецкому персоналу липецкого центра показали некоторые образцы советской техники, например истребитель «И-4». В 1930 г. на липецком аэродроме демонстрировался авиационный пулемет «ДА», только недавно начавший поступать на вооружение ВВС РККА. В том же году группе немецких специалистов из Липецка разрешили посетить в Москве Опытный завод ЦАГИ и один из моторостроительных заводов, показали тяжелый самолет Туполева «АНТ-14». Чуть позднее немецкие летчики познакомились с самолетом-разведчиком «Р-5».

Чтобы детальнее познакомиться с немецкими новинками, в Липецк направляли технических специалистов из Москвы. В 1931 г. приезжали 8 человек. Командир авиагруппы ВВС РККА в Липецке А. М. Томсон сообщал:

¹¹ Бойцов В. Секретные лаборатории Рейхсвера в России // Армия. 1992. № 2. С. 63.

¹² РГВА. Ф. 29. Оп. 27. Д. 1058. Л. 594об.



Немецкие летчики и инженеры в Центральном аэрогидродинамическом институте. Москва, 1931 г.

Товарищи работают с большим подъемом... «Друзья» пытаются иногда кое-что скрыть или дать «парадные» разъяснения, что нас не удовлетворяет. Есть моменты, где они ссылаются на патенты завода и любезно отказывают в даче снимков или чертежей, иногда предупреждая нас, что эти вещи уже нашими учреждениями куплены и скоро будут в России, и здесь уже самим приходится изощряться разными способами, что, конечно, тормозит работу¹³.

В 1933 г. авиационная школа в Липецке и другие военные объекты Германии на территории Советского Союза были закрыты и немецкие военные специалисты вернулись на родину.

На первый взгляд кажется очевидным, что решение о ликвидации баз Рейхсвера в СССР явилось следствием резкого ухудшения советско-германских отношений после назначения Гитлера главой правительства Германии. Однако это не так. Документы свидетельствуют, что вопрос о целесообразности закрытия липецкой авиашколы обсуждался руководством Рейхсвера еще в 1932 г., а официально о ее скорой ликвидации полковник Кестеринг проинформировал начальника штаба РККА А. И. Егорова 11 января 1933 г. – за 19 дней до прихода Гитлера к власти¹⁴.

¹³ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 8. Л. 215.

¹⁴ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 38. Л. 54.

Формально причиной закрытия школы называлась 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 около 2 млн марок в год.

Однако истинная причина состояла в другом. Пользуясь беспечностью Запада, с начала 1930-х гг. Германия все более активно развивала вооруженные силы внутри страны, и в результате уже не было большой необходимости в содержании объектов Рейхсвера за рубежом. Так, в летных школах Германии в эти годы ежегодно проходили подготовку от 300 до 500 летчиков – больше, чем за все время существования «русской» авиашколы. Испытание военной авиатехники все более открыто осуществлялось внутри страны.

В первой половине 1933 г. липецкий авиацентр существовал в «переходном режиме». Еще продолжалась подготовка летчиков, но ухудшение отношений между СССР и Германией, а также ставшие известными планы о закрытии школы уже заметно сказывались на ее работе. 31 марта на совещании начальников управлений штаба РККА было принято решение максимально ограничить передвижение германских летчиков по территории СССР, сократить до минимума количество русского персонала, отказать школе в льготном воинском тарифе при перевозке грузов из Германии, запретить использование полигона для учебных стрельб и бомбометаний. Немецкий летчик-курсант Х. Хардер, обучавшийся полетам в Липецке с мая по август 1933 г., 26 июня записал в своем 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»¹⁵. Выпуск 1933 г. составил всего 15 человек.

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

Следует выразить нашу благодарность стране, гостеприимством которой мы пользовались в течение 8 лет. В то время, когда все государства враждебно относились к Германии, СССР дал нам возможность возобновить здесь нашу летную деятельность. С готовностью всегда оказывали помощь, Красная Армия и в особенности Воздушный Флот покровительствовали нашей работе¹⁶.

18 августа аэродром в Липецке был возвращен ВВС РККА. Несколько дней спустя в Германию вылетели базировавшиеся в Липецке самолеты с немецкими летчиками и наиболее ценным оборудованием на борту. Последние представители германских ВВС покинули Липецк 14 сентября. Нам в «наследство» достались возведенные немцами постройки, 22 уже устаревших и изношенных самолета «Фоккер D XIII», 3 – «Хейнкель HD 17», 1 – «HD 40», 1 – «Юнкерс F 13», 1 – «Фоккер D VII», 1 – Дорнье «Меркюр», 1 – «Мессершмитт Me 23», несколько автомобилей «Бьюик» и «БМВ».¹⁷

¹⁵ Volker, K.-H. Dokumenten und Dokumentafotos zur Geschichte der Deutschen Luftwaffe. Stuttgart, 1968. S. 85.

¹⁶ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 41. Л. 84.

¹⁷ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 35. Л. 76.

Сразу же после отъезда немцев на основе немецкой авиашколы была создана Высшая военно-техническая школа ВВС РККА, позднее преобразованная в летный центр по испытаниям боевых самолетов.

Существование липецкой авиационной школы в определенной степени было полезно обеим сторонам, особенно в начальный период ее деятельности. Германия смогла подготовить там около 200 военных летчиков, некоторые из них заняли потом важные посты в Люфтваффе. Так, бывший помощник начальника липецкой авиашколы Костнер в 1930 г. стал начальником трех строевых и одного опытного отрядов ВВС, Ульбрихт работал начальником испытательного авиаотряда в Брауншвейге, Иоганнесон получил пост советника по вопросам авиации в Берлине. Среди выпускников школы – будущие асы и высокопоставленные офицеры времен Второй мировой войны Ешонек, Шпайдель, Штудент, шеф-пилот фирмы «Хейнкель» Ничке и другие. Кроме того, в Липецке был испытан ряд новых боевых самолетов и систем вооружения, благодаря чему у Германии имелась возможность поддерживать и развивать в условиях строгих ограничений на военную авиацию свой военно-технический потенциал, накопленный в годы Первой мировой войны.

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 явилось появление в 1934 г. первого в СССР наставления по технике бомбометания. К тому же 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 Томсон в 1933 г.¹⁸

Помимо этого, по соглашению с Рейхсвером германское военное руководство в обмен на существование своих баз в СССР взяло на себя обязательство принимать высших офицеров РККА с целью повышения их квалификации и знакомства с иностранной военной техникой. В 1926–1932 гг. Германию посетили руководители 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 наши военные познакомились с немецкими авиационными фирмами и предприятиями («Юнкерс», «Хейнкель», «Сименс», «Хирт», «BMW» и др.), летными школами, научными организациями.

И все же не стоит преувеличивать роль липецкого центра в развитии военной авиации Германии и СССР. Основные военные программы обеих стран развивались независимо друг от друга. К 1932 г. Германия сумела подготовить в нелегальных военных авиашколах в Брауншвейге и Рехлине около 2000 будущих пилотов Люфтваффе. Основные самолеты германских ВВС были созданы в Германии уже после закрытия «липецкой станции».

С ликвидацией липецкого авиационного центра закончилась первая фаза сотрудничества Красной Армии и Рейхсвера в области авиации, продолжавшаяся около 10 лет. Для многих советских военных руководителей это сотрудничество отрицательно сказалось на их судьбе, ведь в тоталитарном госу-

¹⁸ РГВА. Ф. 29. Оп. 49. Д. 41. Л. 45.

дарстве на человека, имеющего связи с иностранцами, всегда смотрят как на потенциального изменника. В годы сталинских репрессий это послужило лишним «доказательством» 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.

Пострадал и личный состав расположенного по соседству с немцами советского авиаотряда. Через восемь лет после операции «Летчики», в кровавом 1937 году, арестовали как агентов немецкой разведки командира располагавшегося в Липецке советского авиаотряда А. М. Томсона и еще семерых наших сограждан. С началом войны с Германией в Липецке началась новая волна шпиономании, задержаний и расстрелов. На этот раз жертв было больше – 39 человек...