

Кай фон Йена

Источники Федерального архива ФРГ о немецких военных советниках советского воздушного флота и немецкой летной школе в Липецке (1925–1933)

Военно-политическое сотрудничество между Советской Россией и Германией возникло в начале 20-х годов.¹ Его основой были прежде всего общие интересы, направленные против возрожденной после Первой мировой войны Польши, а также Рапалльский договор 1922 г.

В период 1921–1923 гг. в Москве и Берлине состоялись переговоры, которые привели к разработке концепции двусторонней военной кооперации. При этом предусматривались: участие делегаций обеих стран в маневрах и военных учениях, обмен офицерами для обучения в военных центрах, развитие военной техники и ее испытание, в особенности воздушного и бронетанкового оружия, а также поставки различного военного оборудования.

Особенно интенсивно германо-советские военные взаимоотношения развивались в 1924–1932 гг. В это время в Германии постоянно находились группы высших советских офицеров в количестве от 3 до 10 человек, среди них Роберт Эйдеман², Иероним Уборевич³, Владимир Триандафилов⁴, Иона Якир⁵, Август Корк⁶,

¹ Основополагающие публикации о военно-политических отношениях в период с 1920 по 1933 г. появились в 90-е годы. См. *Zeidler M. Reichswehr und Rote Armee 1920–1933: Wege und Stationen einer ungewöhnlichen Zusammenarbeit*. München, 1993; *Groehler O. Selbstmörderische Allianz: Deutsch-russische Militärbeziehungen 1920–1941*. Berlin, 1992; *Захаров В. В. Военные аспекты взаимоотношений СССР и Германии: 1921 – июнь 1941 г.* Москва, 1992. См. также сборник документов: *Дьяков Ю. Л., Бушуева Т. С. Фашистский меч ковался в СССР: Красная Армия и рейхсвер: Тайное сотрудничество 1922–1933: Неизвестные документы*. Москва, 1992; *Gorlow S. A. Geheimsache Moskau-Berlin: Die militärpolitische Zusammenarbeit zwischen der Sowjetunion und dem Deutschen Reich 1920–1933*. // *Vierteljahrsschriften für Zeitgeschichte* 1996. Н. 1, S. 133–165.

² Эйдеман Р. П. (1895–1937). В 1925–1932 гг. начальник Военной академии им. Фрунзе.

³ Уборевич И. П. (1896–1937). В 1930–1931 гг. начальник вооружений РККА.

⁴ Триандафилов В. К. (1894–1931). В 1923–1931 гг. начальник Оперативного управления Штаба РККА.

⁵ Якир И. Э. (1896–1937). В 1925–1937 гг. командующий войсками Украинского (позже Киевского) военного округа.

⁶ Корк А. И. (1887–1937). В 1928 г. военный атташе в Германии, в 1929–1935 гг. командующий войсками Московского военного округа.

Александр Тодорский⁷, Михаил Тухачевский⁸. Одновременно многочисленные высокие и высшие представители рейхсвера прибывали в Советский Союз для переговоров по военно-политическим вопросам, для наблюдения за маневрами Красной Армии или учебы. В их числе начальники войскового управления Вернер фон Бломберг⁹, Курт фон Хаммерштейн-Экворд¹⁰ и Вильгельм Адам¹¹, а также офицеры Вальтер фон Браухич¹², Хайнц Гудериан¹³, Ханс Хальм¹⁴, Вильгельм Кейтель¹⁵, Хильмар фон Миттельбергер¹⁶, Отто фон Штюльпнагель.¹⁷

Военное сотрудничество на советской территории включало в себя, прежде всего, испытание самолетов, танков и других видов вооружения, производство которых было Германии запрещено условиями Версальского договора. Советскую сторону интересовало, в первую очередь, обсуждение тактических и оперативных вопросов, а также развитие немецкой военной техники, в то время как Германия придавала преимущественное значение возможности использования организованных в России летных и танковых школ для обучения своих офицеров. Одним из главных учреждений рейхсвера в СССР стала военная летная школа в Липецке, действовавшая в 1925–1933 гг. Как советская, так и немецкая стороны исключительно высоко оценивали его значение в совместной работе.

В течение десятилетий военное сотрудничество между рейхсвером и Красной Армией в 1920–1933 гг. являлось одной из самых строго охраняемых государственных тайн межвоенного периода. Отрицанию существования такого сотрудничества обоими правительствами противостояли – в немецкой и западной прессе и публицистике – многочисленные предположения, неполные знания, легенды, преувеличенные представления о его масштабах и целях. Советские граждане впервые узнали о военно-политических контактах с рейхсвером в связи с выдвинутыми в ходе сталинских чисток в конце 30-х обвинениями против

⁷ Тодорский А. И. (1894–1965). В 1928–1930 гг. Командир стрелкового корпуса Красной Армии.

⁸ Тухачевский М. Н. (1893–1937). В 1925–1928 гг. начальник Генштаба РККА, с 1931 г. начальник вооружений РККА.

⁹ Бломберг (Blomberg), Вернер фон (1878–1946). В 1927–1929 гг. начальник войскового управления рейхсвера, с 1933 г. министр рейхсвера, в 1935–1938 гг. военный министр.

¹⁰ Хаммерштейн-Экворд (Hammerstein-Equord), Курт фон (1878–1943). В 1929–1930 гг. начальник войскового управления, в 1930–1934 гг. – начальник главного командования сухопутных войск.

¹¹ Адам (Adam), Вильгельм (1877–1949). В 1930–1933 гг. начальник войскового управления.

¹² Браухич (Brauchitsch), Вальтер фон (1881–1948). В 1929–1932 гг. начальник отдела боевой подготовки войскового управления.

¹³ Гудериан (Guderian), Хайнц (1888–1954). В 1931 г. начальник штаба инспекции автомобильных войск.

¹⁴ Хальм (Halm), Ханс (1879–1957). Генерал-майор, в 1929–1930 гг. неоднократно посещал подразделения Красной Армии.

¹⁵ Кейтель (Keitel), Вильгельм (1882–1946). В 1929–1933 гг. начальник организационного отдела войскового управления.

¹⁶ Миттельбергер (Mittelberger), Хильмар фон (1878–1953). В 1929–1933 гг. начальник инспекции военных учебных заведений.

¹⁷ Штюльпнагель (Stülpnagel), Отто фон (1878–1948). В 1929–1931 гг. начальник инспекции автомобильных войск.

т. н. «врагов народа». Указания на особо предосудительную форму сотрудничества с «классовым врагом» служили Сталину предлогом для осуждения и физического уничтожения своих политических противников. Даты смерти советских офицеров, активно участвовавших в организации военных связей с рейхсвером, свидетельствуют о том, что большинство из них стали жертвами сталинского террора.

Достоверную информацию о мотивах военно-политического сотрудничества между рейхсвером и Красной Армией, о его масштабах и значении впервые можно было получить лишь после открытия и обработки документов немецких архивов. В конце Второй мировой войны архивные документы были конфискованы западными союзниками и в 50–60-е гг. возвращены ФРГ¹⁸. Исследователи опирались прежде всего на дипломатические акты германского Министерства иностранных дел и рейхсканцелярии, архивы немецких политиков и военных деятелей, воспоминания современников, непосредственно участвовавших в советско-германском военном сотрудничестве. Изучение документов по-прежнему затрудняется тем, что большая часть письменных материалов рейхсвера была уничтожена в военном архиве в результате воздушного налета на Потсдам в апреле 1945 г. Немногие сохранившиеся материалы Министерства рейхсвера содержат, тем не менее, важные документы о сотрудничестве с Красной Армией, особенно в области авиационного вооружения и испытаний отправляющих газов. В этой связи следует прежде всего упомянуть материалы отдела «военный архив» Федерального архива из фондов инспекций рода войск (RH 12) и управления вооружений сухопутных войск (RH 8), а также частично сохранившиеся документы из фондов командования сухопутных войск (RH 1) и воинского управления (RH 2)¹⁹.

Группа Фибига

Документы отдела «военный архив» Федерального архива содержат неожиданно существенные данные о сотрудничестве немецких и советских ВВС, а также о развитии и значении немецкой летной школы в Липецке с момента основания в 1925 г. до ее распуска в 1933 г.

Это относится в особенности к консультационной деятельности капитана Мартина Фибига²⁰ и некоторых других немецких офицеров-летчиков в Военно-

¹⁸ См. Henke J. Das Schicksal deutscher zeitgeschichtlicher Quellen in Kriegs- und Nachkriegszeit: Beschlagnahme – Rückführung – Verbleib. // Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 1982. № 4, S. 557–620.

¹⁹ Подробные сведения о передаче, раскрытии и объеме этих архивных фондов см.: Grainer G., Henke J., Oldenhage K.: Das Bundesarchiv und seine Bestände. Boppard, 1977. См. также: www.bundesarchiv.de („Bestände und Findmittel“) и Publikationsfindbuch: Werner Loos: Oberkommando des Heeres/Generalstab des Heeres (Bestand RH 2). Teil 1–4. Koblenz, 1988.

²⁰ Фибиг (Fiebig), Мартин (1891–1947). В годы Первой мировой войны командир эскадры бомбардировщиков (в 1918 г. – капитан), в 1919 г. освобожден от военной службы, в 1924–1926 гг. советник Военно-воздушной академии имени Жуковского, в 1927–1934 гг. – Дойче Люфтганза; в 1934 г. поступил на службу в люфтваффе, командир

воздушной академии Красного воздушного флота накануне и во время создания летной школы в 1924–1926 гг., которая регулировалась персональными рабочими договорами с германским Министерством рейхсвера. Формально они были исключены из списков рейхсвера. Чтобы внешне влиться в иерархию советских военно-воздушных сил, они носили советскую униформу.

Подробные и достаточно критические отчеты Фибига командованию рейхсвера²¹ о его работе в научно-техническом комитете Красного воздушного флота и на командном факультете Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского являются показательным источником информации для оценки стратегии и боеспособности Красного воздушного флота в середине 20-х гг. Во-первых, они дают возможность познакомиться со стратегическим мышлением командования Красного воздушного флота и подготовкой его офицеров. Во-вторых, они содержат наблюдения и оценки, связанные с консультационной деятельностью, опи-сывают трудности и проблемы, которые возникали в совместной работе. Фибиг не воздерживается от критических высказываний о ее эффективности.

В отчете от 31 марта 1926 г. Фибиг обобщил результаты деятельности группы за период с октября 1925 по март 1926 г.: «С самого начала у меня не было какого-то конкретного задания, я сам определил его для себя: в первую очередь максимально приблизить условия занятий и выполнения практических упражнений к реальным и на основании моей летной практики передать наш военный опыт боевых вылетов и работы летчиков. (...) До настоящего времени меня не привлекали к постановке заданий, их разработке и к анализу положения на фронтах, хотя я многократно предлагал свои услуги. Понятно, что русские не хотят выпускать эту сферу из своих рук, тем более что я не знаю всех обстоятельств в необходимом объеме. (...) До сих пор мне не удалось полностью оце-нить результаты моей деятельности в академии. Изменение тактических воз-зрений очень трудно распознать, особенно при такой путанице во взглядах, как здесь, где еще ничего твердо не установлено, все неясно в гораздо большей сте-пени, чем в авиации других стран, учебный материал не прорабатывается. Свою точку зрения здесь мотивируют, главным образом, опытом, вынесенным из гражданской войны, которая возводится в ранг священной. Никого нельзя убе-дить в том, что у настоящей войны совсем другое лицо. Опыт применения бое-вой авиации в мировой войне почти забыт.

авиабазы в Грейвальде, майор; в 1936 г. командир боевой летной школы в Фассбер-ге, подполковник; в 1938 г. командир боевой эскадры, полковник; в 1940 г. начальник службы безопасности полетов при Министерстве авиации, в 1942 г. командир авиакор-пуса в битве под Сталинградом, генерал; в 1943 г. начальник Юго-восточного штаба BBC, генерал авиации; в 1946 г. доставлен из английского плена в Югославию, где каз-нен в ноябре 1947 г.

²¹ См. Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2217 и 2/2296; отчеты Фибига опубликованы в: Zeidler M. Luftkriegsdenken und Offiziersausbildung an der Moskauer Žukovskij-Akademie im Jahre 1926. Die Gruppe Fiebig und die sowjetischen Luftstreitkräfte // Militärgeschichtliche Mitteilungen 41 (1987), S. 127–174; см. также: Reichswehr und Rote Armee: Dokumente aus den Militärarchiven Deutschlands und Russlands 1925–1931. / F. Kahlenberg u. a. (Hrsg.) / Bearb. von Kai von Jena und N. E. Elisseeva. Koblenz, 1995, S. 53–79 (Dok. 4 vom 31. März 1926, Dok. 5 vom 5. Februar 1926).

Прямая передача знаний благодаря использованию местного языка, благодаря умению незамедлительно и убеждающе вступить в спор или дискуссию, имеет решающее значение для моей деятельности в академии! Но для этого мне все еще не хватает знания тонкостей русского языка, это очень трудно для иностранца, особенно в таком языке, как русский».

Оценивая успехи своей деятельности, Фибиг писал, что ему «за исключением мелочей практически не удалось установить, что же изменилось в результате наших инициатив». Для немецкой стороны польза заключалась в том, что «нам, летчикам, представилась возможность для интенсивных занятий, правда, лишь теоретических».

Причины недостаточной до той поры результативности своей работы Фибиг видел в способе использования группы немецких летчиков, который заключался главным образом в том, чтобы «на основе нашего военного опыта и доступных нам новых взглядов на военную авиацию подавать в письменной форме предложения и проекты по развитию наших отдельных специальностей. Сведения о соответствующем положении дел в России были очень скучными и неполными. К тому же нам пришлось их выискивать с большим трудом и терпением, если вообще удавалось получить». И хотя после выхода приказа начальника Красного воздушного флота от 11 мая 1925 г. «недоверие к нам несколько уменьшилось, составить представление о подлинном положении дел (...) вплоть до сегодняшнего дня оказывается невозможным».

Кроме того, Фибиг сетовал на «абсолютно двойственное положение», в котором оказались немецкие советники, и замечал: «Несмотря на то, что мы работаем на основе персональных договоров, каждый русский воспринимает нас как единую немецкую официальную комиссию и ждет от нас чего-то особенного. С одной стороны, мы выполняем задачи подобного органа, а, с другой, из-за нашего положения, жалованья и даже униформы находимся в такой зависимости, что про нас можно сказать: ни рыба, ни мясо!»

Завершая отчет, Фибиг подверг критике отношение русских партнеров к немецкой группе: «Местные нас, как иностранцев, как чужих, едва ли будут признавать, если они не получат от нас особую и явную выгоду. В этом отношении и сейчас, в коммунистических условиях, ничего не изменилось. (...) К тому же русские весьма надменны, считают, что все знают лучше других и очень неохотно убеждаются в обратном». Возможная помощь не была оказана. «Мы должны были получить постоянного высококвалифицированного переводчика, таких людей достаточно, но вопреки многочисленным просьбам нам его не дали. Вместо этого к нам приставили политически надежного латыша, призванного улаживать наши финансовые дела. Для обсуждения военных или технических вопросов он никак не годился – часто потом выяснялось, что он нес полную чушь».

Отчет Фибига заканчивался перечислением условий, без выполнения которых успешная деятельность оказывалась невозможной. Среди этих условий: «Мы должны иметь ясное представление о положении дел и получать полную информацию о происходящих событиях; (...) наше общее положение по отношению к русским должно быть свободным и независимым, свобода передвижения

не должна ограничиваться ни принудительным вступлением в состав Красной Армии (ношение униформы, военная иерархия), ни обязательством воздушного флота выплачивать нам зарплату». Группа должна в дальнейшем иметь право «непосредственно докладывать начальнику Красного воздушного флота» и получить в подкрепление переводчика. Однако всего этого не произошло, и в мае 1926 г. группа Фибига была распущена.

Липецкая летная школа

Опыт группы Фибига в значительной мере способствовал тому, что идея открыть на советской территории летную школу, с 1924 г. поддерживаемая руководством рейхсвера, становилась все более значимой. Часть бывшей группы Фибига – технические специалисты Дите, Дросте и Йоханнессон²² – в 1926 г. приступила к службе в школе. Имущество и библиотека группы также были переданы летной школе.

В школе планировалось осуществлять подготовку немецких офицеров и испытание современных боевых самолетов. Выбор места школы пал на расположенный внутри страны город Липецк²³.

Материальную базу школы составляли 100 учебных самолетов, которые еще в 1923 г. были заказаны Министерством рейхсвера у авиационных заводов «Фоккер» в Нидерландах. Командование рейхсвера получило от советской стороны согласие на использование боевых самолетов на своей территории без какого-либо контроля со стороны Антанты.

В начале 1925 г. было решено отправить в Липецк 50 боевых самолетов типа ФД-XIII, которые должны были следовать в ящиках через Штеттин и Ленинград. Оставшиеся 50 машин устаревшей модели ФД-XI продали за границу, а полученные от этого денежные средства были вложены в строительство аэродрома и летной школы в Липецке.

Соглашения, которые привели к созданию в 1925 г. немецкой летной школы в Липецке, были заключены между бывшим начальником штаба фронтовой авиации (в годы Первой мировой войны), постоянным представителем рейхсвера и руководителем «Центра Москва», полковником в отставке Херманом фон дер Лит-Томсеном²⁴ и начальником Красного воздушного флота Петром Барановым.²⁵

²² Дите (Diete) и Дросте (Droste) были авиатехниками, Ханс Йоханнессон (Johannesson) (род. в 1888 г.) – лейтенантом рейхсвера. Дальнейшие биографические сведения не сообщаются.

²³ Здесь и в дальнейшем см. *Zeidler M. Reichswehr und Rote Armee*, S. 119–123.

²⁴ Лит-Томсен (Lieth-Thomsen), Герман фон дер (1867–1942). В годы Первой мировой войны руководил фронтовой авиацией, был начальником Генштаба военно-воздушных сил, в 1920 г. освобожден от военной службы. В 1923–1928 гг. руководитель центра связи рейхсвера с советским правительством и Красной Армией в Москве («Центр Москва»), с 1935 г. генерал-майор, с 1937 г. генерал-лейтенант, с 1939 г. генерал авиации.

²⁵ Баранов П.И. (1892–1933). В годы Первой мировой войны служил в русской армии, в 1916 г. за участие в революционной деятельности уволен из армии и приговорен к 8

Протокол от 15 апреля 1925 г., хранящийся в архивных фондах войскового управления²⁶, содержит основные положения об организации и режиме работы летной школы. Командование Красного воздушного флота заявляло о своем согласии на устройство школы «на аэродроме Липецка (...) с непосредственным присоединением к находящейся там инфраструктуре Красного Воздушного Флота». Немецкой стороне передавалось здание бывшего завода «для использования его в качестве помещения для хранения самолетов и авиационных принадлежностей и в качестве жилого помещения для предполагаемого немецкого персонала авиационной школы и управления складами».

В соответствии с протоколом предусматривалось обширное строительство, а также ремонт уже имевшихся корпусов. Строительные работы проводились Красным воздушным флотом, их финансирование – немцами. Кроме того, немецкая сторона назначала начальника школы, двух летных инструкторов, двух заводских и одного оружейного мастера, а также управляющего складом. Русские выделяли помощника начальника школы, задачей которого была помочь «во всех связанных с функционированием школы вопросах», 20 монтажников и 14 механиков, часть которых должна была «владеть немецким языком». Размещением и довольствием занимался Красный воздушный флот. За денежное содержание русского персонала «в соответствии с принятыми в Красном воздушном флоте ставками» отвечала немецкая сторона.

Протокол регулировал также организацию обучения, которое длилось четыре недели при участии шести или семи курсантов. В 1925 г., начиная с 15 июня, в школе было намечено подготовить четыре потока слушателей. Порядок использования помещений согласовывали непосредственно командир Липецкой группы Красного воздушного флота и начальник летной школы. Оружие и боеприпасы доставлялись немецкой стороной, горючее – советской. В случае расформирования школы было предусмотрено, что Красный воздушный флот выкупит здания «по цене, определенной совместной комиссией».

Начальником школы был назначен бывший командир военных летчиков во время Первой мировой войны, отставной майор Вальтер Штар²⁷, который руководил школой до 1930 г. Штар заключил с Лит-Томсеном отдельный персональный договор. В соответствии с договором, Штар поступал (как там буквально было записано для маскировки) «с 1 марта 1925 года на службу к господину фон дер Литу для руководства особой физической подготовкой и для надзора за особыми техническими устройствами в России». Штар брал на себя недвусмыс-

годам ссылки, в 1918 г. вступил в Красную Армию, в годы Гражданской войны – командующий армией, комиссар. В 1923 г. командующий танковыми войсками РККА, с 1924 г. начальник Главного управления Красного воздушного флота, с 1932 г. начальник Главного управления авиационной промышленности, в 1933 г. погиб в авиакатастрофе.

²⁶ Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2214. Bl. 2–5.

²⁷ Штар (Stahr), Вальтер (1882–1948). В годы Первой мировой войны командир боевых летчиков, капитан; в 1919 г. принят в рейхсвер, в 1922 г. освобожден от военной службы в звании майора. В 1925 г. вернулся в рейхсвер, в июне переведен в Липецк, с 1933 г. начальник немецкого авиационного испытательного центра. С 1934 г. полковник, с 1937 г. – генерал-майор люфтваффе, в 1939 г. освобожден от военной службы.

ленное обязательство «хранить молчание и тайну его взаимоотношений с господином фон дер Литом даже после прекращения договорных отношений».²⁸ В свою очередь, Штар заключил отдельные соглашения как с немецким персоналом летной школы, так и с курсантами. Таким образом имитировался мирный характер летной школы. Министерство рейхсвера в Берлине не упоминалось ни в одном пункте договоров.²⁹

Поскольку самолеты и немецкий персонал прибывали в течение трех месяцев с июня по август 1925 г., в текущем году дело дошло только до нескольких испытательных полетов и первых опытов работы с самолетами ФД-XIII.³⁰

Регулярные занятия в летной школе начались весной 1926 г.³¹ Параллельно с этим строились корпуса школы и прилегающие сооружения. На эти цели до 1931 г. из средств Министерства рейхсвера было выделено более одного миллиона рублей.³² Окончательно школа сформировалась к весне 1928 г. Она состояла из (1) штабной группы во главе с начальником школы Штаром, (2) группы подготовки летчиков-истребителей, (3) группы наблюдателей – для обучения офицеров в качестве воздушных разведчиков и корректировщиков артиллерии, а также (4) группы испытателей нового оружия.³³

Численность личного состава школы изменялась в зависимости от времени года. Согласно списку 1928/1929 гг. в летние месяцы количество немецких служащих достигало 136, русских – 337 человек.³⁴ В зимние месяцы, когда самолеты не поднимались в воздух, немецкий штат сокращался до 40 человек. Бюджет школы в 1929 г. достиг 3,9 миллиона рейхсмарок и стал самым большим за всю историю ее существования.³⁵

После первоначального оснащения летной школы 50 самолетами ФД-XIII с 1926 года стало прибывать пополнение, в том числе двухместные учебные машины Хейнкель (ХД-17).³⁶ Общее число самолетов, которым располагала школа, в 1929 учебном году составило 64 единицы. В 1926–1931 гг. численность немецких курсантов (истребителей и наблюдателей) колебалась от 30 до 40 офицеров и кандидатов в офицеры.³⁷

²⁸ Vertrag vom 1. März 1925. Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2216. Bl. 208–210.

²⁹ Документы к этому: Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2214.

³⁰ Flugberichte für 1925. Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2216.

³¹ См. отчеты Штара за 1926 г. Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2297.

³² Werteberechnung für Lipeck vom 1. April 1932. Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 12-1/109.

³³ Schreiben Blombergs an Stahr vom 15. April 1928 („Regelung der Dienstverhältnisse und Dienstlichen Befugnisse in L.“). Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2214. Bl. 153–156.

³⁴ „Stärkenachweisungen für die Schule Stahr. Rechnungsjahr 1928/29.“ Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2214. Bl. 189–196.

³⁵ См. Akten der Reichskanzlei. Weimarer Republik. Das Kabinett Müller II (28. Juni 1928 – 27. März 1930). / Bearb. von M. Vogt. Bd. 2. Boppard/Rh., 1970, S. 153 (Dok. 42: Kabinettsitzung vom 18. Okt. 1928 [Fragen der Reichswehrauführung und der -geheimfonds]) и S. 1427 (Dok. 43: Vermerk Staatssekretär Pünders zum Wehretat, 4. Febr. 1930).

³⁶ См. Berichte über die Tätigkeit der Schule Stahr im Jahre 1926. Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2297.

³⁷ См. „Denkschrift über die Ausbildung des Fliegerwaffenstamms 1926/27“ vom 30. September 1926 г. (Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2214. Bl. 22–23), „Stärke- und Ausrüstungs-

В двух сентябрьских отчетах 1926 г. офицеры рейхсвера подвели итоги инспекционной поездки в Липецкую летную школу. Капитан Штудент³⁸, который довольно скептически относился к успехам испытательной деятельности в школе, хвалил в своем отчете от 10 сентября 1926 «липецкие сооружения в целом» как «образцово построенные». У Штудента создалось впечатление, что центр имеет «определенное политическое значение», и «что Россия уделяет особое внимание техническому сотрудничеству с нами». Проводимые испытания могут «поднять авторитет немецкой организаторской деятельности в России».³⁹

В датированном 29 сентября 1926 г. совместном отчете войсковому управлению подполковник Хельмут Вильберг⁴⁰ и ротмистр Пауль Йешоннек⁴¹ назвали липецкий комплекс «образцовым» и «подходящим» для формирования немецких военно-воздушных сил. Предпосылками для совместной работы являются «политическая доброжелательность» русских, непрерывное финансирование и «тесные личные связи благодаря постоянному обмену персоналом между рейхсвером и Липецком». В качестве цели офицеры требовали: «Липецк должен войти в состав вооруженных сил и прекратить существование на особом положении». В целом сотрудничество летной школы с русскими партнерами они оценили высоко. Они «всюду находили поддержку со стороны русских».

nachweisung Schule Stahr für das Rechnungsjahr 1927/28» (*ibid.* Bl. 37–55), *Rechnungsjahr 1928/29* (*ibid.* Bl. 189–196). См. *Zeidler M. Reichswehr und Rote Armee*, S. 177–182.

³⁸ Штудент (Student), Курт (1890–1978). В немецкой армии с 1910 г., с 1913 г. лейтенант в летных войсках; в годы Первой мировой войны в истребительной авиации (в 1918 г. капитан), в 1920 г. начальник отдела авиационной техники в рейхсвере, с 1921 г. член «Особой группы Россия», созданной при Министерстве рейхсвера для переговоров с командованием Красной Армии по вопросам сотрудничества в области производства вооружения. С 1924 г. занимался планированием и руководством, закладывая основы сотрудничества с Красной Армией; в 1931–1933 гг. майор, командир батальона пехотного полка, с 1933 г. в Министерстве авиации, заведовал оружейно-техническими испытательными центрами люфтваффе (с 1935 г. – полковник), в 1937 г. инспектор в Министерстве авиации; в годы Второй мировой войны командовал парашютно-десантными войсками (с 1940 г. – генерал), в 1945 г. командовал группой армий «Висла».

³⁹ Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2213. Bl. 133–141; опубликовано в: *Reichswehr und Rote Armee*. / F. Kahlenberg u. a. (Hrsg.), S. 21–30.

⁴⁰ Вильберг (Wilberg), Хельмут (1880–1941). В 1913 г. адъютант инспектора военной авиации, капитан; в годы Первой мировой войны командовал различными летными частями, в 1920 г. начальник отдела авиации в Министерстве рейхсвера; с 1924 г. играл ведущую роль в организации военного сотрудничества с РККА, в особенности в создании летной части (kadrovoy военной авиации) на базе школы в Липецке. В 1927 г. начальник авиационного штаба при командовании сухопутных войск, подполковник; в 1928 г. командир батальона (с 1929 г. – полковник), в 1932 г. ушел из армии в звании генерал-майора; в 1934 г. вновь призван, поступил в Министерство авиации (в 1935 г. генерал-лейтенант, в 1936 г. начальник Высшего авиационного училища, в 1940 г. генерал авиации), в 1941 г. погиб в авиакатастрофе.

⁴¹ Йешоннек (Jeschonnek), Пауль (1895–1929). В годы Первой мировой войны – воздушный наблюдатель, в 1919 поступил в рейхсвер, в 1925–1927 гг. участие в военной кооперации с Красным воздушным флотом в качестве эксперта по авиационным вооружениям при войсковом управлении (в 1926 г. ротмистр, в 1927 г. – капитан), погиб в 1929 г. во время спортивного полета.

Русские «готовы «к интенсивному активному содействию, если это отвечает их интересам и желаниям. Нижестоящие инстанции и подчиненные лица становятся уступчивыми и отзывчивыми, как только проникаются к нам доверием, и учитывается их менталитет».⁴²

Несмотря на то, что совместная работа в области летной подготовки проходила успешно, начали возникать – особенно с 1928 г. – конфликты вокруг целей и потребностей обоих партнеров. Если рейхсвер, в первую очередь, был заинтересован в летной подготовке своих офицеров, то советский воздушный флот проявлял мало интереса к чисто учебному процессу и вместо этого настаивал во время переговоров с рейхсвером на отработке приемов воздушного боя и на испытании новой военной техники. В германских архивных военных документах есть показательные записи о высказываниях и требованиях начальников Красного воздушного флота Петра Баранова, Якова Алксниса⁴³, Сергея Меженинова⁴⁴ и Яна Берзина⁴⁵ в период с 1928 по 1932 гг.

В беседе, состоявшейся в октябре 1928 г., Алкснис выразил Оскару фон Нидермайеру⁴⁶ свое недовольство деятельностью летной школы, поскольку Красный воздушный флот «в течение нынешего года практически ничему не смог научиться». Алкснис, однако, выразил надежду, что «мы (...) сможем в будущем году работать на более широкой основе и на базе более совершенной техники».⁴⁷ В июне 1929 г. Алкснис усилил свою критику. Он пожаловался полковнику Миттельбергеру на недостаточную информацию со стороны летной школы, а также на то, что используемые там самолеты устарели. Русская сторона хотела бы иметь в Липецке «не только школу, но и испытательный центр для всех немецких конструкций».⁴⁸ Подобные мысли высказывал и Меженинов. 20 марта 1929 г. в беседе с руководством школы он заявил, что русские придают «в

⁴² Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2214. Bl. 22–31, опубликовано в: Reichswehr und Rote Armee. / F. Kahlenberg u. a. (Hrsg.), S. 33–40.

⁴³ Алкснис Я. И. (1897–1937). В Красной Армии с 1919 г., выпускник военной академии им. Фрунзе (1924 г.); в 1926–1931 гг. заместитель начальника, в 1931–1937 гг. – начальник Красного воздушного флота.

⁴⁴ Меженинов С. А. (1890–1937). В 1914 г. окончил Академию Генштаба, в чине капитана участвовал в Первой мировой войне, с 1918 г. в Красной Армии, в 1924–1925 гг. начальник штаба Киевского военного округа, в 1925–1931 гг. помощник и заместитель начальника, в 1931–1932 гг. – начальник Красного воздушного флота, с 1933 г. заместитель начальника Штаба РККА.

⁴⁵ Берзин Я. К., настоящее имя Петерис Кюзис (1889–1938). С декабря 1920 г. работал в разведывательном управлении РККА, в 1924–1935 и в 1937 гг. – начальник этого управления.

⁴⁶ Нидермайер (Niedermayer), Оскар Риттер фон (1885–1948). В годы Первой мировой войны командир батареи, возглавлял немецкую кампанию в Афганистане (1915–1916 гг.), с 1920 г. – в Министерстве рейхсвера, заместитель начальника (1924–1928 гг.), позже начальник (1928–1931 гг.) «Центра Москва», в 1931 г. профессор кафедры военной географии в Берлине, с 1935 г. служба в вермахте (в 1938 г. полковник, в 1942 г. – генерал-майор, командующий восточными легионами, арестован Советской Армией в 1945 г.), умер в 1948 г. во Владимирской тюрьме.

⁴⁷ Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2214. Bl. 243.

⁴⁸ Notizen über die Besprechung am 18. Juni 1929. Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2303. Bl. 15–21, здесь Bl. 19–20.

этом году большое значение демонстрации воздушных боев в группе и в составе эскадрильи». В дальнейшем особо желательно было бы провести «испытания высотного бомбометания».⁴⁹ Баранов, посетивший летную школу 1 октября 1929 г., также указал на необходимость испытаний новой военной техники.⁵⁰ На конец, 30 января 1930 г. Алкснис и Берзин подняли на совещании вопрос о «создании совместного конструкторского бюро» в России.⁵¹

Напряженность между советской и германской сторонами возникла в ходе совместной работы по обучению воздушных наблюдателей, которая в 1928 г. была временно перенесена из Липецка в Воронеж. Эта работа принесла рейхсверу ценный разведывательный опыт и позволила ознакомиться с уровнем обучения советских артиллеристов.⁵² Разногласия привели к тому, что русская сторона уклонилась от дальнейшего участия в обучении немецких наблюдателей.⁵³

Подготовка летчиков-наблюдателей прекратилась в 1930 г. С этих пор область сотрудничества переместилась на совместные испытания новых самолетов и оружейных систем. В 1931 и 1932 гг. Липецкая летная школа все больше превращалась в полигон для разработки оружия бомбардировщиков и совместного решения тактических задач при отработке атак истребителей на сокрушенный строй бомбардировщиков. Испытательная деятельность привела к интенсивному обмену техническим опытом и охватила почти все виды авиационного вооружения. В обмен на предоставление советским специалистам немецкой бомбометательной установки, немецкая сторона получила возможность посещать научные и сборочные подразделения советских BBC и знакомиться с их оружейными разработками.⁵⁴

Но если на словах обе стороны выказывали свою готовность к продолжению тесного сотрудничества в области авиавооружений, то на деле, в 1931 и 1932 гг. росло недовольство немецких экспертов неполной информацией, предоставляемой советской стороной о технических разработках. Офицеры рейхсвера заявляли своим советским партнерам, что они сожалеют об отсутствии показов новейших советских боевых самолетов с полным вооружением, и жаловались на то, что не видят гарантий подлинной взаимности.⁵⁵

Из отчета начальника генерального штаба люфтваффе Хельмута Фельми⁵⁶ от 28 октября 1932 г., адресованного начальнику войскового управления, следует,

⁴⁹ Ibid. Bl. 2.

⁵⁰ Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2302. Bl. 248.

⁵¹ Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 2/2303. Bl. 109–113, здесь Bl. 112.

⁵² „Programm für die Tätigkeit der deutschen Staffel in Woronesch“ (1930). Ibid. Bl. 60–62.

⁵³ См. Zeidler M. Reichswehr und Rote Armee, S. 178.

⁵⁴ Ibid., S. 182–186.

⁵⁵ Соответствующие документы в: Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 12-1/34 и 1/35. См. Zeidler M. op.cit., S. 186–188.

⁵⁶ Фельми (Felmy), Хельмут (1885–1965). В годы Первой мировой войны пилот военной летной части (боевые вылеты в т. ч. в Турцию и Палестину), капитан; в 1920–1924 гг. в полиции охраны порядка в Мекленбург-Шверине, в 1925 г. лётчик-инструктор, с 1926 г. руководитель полетов Люфтганзы, в 1929–1933 гг. начальник штаба инспекции военных школ (с 1931 г. подполковник), в 1933–1935 гг. начальник учебных военно-авиационных заведений, в 1934–1938 гг. командир различных военно-воздушных окру-

что аргументы рейхсвера были всего лишь отговорками. На деле в конце 1932 г. после того, как самолеты новых типов и новые вооружения различного применения были готовы для серийного производства, Министерство рейхсвера сочло программу испытаний авиавооружения на советской территории завершенной. По словам Фельми, рейхсвер стремился к тому, чтобы «возможно скорее прекратить обременительную работу за рубежом». Речь шла о том, чтобы «вкладывать как можно меньше средств ради станции Липецк в советскую казну, а вместо этого более производительно использовать их в Германии».⁵⁷

Стремление Красного воздушного флота склонить немецких партнеров к продолжению сотрудничества не увенчалось успехом. Даже предложения распространить учебный процесс на зимние месяцы и возобновить подготовку наблюдателей уже не вызывали интереса со стороны рейхсвера.⁵⁸ Отключение советских предложений объясняется тем, что в декабре 1932 г. Женевской конференцией по разоружению за Германией было признано право на равенство в вооружениях,⁵⁹ и у нее отпала нужда сотрудничать с Красной Армией в военно-политической области. К этому добавилось изменение внешне- и военно-политического положения, которое было означенено явным оживлением советско-польских, а также советско-французских отношений и не допускало продолжения прежних особых отношений между Германией и СССР (Рапалльский договор 1922 г. и Берлинский договор 1926 г.).⁶⁰

Выполнение полетов в Липецке продолжалось еще и летом 1933 г., чтобы использовать имевшиеся сооружения для обучения немецких летчиков. Однако планы и обещания относительно продолжения сотрудничества больше не проповедовались. В августе 1933 г. последние немецкие курсанты покинули Липецк. Летная школа была расформирована.⁶¹

гов и управлений округами (с 1938 г. – генерал), в 1939–1940 гг. командующий вторым воздушным флотом, в 1941 г. начальник миссии вермахта в Ираке, в 1941–1945 гг. командующий немецкими войсками в Южной Греции, штабом корпуса и двумя армейскими корпусами, в 1948 г. за военные преступления приговорен к 15 годам тюремного заключения, освобожден в 1951 г.

⁵⁷ См. *Völker K.-H. Dokumente und Dokumentarfotos zur Geschichte der deutschen Luftwaffe. Aus den Geheimakten des Reichswehrministeriums 1919–1933 und des Reichsluftfahrtministeriums 1933–1939*. Stuttgart 1968 (Dok. 17).

⁵⁸ Соответствующие документы в: Bundesarchiv-Militärarchiv. RH 12 – 1/34, 1/35; См. *Zeidler M.* op.cit., S. 186–188.

⁵⁹ См. об этом подробно: *Geyer M. Aufrüstung oder Sicherheit: Die Reichswehr in der Krise der Machtpolitik 1924–1936* (Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz Bd. 91). Wiesbaden, 1980, S. 298 ff.

⁶⁰ Для оценки советского внешнеполитического и военного положения на рубеже 1932–1933 гг. см. циркуляр Министерства иностранных дел от 23 декабря 1932 г. („Sowjetrusslands Politik der Nichtangriffspakte“) и рапорты немецкого посла фон Дирксена (von Dirksen) от 6 и 12 января 1933 г. //Akten zur deutschen Auswärtigen Politik 1918–1945. Serie B: 1925–1933. Bd. XXI (16. August 1932 bis 29. Januar 1933). Göttingen, 1983, S. 495–500 (Dok. 236), S. 517–520 (Dok. 246) и S. 532–536 (Dok. 254)

⁶¹ Немецкий военный атташе в Москве Хартман (Hartmann) докладывал 19 сентября 1933 г.: «С 15. 9. деятельность станций прекращена. Таким образом, длительный период германо-советского военного сотрудничества в его прежней форме закончился. Разумеется, это лишь закономерное внешнее проявление заметной уже в течение по-

Приход Гитлера к власти не означал немедленного разрыва германо-советских военных отношений. Еще во второй половине 1933 г. группа из четырех высших офицеров Красной Армии находилась на обучении в Штутгарте.⁶² Но в целом сотрудничество приняло очень ограниченный характер и в течение 1934 г. было свернуто. Об окончании особых военных отношений сожалели военные деятели обеих сторон. Однако демонстрации взаимного уважения и обоюдной дружбы не могли изменить того, что с приходом к власти в Германии национал-социалистов с их ярко выраженной антисоветской политикой военное сотрудничество окончательно лишилось почвы.⁶³

Цели в области подготовки личного состава, преследуемые рейхсвером при открытии в середине 20-х годов летной школы в Липецке, были в основном достигнуты. До 1933 г. был сформирован кадровый корпус, включавший около 120 военных лётчиков и 100 наблюдателей, которые составили ядро будущего люфтваффе.⁶⁴

Некоторые курсанты немецкой летной школы в Липецке пилотировали истребители и бомбардировщики во время гражданской войны в Испании, где с осени 1936 г. они воевали и против советских летчиков.⁶⁵ Во Второй мировой войне многие из них действовали на германо-советском фронте. Однако учреждения и постройки в Липецке оставались для них своего рода «Альма-матер» и в годы Второй мировой войны явно не случайно избежали воздушных налетов.

путора лет перемены в наших политических отношениях по инициативе советской стороны. Тем не менее, окончание испытательных работ является переломным пунктом, который в будущем может приобрести решающее значение». *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik 1918–1945. Serie C: 1933–1937. Bd. I,2 (16. Mai bis 14. Oktober 1933). Göttingen, 1971, S. 809* (Dok. 439, приложение).

⁶² Левичев В.Н. (1891–1937). В 1933/34 гг. советский военный атташе в Германии, с 1934 г. заместитель начальника генерального штаба РККА; Левандовский М.К. (1890–1937) – командующий войсками Закавказского военного округа; Примаков В.М. (1897–1937) – заместитель командующего войсками ряда военных округов и Урицкий С.П. (1895–1937) – командир корпуса.

⁶³ Подробнее см. *Zeidler M. op.cit.*, S. 291–297.

⁶⁴ См. *Völker K.-H. Die Entwicklung der militärischen Luftfahrt in Deutschland 1920–1933: Planung und Maßnahmen zur Schaffung einer Fliegertruppe in der Reichswehr. // Militärisches Forschungsamt* (Hrsg.): *Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte*. Bd. 3. Stuttgart, 1962, S. 224; см. также: *Zeidler M. op.cit.*, S. 181–182, 302–303.

⁶⁵ См. *Ries K., Ring H. The Legion Condor: A History of the Luftwaffe in the Spanish Civil War 1936–1939*. West Chester, 1992.

