

**Авторы:**

**Афанасьев Лев Михайлович**

ученик 7Д класса

МАОУ «Лицей №44»

г. Липецк, Липецкая область

**Колганова Дарья Александровна**

ученица 7Д класса

МАОУ «Лицей №44»

г. Липецк, Липецкая область

**Руководитель:**

**Шатских Елена Викторовна**

учитель истории и обществознания

МАОУ «Лицей №44»

г. Липецк, Липецкая область

## **Липецкий авиацентр: полет в историю**

### **Введение**

*И только здесь, в особый этот миг,*

*Исполненный величья и печали,*

*Мы отделялись навсегда от них:*

*Нас крылья самолетов разлучали.*

*А. Твардовский*

Исследование истории своего народа, своего края всегда актуально, потому, что оно является частью общей истории России. История – это знания о своем Отечестве, о своем прошлом. Человек, не владеющий этими знаниями, перестает ощущать себя полноценной личностью: он не знает, кто он и откуда родом. Точно также народ, забывший свою историю, теряет смысл своего существования и растворяется во вселенной. Мы живём в 21 веке, у нас свои интересы, новые игры, другие машины, но мы помним историю нашей страны, потому что без знания истории человек не может быть счастливым. В этом учебном году мы и ещё 8 учеников нашего лицея принимаем участие во Всероссийской сетевой игре «Улей», проходящей под девизом «В судьбе России- моя судьба». За несколько месяцев мы познакомились с историческими местами нашего города, побывали на экскурсии в Липецком санатории, узнали об истории русского костюма. Мы изучали историю Липецкого авиацентра, которая началась в далеком 1916 году.



Рис.3  
Липецк. Исторические сведения:  
1918-1919 — эскадра кораблей  
«Илья Муромец»

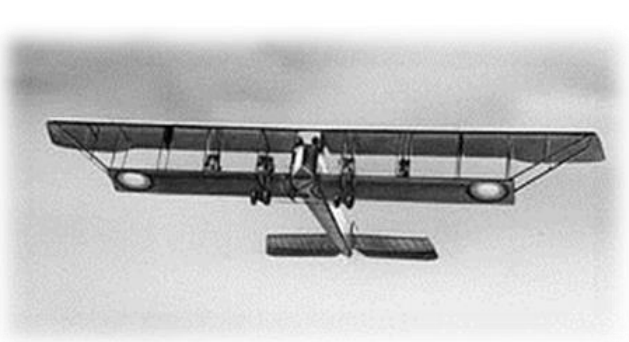


Рис.4  
«Илья Муромец» в полете [18]

Липецкий авиационный музей – живая легенда Липецкой авиации. Перед нами славная история в лицах, событиях, фактах, явлениях и понятиях. История, которая благодаря экспонатам предстает перед нами воистину величественной и славной, соединяя прошлое и настоящее российской авиации.



Рис. 1  
Липецкий авиацентр-  
боевая мощь России



Рис. 2  
Пилотажная группа «Соколы  
России»

Чем дальше остается война, тем больше загадок оставляет она потомкам. Оказывается, что на территории нашей области существует множество мифов и преданий о различных загадочных историях, связанных с военной авиацией. Трудно сказать, что из них правда, а что вымысел. Бесспорно одно: если существует музей, которому 19 июня 2013 года исполняется 60 лет со дня основания и назван авиацентр именем В. Чкалова, летчика- героя, значит, авиацентр имеет интересную историю, которую нам захотелось изучить. Этапы развития авиацентра показаны в таблице.

Таблица 1

| Период                        | Описание событий                                                                        |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1916 год Первая мировая война | Первые мастерские по сбору французских самолётов типа «Моран- Г»                        |
| Октябрь 1918год               | По приказу Главвоздухфлота формирование эскадры тяжёлых бомбардировщиков «Илья Муромец» |

|                         |                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Гражданская война       | Активное участие бомбардировщиков «Илья Муромец» и сопровождающих их легких аэропланов «Лебедь» в боевых действиях, наземная служба- обеспечение боеспособности техники и пилотов |
| После Гражданской войны | Организация Высшей лётно-тактической школы военно-воздушных сил Красной Армии                                                                                                     |
| 1924 год                | Закрытие Высшей лётно-тактической школы военно-воздушных сил Красной Армии                                                                                                        |
| 1925 год                | Открытие немецкой военной авиационной школы                                                                                                                                       |

**Предметом** нашего исследования стали легенды и предания, связанные с авиацией Липецкой области и военными действиями: существовала ли немецкая «школа Штара»? Легенда о Геринге- была или вымысел? Проводились ли испытания атомной бомбы на территории России?

**Актуальность темы** обусловлена нашим желанием узнать больше правды об истории липецкого авиацентра, о его неизвестных страницах, о его героях, о людях, которыми мы гордимся и хотим быть их достойны.

**Гипотеза** – если «школа Штара» существовала, то легенда о Геринге вымысел, или правда? И проводились ли испытания атомной бомбы на территории СССР?

**Новизна** в работе заключается в поиске ответов на вопросы, связанные с неизвестными страницами истории нашей области и их влиянием на наше восприятие прошлого.

#### **Цель работы:**

- выяснить истинное назначение немецкой школы Штара в Липецке, и правда ли, что в этой школе в период с 1925 по 1933 проходил обучение будущий Рейхсмаршал Герман Геринг и работал личный секретарь фюрера Мартин Борман? Две фигуры, значимые для мировой истории, и поиск истинного их пребывания на территории Липецка;
- изучить различные сведения и источники об испытании атомной бомбы в СССР.

**Практическая значимость** работы заключается в том, что была изучена история Липецкого авиацентра, немецкой «школы Штара» и её влияние на ситуацию военного времени. Найдены подтверждения испытаниям атомной бомбы на Тоцком военном полигоне. Изучены архивные документы, легенды о Геринге.

**Основные методы исследования** – наблюдение, интервьюирование участников военных действий, изучение фотографий, архивных документов и систематизация информации.

## ***2. Военная история немецкой «школы Штара»***

**Факт первый.** Изучая различные исторические документы, интернет-источники, письменные записи музейных архивов, вырезки из газет, фотографии, рассказы очевидцев, работая в библиотеках города, мы установили, что согласно условиям Версальского мирного договора 1919 года,

который официально завершил Первую мировую войну 1914- 1918 г.г., Германии было запрещено иметь и развивать военную авиацию. Поэтому в соответствии с секретным соглашением, подписанным в Москве 15 апреля 1925 года между Управлением военно- воздушных сил РККА и «особой группой» Рейхсвера, в Липецке на базе Высшей лётно-тактической школы военно-воздушных сил Красной Армии открылась немецкая военная авиационная школа, где не только обучали пилотов и технический персонал, но и проводили испытания новых типов германских боевых самолетов и вооружения. В СССР школу называли 4 учебным неотдельным отрядом 38-ой (позднее 40-ой) авиаэскадрильи ВВС РККА (немецкий персонал был зашифрован словом «друзья»), в Берлине- научно- испытательной станцией «Вифуласт».



Рис. 5  
Липецк того времени [19]



Рис. 6  
Общий вид аэродрома  
авиашколы в Липецке [20]

**Факт второй.** Выгоду от создания этой нелегальной (все из- за того же Версальского договора) школы получало не только немецкое военное правительство, но и Советский Союз: большевики хотели перенять военный опыт и познакомиться с западной авиатехникой. Советская сторона получила уникальную возможность знакомиться с новинками немецкого авиастроения на своей территории и изучать германский опыт боевого применения авиации. Одним из итогов этого явилось появление в 1934 году первого в СССР наставления по технике бомбометания.

**Факт третий.** Созданием школы руководила «Авиационная инспекция №1» германского оборонного управления. Использование аэродрома и сооружений школы было бесплатным, все расходы по полному оборудованию несла немецкая сторона. Насколько большое значение немцы придавали липецкой школе, говорит ее бюджет: всего на подготовку летчиков Германия выделяла 10 млн. марок в год, из них 2 млн. на липецкую школу. Немцы в очень короткий срок реконструировали производственные помещения, возвели два небольших ангара, ремонтную мастерскую, и уже 15 июля 1925 года совместная лётно-тактическая школа была открыта.



Рис. 7  
Осень 1926.  
Закладка фундаментов казарм для немцев [21]

Первоначально материальной базой служили 50 истребителей «Фоккер Д-ХІІІ». Также были закуплены транспортные самолёты и бомбардировщики.



Рис. 8  
1929 г. (примерно).  
Школа летчиков и  
испытательный полигон [21]



Рис. 9  
Истребитель Фоккер Д-ХІІІ [22]



Рис. 10  
Юнкерс А- 35 [21]

**Факт четвертый.** Первые самолеты прибыли в конце 1925 года. Конспиративно: самолеты и другое оборудование перевозились как коммерческие грузы через специально созданное акционерное общество «Метаким», а немецкие летчики направлялись в СССР под видом сотрудников частных фирм или туристов, в гражданской одежде, с паспортами на вымышленное имя.



Рис. 11  
Немецкие курсанты на отдыхе,  
1932 [19]



Рис. 12  
Немецкие курсанты  
прогуливаются в с. Студенки  
(сейчас ул. Студеновская) [11]

В Липецке они ходили в гражданской одежде или носили советскую форму без знаков различия.



Маскируясь под местных жителей, немецкие летчики выходили на прогулки в город только в штатском. Неотъемлемой частью облика рядового липчанина в те годы был картуз и косоворотка, а как немцы под липчан маскировались, можно увидеть на фото, сделанном самими немцами (рис. 13).

Рис.13  
Немецкие курсанты в Липецке [11]

**Факт пятый.** Руководил авиашколой майор Вальтер Штар, который в годы Первой мировой войны командовал отрядом истребителей на германско-французском фронте.

Обучение лётного состава проходило в течение 5-6 месяцев.



Рис. 14  
Офицерский учебный класс [21]



Рис. 15  
Арсенал [21]

Летом, в лётный период, наземный персонал насчитывал свыше 200 человек (с немецкой стороны — около 140 человек), зимой цифра уменьшалась. В 1932 году общая численность личного состава центра достигала 303 человека, из них 43 немецких и 26 советских курсантов.

Примерно с середины 1927 года липецкий авиацентр приобрел важное значение как испытательный полигон, там отрабатывались наиболее оптимальные виды ведения боевых действий в воздухе, включая бомбометание из различных положений, проводились испытания боевых самолетов, изготавливавшихся авиастроительными фирмами Германии, а также авиаприборов, предназначенных для оснастки самолетов — бортовое оружие (пулеметы и пушки), оптические приборы (прицелы для бомбометания и зеркальные прицелы для истребителей), бомбы.

**Заключение.** За всё время работы школы в ней прошли боевую подготовку всего около 700 пилотов, из них около 120 немецких лётчиков и 100 человек технического персонала.



Рис.16  
Немецкие курсанты [11]

Последний выпуск был осуществлен летом 1933 года. Кроме того, примерно 220-230 летчиков-истребителей и летчиков-наблюдателей было подготовлено в самой Германии на основе уникального опыта, приобретенного в авиационной школе Липецка. Длительное время советские летчики обучались на основе наставлений и инструкций, разработанных в Липецке.

Последний выпуск был осуществлен летом 1933 года. Кроме того, примерно 220-230 летчиков-истребителей и летчиков-наблюдателей было подготовлено в самой Германии на основе уникального опыта, приобретенного в авиационной школе Липецка. Длительное время советские летчики обучались на основе наставлений и инструкций, разработанных в Липецке.

### **3. Легенды и предания: легенда о Геринге.**



Рис. 17

Герман Геринг с русской женой и ребенком [24]

С Липецкой школой немецких военных летчиков связаны многочисленные легенды, накопившиеся за несколько десятилетий как в России, так и в Германии. Согласно одной из них, в 20-е годы в Липецке жил и обучался в военной авиационной школе ... Герман Геринг. Якобы проживал будущий Рейхсмаршал в одноэтажном домике на улице Липовской. Была у него русская жена и несколько детей, он их нежно любил, и поэтому в годы войны отдал приказ: ни одна немецкая бомба не должна упасть на Липецк. Но так ли это?



Рис. 18

Герман Геринг [23]

По воспоминаниям летчика, Героя Советского Союза Виктора Анисимова, Геринг был асом Первой мировой, получившим немало наград, в том числе высшую награду 'Pour le Merite'. Анисимов в своей книге «Они ковали победу» описывает эпизод учебного воздушного боя с немецким летчиком Германом (фамилия не указана), который он провел в Липецке в 1926 году. Анисимов буквально прижал его к земле и принудил сделать вынужденную посадку.

После приземления Геринг в знак признания высокого мастерства вручил Анисимову золотые часы с гравировкой от Вильгельма. На обратной стороне подарка была дарственная надпись «Лучшему летчику Германии от Вильгельма II». В период Первой мировой войны у немцев было всего 17 лучших асов, среди них с именем Герман- только Геринг.

В последние десятилетия в Липецке остался только один живой свидетель пребывания немецкого авиаотряда- Яков Петрович Водопьянов, служивший в школе техником-испытателем самолетных двигателей. «О том, что среди немцев, учившихся у нас летному делу, был Герман Геринг, начали поговаривать еще до начала войны, - рассказал Водопьянов корреспонденту «Комсомольской правды».- Я сам тогда не раз слышал от друзей постарше, что те даже видели Геринга».

27 февраля 1998 года в «Комсомольской правде» была опубликована статья Дениса Баранца «Русская невеста Германа Геринга». Будто в архивах КГБ обнаружены письма липчанки Надежды Горячевой адресованные Герингу.

Казалось бы, одна легенда находит подтверждение с разных сторон. Исследования различных источников показали следующее.

Немцы-летчики жили не в казармах, а в общежитии рядом с аэродромом. Многие из них снимали частные квартиры. С ними занимались на русском языке и не стеснялись их передвижений по городу. Тогда еще очень много говорили о принципах интернационализма и молчали о шпионах, хотя среди курсантов школы наверняка были и профессиональные разведчики.

В октябре 2002 г. немецкая газета «Мэркишеальгемайне» опубликовала материал «Русская любовница нацистского Рейхсмаршала Германа Геринга Надя Горячева». Сейчас на сайте газеты данную статью найти не удастся, но вот как она подана в переводе сайта «Иносми.ру»:

«В период с 1941 по 1943 год самолеты немецких Люфтваффе совершили сотни вылетов для нанесения ударов по районам Центральной России. Щадили только Липецк, хотя он был центром военной промышленности. Историки до сих пор не могли найти этому объяснения... И тогда возникла «самая печальная и скандальная германо-российская любовная история»: он был высоким и тогда еще стройным, она - белокурой и голубоглазой. Он был офицером рейхсвера, она - дочерью железнодорожника.

В историческом плане это подтверждается тем, что гитлеровский Рейхсмаршал входил в число тех немецких летчиков, которые с июля 1925 года проходили подготовку в Липецке в «закрытом училище по изучению тактики воздушных боев», которое просуществовало до 1929 года. Соответствующее соглашение Веймарская республика, которой Версальским договором было запрещено иметь свои военно-воздушные силы, заключила с Советской Россией в 1924 году».

Историками доказано, что Геринг закончил Первую мировую войну капитаном, лично сбившим 22 самолета противника. Награды: Железный крест I степени, орден Льва с мечами, орден Карла Фридриха, орден Гогенцоллернов III степени с мечами и орден "За заслуги". Чему он мог обучаться? Когда? У кого?

Высшую немецкую награду Первой мировой войны - прусский орден «Пур ле Мерит» (За заслуги) — получили шестьдесят три авиатора. И вообще, неправдоподобно, чтобы император одной из наиболее развитых индустриальных держав награждал асов, удостоенных высшей награды, часами.

Немецкая авиашкола в Липецке существовала с 1925 по 1933 годы. Что же в это время делал Герман Геринг, историческая фигура, чья биография расписана практически по дням?

Летчик-ас Первой мировой, последний командир легендарной эскадрильи «Рихтгофен», отставной капитан Герман Геринг в ноябре 1923 года вместе с Адольфом Гитлером принимал активное участие в Пивном путче и был тяжело

ранен — получил две пули в живот. Ему пришлось скрываться, поскольку был выдан ордер на его арест.

Затем была Австрия, Инсбрук, где он смог начать лечиться. Ему пришлось провести четыре года сначала в Австрии и Италии, а затем в Швеции. В связи с поздним началом лечения раны плохо заживали, принося острые боли. Пришлось делать уколы морфия, к которому Геринг пристрастился, стал им злоупотреблять, что вызвало психическое расстройство. Он стал опасен в общении, и его пришлось поместить в психиатрическую клинику в Лангбро, откуда он был выписан недолечившимся под регулярное наблюдение врачей. И прежде склонный к полноте к 1925 году он превратился в очень крупного мужчину, которому трудно было переносить полеты. Более того, действовал ордер на его арест. Дальнейшая его историческая судьба такова:

- осенью 1927 года Геринг вернулся в Мюнхен, а не в Липецк;
- на выборах в 1928 году был выдвинут кандидатом, очевидно, что он участвовал в предвыборной гонке, а не учился в Липецке;
- 25 апреля 1933 года Геринг создал государственную тайную полицию (Гестапо) и стал ее первым начальником;
- 27 апреля 1933 г. Геринг встал во главе новосозданного министерства авиации, а 31 августа того же года отставной капитан был произведен сразу в генералы. У него физически нет возможности и необходимости учиться в Липецке.

Он весь уже не в небе, а в политике и нацизме. Стоит помнить и о том, что он - амнистированный враг режима. Его просто не могли власти отправить куда бы то ни было, а после прихода к власти Гитлера сотрудничество советских и немецких специалистов было признано невозможным и в августе 1933 года авиационная школа была закрыта.

Что касается личной жизни толстого Германа, то о ней также достаточно много известно. В 1920 году в Швеции он познакомился с баронессой Карин фон Кацов, которая, бросив мужа, уехала к Герингу в Германию. В октябре 1931 года, долго проболев туберкулезом, она умерла. Геринг перенес эту утрату крайне тяжело. Впоследствии он эксгумировал тело жены и перехоронил в склепе в своем поместье «Каринхалл» (названом в ее честь). В 1935 году он женился во второй раз — его женой стала актриса Эмма Зоннеман.

В 2004 году историю о пребывании Геринга в Липецкой авиашколе опровергли в российском респектабельном историческом журнале «Родина» (издается при участии администрации президента и правительства РФ). Рассказав историю липецкой авиашколы, авторы публикации отдельную заметку посвятили вопросу «А был ли Геринг?»:

«Многолетняя завеса молчания вокруг немецкой авиашколы породила множество легенд. Одна из них связана с одиозной личностью- Германом Герингом, якобы, имевшем в Липецке любовницу... Однако при знакомстве с биографией Германа Геринга эти сенсационные известия не выдерживают критики... Более того, в управлении ФСБ по Липецкой области до сих пор хранятся два объемных тома с агентурными данными о деятельности немецкой авиационной школы. В них имеются сведения обо всех постоянных

сотрудниках школы, курсантах, а также посетителях с немецкой стороны за период с 1925 по 1933 годы. Фамилия Геринг в них не фигурирует».

Вторая часть мифа о липецких приключениях Геринга базируется на том, будто город во время войны не бомбили.

Однако Липецк все-таки бомбили, хотя и относительно не сильно. По данным местных краеведов, во время бомбежек Липецка погибли 328 мирных жителей города и района. В 1941-1942 гг. Липецк был прифронтовым городом, из которого были эвакуированы все сколь-либо важные предприятия. Так, на Новолипецком металлургическом заводе из трех тысяч рабочих после эвакуации осталось менее ста. Вместо этого в городе, славящемся своими целебными грязями, были сосредоточены госпитали.

Видимо, у Люфтваффе до Липецка с его госпиталями и остатками оборонных предприятий просто не доходили руки. А вот два близлежащих железнодорожных узла- Елец и Грязи- немцы бомбили куда сильнее. Возможно, на их фоне Липецк выглядел благополучнее, что тоже послужило созданию мифа «о влюбленном летчике».

Липецкий историк Юрий Тихонов в своей книге «Засекреченный город» писал, что реконструкцией и строительством немецкой авиашколы руководил Эрнст Борман (1897–1960), летчик-ас, инженер Рейхсвера), человек, который оставил в Липецке о себе память в виде многих инфраструктурных объектов, которые служили горожанам долгие годы, а некоторые устояли и до наших дней.



ДОСЬЕ: Эрнст Борман. Уроженец г. Берлина. Специалист по доменным печам. В прошлом летчик-истребитель. По агентурным данным, вел большую разведывательную работу. Свободно владел русским языком.

«В течение 1925 года авиашкола находилась в зданиях, арендованных у РККА. Лето-осень этого года ушли на завершение ремонта и переоборудование зданий ..., и началось строительство новых складов, ангаров, жилых зданий для немецкого персонала и ряда других помещений....

Рис. 19 Эрнст Борман [25]

В том же году немецких специалистов стали расселять по муниципализированным домам, многие из которых пустовали и нуждались в капитальном ремонте.... В бывшем доме фельдшера Г. Голубятникова (ул. Ленина, 42) поселился инженер Э. Борман....

Список липецких адресов сотрудников германского авиацентра постоянно расширялся, хотя Рейхсвер щедро финансировал строительство жилых помещений для курсантов и специалистов на территории самой авиашколы.

Строительными работами занималась контора, которой руководил Э. Борман...»

Как пишет Ю. Тихонов, кроме структуры авиацентра, немцы под руководством Эрнста Бормана построили пять жилых домов и телефонную станцию.

Некоторые здания, построенные немцами, целы и поныне. Они расположены на территории Военного городка. Это 30-квартирный жилой дом и шесть служебных зданий, в том числе гарнизонная поликлиника городка. Раньше в здании поликлиники располагалось офицерское казино для немцев.



Рис. 20

Жилой дом в военном городке  
(фото из архива авторов)



Рис. 21

Гарнизонная поликлиника  
(фото из архива авторов)

Правда, после Липецка Эрнст Борман уже не занимался мирным строительством. В 1934 году он зачислен в Люфтваффе, командиром бомбардировочной эскадрильи, затем назначен начальником училища командиров авиации в Геблингене (близ Аугсбурга). С 26 февраля 1941 года командир 76-й бомбардировочной эскадры. Участник Балканской кампании и боев на советско-германском фронте. Затем назначен командиром бомбардировочных частей 4-го воздушного флота, и с февраля 1943 года – авиационным командиром в Крыму (в подчинении штаба 4-го воздушного флота). 10 мая 1945 года арестован в Чехии органами советской контрразведки СМЕРШ. Содержался в различных лагерях и тюрьме в Иваново. 8 июня 1950 военным трибуналом войск МВД Московской области приговорен к 25 годам лагерей. 9 октября 1955 в качестве неамнистированного преступника передан властям ФРГ и освобожден.

***Таким образом, мы опровергли легенду о том, что в Липецке:***

- проходил обучение Герман Геринг, встретивший здесь большую любовь;
- руководил строительством зданий и сооружений немецкой авиашколы Мартин Борман, и поэтому Липецк не бомбили.

#### ***4. Военные испытания под Тоцком.***

Посетив Музей Липецкого авиацентра, мы познакомились с удивительным человеком и замечательным собеседником, участником военных учений, проходивших под Тоцком в сентябре 1954 года, подполковником в отставке, Председателем Совета ветеранов Липецкого авиацентра Кривенковым Анатолием Ивановичем.



Рис. 22

Кривенков Анатолий Иванович  
(фото из архива авторов)



Рис. 23

Кривенков Анатолий Иванович  
(фото из архива Кривенкова А.И.)

Приблизительно с конца 1989 года, когда закончился 25- летний срок действия документа о неразглашении сведений о Тоцком учении с реальным применением ядерного оружия, в средствах массовой информации стали появляться материалы с воспоминаниями участников этого события. Нам посчастливилось пообщаться с одним из них.



Рис. 24

В Липецком авиацентре. Рассказ Кривенкова А.И.  
(фото из архива авторов)

Из рассказа подполковника мы узнали, что Тоцкие учения – это советские войсковые тактические учения с применением ядерного оружия (кодовое название — «Снежок»), подготовлены и проведены под руководством маршала Жукова 14 сентября 1954 года на Тоцком полигоне Оренбургской области.

Общее количество военнослужащих, участвовавших в учении, достигало 45000 человек. Летчики, технический персонал Липецкого авиацентра принимал непосредственное участие в этих учениях.

Суть учений состояла в отработке возможностей прорыва обороны противника с использованием ядерного оружия.

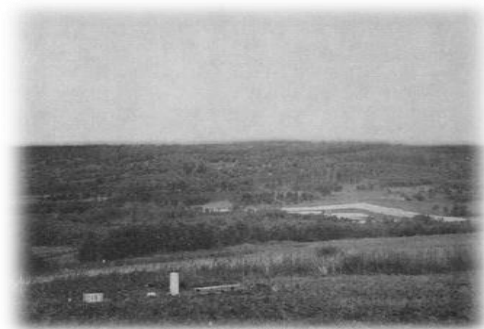


Рис. 25  
Район проведения Тоцких учений  
[26]



Рис. 26  
Тоцкий полигон, подготовка к учениям [27]

Тоцкий полигон был выбран не случайно, местность там напоминает типичный рельеф Западной Европы - наиболее вероятное место начала Третьей мировой войны. Всем участникам учения было понятно, что проведение такого учения - вынужденная, необходимая мера. Его повторение исключалось, и надо было подготовиться так, чтобы извлечь наибольшую пользу для Вооруженных Сил.

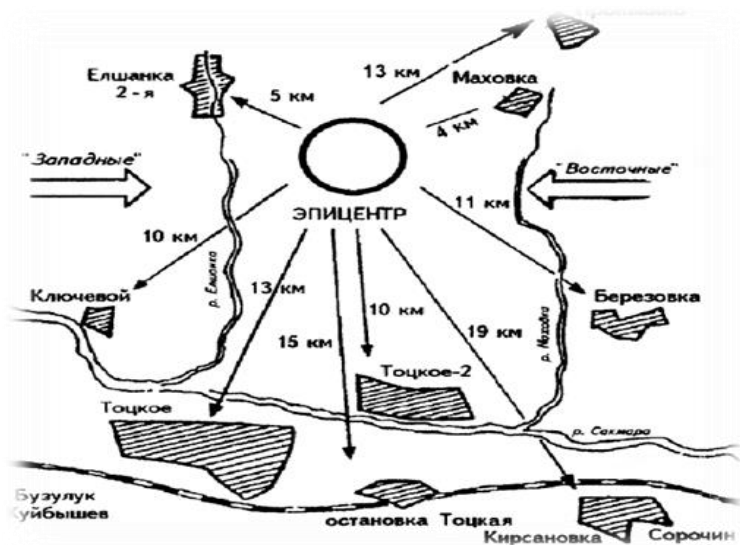


Рис. 27  
План- карта учения [27]

В день учения 14 сентября 1954 года с восходом солнца была ясная, солнечная погода со слабым ветром и незначительной облачностью на высоте 1000 м, температура воздуха в утренние часы составила +9...+12°. В 9 часов 20 минут руководством учения принимается решение на взрыв атомной бомбы. Решение протоколируется и утверждается.

После чего экипажу самолета по радио отдается приказ сбросить бомбу. За 10 минут до нанесения атомного удара был дан сигнал «атомная тревога», по которому все войска заняли убежища и укрытия. Экипажи танков и самоходно-артиллерийских установок заняли свои места в машинах и закрыли люки.



В 9 часов 34 минуты самолёт-носитель Ту-4 (пилот Василий Яковлевич Кутырчев) с высоты 8 000 м сбросил атомную бомбу, взрыв которой последовал через 48 секунд на высоте 350 метров от поверхности земли.

Рис. 28

Взрыв 09:34:28 [27]

Взрыв атомной бомбы сопровождался ослепительной вспышкой, на десятки километров озарившей местность ярко-белым светом. Вслед за вспышкой в месте взрыва наблюдалась быстро увеличивающаяся в размерах раскалённая светящаяся область, имевшая форму шара. Через 5 минут началась артиллерийская подготовка, и затем удары бомбардировочной авиацией.

Отдельные самолёты при полете для нанесения удара по наземным целям на 20 минуте после атомного взрыва вынуждены были пересечь ножку «атомного гриба». На одном из таких самолетов и находился наш собеседник. Дозиметрический контроль летного состава и самолетов после приземления показал незначительный уровень заражения. Так, степень заражения фюзеляжа самолета составила 0.2-0.3 Р/ч, внутри кабины- 0.02-0.03 Р/ч.



А что же чувствовали летчики? По рассказу Кривенкова, они не задумывались о последствиях для своего здоровья и, как и положено военным, четко исполняли приказ командования.

А через два дня, 17 сентября 1954 года, в газете «Правда» летчики прочитали сообщение ТАСС: «В соответствии с планом научно-исследовательских и экспериментальных работ в последние дни в Советском Союзе было проведено испытание одного из видов атомного оружия. Целью испытания было изучение действия атомного взрыва. При испытании получены ценные результаты, которые помогут советским ученым и инженерам успешно решить задачи по защите от атомного нападения.»

Рис. 29

Кривенков А.И.

(фото из архива Кривенкова А.И.)

Добавим, что всего в Советской Армии было проведено два войсковых учения с применением ядерного оружия: 14 сентября 1954 года на Тоцком артиллерийском полигоне в Оренбургской области и 10 сентября 1956 года на Семипалатинском ядерном полигоне. В США было проведено восемь подобных учений.



Рис. 30 Старый памятник [28]



Рис. 31 Новый памятник [28]

В эпицентре Тоцкого взрыва расположен обелиск с надписью: **«Презревшим опасность, выполнившим свой воинский долг во имя оборонного могущества Родины.»**



Рис. 32

В Липецком авиацентре с Кривенковым А.И.  
(фото из архива авторов)

Мы бесконечно рады, что наш сегодняшний собеседник, подполковник в отставке Кривенков Анатолий Иванович, в этом году отмечает 80- летний юбилей. Несмотря на все опасности, связанные со службой... Но, наверное, это такое жизненное кредо- «Родину защищать. Если не я, то кто?».

## **Выводы**

**Целью** нашей работы было познакомиться с историей авиации Липецкой области. Проверить достоверность различных легенд и мифов, связанных с военной авиацией.

Ракурс в историю авиации **подтвердил факт** действия школы ШТАРА на территории Липецкой области и факт испытания атомной бомбы под Тоцком.

Поставленные нами задачи в основном решены и тем самым **достигнута цель**.

Сложность и уникальность данной работы заключается не только в ценности собранных материалов (фотографий, документов, бесед с участниками описываемых событий), но и в умелом его анализе. Несмотря на то, что Липецкому авиацентру в этом году исполняется 60 лет, мы, жители города Липецка, знаем о его истории и подвигах ещё очень мало. И мы надеемся, что наша исследовательская работа положит начало более глубокому изучению истории этого замечательного центра.

Сегодня Липецкая авиация – это «Соколы России», авиационная группа высшего пилотажа Военно-воздушных сил России, известная по всему миру



Рис. 33, 34, 35 Пилотажная группа «Соколы России» [19]

Образована в 2006 году на базе Липецкого авиацентра с целью демонстрации боевых возможностей выпускаемых в России военных самолетов, она с честью несет службу на благо российского народа.

Ну, а легенды, такие как легенда о Геринге, остаются легендами и передаются из поколения в поколение, не подтвержденные, но и не забываемые народом.

**Легенда правдивее факта: она говорит нам, каким был человек для своего века, факты же – каким он стал для нескольких учёных-крохоборов несколько веков спустя.**

**Гилберт Честертон**

***Список использованной литературы.***

- 1.Авиационная история Липецка. Авиационный отряд // Липецкий Энциклопедический словарь. –Липецк,1994.
2. Авиационная история Липецка. Авиационный отряд // Липецкая Энциклопедия. Т. 1. А-Е. – Липецк,1999.
3. Авиационная слава Липецка. Спецшкола ВВС. Центр боевого применения и переучивания летного состава. Героизм и мужество липецких летчиков // Путеводитель по Липецкому краю. Ч. 1.–Липецк, 2003.
4. Боевые самолеты // Липецкая Энциклопедия. Т. 1. А-Е. – Липецк, 1999.
5. «Высшая летно-тактическая школа ВВС КА» (ВЛТШ ВВС КА). 2-я высшая школа красных военных летчиков (ВШКВЛ) // Липецкая Энциклопедия. Т. 1. А-Е. – Липецк, 2003.

6. Горлов С. А., Ермаченков С. В. Военно-учебные центры рейхсвера в Советском Союзе// Военно-исторический журнал. 1991. № 7 . С. 42.
7. Доклад капитана Штудента о его поездке в Советский Союз от 10 сентября 1926 г.//Рейхсвер и Красная Армия. Документы из военных архивов Германии и России. 1925—1931. Кобленц. 1995. С. 26.
8. Зефилов М. В. Штурмовая авиация Люфтваффе. М. 2003. С. 9.
9. Ильин В. «Ах, майн либер Августин»//Крылья Родины. 1994. № 4. С. 27.
10. Липецк крылатый // Шахов В. Липецк: годы и судьбы / В.Шахов, Б.Шальнев. – Липецк, 1993.
11. Тихонов Ю. «Засекреченный город»- Новый ветер. 2011
12. Масликов В. С. «Вифупаст» - испытательная станция Рейхсвера//Липецкая газета. 18 июня.1993.; В нашей стране, видимо, из-за неправильного перевода, в 20—30-х годах утвердилось название липецкого авиацентра как «Вифупаст». Правильнее «Вифупаль».
13. Протокол советско-германских переговоров по вопросам авиации от 24.03.1926 г.//Дьяков Ю. Л., Бушуева Т. С. Указ.соч. С. 168—169. С. 73—74.
14. СоболевД. А.,ХазановД. Б. Немецкий след в истории отечественной авиации. М. 2000. С.
15. Сорокин И.Т. Секретная авиашкола в Липецке // Записки краеведческого общества. Вып. 1 / Сост. А.Ю. Клоков, А.Н. Клейменов. – Липецк, 1995.
16. Текст секретного соглашения по липецкой авиашколе см. подробнее: Дьяков Ю. Л., Бушуева Т. С. Фашистский меч ковался в СССР. М. 1992. С. 162—166.
17. Шумков П.М. О главном вкладе липчан в дело Победы: [Липецкий авиагарнизон в годы Великой Отечественной войны] // Липецк в солдатской шинели / Сост. В.В.Шахов, Б.М.Шальнев. – Липецк, 1995.
18. <http://ru.jazz.openfun.org>
- 19/ <http://images.yandex.ru>
20. <http://rusaviagold.narod.ru>
21. Федеральный архив Германии, Кобленц
22. [http:// www.vokrugsveta.ru](http://www.vokrugsveta.ru)
23. <http://renascentia.ru>
24. <http://t-pravda.net>
25. <http://thtarodrome.com>
26. <http://pretich.narod.ru>
27. <http://traditio-ru.org>
28. <http://images.esosedi.ru>