

Фрагмент из книги

**Thomas Medicus**  
***Melitta von Stauffenberg: Ein deutsches Leben***

Rowohlt Berlin Verlag  
Berlin 2012  
ISBN 978-3-87134-649-1

S. 7-14, 121-128

**Томас Медикус**  
***Мелитта фон Штауффенберг***  
***Немецкая судьба***

Перевел с немецкого Алексей Шипулин

## **Пролог**

### **Пике, полет, война**

Д-р Георг Пазевальдт, полковник генерального штаба и начальник проектной службы в техническом управлении Имперского министерства авиации, был удивлен. Такой дьявольски отважной женщины он не встречал еще никогда. Дело было в Рехлине, куда Пазевальдт прибыл с инспекторской проверкой – среди мекленбургских лугов, лесов и полей, в ста пятидесяти километрах к северо-западу от Берлина располагался важнейший испытательный полигон люфтваффе. Здесь проходила проверку на пригодность к военному использованию боевая авиационная техника: самолеты, бортовые приборы и орудия, бомбы. Год спустя после захвата власти национал-социалистами в ходе пока еще тайного наращивания вооружения люфтваффе жители нескольких деревень в окрестностях Рехлина были переселены, опустевшие дома, хозяйственные постройки и церкви – разрушены бомбардировкой, а развалины снесены. Так на правом берегу озера Мюриц появилось место для почти круглого летного поля диаметром более полутора километров, а также современных служебных зданий и жилых помещений. Запретная зона, где день и ночь можно было летать, стрелять, взрывать, производить измерения и расчеты – все ради окончательной победы Германии.

Когда в тот день в начале 1942 года Пазевальдт поднял взгляд к небу над Рехлином, то не поверил своим глазам. Сконструированный в Дессау фирмой «Юнкерс» двухмоторный бомбардировщик Ю-88 с характерной застекленной кабиной стремительно неся вниз навстречу гибели. Неужели его хотят разбить? В чем смысл столь безрассудного маневра, недоумевал полковник, вибрация наверняка будет чудовищная, – если вообще удастся выйти из пике и вернуть самолет в горизонтальное положение. Кто же этот пилот, летающий «на грани возможного»? Кто способен выдерживать такие перегрузки?

Стоявшие рядом объяснили: это «Мелитта испытывает машину на пикирование». Даже небольшое пикие «иной пилот-мужчина считал подвигом»<sup>ii</sup>, вспоминал после войны доктор юридических наук и военный летчик с фронтовым опытом Пазевальдт. Для Мелитты фон Штауффенберг в течение многих лет самый рискованный пилотаж был рутиной.

Она не нуждалась в ангеле-хранителе. Как всегда уверенно посадив Ю-88, она подрулила к ангару и, невредимая, бодро выпрыгнула из кабины. Изящная женщина, опытная и талантливая летчица. В Рехлине она пробыла больше двух лет в качестве инженера-пилота, тестировала так называемые «пикировочные» оптические прицелы для точного бомбометания с пикирующих бомбардировщиков. На боевых самолетах различных типов она выполнила почти тысячу «строго запротоколированных и заснятых на кинолентку крутых пикирований на цель, снижаясь в среднем с высоты 5000 метров до 1000 метров»<sup>iii</sup>. К весне 1944 года, когда Мелитта закончила эту работу и была уже сотрудницей военно-воздушной академии в Гатове, число пикирующих полетов в ее послужном списке достигло 2200, причем в день она совершала до двенадцати, а иной раз даже до пятнадцати пикирований (едва ли не рекорд!). Мелитта гордилась этим так же, как и своим физическим здоровьем, благодаря которому, по ее словам, она благополучно выдерживала такие нагрузки. В отличие от других пилотов, так называемая «пелена перед глазами» – зрительное нарушение, вызываемое недостатком притока крови к мозгу, – появлялась у нее только при очень высокой скорости пикирования.

Ни один пилот, будь то мужчина или женщина, прежде не подвергал себя столь рискованным перегрузкам. С ревущими моторами неслась она тридцать секунд вертикально вниз навстречу земле, чтобы в последний миг, при максимально возможной точности наведения на цель, выйти из пикие, посадить машину и приняться за расчеты, – и так снова и снова, на протяжении более четырех лет. В знак признания исключительных летных и научных заслуг Мелитта в январе 1943 года была награждена Железным крестом второй степени, который ей самолично вручил

рейхсмаршал Великогерманского рейха и главнокомандующий люфтваффе Герман Геринг. Осенью того же года летчица и инженер, ничуть не уступающая в профессиональном отношении своим коллегам-мужчинам, а то и превосходящая их, получила золотой знак военного летчика с бриллиантами и рубинами.

Технически и тактически подкованный боевой пилот Пазевальдт сразу же интуитивно почувствовал ее «особенное отношение к жизни» и «поистине смертельную серьезность в работе»<sup>iv</sup>. За маской неприступной суровости – об этой черте Мелитты фон Штауффенберг говорят все, кому доводилось с ней встречаться, – скрывалась нервный, беспокойный дух неординарной личности. С холодным разумом и горячим сердцем достигать границ возможного – это и ничто иное было жизнью Мелитты. Жить в комфорте, безопасности и покое она не хотела и не могла. Мелитта фон Штауффенберг любила технику, мотор, скорость. «Мы намерены воспеть любовь к опасности, привычку к энергии и бесстрашию»\*, – провозглашал Филиппо Томмазо Маринетти в первом тезисе своего «Манифеста футуризма». Ритму этой боевой мелодии Мелитта фон Штауффенберг следовала всю жизнь. Когда в 1909 году Маринетти опубликовал в парижской газете «Фигаро» свой «Манифест», прославляющий насилие, разрушение, мощь машины, Мелитте как раз исполнилось шесть лет. Всего несколькими годами позже Первая мировая война потрясла и перевернула всю ее жизнь.

Мелитта фон Штауффенберг была исключительным явлением. И по сей день женщины в пилотской кабине редкость: в истории авиакомпании «Люфтганза», например, первая женщина-капитан появилась только в 2000 году. Мелитта получила почетное звание капитана авиации еще 1937 году (к этому моменту она уже стала женой Александра фон Штауффенберга, но по-прежнему предпочитала называться девичьей фамилией Шиллер). Она заслужила это звание, поскольку имела удостоверения лётчика всех квалификационных категорий и могла летать на любых существовавших тогда типах самолетов, от крохотных спортивных до тяжелых четырехмоторных

---

\* Пер. В. Шершеневича / Манифесты итальянского футуризма. М., 1914.

боевых машин – по меркам тридцатых – сороковых годов достижение невероятное. Одна из немногих женщин своего времени, кто изучал техническую физику и получил диплом инженера, Мелитта сделала карьеру в авиационной науке поздней Веймарской республики и Третьего рейха – факт также достойный удивления. Наряду с Ханой Райч, главной конкуренткой Мелитты на протяжении всей ее жизни, она была ведущим летчиком-испытателем в военно-промышленном комплексе нацистского государства. Однако будучи инженером, она в отличие от Райч могла самостоятельно анализировать техническую информацию по результатам испытаний, предлагать конструкторские решения и даже подавать заявки на патенты.

И все же Мелитта уникальна не только благодаря своим качествам летчицы и авиационного инженера. Как пилот она даже терялась в тени своих знаменитых коллег-летчиц, побивавших рекорды по высоте, дальности и прочим характеристикам полетов – помимо Райч тут можно упомянуть такие имена, как Элли Байнхорн, Теа Раше и Марга фон Этцдорф. Хотя Мелитта была одной из тех женщин-пионеров авиации, о ком писали газеты двадцатых и начала тридцатых годов, она не стала «звездой авиации», чьи рекорды вошли в историю, подобно рекордам других немецких, а также английских и американских летчиц. И все-таки ее карьера и судьба выделяются совершенно особым образом. В жизни и личности Мелитты столько противоречий, столько изломов, что биография ее воспринимается как своего рода символ самой эпохи – эпохи политических и идеологических крайностей.

Со студенческих лет и до своей гибели в апреле 1945 года, за четыре недели до конца войны, Мелитта Шиллер находилась в преимущественно мужском окружении. В двадцатые годы среди студентов отделения технической физики в Мюнхенском техническом институте, где мужчины составляли подавляющее, если не сказать абсолютное большинство, Мелитта была единственным исключением. Уже к концу 1920-х молодая специалистка по аэродинамике нашла свое место в авиационной науке и военной промышленности и с начала Второй мировой войны трудилась преимущественно на закрытых военных базах в Рехлине и Гатове. Она

жила с солдатами и офицерами в казармах и на аэродромах, единственная женщина среди военных во времена господства тоталитарной системы, одна из задач которой – выведение «чистокровных сверхчеловеков» и несгибаемых воинов. Как такое могло быть?

В 1931 году Мелитта Шиллер познакомилась со своим будущим мужем Александром фон Штауффенбергом, близнецом Бертольда и старшим братом Клауса фон Штауффенберга, ставшего главным участником покушения на Гитлера. Вместе с братьями Александр с середины двадцатых годов принадлежал к кругу приверженцев Стефана Георге. Вся свою жизнь историк Александр фон Штауффенберг считал себя прежде всего поэтом. Как же родилась такая пара – летчица-инженер и поэт? Каким образом сложился этот союз, будто примиривший современный дух техники с эстетизмом круга Георге, принципиально враждебного идее прогресса и культивировавшего идеалы греческой древности? Что общего могло быть между летчицей-инженером люфтваффе, утвердившейся в этой (почти исключительно) мужской профессии, и поэтом-историком, членом гомоэротического кружка ученых и поэтов? Мелитта большую часть жизни провела в Берлине. Александр первую половину тридцатых годов скитался от одного университета к другому, пока не стал профессором античной истории в Вюрцбурге. Мог ли быть счастливым такой брак?

В то время, когда Сталинградская катастрофа близилась к апогею, Геринг в своей берлинской резиденции вручал Мелитте Шиллер Железный крест. Многочисленные гости пили шампанское, болтали и были довольны друг другом. Мелитта получила награду, несмотря на то, что ее отец был евреем и по нацистской терминологии она считалась «еврейской полукровкой первой степени». Как ей, женщине и вдобавок так называемой полуеврейке, удалось войти в военно-техническую элиту нацистского государства? Поистине поразительная, исполненная невероятных событий жизнь, в которой сочеталось многое, что на первый взгляд кажется несочетаемым.

После Второй мировой войны появились даже утверждения, будто Мелитта участвовала в планировании июльского заговора 1944 года и Клаус фон Штауффенберг лично посвятил ее в намерения группы сопротивленцев из военных устранить Гитлера<sup>у</sup>. Согласно этой версии, предполагалось, что графиня на самолете «физилер-шторх» доставит деверя после покушения на фюрера в «Вольфшанце» из Восточной Пруссии назад в Берлин, чтобы он привел в действие план «Валькирия». Действительно ли Мелитта фон Штауффенберг каким-то образом участвовала в подготовке событий двадцатого июля? Если это так, то она стала единственной женщиной, сыгравшей активную роль в военной акции сопротивления режиму, все участники которой были мужчинами. Может ли быть, что этот примечательный факт до сих пор ускользал от внимания историков, несмотря на десятки лет скрупулезного изучения этого дня – 20 июля 1944 года?

Действительно в такой биографии кажутся возможными самые невероятные повороты. Говоря о Мелитте Шиллер, едва ли удастся прочертить ясные контуры и дать однозначные определения. Ее жизненный путь совершенно не укладывается в привычные категориальные схемы описания судеб эпохи национал-социализма. Мелитта фон Штауффенберг, которую постоянно хочется назвать Мелиттой Шиллер, – женщина не только выдающаяся, но и загадочная. «Полуеврейка» на службе нацистского режима, женщина, чья профессия – война, оружие и разрушение, – противоречия вызывают всё новые вопросы.

Об исторической личности всегда известно лишь то, что способны сообщить архивы. В случае Мелитты фон Штауффенберг дела с источниками обстоят особенно сложно, поскольку из ее личных документов почти ничего не сохранилось. 16 марта 1945 года, во время воздушного налета Королевских ВВС, который сравнял с землей историческую часть Вюрцбурга и унес жизни пяти тысяч горожан, квартира Мелитты и Александра фон Штауффенберг была уничтожена прямым попаданием. Не было никого, кто мог бы найти среди развалин какие-то вещи и сохранить их. Что не разбилось и не сгорело, то было

украдено. Не осталось ни одного личного предмета, ни одного личного документа. В августе 1945 года Клара Шиллер, младшая сестра Мелитты, написала старшей сестре Марии-Луизе Любберт, жившей в Неймюнстере: «В Вюрцбурге сгорело всё, не осталось даже булавки»<sup>vi</sup>. Тем не менее, автор настоящей биографии отыскал и впервые проанализировал ряд прежде неизвестных материалов из частных и публичных архивов. Особенно полезными оказались обширные архивы трех сестер Мелитты – Клары, Ютты и главным образом Марии-Луизы Любберт. Собственных свидетельств Мелитты фон Штауффенберг, относящихся к двадцатым и тридцатым годам, однако, и здесь почти нет. Потребовалось чутье и проницательность детектива, чтобы пролить свет на скрытые во мраке факты этой жизни, отмеченной одержимостью, – жизни, в которой так много типично немецкого. Попробуем же приподнять завесу тайны и проследим за перипетиями судьбы Мелитты фон Штауффенберг – этой женщины-загадки.



## Стр. 121-128

Захват власти национал-социалистами не означал для Мелитты фон Штауффенберг жизненного перелома: в первое время еврейское происхождение отца никак не препятствовало ее карьере. Сокращение общего числа студентов в конце двадцатых годов косвенно отразилось и на авиационной науке. В августе 1933 года Германский авиационный научно-исследовательский институт образовал «Отдел молодых инженеров», Мелитта и ее коллеги были таким образом избавлены от необходимости бороться за рабочие места и беспокоиться о продвижении по службе. Последующие годы в этом отношении также ничего не изменили: во время Второй мировой войны квалифицированного технического и научного персонала по-прежнему не хватало. Как бы то ни было, в 1933 году, благодаря улучшившемуся финансовому положению, симпатии дистанцировавшихся от политики, однако большей частью национал-консервативно настроенных инженеров находились на стороне нового режима.

Условия, в которых проходила научная работа Мелитты, улучшались, вместе с тем, в связи с наращиванием вооружений, росли и требования. Отчеты и акты свидетельствуют, что поначалу она работала над самыми разными научными темами, однако приблизительно с 1930 года сосредоточилась на одном круге проблем. Судя по ежегодникам института и отчетам<sup>vii</sup>, составленным как самой Мелиттой, так и другими сотрудниками, в первое время она занималась двигателями и нагнетателями, а также общими аэродинамическими расчетами. Официально ее должность значилась как «специалист по винтам»<sup>viii</sup>; в этом качестве она обрабатывала данные экспериментальных исследований винтов изменяемого шага (1931), затем переключилась на расчеты «для различных схем расположения двигателя и винтов на Юнкерсе Г-31»<sup>ix</sup>. В общем и целом это были стандартные задачи научного ассистента.

Несколько иначе дело обстояло с «Анализом экспериментальных исследований воздушных винтов с поворотными лопастями», над которым Мелитта Шиллер работала совместно со знаменитым ученым-

авиатором Хансом Райсснером, признанным авторитетом в области воздушных винтов. Здесь уже наметились основы для собственных оригинальных разработок, однако Мелитта, похоже, не стала развивать их дальше. Вообще, работы Мелитты в авиационном НИИ, насколько о них можно судить по сохранившимся источникам, не дают оснований считать, что она обладала каким-то особым, выдающимся математическим талантом теоретика<sup>x</sup>, как это утверждали уже после гибели Мелитты ее сестры и брат. Талант Мелитты проявлялся скорее в области практических экспериментов. Об этом свидетельствуют ее последующие работы. В период между 1934 и 1936 годами она неоднократно производила исследования в аэродинамической трубе, экспериментировала с предкрылками, выдвижными закрылками и системами управления пограничным слоем – механизацией крыла, позволявшей всё более мощным моторам быстрее и выше поднимать самолеты в небо. В 1934 году к этому прибавились испытания «воздушных винтов в условиях пикирования» – явное свидетельство того, что ее эксперименты имели военное значение. Из другого протокола испытаний, датированного 1936 годом, следует, что Мелитта уже тогда выступала в роли летчика-испытателя. Точнее всего профессиональную сущность Мелитты Шиллер обрисовал Герман Бленк, начальник аэродинамического отдела института в 1934-36 годах: «Ей мало было знать, она хотела применять знания, хотела уметь. Отсюда происходило также ее страстное желание научиться летать»<sup>xi</sup>. Профессиональная деятельность Мелитты сама по себе была уже достаточно необычной, но можно представить себе, как вознеслась она в глазах окружающих, когда образ ученой украсился нимбом отважной летчицы.

В двадцатые годы авиация стала символом национального возрождения Германии, и фигура пилота взяла на себя роль маяка, указывающего путь в будущее. В 1928 году по случаю десятилетия окончания войны Эрнст Юнгер, в то время тридцатичетырехлетний национал-революционный писатель, выпустил книгу под названием «Даешь авиацию!» («Luftfahrt ist not!»). Роскошный, крупноформатный

том с множеством фотографий, изданный «под эгидой Немецкого авиационного союза и включавший в себя тридцать семь статей общим объемом четыреста страниц, демонстрировал все многообразие немецкой авиации в ее историческом, военно-историческом и техническом развитии<sup>xii</sup>. Во время Великой войны Юнгер тщетно пытался перевестись из пехоты в летные части. В 1926 году он приехал на аэродром Берлин-Штаакен, чтобы осуществить свою давнюю мечту, но после нескольких часов занятий под руководством бывшего летчика-истребителя вынужден был бросить эту затею, так как оказался недостаточно расторопен для летного дела. Эта неудача, однако, нисколько не помешала ему и в дальнейшем искренне восхищаться образом пилота.

Летчик стал для Юнгера высшим воплощением того типа, который он считал важнейшим антропологическим наследием Первой мировой войны. Если вначале такой фигурой, современной и одновременно обращенной в будущее, для него был боец штурмовой группы с его закаленным в боях холодным умом, твердым характером и крепким телом, то уже в 1929 году это – пилот. «Человек летающий, – постулирует Юнгер, не делая различий между полами, – это, быть может, самое яркое воплощение новой мужественности. Он представляет собой тип, обозначившийся уже в годы войны»<sup>xiii</sup>. Единение человека и машины в технизированной форме воздушного боя превратило стальную фигуру летчика в прототипического представителя новой национальной элиты, для которой техническая цивилизация современности – естественное жизненное пространство. Пилот был не только воинственный Герой и национальный спаситель, но прежде всего новый, слившийся с миром машин человек.

В своем скандально известном эссе 1932 года Юнгер назвал такого человека «рабочий». Характерная черта рабочего – не только «тесное и лишенное противоречий слияние... с находящимися в его распоряжении инструментами»<sup>xiv</sup>, но и физическая конституция, чуждая традиционной противоположности полов. Юнгер был внимательным наблюдателем своего времени. Его острый взгляд вычленил образ («гештальт») рабочего из многоликого орнамента народных масс

Веймарской республики, из фотографий, фильмов, газет, журналов и книг, из столичной суеты Берлина, где тогда жил писатель. «Гигиена, пошлый культ солнца, спорт, культура тела»<sup>xv</sup> создали в период Веймарской республики неизвестный до войны тип, отличающийся размытостью физиогномических различий между полами и нивелированием половых ролей. Бросается в глаза «застывшее, напоминающее маску выражение лица», которое наводит «в случае мужчин на мысль о металле, а в случае женщин — о косметике»<sup>xvi</sup>. Если нивелирование телесных половых различий Юнгер объясняет спортивной тренировкой, то физиогномическое уподобление полов — расширением технизированного мира труда. Без защитной маски, утверждает он, уже немыслимы многие современные виды спорта и профессии. Всеобщая унификация современного массового общества побудила Юнгера соотнести появление нового типа — «рабочего» — с открытием «третьего пола»<sup>xvii</sup>. Подобно тому, как в типе рабочего преодолевается полярность полов, снимается и антагонистическое неравенство между человеком и машиной, которые теперь сливаются в органическую конструкцию. Спортивная, загорелая, близкая к андрогинному типу «небесная амазонка» Мелитта в свой адлерсхофский период была сродни юнгеровскому рабочему. Ведь Германский авиационный научно-исследовательский институт был питомником не только «для выведения скоростных самолетов»<sup>xviii</sup>, но и для Нового человека, совместимого с миром техники.

Беглого знакомства с каким-нибудь массовым печатным изданием, вроде многотиражной «Берлинер иллюстрирте цайтунг» (БИЦ), достаточно, чтобы убедиться во всё возрастающей популярности и притягательности образа пилота в эпоху Веймарской республики. В необозримом множестве репортажей, корреспонденций и новостей на тему авиации важнейшим иллюстративным средством была фотография. Добавим к этому кадры из художественных фильмов о летчиках, которые печатались в БИЦ или других подобных изданиях, и диагноз Юнгера, констатировавшего появление «третьего пола», становится более чем очевиден. Повсюду со страниц газет и журналов на читателя смотрят

лица, закрытые защитными масками, шлемами и очками. Невозможно понять, женщины это или мужчины, ясно только, что речь идет о новом человеческом виде – летчике. Какой-нибудь Эрнст Удет на фотопортрете едва ли отличим от Марги фон Этцдорф, Этцдорф, в свою очередь, легко можно спутать с Теа Раше, а Теа Раше – с ветераном авиации Первой мировой.

Как все летчицы своего времени, Мелитта соответствовала растиражированному стереотипу женщины-пилота – шлем, защитные очки, короткая стрижка, комбинезон, сигарета. И все же она отличалась от других. Теа Раше, Лизель Бах, Вера фон Биссинг, Марга фон Этцдорф, Джорджия Линд, Антония Штрассманн, Элли Байнхорн – все они были свободными авиаторами, которые по собственной инициативе поражали народ Веймарской республики своими рискованные авантюрами. Мелитте Шиллер, впрочем, тоже было не чуждо это



**Третий пол летчика:** Кто мужчина, а кто женщина? Вверху слева: Марга фон Эрцдорф, справа: Мелитта Шиллер и неустановленное лицо, предположительно в начале тридцатых годов.  
Внизу: Эдуард Риттер фон Шлях.

горделивое щегольство, берущее начало в антибуржуазной контркультуре рубежа веков, однако в 1933 году такой тип летчика изжил себя идеологически и технологически. Смеющиеся над половыми предрассудками, бравые женщины-авиаторы, которые по собственному почину пускались в рискованные воздушные приключения, отступили на второй план. Будущее имели лишь те из них, кто обслуживал интересы пропаганды национал-социалистического государства – Лизель Бах, Вера фон Биссинг, Теа Раше и в первую очередь всемирно известная Элли Байнхорн.

Менее именитым летчицам милитаризация воздушной отрасли приносила выгоду постольку, поскольку они занимали в ней соответствующие должности. Так, например, Беате Узе (в девичестве Кёстлин), известная предпринимательница, открывшая после 1945 года торговлю интимными товарами, работала пилотом-испытателем, а также перегонщиком на разных авиастроительных предприятиях и к концу войны дослужилась до капитана перегоночной эскадры, базировавшейся на аэродроме Берлин-Темпельхоф<sup>xix</sup>. Лучше всего духу нового времени отвечал тип юнгеровского «рабочего», которому в полной мере соответствовала Мелитта Шиллер. «А вообще не имеет значения, будут обо мне писать или нет», – заявила она в самом начале обучения на профессиональную летчицу<sup>xx</sup>. За этим стоит не столько кокетство, сколько осознание того, что тип авиатора-авантюриста начала тридцатых становится несовместим с технологическим прогрессом. Лихие щеголи, исполняющие воздушные номера перед жадной до сенсаций публикой, стали никому не нужны. Требовались летчики другого, новейшего типа – гражданские и военные пилоты, которые предпочитали иметь дело с проверенной надежной техникой и избегали ненужного риска.

Жертвой таких перемен стала Марга фон Этцдорф, хорошая подруга Мелитты Шиллер<sup>xxi</sup>. После ряда неудачных попыток устроиться пилотом в коммерческую авиакомпанию, Этцдорф ушла в авиаспорт и посвятила себя дальним перелетам, которые в те времена неизменно воспринимались как сенсация. Ради этого она шла на любой риск. Во

время первого такого перелета на Канарские острова ее преследовали сплошные неудачи: сначала неплановая посадка, потом – проблемы в связи с пересечением границы, на обратном пути – аварийное приземление. И все же этой летчице с подчеркнуто маскулинной внешностью удалось привлечь к себе всеобщее внимание: в 1932 году Марга за двенадцать дней совершила одиночный перелет из Берлина в Токио. На обратном пути ее «юнкерс-юниор» потерпел крушение. Самолет не подлежал восстановлению, сама Марга получила тяжелые травмы. К концу мая 1933 года она скопила достаточно денег для следующего дальнего полета – на этот раз в Австралию. Стартовав с аэродрома Берлин-Штаакен, Марга добралась, однако, лишь до сирийского Алеппо. Совершая посадку с наветренного, а не с подветренного края полосы, она повредила самолет и затем застрелилась «в гостевой комнате аэропорта»<sup>xxii</sup>. Ей не было еще и двадцати пяти. На этот шаг Маргу толкнуло отчаяние: злополучная летчица могла лишиться поддержки спонсоров, если бы стало известно об ее тайной торговле оружием. На борту самолета французские власти обнаружили проспекты фирмы «Шмайссер», а также пистолет-пулемет, предназначавшийся в качестве образца для потенциальных клиентов. Нелегальный ввоз оружия являлся нарушением международных норм; торговля оружием, в которой подозревали молодую женщину, запрещалась Версальским договором. Считая, что ее репутация погублена навсегда, Марга взялась за пистолет-пулемет и покончила с собой. Ее смерть 28 мая 1933 года знаменовала конец эпохи авиаторов-авантюристов. Нельзя сказать, что Этцдорф и ей подобные не разбирались в моторах или не владели летной техникой. Но одного этого теперь уже оказалось мало. Растущая технизация летного дела приводила к разделению труда. Для обслуживания самолетов требовалось все больше разнообразных специалистов. Пилоту-одиночке это было уже не под силу.

---

## Примечания

### Пролог

<sup>i</sup> Georg Pasewaldt, Erfahrungen und Erkenntnisse einer Fliegerlaufbahn. Auszug aus dem Kapitel «Tapfere Frauen», S. 4. Fotokopiertes Typoskript. ARR.

<sup>ii</sup> Ebd., S. 1 f.

<sup>iii</sup> Zeugnis E'Stelle, E 7 III. Ohne Datum. Fotokopiertes Typoskript. Ebd

<sup>iv</sup> Ebd., S. 1.

<sup>v</sup> Ср.: Gerhard Bracke, Melitta Gräfin Stauffenberg. Das Leben einer Fliegerin. München 1990.

Книга Герхарда Браке имеет большую ценность, так как основывается на обширном исследовательском материале. Автор собрал целый архив важных документов, находившихся после смерти Мелитты у ее младшей сестры Клары Шиллер. Кроме того, он опросил немногих оставшихся в живых людей, знавших Мелитту. Так как работа над книгой происходила до 1989 года, Браке не мог использовать источники из архивов ГДР и Польши, большая часть которых была недоступна.. Основное внимания в книге уделено профессиональной деятельности Мелитты фон Штауффенберг в качестве летчика-испытателя; национал-социалистический контекст того времени, равно как еврейское происхождение Михаэля Шиллера, отца Мелитты, остались практически незатронутыми. В немногих позднейших публикациях о Мелитте фон Штауффенберг данные из исследования Браке как правило используются без перепроверки, в том числе те, что касаются ее участия в заговоре 20-го июля 1944 года. Ср.: Peter Hoffmann, Claus Schenk Graf von Stauffenberg und seine Brüder. München 1992, S. 388. Также: Karl Christ, Der andere Stauffenberg. Der Historiker und Dichter Alexander von Stauffenberg. München 2008, S. 56.

<sup>vi</sup> Klara Schiller an Marie-Luise Lübbert. Brief vom 30. 8. 1945. Выделено в оригинале.

Также: Marie-Luise Lübbert, Chronik der Familie Lübbert (vom 22. 10. 1923 bis Ende der fünfziger Jahre), S. 27.

### К стр. 121-128

<sup>vii</sup> Archiv Deutsches Museum, ZWB: FB 89 Schiller, M., Windkanaluntersuchungen von Luftschrauben im Sturzflug, 6. 4. 1934; FB 106 Schiller, M., Auswertung experimenteller Untersuchungen über Verstell-Luftschrauben, 15. 9. 1934; FB 506 Schiller, M., Windkanaluntersuchungen an einem Flügel mit Rollflügel und Vorflügel, 9. 1. 1936; FB 663 Ernsthausen, Krüger, Schiller, Willms, Beziehungen zwischen den akustischen und den aerodynamischen Eigenschaften von Luftschrauben, 20. 7. 1936; PB 366 Schiller, M., Flugleistungen eines Flugzeuges mit vier verschiedenen Luftschrauben, 20. 1. 1936.

<sup>viii</sup> Jahrbuch der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, Berlin-Adlershof 1930, S. X.

<sup>ix</sup> Jahrbuch der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt, Zusammenstellung der im Jahre 1930/1931 durch Berichte abgeschlossenen Arbeiten, S. 3. Jg. 59/2: Vergleichende Berechnungen für verschiedene Schrauben- und Motorenanordnungen bei der Junkers G 31. Melitta Schiller. 15 Blatt Text. 28. 6. 1930.

<sup>x</sup> За указание на этот факт приношу особую благодарность Даниеле Хельбиг из Кембриджа (Масс., США).

<sup>xi</sup> Hermann Blenk, Erinnerungen an Melitta Schiller, 13. 9. 1974. Gerhard Bracke, Melitta Gräfin Stauffenberg, a. a. O., S. 37. Auch ARR.

<sup>xii</sup> Ernst Jünger (Hrsg.), Luftfahrt ist not! Leipzig, Nürnberg 1928.

<sup>xiii</sup> Ebd., S. 11 f.

<sup>xiv</sup> Русский текст цитируется по: Юнгер Э. Рабочий. Господство и гештальт; Тотальная мобилизация; О боли. / Пер. с нем. А. В. Михайловского. – СПб.: Наука, 2000. С. 273.

<sup>xv</sup> Там же. С. 172.

<sup>xvi</sup> Там же. С. 191.

<sup>xvii</sup> Ср.: Franziska Meier, Emanzipation als Herausforderung, Rechtsrevolutionäre Schriftsteller zwischen Bisexualität und Androgynie. Wien, Köln, Weimar 1998, S. 195 ff.

<sup>xviii</sup> Beiträge zur Geschichte der Deutschen Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V., a. a. O., Tätigkeitsbericht der Jahre 1939 bis 1941, S. 42.



---

<sup>xix</sup> Ср.: Evelyn Zegenhagen, «Schneidige deutsche Mädels», а. а. О., S. 465.

<sup>xx</sup> Carl Maria Holzapfel, Käte und Rudolf Stocks, Frauen fliegen, а. а. О., S. 77.

<sup>xxi</sup> Марга фон Этцдорф в своей книге «Птенчик. Полет немецкой летчицы над тремя частями света.» пишет, что Мелитта Шиллер помогала ей при подготовке к экзамену на летные права класса "В" и «безжалостно» таскала ее «по всем отделам» авиационного института, «чтобы еще раз наглядно продемонстрировать всё изученное» (Kiek in die Welt. Als deutsche Fliegerin über drei Erdteilen, Berlin, 1931. С. 56.).

<sup>xxii</sup> Evelyn Zegenhagen, «Schneidige deutsche Mädels», а. а. О., S. 174.