



УДК 947.084.5

СОВЕТСКО-АМЕРИКАНСКИЕ КОНТАКТЫ В ВОЕННОЙ ОБЛАСТИ В УСЛОВИЯХ ДИПЛОМАТИЧЕСКОГО НЕПРИЗНАНИЯ

В. Г. Цыплин

Цыплин Виталий Геннадьевич, кандидат исторических наук, профессор кафедры международных отношений и внешней политики России, Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского, v.tsyplin@yandex.ru

В статье на характерных примерах рассматривается теория и практика модернизации и усовершенствования оборонной промышленности СССР с использованием опыта США в 1920-е годы, содержащие целый ряд решений и мероприятий. Проводится анализ действий фирмы «Амторг», которая на протяжении многих лет, пока США не признавали СССР, была посольством, торгпредством и коммерческим предприятием. Дается характеристика барьерам на пути установления советско-американских дипломатических отношений.

Ключевые слова: советско-американские отношения, период непризнания СССР, «Амторг», оборонная промышленность СССР.

Soviet-American Contacts in the Military Sphere in Conditions of Diplomatic Non-recognition

V. G. Tsyplin

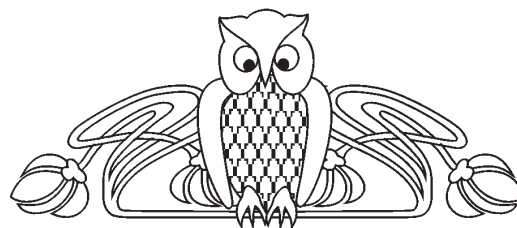
Vitaly G. Tsyplin, ORCID 0000-0003-1216-7900, Saratov State University, 83, Astrakhanskaya Str., Saratov, 410012, Russia, v.tsyplin@yandex.ru

In the article on some characteristic examples the theory and practice of modernization and improvement of the defense industry of the USSR using the experience of the USA in 1920s containing a number of decisions and actions are considered. The analysis of actions of the firm «Amorg» which for many years, while the USA did not recognize the USSR, was an Embassy, a trade mission and a commercial enterprise is carried out. The author characterizes the barriers to the establishment of Soviet-American diplomatic relations.

Key words: Soviet-American relations, period of non-recognition of the USSR, «Amorg», defense industry of the USSR.

DOI: 10.18500/1819-4907-2018-18-3-299-304

В начале 1920-х годов советское руководство преследовало в первую очередь политические цели: предотвращение интервенции, дипломатическое признание со стороны стран Запада, недопущение открытой реституции. На протяжении десятилетия оборонная промышленность СССР создавалась практически с нуля. Шел процесс конструирования и разработки техники по всему спектру вооружений, налаживались опытное и серийное производство. К концу 1920-х годов производство не обеспечивало армию военным имуществом, количественно и качественно достаточном для собственных нужд с



точки зрения безопасности и военной политики государства. Многие в советско-американских отношениях можно объяснить именно с этих позиций. В США эмбарго на торговлю с Россией формально отменили в июне 1920 года. На протяжении всего десятилетия госдепартамент запрашивал предоставлять долгосрочные кредиты СССР. Бизнесмены, представлявшие в основном мелкие и средние компании, в ходе переговоров с российскими представителями действовали на свой страх и риск¹. Осенью 1920 года советское руководство в случае прихода к власти новой республиканской администрации рассчитывало на признание и установление дипломатических отношений с США.

Советское руководство в некоторой степени считалось с мнением дипломатов, которые формулировали одно из правил ведения советской внешней политики, как необходимость устранения всяких лишних поводов к нападениям, за которые могли бы уцепиться противники или недоброжелатели². В этом ключе Л. Б. Красиным были разработаны предложения о выделении на Камчатке территорий для предоставления концессий американским предпринимателям при небольшой оплате государству и для расположения военно-морской базы на Камчатке³. Возможно, это делалось на волне, когда решения Вашингтонской конференции несколько улучшили международное положение Советской России на Дальнем Востоке⁴. В любом случае после серии скандалов в правительстве США и прессе госсекретарю Бейнбриджу Колби пришлось выпускать официальное сообщение, в котором говорилось о непризнании руководством США Советского государства и незаинтересованности в концессиях и в военно-морских базах на территории России⁵. Президенты США менялись, а курс на изоляцию Советской России при Вильсоне, Гардинге, Кулидже и Гувере оставался неизменным. В этих условиях советское правительство находило потенциальных союзников среди любых государств антизападной направленности, не обращая особого внимания на их внутривнутриполитический курс, устанавливало с ними возможные контакты⁶.

Американская фирма «Амторг», имеющая официальное название «Амторг Трейдинг Корпорейшн», в период дипломатического непризнания США Советской России до 1933 года была посольством, торгпредством и коммерческим предприятием. Эта компания образована



в ходе объединения в Нью-Йорке «Аркус-Америка» и «Продекско» 1 мая 1924 года в качестве частного акционерного общества по выполнению экспортных и импортных операций. Она допускалась к торговым операциям в СССР постановлением Главконцесскома при Совнаркоме. Юридически «Амторг» являлся иностранной частной организацией, работавшей в СССР на основании постановления ВЦИК и СНК от 12 апреля 1923 года «О торговых операциях иностранных фирм». Советское торгпредство через «Амторг» представляло советские ведомства, имевшие какие-либо экономические интересы в США. К ним относились «Госторг», «Дальгосторг», «Заггосторг», «Сахаротдел ВСНХ», «Севзапгосторг», «Укргосторг», «Экспортхлеб» и другие⁶. При этом в адрес «Амторга» постоянно сыпались обвинения в разжигании расовой розни в США, в финансировании компартии США и шпионаже. Пайщиками-совладельцами «Амторга» были Наркомат внешней торговли, «Аркус» и «Госторг». В результате деятельности «Амторга» советские товары в небольшом количестве попадали на американский рынок, а американские фабrikаты и технологии стали поступать в Советскую Россию. Кроме этого «Амторг» был ориентирован на закупку в США военного имущества и лицензий на производство техники.

Еще в середине 1920-х годов Л. Д. Троцкий, будучи на посту председателя РВС, считал опасной ошибкой политику укрепления обороноспособности страны с опорой только на военную помощь из США и Европы, необходимо развивать свою военную промышленность⁸. Позднее, 5 декабря 1929 года, Политбюро ЦК ВКП(б) на своем заседании приняло постановление «О выполнении танко-строительной программы»⁹. Из этого документа видно, что СССР в рассматриваемый период был ограничен в финансовых ресурсах, из-за чего предпринимались попытки закупки различных видов боевой техники в единичных экземплярах, но с технической документацией. Из экономических соображений подобная практика распространялась на всю продукцию. Заказы и закупки осуществлялись там, где товар продавали дешевле, где выгоднее кредитные условия и где можно было бесплатно заполучить секреты производства. Поставки станков или механизмов производились в 1–2 экземплярах, чтобы попытаться создать их действующие советские копии. Руководитель производственных операций «Ford Motor Company» Ч. Соренсен в ходе своей поездки в СССР в августе 1929 года предал гласности попытку контрафактного выпуска с 1924 года советских копий тракторов «фордзон» на Краснопутиловском заводе в Ленинграде¹⁰.

По мнению американского советолога Л. Фишера, президент США Герберт Гувер сразу после инаугурации все вопросы, касающиеся дипломатического признания СССР, отложил до лучших времен. Новый руководитель, по мне-

нию его современников, не стремился к сближению с СССР, а наоборот, активизировал антисоветский курс. Еще во время предвыборной кампании Гувер заявлял о своем негативном отношении к русскому вопросу. В официальных и неофициальных выступлениях он демонстрировал неприятие государственного и общественного строя в СССР, отстаивая при этом политику непризнания. Но на экономический блок это не распространялось, так как на национальном съезде республиканской партии, проходившем в июне 1928 года в Канзас-Сити, было объявлено о наступлении в США новой эры беспрерывного процветания американской экономики. Тогда же съезд и выдвинул кандидатом в президенты Герберта Гувера. С момента вступления его в должность улучшение советско-американских отношений характеризовалось увеличением оборота «Амторга» и давлением американских компаний на процесс предоставления различных льгот. В своих статьях Л. Фишер неоднократно отмечал постоянную заинтересованность в торговле с СССР со стороны Гувера, считающегося у наших современников самым непопулярным президентом США XX века¹¹. В СССР к весне 1928 года IV разведывательное управление Штаба РККА подготовило фундаментальное исследование «Будущая война», где США фигурировали как государство, которое могло при определенных обстоятельствах примкнуть к антисоветскому блоку¹². С другой стороны, к 1930 году в США наивысшей точки достигла истерия по поводу финансирования «Амторгом» протестных движений в Америке. В США под руководством конгрессмена Г. Фиша был создан особый комитет. На него была возложена функция расследования подрывной коммунистической деятельности, в основу которой было положено содержание более 3000 шифротелеграмм «Амторга». Для дешифровки документов обращались к американским военным. Проводили допрос руководителя Амторга П. А. Богданова¹³.

В исследуемый период сотрудники внешней разведки СССР вели в США изучение обстановки и сбор информации по экономической и технической линии, но к «Амторгу» это соотносить никак нельзя. Например, в США в качестве бизнесмена с нелегальных позиций работал разведчик Эйнгорн, который занимался изучением рынка, потенциалом закупки машин и оборудования якобы с целью открытия своего представительства в Иране или на Ближнем Востоке. По линии технической разведки резидентуре А. О. Эйнгорна удалось добыть и переслать в Москву комплект чертежей военного самолета конструктора И. Сикорского. В одном из рапортов на имя зампреда ОГПУ С. А. Мессинга сообщалось, что за последнее время сильно оживилась работа по техразведке в Америке, получены материалы исследований в химической промыш-



ленности, образцы документов по дизель-мотору «паккард»¹⁴.

В свою очередь, «Амторг» регулярно отправлял в Москву конъюнктурные обзоры американской экономики, копии которых доставлялись руководителям государства. Их нельзя назвать экономическим шпионажем. Составление таких документов являлось обычной работой торгпредства, тем более что техническое консультирование американскими инженерами крупных индустриальных проектов на территории СССР было общеизвестным фактом. По мнению некоторых историков, под видом инженеров и менеджеров на работу в «Амторг» все же направлялись чекисты, коминтерновцы и военные разведчики, которым американские власти нередко отказывали в визах. Постоянная разведывательная работа советских спецслужб в США началась после установления дипломатических отношений. Первый директор «Амторга» И. Я. Хургин, назначенный в США сначала как уполномоченный Наркомнешторга в статусе секретности, предлагал подкупить несколько американских консулов, которые выдавали визы для представителей советской стороны, но осуществить этот замысел не получилось. Руководство СССР направляло в «Амторг» как в ссылку большевиков, находившихся в оппозиции к сталинскому руководству. Так, по настоянию И. В. Сталина вторым руководителем «Амторга» стал Э. М. Склянский – соратник Л. Троцкого. Для СССР желательным партнером был Д. Хаммер – один из основателей компартии США, но ни он, ни три его сына директорами «Амторга» назначены не были¹⁵. После гибели И. Я. Хургина и Э. М. Склянского на озере Лонг Лэйк в окрестностях Нью-Йорка при невыясненных до конца обстоятельствах «Амторг» возглавляли люди И. В. Сталина. Американская полиция причиной происшествия на озере назвала внезапно возникшую бурю¹⁶.

Некоторые современные исследователи отмечают, что СССР по совокупности общих показателей промышленного производства к 1930-м годам занимал после США второе место за счет контрафактного копирования образцов машин, механизмов и промышленного шпионажа¹⁷. Советские организации использовали договоры о технической помощи и контракты на поставку оборудования для поездок многочисленных практикантов на предприятия компаний. Советский инженер-механик И. Б. Шейнман с удивлением описывал открытость американцев. Он и его товарищи получили беспрепятственный доступ к разнообразным техническим данным, разрешение делать зарисовки и бесплатно снимать копии. Запатентованные секреты не разглашались, но предоставление информации обо всем остальном считалось лучшей рекламой для фирмы¹⁸.

Внешние экономические связи СССР переориентировались на платную техническую по-

мощь и масштабные закупки оборудования, причем у сталинской экономической политики был выраженный «американский вектор»¹⁹. Особо важным для СССР являлся доступ к военным технологиям в области новейших видов вооружения США в авиации и бронетехнике, производство которых в СССР в те годы находилось в зачаточном состоянии.

Военные теоретики СССР отмечали две опасные тенденции в развитии советской авиации: недооценка значения авиации военными руководителями для обороны страны и стремление приобрести авиатехнику за границей, не расходуя силы и время на собственные разработки. В СССР в конце 1920-х годов, например, были проанализированы 675 конструкций самолетов зарубежного производства, из которых были выбраны только 62 варианта самолетов для внедрения в опытно-экспериментальные производства. Это подтверждает документ управления ВВС РККА, датируемый 20 октября 1929 года, который был направлен в адрес Совета труда и обороны. В нем излагались предложения о пятилетнем плане опытного строительства ВВС на 1928–1933 годы²⁰.

Нарком по военным и морским делам и председатель Реввоенсовета СССР К. Е. Ворошилов в своей докладной записке, датируемой 1929 годом, сообщал о переговорах с американской авиационной фирмой «Кертис» о технической поддержке СССР по мощным моторам²¹. Опытные образцы попадали на засекреченные военные заводы, которым в конце 1920-х годов стали присваиваться номера, скрывающие бывшие названия. В 1927 году насчитывалось 56 таких предприятий²². Тогда руководство СССР выбирало, по какому пути должна развиваться советская военная промышленность: по пути создания кадровых заводов, выпускающих военную продукцию, или по пути промышленной мобилизации американского типа, основанной на развитии предприятий «двойного» назначения²³. Ввиду необходимости организации быстрой и секретной доставки подобных грузов в Наркомторге был создан Специальный отдел экспортных заказов, которым руководил К. Е. Ворошилов.

Первая попытка закупки в США самолета была предпринята в 1928 году, когда пытались приобрести трехмоторный металлический самолет в кредит на 3 года, но она не увенчалась успехом. «Амторг» сразу ответил, что на условиях такого кредита он приобрести летательный аппарат не сможет.

В конце 1920-х годов группа военных руководителей во главе с Главкомом ВВС СССР П. И. Барановым считала, что для усиления советской авиации все средства хороши²⁴. С целью закупок авиатехнологий П. И. Баранов несколько раз посещал иностранные государства под чужой фамилией, нелегально. Курьезный случай произошел в 1929 году при въезде в США со-



ветской делегации в составе: начальника управления ВВС РККА П. И. Баранова, профессора Б. С. Стечкина, конструктора А. Н. Туполева, председателя научно-технического комитета управления ВВС Харламова, инженера-конструктора Научного автомобильного института Е. В. Урмина и начальника иностранного отдела управления ВВС Фельдмана. Таможенный чиновник принял решение оставить подозрительных русских на недельный карантин. На вопрос о цели визита в США П. И. Баранов озвучил сумму планируемой покупки продукции машиностроения в США. В этот момент встречающиеся представители заинтересованных фирм стали звонить в Вашингтон. После этого сразу было получено разрешение сойти на американский берег, а уже через час делегация, сопровождаемая сотрудниками «Амторга», на омнибусе ехала по Нью-Йорку к гостинице²⁵.

В США с корпорацией «Кертисс-Райт» велись переговоры о выпуске в Советском Союзе трех типов двигателей воздушного охлаждения. Собрание УВВС, проходившее 28 декабря 1929 года, утвердило решение отказаться от французских моторов и поставить американские моторы на все серийные машины АНТ-9. В январе 1930 года П. И. Баранов заказал в Америке небольшую партию моторов. Их планировали установить на советские самолеты в феврале, но они были доставлены в СССР в середине лета. Первый опытный образец самолета появился только в сентябре. Все выпущенные машины требовали серьезных доработок. В СССР запасы американских моторов закончились. Руководство СССР с учетом депрессии в США сделало предложение американской стороне об организации на своей территории специального литейного моторного производства, но переговоры с США о строительстве нового завода по выпуску моторов зашли в тупик²⁶. В СССР стали искать возможность продолжения производства самолетов с использованием небольшого количества американских моторов, но и в этом случае у советской стороны возникла проблема с выделением для этого дополнительной валюты²⁷.

Результаты поездки российской делегации во главе с П. И. Барановым оказались неутешительными. Американские компании не стали устанавливать прямые контакты с советскими представителями. В отсутствии дипломатических отношений с США все торгово-посреднические операции продолжились осуществляться через «Амторг».

Заслуживает особого внимания командировка в США комбрига Л. Г. Минова, датированная 1929 годом. Он с помощью работников «Амторга» посетил предприятие фирмы «Ирвин» в городе Буффало, специализирующееся на производстве парашютной техники, и изучил возможность закупок снаряжения. Ему удалось лично совершить три прыжка. После своего воз-

вращения в СССР комбриг Л. Г. Минов летом 1930 года в 11-й авиабригаде Московского военного округа создал группу парашютистов численностью 30 человек. В ходе войсковых учений округа, состоявшихся 2 августа 1930 года, 12 человек провели десантирование с помощью парашюта, что являлось тогда первым экспериментальным случаем высадки воздушного десанта. В качестве места высадки было выбрано свободное от посевов поле вблизи хутора Клочково, в двух километрах от Воронежа²⁸. Таким образом, день 2 августа считается датой рождения ВДВ.

Перспективы покупки серии летающих лодок у компании «Глен Мартин» обсуждались в 1929 году, но госдеп не позволил достигнуть договоренностей по этому вопросу²⁹. Необходимо отметить, что советская конструкторская мысль к 1925 году в одном самолете ТБ-1 объединила все признаки бомбардировщика. Это было приоритетом СССР и заслугой А. Н. Туполева³⁰. В 1930 году в США начали копировать этот самолет³¹.

На некоторых советских самолетах до конца 1920-х годов были установлены моторы М-5, являвшиеся точной копией американского «Либерти» образца 1917 года. В начале 1930-х годов эти двигатели, выработавшие свой срок в авиации, стали устанавливать на танки, а с руководством американских компаний велись переговоры о поставке из США 100 штук уже довольно устаревших моторов для установки их на танки БТ³².

В конце 1929 года в СССР была создана закупочная комиссия под руководством начальника управления механизации и моторизации Красной армии И. А. Халепского и начальника инженерно-конструкторского отдела С. А. Гинзбурга, которая посетила крупные промышленные центры за пределами СССР с целью знакомства с автобронетанковой техникой зарубежных армий. Примечательно, что 6 декабря 1929 г. комиссия под председательством главы Наркомтяжпрома С. Орджоникидзе приняла решение о выделении средств на закупку иностранных танков. При этом рассматривались различные варианты размещения заказов на разработку проектов и приобретения образцов техники³³. После посещения Германии и Англии комиссия продолжила работу в США, где организация мотобронетанковых частей как отдельного рода войск в принципе запрещалась законодательным актом о национальной обороне, принятом в 1920-м году³⁴. В ходе переговоров с представителями фирмы «Cunningham» о приобретении танка Т1.Е1. и подробном ознакомлении с образцами продукции выяснилось, что реальные характеристики танков оказались ниже заявленных. Кроме того, представители СССР не имели финансовых возможностей приобрести 50 танков с предоплатой в 50%³⁵.

Далее комиссия провела переговоры с фирмой «U. S. Wheel Track Layer Corporation» в Ра-



вей, штат Нью-Джерси, американского изобретателя, конструктора и бизнесмена Джона Уолтера Кристи о возможности приобретения нескольких экземпляров танка конструкции М1931, а также лицензии на производство военной техники в СССР. В конструкции танка содержалось множество новейших инженерных решений того времени. Этим танком в 1929 году еще до визита советских представителей интересовался представитель Польши, которая в те годы воспринималась руководством СССР как один из потенциальных противников. Польским военным танк понравился, после чего 26 февраля 1930 года в США прибыл начальник Военного института конструкторских исследований Польши Т. Коссаковский. Был подписан договор на приобретение готового экземпляра танка и лицензии на его изготовление в Польше, внесен 50%-й аванс. Руководство СССР перекупило танк у поляков. Американская сторона расторгла договор с Польшей в одностороннем порядке и вернула им деньги. Хотя между США и Польшей были установлены дипломатические отношения с 1919, а между СССР – США это произошло только в 1933 году. Испытывая нехватку финансирования, по причине отказа армии США приобретать его танки, Кристи охотно пошел на контакт с советской делегацией, хотя к СССР относился с недоверием. Таким образом, по договору в СССР поставались два танка М1931 стоимостью 60 тыс. \$. По условиям договора СССР обязался перечислить фирме Кристи 100 тыс. \$ за право производить эти танки в течение 10 лет³⁶.

При подписании договора между американской стороной в лице президента корпорации Дж. У. Кристи и советской стороной президентом «Амторга» А. В. Петровым присутствовали И. А. Халепский и американцы Дж. Майкель, Дж. Раймонд и Тиффани. Необходимо отметить, что никаких официальных документов американская и советская сторона не подписывали. Планировался проезд Кристи в Советский Союз для оказания помощи в налаживании серийного производства танков. Практически сразу был поднят вопрос о производстве танков Кристи на Ярославском автомобильном заводе.

Танки М1931 были отправлены в СССР 24 декабря 1930 года неукомплектованными, без башен, а техническую документацию американцы предоставили не полном объеме. Но это сути дела уже не меняло. В целях изучения организации производства и контроля за выполнением заказа, в Нью-Йорк 14 июля 1930 года прибыл член Научно-технического комитета Н. М. Тоскин³⁷, который в ходе общения с конструкторским бюро получил 127 листов чертежей опытного танка. Эти документы были направлены в СССР. В ходе реализации договора Кристи недоплатили 25 тыс. \$, в ответ он отказался приезжать в Москву, и сотрудничество с ним медленно сворачивалось³⁸.

Все события вокруг этого договора позднее стали предметом расследования Комиссии Фиша в Конгрессе США. Халепского обвинили в получении секретных данных при посещении американских арсеналов. Военный министр США во время публичных слушаний заявил, что Халепский государственные арсеналы не посещал³⁹.

Закупки в США образцов новой техники, станков, технологий имело колоссальное значение как для научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, так и для внедрения в оборонную промышленность передовых производственных методов. На основе изучения образцов приобретенной техники делались заключения о степени необходимости производства аналогичных агрегатов в СССР. Особое внимание при этом обращалось на организацию собственного опытного и серийного производства боевой техники: танков и самолетов. Можно уверенно утверждать, что военно-техническое сотрудничество советской авиационной и танковой промышленности с американскими фирмами было в 1920-е годы в целом эффективным. Наиболее ценным для советских инженеров были технологические решения, повышающие производительность труда и снижающие требования к качеству рабочей силы. В дальнейшем заимствование технологий явилось важнейшим вкладом американской иностранной военной технической помощи в становление советской военной промышленности.

Примечания

- 1 См.: *Косых Е. С.* Американский бизнес в экономике Советской России // Великая российская революция 1917 г. : методология, источники, историография : сб. науч. тр. по итогам науч. конф. (Стерлитамак, 29 сентября 2017 г.). Стерлитамак, 2017. С. 170.
- 2 См.: *Редченко Д. В.* Г. В. Чичерин и советская внешняя политика в странах Востока // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2009. Т. 9, вып. 1. С. 104.
- 3 См.: Письмо народного комиссара иностранных дел РСФСР Г. В. Чичерина в Политбюро ЦК РКП(б) относительно переговоров с американским предпринимателем В. Б. Вандерлипом. 28 сентября 1920 г. // Советско-американские отношения. Годы непризнания. 1918–1926. М., 2002. С. 152–153.
- 4 См.: *Цыплин В. Г.* К российским вопросам на Вашингтонской конференции 1921–1922 годов // Военная история России : проблемы, поиски, решения : материалы IV междунар. науч. конф., посвящ. 75-летию победы в Сталинградской битве (Волгоград, 20–21 окт. 2017 г.). Волгоград, 2017. С. 247.
- 5 См.: Официальное сообщение Б. Колби // Нью-Йорк Таймс. 1920. 27 окт.
- 6 См.: *Цыплин В. Г.* Советские поставки вооружения в азиатские страны в 1920-х годах // Изв. Саратов. ун-та.



- Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2017. Т. 17, вып. 3. С. 356.
- 7 См.: Мухин М. А. Амторг. Американские танки для РККА // Отечественная история. 2001. № 3. С. 52.
- 8 См.: Красных Ю. Г. Л. Д. Троицкий и военное строительство. 1920–1924 гг. // Вопр. истории. 2009. № 8. С. 105.
- 9 См.: Клемантович С. П. Военная политика ВКП(б) и советского государства в 1920–1930-е гг. : дис. ... д-ра ист. наук. М., 2003. С. 232.
- 10 См.: Шпотов Б. М. Шаг назад и два вперед : западная техническая помощь и «институциональные ловушки» советской индустриализации (1930-е гг.) // Вестн. Института экономики Российской академии наук. 2014. № 1. С. 149.
- 11 См.: Швецов А. А. Луис Фишер и советско-американские отношения первой половины XX века : дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2015. С. 86.
- 12 См.: Кантор Ю. З. Заклятая дружба. Секретное сотрудничество СССР и Германии в 1920–1930-е годы. СПб., 2009. С. 31.
- 13 См.: Якутин Н., Князев А. Белым пятном на карте // Экономика и жизнь. 2013. № 43(9509). С. 49.
- 14 См.: Чертопруд С. Научно-техническая разведка от Ленина до Горбачева. М., 2002. С. 47.
- 15 См.: Журнов Е. В авангарде коварно-денежных отношений // Коммерсант. 2008. 13 окт.
- 16 См.: Шевякин А. Кто готовил развал СССР. М., 2014. С. 164.
- 17 См.: Шпотов Б. М. Американский бизнес и Советский Союз в 1920–1930-е годы : лабиринты экономического сотрудничества. М., 2013. С. 214–216, 296.
- 18 См.: Шейнман И. Б. Что я видел в Америке. Что я сделал в СССР. М., 1934. С. 28–29.
- 19 См.: Шпотов Б. М. Шаг назад и два вперед : роль технико-технологических инноваций в индустриализации СССР // Экономические реформы в России и за рубежом : сб. ст. М., 2014. Вып. 3. С. 277–278.
- 20 Государственный Архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. 8418. Оп. 8. Д. 157. Л. 21–30.
- 21 Российский государственный военный архив (далее – РГВА). Ф. 4. Оп. 19. Д. 10. Л. 5–6.
- 22 См.: Быстрова И. В. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920-е – 1980-е гг. : экономические аспекты развития // Экономическая история : ежегодник. М., 2004. С. 235.
- 23 См.: Маркевич А. М. Нужды обороны и планирование военной промышленности в СССР в конце 1920-х – 1930-е гг. // Экономическая история : ежегодник. М., 2008. С. 444.
- 24 См.: Баранов П. И. Я знаю, это трудное дело, но наш воздушный флот будет первым в мире. URL: <https://topwar.ru/126000-pi-baranov-ya-znayu-eto-trudnoe-delo-no-nash-vozdushnyy-flot-budet-pervym-v-mire.html> (дата обращения: 25.01.2018).
- 25 См.: Чуев Ф. Стечкин. М., 1978. С. 178.
- 26 См.: АНТ-9. URL: <http://xn--80aa2bkafhg.xn--p1ai/article.php?nid=5343> (дата обращения: 25.01.2018).
- 27 Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 8418. Оп. 5. Д. 59. Л. 36–37.
- 28 См.: Ненахов Ю. Воздушно-десантные войска во Второй мировой войне. Минск, 1998. С. 135.
- 29 РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 204а. Л. 220.
- 30 См.: Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. М., 1985. С. 396.
- 31 См.: Мишанов С. А. Строительство Красной Армии и Флота. 1921 – июнь 1941 гг. Анализ западной историографии. М., 1992. С. 194.
- 32 ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 5. Д. 59. Л. 36–37.
- 33 См.: Верещак М. И. Роль иностранной технической помощи в создании и развитии советской бронетанковой промышленности (1925–1935) // Экономическая история : ежегодник. М., 2014. С. 234.
- 34 См.: Мостовенко В. Д. Танки. 2-е изд. М., 1958. С. 125.
- 35 См.: Свириц М. Н. Броня крепка. История советского танка 1919–37. М., 2006. С. 130.
- 36 См.: Павлов М. В., Желтов И. Г., Павлов И. В. Танки БТ. М., 2001. С. 25–26.
- 37 РГВА. Ф. 4. Д. 1974. Оп. 14. Л. 1.
- 38 См.: Юферев С. Путь от танка «Кристи» до БТ-2 // Военное обозрение. 2016. 27 апр. URL: <https://topwar.ru/94557-put-ot-tanki-kristi-do-bt-2.html> (дата обращения: 25.01.2018).
- 39 См.: Верещак М. И. Роль иностранной технической помощи в создании и развитии советской бронетанковой промышленности (1925–1935) // Экономическая история : ежегодник. 2013. М., 2014. С. 229–250.

Образец для цитирования:

Цыплин В. Г. Советско-американские контакты в военной области в условиях дипломатического непризнания // Изв. Саратов. ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2018. Т. 18, вып. 3. С. 299–304. DOI: 10.18500/1819-4907-2018-18-3-299-304.

Cite this article as:

Tsyplin V. G. Soviet-American Contacts in the Military Sphere in Conditions of Diplomatic Non-recognition. *Izv. Saratov Univ. (N. S.), Ser. History. International Relations*, 2018, vol. 18, iss. 3, pp. 299–304 (in Russian). DOI: 10.18500/1819-4907-2018-18-3-299-304.