

УДК 358.4:940.54

*Заборовський В. В., к.і.н., доцент кафедри соціально-гуманітарних дисциплін**Харківський національний університет внутрішніх справ, м. Харків, Україна*

СИСТЕМА ПІДГОТОВКИ ЛЬОТНОГО СКЛАДУ ВІЙСЬКОВОЇ АВІАЦІЇ (НІМЕЦЬКИЙ ДОСВІД ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ)

В цьому році виповнюється 75 років з моменту закінчення Другої світової війни, що стала однією з найтрагічніших сторінок в історії людства, події якої до сьогодні є об'єктом пильної уваги істориків. Поступово відкриваються нові, раніше невідомі сторінки минулої війни, що дозволяють по-новому поглянути на її події та факти. З плином часу змінюється оцінка подій Другої світової та окремих особистостей. Заснована тільки на реальних фактах, вона повинна ставати все більш об'єктивною, позбавленою будь-яких політичних та ідеологічних нашарувань. У зв'язку з цим доречно процитувати слова колишнього льотчика-винищувача військово-повітряних сил Німеччини (Люфтваффе) Гюнтера Ралля: "Зараз можна більш об'єктивно говорити про той час, навколо якого існує стільки міфів і забобонів " [1].

Систему підготовки льотних кадрів винищувальної авіації Люфтваффе доречно розглянути на основі мемуарів відомих пілотів - Еріха Хартманна та Ганса-Ульріха Руделя. За спогадами Еріха Хартмана, його підготовка розпочалася 15 жовтня 1940 року, коли він прибув у 10-й навчальний полк. В цей час програма підготовки пілотів винищувальної авіації Люфтваффе не відчувала тиску надзвичайних обставин. Важкі втрати під час "Битви за Британію» не схилювали штаб Люфтваффе. Тому практично нічого не робилося для прискорення випуску пілотів з льотних шкіл. У цьому ж місяці Еріх Хартманн відправився в льотну школу LKS-2 для отримання льотної підготовки. Навчання почалося з загальновійськових дисциплін - статутів, стройової і вогневої підготовки. Крім цього, курсантам викладалися і спеціальні предмети - історія авіації, теорія польоту, тактика, конструкція літаків, конструкція моторів, опір матеріалів, аеродинаміка, метеорологія. Повний курс льотної підготовки був розрахований на рік. Сам Хартманн здійснив свій перший вивізний політ на навчальному літаку тільки 5 березня 1941 року, а перший самостійний політ - 24 березня 1941 року. До цього з інструктором він зробив близько сотні зльотів і посадок. Курс основної льотної підготовки завершився 14 жовтня 1941 року, і Еріх був готовий почати курс первинної підготовки. Його інструктори в льотній школі за результатами випускних іспитів визначили, що Хартманн придатний для підготовки як льотчик-винищувач, і з 15 жовтня 1941 року по 31 січня 1942 він проходив цей курс у 2-й школі первинної підготовки винищувальної авіації. Після чого, з 1 березня 1942 року, Еріх продовжив навчання у 2-й школі винищувальної авіації. Там Хартманн приступив до освоєння бойового літака - Vf-109. Навчившись управлінню і тактиці бойового застосування винищувача, в червні Еріх приступив до вивчення курсу повітряної стрільби. 30 червня 1942 під час

першої стрільби Еріх зробив по конусу 50 пострілів з кулемета винищувача Bf-109D і домігся 24 попадань [2]. Для порівняння: згідно з "Додатком до програми перепідготовки льотного складу ВА ВПС РСЧА", розділ "Повітряна стрільба і бій" включав в себе, зокрема, таку вправу: стрільба по конусу. Дистанція - 100-200 м., патронів - 60 шт. Оцінка: 5 - 8 попадань, 4 - 5 попадань, 3 - 3 попадання [3]. Для вдосконалення вміння повітряної стрільби Еріх був зарахований на вищі курси повітряної стрільби. Після закінчення курсів, 20 серпня 1942 року його зарахували в резерв винищувальної авіації. У резерві він пробув до жовтня, і 10 жовтня 1942 року Еріх вибув для проходження служби в JG-52 на Східний фронт. Таким чином, повний курс підготовки Еріха Хартмана як пілота-винищувача становив два роки [2]. На мою думку, цей фактор можна вважати однією з причин високої результативності цього пілота в подальшому. Такий довгий період підготовки окремо взятого пілота не слід вважати чимось нетиповим. Ось, інший приклад: штурман бомбардувальника Ju-88 Гюнтер Кляйн: період навчання тривав 1 рік і 4 місяця - 1 рік в льотній школі "Лінц" і 4 місяці в Мюнстері, на курсах вдосконалення майстерності. У школі термін навчання був встановлений в 1 рік. В день - 8 навчальних годин. Протягом всього навчання зробив 200 навчальних польотів, налітавши при цьому 250-300 годин" [4].

Слід зауважити, що настільки ґрунтовно готували льотчиків і для інших родів авіації. Наприклад, розглянемо підготовку льотчиків штурмової авіації за спогадами самого результативного льотчика цього роду авіації - Ганса-Ульріха Руделя. Тим більше, що порівнюючи підготовку пілотів різних родів авіації Люфтваффе, можна уявити собі вельми повну і вичерпну картину, що розкриває всю систему підготовки льотчиків ВПС Німеччини. У серпні 1936 року Рудель був призваний до лав Люфтваффе і спрямований до навчального центру, де протягом шести місяців вивчав загальновійськові дисципліни. У другому семестрі курсантів перевели до іншого центру, де вони приступили до польотів. Поряд з льотними заняттями тривають заняття з технічних і військових дисциплін, одночасно курсанти відвідували офіцерські курси. Третій семестр - польотам приділяється менше уваги, навпаки, повітряній тактиці, атакам по наземних цілях, методам оборони та іншим спеціальним дисциплінам годин відведено набагато більше. Незадовго до закінчення льотної школи курсантів відправляють для проходження стажування в зенітні підрозділи. У червні 1938 року Рудель прибув в частину для проходження подальшої служби і починає вивчення бойового літака - пікіруючого бомбардувальника Ju-87В. Основи бойового навчання - відпрацювання пікірування під усіма можливими кутами аж до 90 градусів, польоти в строю, стрільба з бортової зброї тощо. Тільки після проходження курсу підготовки на бойовому літаку Руделю дозволили виконувати самостійні польоти, і в серпні 1938 року він отримав звання лейтенанта [5]. Повний термін навчання у Ганса-Ульріха Руделя склав два роки.

Коли ситуація на фронтах для Німеччини почала погіршуватися, відповідно почалася перебудова всієї системи підготовки пілотів військової авіації. Ось як описує зміни що відбулися відомий командир Люфтваффе

Адольф Галланд, якій в роки війни перебував на посаді командувача винищувальної авіації: "... зростаючий відсоток молодих і недосвідчених льотчиків, збитих до того, як вони досягали свого десятого бойового вильоту, незабаром став складати більш ніж 50 відсотків. Коефіцієнт ефективності між ворогом і нами виріс не в нашу користь - і не тільки в технічному відношенні, але і в плані якості льотного складу. В кінці 1944 року існувало лише 15 льотних шкіл, причому їх явно не вистачало. Німецький льотчик-винищувач відправлявся на фронт маючи тільки 150 годин нальоту, у американського пілота ця цифра була мало не в три рази вище ..." [6].

Таким чином, аналіз наведеного матеріалу дозволяє зробити наступні висновки: у всіх льотних школах Люфтваффе курсанти спочатку проходили вивчення курсу загальновійськових, а потім приступали до вивчення спеціалізованих авіаційних дисциплін. Першим самостійним польотом передувала довга теоретична підготовка та польоти на двомісному навчально-тренувальному літаку. Після курсу льотної підготовки в школах Люфтваффе курсанти проходили обов'язкові курси тактичної та вогневої підготовки в спеціальних навчальних закладах. Після цього курсанти направлялися в навчально-бойові підрозділи тих родів авіації Люфтваффе, в яких їм надалі належало служити. Всі школи Люфтваффе працювали за єдиними навчальними програмами, а остаточна спеціальна підготовка майбутнього пілота відбувалася в навчально-бойових підрозділах. Така методика дозволила різко збільшити в разі необхідності (наприклад, з середини 1944 року) кількість підготовлених пілотів-винищувачів за рахунок скорочення кількості пілотів, які проходили підготовку за програмами інших родів авіації без серйозної перебудови всієї системи підготовки льотних кадрів в цілому. Навіть тоді, коли винищувальна авіація Люфтваффе стала відчувати брак пілотів, випускники винищувальних шкіл відправлялися на фронт, маючи 150 годин навчального нальоту. Але таку кількість годин командування Люфтваффе вважало недостатньою [6]. Серйозний акцент при підготовці пілота-винищувача робився на індивідуальній вогневій і тактичній підготовці. Ця методика в подальшому себе повністю виправдала і її можна вважати передумовою високої, в порівнянні з винищувачами інших країн, результативності льотчиків винищувальної авіації Люфтваффе.

Список літератури

1. Зефиров М. В. Асы Люфтваффе. Дневная истребительная авиация. Новгород : Покровка, 2000. 57 с.
2. Толивер Р. Ф., Констебль Т. Дж. Лучший ас Второй мировой / пер. с англ. А. Г. Больных. М. : АСТ, 1999. 432 с.
3. ЦАМО РФ. Ф. 221. Оп. 1374. Д. 1. Лл. 42–55.
4. ЦАМО РФ. Ф. 221. Оп. 1374. Д. 30. Лл. 289–291.
5. Рудель Г.-У. Пилот «Штуки». Мн. : Харвест, 2003. 272 с.
6. Галланд А. Первый и последний. Немецкие истребители на Западном фронте. 1941–1945 гг. М. : Центрполиграф, 2003. 405 с.