



УДК [355.237:355.354(430)]
ГРНТИ 78.09.15

СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ЛЕТНО-ПОДЪЕМНОГО СОСТАВА ГЕРМАНСКИХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ (1941–1942 гг.)

*А.А. БАРАШКОВ, кандидат исторических наук, доцент
ВУНЦ ВВС «ВВА имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)
В.В. БЕЛОУСОВ, кандидат исторических наук
ВУНЦ ВВС «ВВА имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)
А.А. ГУФРАНОВ
ВУНЦ ВВС «ВВА имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)*

В статье рассматривается подготовка летно-подъемного состава германских ВВС различных родов авиации в летных школах, находящихся на территории Германии, Австрии, Польши, Чехословакии в первом периоде Великой Отечественной войны (1941–1942 гг.). Авторы акцентируют внимание на том, что фактически подготовка в летных школах, независимо от ведения боевых действий на различных театрах военных действий, велась системно и поэтапно. Такой подход в подготовке летно-подъемного состава был оправдан и позволял ежегодно поставлять в воздушные флота Германии до 13 тысяч человек.

Ключевые слова: авиация, военно-воздушные силы, система обучения, люфтваффе, летная школа, летчик, подготовка, полеты, боевые потери.

GERMAN AIR FORCE FLIGHT-LIFTING PERSONNEL TRAINING SYSTEM (1941–1942)

*A.A. BARASHKOV, Candidate of Historical sciences, Associate Professor
MESC AF «N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy» (Voronezh)
V.V. BELOUSOV, Candidate of Historical sciences
MESC AF «N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy» (Voronezh)
A.A. GUFANOV
MESC AF «N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy» (Voronezh)*

The article deals with the training of flight-lifting personnel of the German air force of various types of aviation in flight schools located on the territory of Germany, Austria, Poland, and Czechoslovakia in the first period of the great Patriotic war (1941–1942). The authors emphasize that training in flight schools was conducted systematically and in stages, regardless of the conduct of combat operations in various theaters of war. This approach to the training of flight and lifting personnel was justified and allowed to supply up to 13 thousand people to the German air fleets annually.

Keywords: aviation, air force, training system, Luftwaffe, flight school, pilot, training, flights, combat losses.

Введение. Военные действия во все времена являлись катализатором развития средств вооруженной борьбы. В частности, значительный скачок в их эволюции произошел в Первую мировую войну, в которой помимо традиционных средств (пистолеты, винтовки, пушки, мины, гранаты и т.д.) появились новые – боевые отравляющие вещества, бронепоезда, танки, самолеты, средства ПВО (противовоздушная оборона) и т.д. В это же время в военном искусстве зародились новые теории в отношении применения новых средств вооруженной



борьбы. Особое место отводилось идеям, выдвинутым итальянским генералом Джулио Дуэ (он считал, что основная роль в войне принадлежит и будет принадлежать авиации, и как мы видим сегодня, он был прав), французским генералом Вотье (чем больше будет воздушная опасность, тем более значимая роль в войне будет отводиться силам и средствам ПВО) и германским генералом Гейнцем Гудерианом (главная роль на поле боя будет отводиться танкам). Некоторое время Гудериан преподавал тактику и военную историю офицерам, которые в последующем должны были проходить службу в генеральном штабе. На его взгляды сильно повлияло полководческое искусство Наполеона и Суворова (особенно их маневренные действия).

Согласно теории Дуэ войну можно закончить в три дня, для этого необходимо, чтобы авиация самостоятельно проводила воздушную войну, целью которой должны быть военные и гражданские объекты, города с их инфраструктурой. Для ее реализации необходимо иметь сильный воздушный флот (1500 самолетов бомбардировочной авиации и 200 истребителей для их прикрытия) [1, с. 6]. Как говорил Наполеон: «Интуиция – область гения» [2, с. 18]. Однако в Первую мировую войну Джулио Дуэ не был услышан ни своими соотечественниками, ни военачальниками других стран.

В межвоенный период (1918–1939 гг.) набиравшая обороты фашистская Германия фактически скопировала взгляды Джулио Дуэ в отношении применения авиации. Были созданы люфтваффе вермахта и сформированы высшие оперативные соединения – воздушные флоты (численностью от 800 до 1200 самолетов), что позволило им во взаимодействии с наземными войсками вести достаточно успешные боевые действия. Примером тому могут служить такие известные события Второй мировой войны как захват Польши, Норвегии, Дании, Бельгии, Франции, острова Крит и т.д. Воздушный флот, действовавший на одном из операционных направлений, уничтожал не только группировки авиации, танков, живой силы противника, но и наносил удары по крупным промышленным центрам, железнодорожным узлам, портам и другим важным объектам.

Актуальность. При создании люфтваффе помимо оснащения в достаточном количестве современной боевой авиационной техникой одной из важнейших задач стала подготовка квалифицированных летно-подъемных кадров, особенно в военное время. Практика показала, что данная задача остается актуальной и сегодня. Одним из способов ее решения для Отечественных Вооруженных Сил является переход на подготовку летного состава по принципу, разработанному в годы Второй мировой войны, а именно переход сегодня с пятилетнего обучения на одногодичное или полуторагодовое. В качестве успешного исторического примера представлена система подготовки летно-подъемного состава люфтваффе в фашистской Германии, включающая мощную сеть учебных заведений.

В летные школы принимались, на добровольных началах, военнотружущие и гражданские лица. Общими условиями приема для всех являлись:

- а) пригодность к летной службе (по свидетельству врачей);
- б) политическая благонадежность (с представлением характеристики с места службы);
- в) арийское происхождение (с представлением родословной записи);
- г) возраст: не моложе 17 лет и не старше 24 лет (для гражданских лиц) и не старше 28 лет (для военнотружущих);
- д) рост: не ниже 160 см и не выше 190 см.

Из военнотружущих принимались лица:

- а) пробывшие на военной службе не более 8 лет;
- б) унтер-офицеры или достойные унтер-офицерского звания;
- в) не имевшие дисциплинарных взысканий.

Из удовлетворяющих перечисленным выше условиям, преимущество отдавалось членам гитлеровского союза молодежи и членам национал-социалистского летного корпуса.

Принятые в летные школы направлялись в учебные авиационные полки для прохождения общевоинской подготовки сроком 3–4 месяца, где большое внимание уделялось спорту,



особенно бегу и игре в волейбол. После 3–4 месячного пребывания в учебном авиационном полку, обучавшиеся, исходя из их способностей и пригодности, направлялись в школы летно-подъемного состава или в школы наземного состава.

В школы летно-подъемного состава, из числа изъявивших желание, отбирались солдаты с безупречным, твердым характером, наиболее здоровые и грамотные, способные к восприятию технических дисциплин.

Обучение летно-подъемный состав проходил в школах:

- летчиков-офицеров;
- летчиков-наблюдателей (офицеров) (в германских ВВС (военно-воздушные силы) летчиком-наблюдателем мог быть только офицер, чем подчеркивалось особое значение, придаваемое разведывательной авиации, для которой готовились летчики-наблюдатели (офицеры) и вспомогательные летчики наблюдатели (унтер-офицеры);
- пилотов (унтер-офицеров);
- слепых полетов;
- вспомогательных летчиков наблюдателей (унтер-офицеров);
- бортовых радистов;
- бортовых механиков;
- бортовых стрелков;
- парашютистов.

Наземный состав готовился в школах:

- авиационно-технических школах (мотористы, самолетные техники, техники по приборам, техники по вооружению, радиотехники и др.);
- аэрофотошколах;
- физической подготовки, музыкантов, пожарников;
- подготовки санитарного персонала;
- в школах ПВО и ПВХО (противовоздушная оборона, противохимическая оборона) ВВС.

Курс обучения в летных школах делился на 3 ступени:

- обучение в начальной летной школе (АБ-школе);
- обучение в школе специализации (Ц-школе);
- обучение в школе слепых полетов.

В начальной летной школе (АБ-школе) имелось два класса подготовки А и Б. Обучение в классе А начиналось с вывозных полетов на машинах класса А (Клемм 35, Фокке-Вульф 44 и др.) общей продолжительностью от 6 до 8 часов (30–50 полетов) и далее проводилось по следующей программе:

- учебно-тренировочные полеты (всего 60–75 полетов);
- полет на ориентировку, общей дальностью до 400 км;
- тренировка в расчете посадки на заранее указанное место с высот от 600 до 800 метров (условие: самолет должен был быть посажен на площадку размером 50×250 метров);
- перевод на другие типы самолетов класса А;
- тренировка в производстве вынужденных посадок (с инструктором);
- тренировка в посадках вне своего аэродрома;
- высотный полет, продолжительностью до 1 часа на высоте до 2000 м. В заключение – посадка на заранее указанное место с высоты 1500 метров;
- фигурные полеты;
- полет на расстояние 300 км с двумя промежуточными посадками и возвращение на свой аэродром (условие: полет должен быть совершен в 5 часов);
- полеты на ориентировку, общей дальностью до 1500 км. Условие: учел производит полную подготовку к полетам (прокладывает трассу полетов на карте, проверяет приборы, получает метеорологическую сводку, производит расчет потребности горючего). Наряду с практическим обучением полетам производилась теоретическая подготовка по



самолетоведению, мотороведению, прибороведению, метеорологии, навигации, связи, ГСМ, истории воздушного флота [3, с. 441].

По окончании практического обучения в классе А производились испытания по теории, и учлеты, выдержавшие испытания переводились в класс Б. Обучение в классе Б начиналось также с вывозных полетов на самолетах класса Б (Арадо 65, Юнкерс В-34 и др.). Далее подготовка производилась по следующей программе:

- учебно-тренировочные полеты;
- ночные полеты и посадка с инструктором;
- тренировка в расчете посадки на заранее указанное место с высоты 600–800 метров;
- высотные полеты;
- полеты на расстояние, общей дальностью до 3000 км;
- фигуры высшего пилотажа;
- полеты по приборам;
- полеты на переходных и военных машинах (вывозные с инструктором, полеты по приборам с инструктором, полеты на расстояние с инструктором, ночные полеты с инструктором, тренировочные полеты, полеты на расстояние до 1800 км, тренировка в расчете посадки на заранее указанное место, фигуры высшего пилотажа, полеты в строю).

В классе Б проводилась теоретическая подготовка по тем предметам, что и в классе А, но в расширенном объеме. Кроме того, изучалось радиодело и материаловедение. По окончании практического обучения в классе Б вновь производились испытания по теории, а выдержавшие испытания получали удостоверение пилота ВВС (Люфтваффен-Флюгцейфюрершейн), которое давало право на вождение самолетов Ю-34, Ме-108, Ме-109, Ю-87 [3, с. 443].

Продолжительность обучения в начальных летных школах АБ в военное время составляло около 6–7 месяцев. Сроки обучения зависели от способностей обучающихся, количества самолетов в школах и состояния погоды. Общее число налета в начальной школе (АБ-школе) достигало 100 часов. Учлеты, окончившие начальные школы и получившие удостоверение летчика ВВС (Люфтваффен-Флюгцейфюрершейн), направлялись в школы специализации (Ц-школе). Обучение в них велось по следующей программе:

Полеты с инструктором:

- вывозные полеты на самолетах класса С (включая военные самолеты);
- тренировочные полеты;
- полеты по приборам;
- перелеты на высотах до 3000 метров;
- ночные полеты и посадки (в том числе и на военных машинах);
- ночной перелет, без промежуточной посадки.

Полеты без инструктора:

- тренировочные полеты (в том числе и на военных машинах);
- ночные посадки;
- перелеты на военных самолетах;
- ночные полеты вблизи аэродрома;
- полеты по приборам.

В рамках тренировочных полетов производилась проверка правильности расчета на посадку. Теоретическая подготовка в школах специализации проводилась по аэронавигации, метеорологии, самолетоведению, прибороведению, радиоделу (от оканчивающего школу требовалось выполнять безошибочный прием 60 знаков в минуту). Обучение в школах специализации зависело, так же как и в начальной школе, от количества самолетов, инструкторов, состояния погоды и составляло от 2-х до 3–4-х месяцев. Общее число налета в школах специализации составляло 70 часов.

С введением на вооружение частей ВВС самолета Ю-88 (весна 1941 г.) в школах специализации (для летчиков бомбардировочной авиации) было введено дополнительно 20 часов налета – для тренировки. Тренировка производилась по следующей программе:



- вывозные полеты – 3 часа;
- тренировочные полеты без инструктора – 5 часов;
- перелеты с инструктором – общей продолжительностью 4 часа;
- перелеты без инструктора – общей продолжительностью 4 часа;
- зачетные полеты – 4 часа.

Для полетов на Ю-88 отбирались наиболее способные учлеты. Окончившие школы специализации получали удостоверение класса «Ц», дающее право производить полеты на машинах всех классов.

По окончании школ специализации летчики, готовившиеся для бомбардировочной авиации, направлялись в школы слепых полетов, срок обучения в которых составлял от 1,5 до 3 месяцев. Для обучения слепым полетам применялись самолеты: Ю-52, Ю-86, Ю-87, Хе-111, Ме-110, ФВ-200, До-215 [3, с. 445]. Летчики истребительной авиации, окончившие школы специализации, и летчики бомбардировочной авиации, окончившие школы слепых полетов, направлялись в запасные группы и продолжали тренировку до отправки в часть. Время пребывания в запасной группе зависело от потребностей в летном составе на фронтах.

Весь курс обучения в начальных школах (АБ-школе), школах специализации (Ц-школе) и школах слепого полета в военное время продолжался от 9,5 до 12 месяцев, вместо 18 месяцев (без школы слепых полетов), предусмотренных программой мирного времени.

К 22.06.1941 г. в составе ВВС фашистской Германии было, по ориентировочным данным, не менее 12500 военных летчиков (исключая инструкторов в школах), что составляло в среднем 1,25 летчика на каждый боевой самолет или до 2 летчиков на каждый самолет, находившийся в строю.

Представление о степени подготовленности летно-подъемного состава германских ВВС к началу войны с СССР дают сведения, приведенные в таблице 1, составленные на основании опросных листов 73 военнопленных летчиков, радистов, техников, захваченных в плен до 01.10.1941 г.

Таблица 1 – Подготовленность летно-подъемного состава Германии в летных школах на 22.06.1941 г.

Род авиации	Возраст, лет			Год окончания		Категории летно-подъемного состава		
	18-20	22-25	> 25	1941 г.	1940 г. и ранее	Офицеры	Фельдфебели	Унтер-офицеры, ефрейторы
ИА	60 %	26,6 %	13,4 %	50 %	50 %	35,2 %	11,8 %	53 %
РА	30 %	26,7 %	43,3 %	25 %	75 %	35,5 %	25,8 %	38,7 %
БА	45,4 %	31,8 %	22,8 %	45 %	55 %	20 %	24 %	56 %

Из таблицы следует, что более 50 % летно-подъемного состава имели стаж летной работы около года и выше, причем наиболее опытный летно-подъемный состав отбирался в разведывательную авиацию. Многие имели боевой опыт, полученный во время войны с Польшей, Францией, Англией и на Балканах.

Положение с кадрами германских ВВС после 10 месяцев войны с СССР существенно изменилось, ввиду значительных потерь. С 22.06.1941 по 01.05.1942 гг. боевые потери люфтваффе на всех театрах военных действий составляли около 13000 самолетов. Учитывая, что часть летчиков с самолетов, сбитых в бою и уничтоженных на земле, спаслась, а часть погибла в авиационных катастрофах, взлетах и посадках, можно принять, что потери за это время составили около 12500–13000 человек.

В числе потерянных 13000 летчиков имелись летчики, окончившие летные школы уже после начала войны с СССР. Однако таких (молодых) летчиков, в первые месяцы войны (месяцев наибольших потерь) было незначительное количество, так как, во-первых, потери не могли быть полностью восстановлены за счет выпусков из школ, а во-вторых, не все



оканчивающие школы сразу направлялись на фронт (часть из них зачислялась в запасные группы для дальнейшей тренировки).

Из этого следует, что подавляющая часть летного состава к 22.06.1941 г. была истреблена, а ВВС укомплектованы более молодым по стажу летным составом. Частично это подтверждалось данными, полученными в результате опроса военнопленных из летно-подъемного состава, захваченных в плен в 1942 г. Из 36 человек, на которых имелись данные, окончили школы в 1940 году и ранее – 8, в 1941 году, до войны с СССР – 3, в 1941 г. после начала войны с СССР – 15. Срок окончания школ не известен – 10 человек.

Возмещение потерь летного состава происходило преимущественно в школах, размещенных как на территории самой фашистской Германии, так и на территории захваченных государств (Польша, Австрия, Чехословакия), сведения о чем приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Школы летно-подъемного состава и наземных специалистов германских ВВС (1941–1942 гг.)

Начальные школы (АБ-школе)	
Бреславль, Варшава, Вена-Нейштадт, Вюрцбург, Гамбург, Ганновер, Гатов, Гельзенкирхен, Гота, Крадец-Краков, Готесгрюн, Данциг, Дрезден, Инстербург, Зальцведель, Злин, Кауфбейрен, Квакенбрюк, Кенигсберг, Китцинген, Клагенфурт, Кладов, Кенигрейх, Кольберг, Краков, Коттбус, Летцин, Людвигслост, Мюнхен, Нойхаузен, Ольмюц, Ольденбург, Пардубица, Пляуэн, Познань, Прага (3 школы), Пренцлау, Простеево, Петниц, Росток, Рудештетт, Талерхов, Торн, Фюрстенфельдбрук, Фюрт, Хальберштадт, Хемниц, Хильдесхайн, Шлоесхен, Штеттин, Эльбинг, Ютербог	54
Школы специализации, для подготовки летчиков бомбардировочной авиации	
Альтенбург, Варшава, Грац, Кольберг, Пренцлау, Торн, Фассберг, Целле, Цельтвег	9
Школы специализации, для подготовки летчиков истребительной авиации	
Брно, Вена, Вердер, Зорау, Магдебург, Мемминген, Мюнхен, Нюрберг, Перлеберг, Пильзен, Шпроттау	11
Школы подготовки морских летчиков	
Варнемюнде, Парнов, Пилау, Свинемюнде	4
Школы подготовки летчиков-наблюдателей и помощников летчиков-наблюдателей	
Анклам, Брауншвейг, Брюн, Ганновер, Гота, Хильдесхайм, Ютербот, Гроссенхайм, Кобленц, Лехфельде, Пренцлау, Фассберг, Фюрт	13
Школы по обучению слепым полетам	
Брандейс, Варшава, Вена-Асперн, Инстербург, Лангенхаузен, Ландсберг, Радом, Тур (Франция), Хандорф, Цербст, Штаргард	11
Школы подготовки связистов для ВВС	
Берлин, Бреслау, Галле, Мюнхен, Нейхаузен, Нордхаузен, Франкфурт на Одере, Фленсбург, Эрфурт	9
Школы подготовки механиков	
Адлерсгоф, Берлин, Ганновер, Торн, Фридрихсгафен, Штутгарт, Эльбинг	7
Школы ПВО	
Бельциг, Биркенберг, Ванзее, Вустров, Грюнберг, Кладов, Нюрнберг, Рерик	8
Школы подготовки личного состава для парашютно-десантных войск	
Виттштадт, Стендаль	2
Итого:	128

Всего по неполным данным, имелось до 74 школ, из них 54 – начальные школы, 9 школ для подготовки летчиков бомбардировочной авиации и 11 школ для подготовки летчиков истребительной авиации. Количество слушателей в школах было различным и варьировалось в пределах от 100 до 200 человек. В некоторых школах имелось значительно большее количество слушателей [3, с. 447].

При вместимости каждой школы в среднем до 140 человек (что можно допустить), все германские военные авиационные школы, при 9-ти месячном сроке обучения, могли подготовить за год до 13000–14000 летчиков (в среднем 1150 человек в месяц).

При таком количестве вновь подготовленных летчиков, потери в летном составе, понесенные за 11 месяцев войны с СССР, могли быть восстановлены, но их качество было



ниже, чем по состоянию на 22.06.1941 г., так как молодой летный состав не имел достаточного стажа летной практики и опыта боевой работы.

В связи с этим интерес представляют данные о времени пребывания на фронте военнопленных из летно-подъемного состава, захваченных в плен в 1942 г. Из 36 человек военнопленных были на фронте: 8 месяцев – 1 чел., 7 месяцев – 6 чел., 6 месяцев – 1 чел., 3 месяца – 4 чел., 2,5 месяца – 8 чел., 2 месяца – 2 чел., 1 месяц – 4 чел., 0,5 месяца – 4 чел., 1-3 дня – 3 чел., неизвестно – 3 чел. Таким образом, из 36 человек летно-подъемного состава со сбитых германских самолетов, 25 человек (70 %) попали в плен после пребывания на фронте от 1 до 3 месяцев.

Выводы. В результате можно сказать, что сроки обучения летного состава германских ВВС в военное время были сокращены с 18 до 9,5–12 месяцев. С начала войны с СССР по 01.05.1942 г. германские ВВС потеряли на всех театрах военных действий до 12500–13000 летчиков (потери летного состава были определены подсчетом). В их число входила подавляющая часть летчиков, которыми германские ВВС были укомплектованы на 22.06.1941 г. и поэтому только так могли быть количественно восполнены потери в летном составе, имеющиеся на 01.05.1942 г., хотя качество новых кадров было значительно ниже, чем на 22.06.1941 г.

Тем не менее, имевшееся количество авиационных школ позволяло в сжатые сроки готовить и восполнять потери летно-подъемного состава германских ВВС при ведении военных действий одновременно на различных ТВД во Вторую мировую войну.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гельдерс. Воздушная война 1936 года. Разрушение Парижа / Пер. с нем. А. Зелениной. 2-е изд. М.: Воениздат, 1934. 160 с.
2. Ортлиб. Воздушный флот в прошлом и будущем / Пер. с франц. под ред. А. Лапчинского. М.: Высший военный редакционный совет, 1924. 188 с.: схем. 70–73 с.
3. ЦАМО Ф. 16. Оп. 1053 сс. Д. 18. К. 3134. Л. 530.

REFERENCES

1. Gel'ders. Vozdushnaya vojna 1936 goda. Razrushenie Parizha / Per. s nem. A. Zeleninoy. 2-e izd. M.: Voenizdat, 1934. 160 p.
2. Ortlub. Vozdushnyj flot v proshlom i buduschem / Per. s franc. pod red. A. Lapchinskogo. M.: Vysshij voennyj redakcionnyj sovet, 1924. 188 s.: shem. pp. 70–73.
3. CAMO F. 16. Op. 1053 ss. D. 18. K. 3134. L. 530.

© Барашков А.А., Белоусов В.В., Гуфранов А.А., 2020

Барашков Александр Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент, начальник кафедры истории войн и военного искусства, Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж), Россия, 394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54А, sabar7@mail.ru.

Белоусов Владимир Владимирович, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории войн и военного искусства, Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж), Россия, 394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54А, bvv8408@mail.ru.

Гуфранов Алибек Абдурахимович, слушатель, Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж), Россия, 394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54А, gufranovalibek@gmail.com.