

ЛЮФТВАФФЕ – НІМЕЦЬКЕ ДИВО ЧИ МІФ?

Німеччина після приходу Гітлера до влади почала масштабний курс на розвиток військової галузі. Саме тоді почалось зароджуватись Люфтваффе. Спочаку це була звичайна школа для хлопчаків, які марили небом, любили літати. Але це було лише прикриття для очей США та інших країн – противників Німеччини. Гітлер вбачав в Люфтваффе велику міць, це був козир Німеччини. До розвитку долучались найвидатніші розуми людства того часу, було винайдено найновіше обладнання. Але, для того, аби явно не порушувати заборону на розвиток військової галузі, німецьке керівництво підписало секретний договір з СРСР, де навчались майбутні аси німецьких ВПС.

Розглядаючи питання підготовки особового складу Люфтваффе, не можна обминути головного елемента расистської ідеології Гітлера у побудові армії, це питання стосовно комплектування цього виду військ. Ще з часів Кайзера армійський корпус авіації поповнювався вихідцями із заможних дворянських та буржуазних сімей, у зв'язку з чим він був найреакційнішою частиною пруської воєнщини, серед пілотів того часу культивувався шовінізм і ніцшеанство. За довго до того як сфастика стала офіційною емблемою фашистської партії, окремі німецькі пілоти прикрашали її зображенням фюзеляжі своїх літаків.

Кадети авіаційних училищ набирались тільки з членів так званого "Націонал-соціалістичного авіаційного корпусу" - однієї з 4 воєнізованих організацій нацистської партії (3 останні - охоронні загони СС, штурмові загони СА та "Націонал-соціалістичний автомобільний корпус").

Після поразки у війні, зважаючи на тогочасні політичні обмеження й прагнучи зберегти, а згодом і використати наявний у Німеччині потенціал, німецький уряд, при економічній допомозі певних кіл США, Великобританії та Франції, у 20-х роках ХХ століття розпочав свою неофіційну діяльність щодо відновлення власних Військово-Повітряних Сил. Основна частина пілотів, що залишились після війни, була сконцентрована у різноманітних державних і приватних авіаційних компаніях, авіабудівельних фірмах та численних школах пілотів цивільної авіації. За словами американського історика Г.Фріда, у Німеччині понад офіційні асигнування, під заспокійливі промови про "останню війну" та "вічний мир", на військові потреби щорічно, без будь-якого контролю, таємно, "вкраювались" з коштів інших міністерств від 35 до 74 млн., марок. Через офіційну заборону Німеччині мати власні ВПС, вона не могла відкрито будувати і випробовувати власні військові літаки. Тому їх будівництво було організоване по філіалах німецьких авіаційних фірм за кордоном (у Швеції, Швейцарії, Італії, Данії, Голландії та інших країнах). Така робота проводилась також і на території СРСР. Перша група німецьких військових авіаційних фахівців (серед яких був М.Фібіч, який став у роки Другої світової війни генералом Люфтваффе) приїхала до СРСР у 1924 р. Керівництво фірми "Юнкерс" отримало в оренду Російсько-Балтійський завод у Філях і ділянку землі біля нього для будівництва аеродрому та побудови селища для робітників і службовців. Згідно з договором у штаті заводу мало бути не менше 50% робітників та 10% інженерів з Росії. У керівництва СРСР також були плани щодо надання німцям в оренду одного заводу у Петрограді чи на Волзі для виробництва там гідролітаків. Для підготовки військових пілотів була відкрита німецька авіаційна школа у Липецьку, що стала центром їх підготовки та випробовування нових зразків військово-повітряної техніки. Начальником Липецької авіаційної школи був призначений майор Вальтер Штар. Про турботу стосовно долі своїх майбутніх ВПС з боку німецького уряду яскраво свідчить той факт, що у 1932 р., на чужій території, вони у школі навчали 43 німецьких і лише 26 радянських пілотів. За 8 років у липецькій авіаційній школі пройшли курс навчання 120 пілотів-випускників Німеччини. Серед них майбутні повітряні аси та офіцери, які згодом зайняли високі посади у структурі Люфтваффе (Ешонек, Шпайдель, Штудент та ін.). Протягом 1927 - 1930 рр. школа підготувала близько 100 німецьких пілотів-спостерігачів. Легальне навчання пілотів здійснювалось у системі повітряно-спортивних організацій (проте пройшовши курс навчання у цих організаціях пілот не міг працювати у системі "цивільної" авіації). Тому почали працювати школи пілотів різноманітних транспортних організацій об'єднаних згодом під монопольним наглядом та керівництвом Люфт-Ганзи.

Є досить багато таємниць, пов'язаних з базою тренувань у Липецьку. Так одна з них свідчить про те, що коли у 1941 році німецька авіація бомбила європейську територію СРСР, то жодна нацистська бомба не впала на Липецьк. Чому? Ряд дослідників вважає, що в кінці 1920 – початок 1930-х років ХХ ст. в секретній школі авіації навчався майбутній рейхсмаршал авіації

Герінг, який був слабкий до жіночої статі. Кажуть, що в Липецьку він завів жінку, котра народила йому дитину. Через це гітлерівська авіація не бомбувала Липецьк.

Перед початком війни, Люфтваффе була одною з найсучасніших, наймогутніших і найдосвідченіших військових авіацій у світі, мало значну перевагу у літаках перед суперниками. Використання пікіруючих бомбардувальників Штука (нім. Stuka) для підтримки армії і переважаючих сил тактичних винищувачів були ключами до декількох ранніх успіхів. Месершміт Bf 109 був найбільш різностороннім винищувачем, і його було проєктовано коли біплани були ще стандартом. Фокке-Вульф Fw 190 вважається найкращим німецьким винищувачем Другої світової війни. Влітку і восени 1940 р, Люфтваффе прогало повітряну битву над Британією, що стало першою поразкою Німеччини. Вслід військовим невдачам на Східному фронті, від 1942 року у Люфтваффе почався поступовий занепад. Авіація союзників стала переважати німецьку кількісно. Головною причиною була «Битва за Британію» у 1940 році, таку назву цій події дав Вінстон Черчилль : «Битва за Францію закінчилася. Я очікую, що битва за Британію ось-ось почнеться.». Це бомбові та ракетні нальоти Люфтваффе на міста Великої Британії та бої за домінування у повітряному просторі Великої Британії, між Люфтваффе Німеччини та Королівськими Повітряними Силами (КПС) Великої Британії. Відразу ж після битви і очікуваної перемоги Люфтваффе, Гітлер планував розпочати операцію «Морський Лев», в ході якої німецький десант висадився б на територію Великої Британії. Цим німецьке командування хотіло поставити на коліна Британію, змусивши її підписати мирний договір, однак у битві за Британію Люфтваффе зазнав поразки. Я вважаю, що Гітлер програв битву через те, що відтягнув ескадрильї Люфтваффе на схід, для підготовки вторгнення у СРСР.

Під кінець війни Люфтваффе втрачало свої позиції. Незважаючи на постачання удосконалених літаків, таких як Месершміт Me262 і Me163, боєздатність сил падала через нестачу палива, недостатність виробничих потужностей і відсутність навчених пілотів.

Під кінець війни відбулась одна загадкова подія, в якій брала участь відома німецька льотчиця Ханна Райч. Коли Гітлер переховувався в своєму бункері, на одну із вулиць приземлився легкий трьохмісний літак «Шторх», який використовувався для спецоперацій. Разом з льотчицею прибув генерал-полковник Роберт фон Грейм. Ханна Райч славилась фантастичною відданістю фюреру. Вона була справжнім асом, на її рахунок безліч авіаційних рекордів. Райч попросила Гітлера залишитись з ним у бункері. На що Гітлер наказав їй полетіти. Коли Гітлер дізнався про те, що вірний йому Генріх згодився на капітуляцію і його видачу, то почав роздавати усім присутнім з ним на той час людям ампули з ціаністим калієм. Ретельно вивчивши всі матеріали, вчені прийшли до висновку, що літак відлетів 29 квітня на борту з Ханною Райч, генералом фон Гроймом і ще однією невідомою особою.

І все таки, на мою думку, Люфтваффе було німецьким дивом. Не було ще жодного прикладу в історії, коли б держава, яка мала таку жорстоку заборону на розвиток військової промисловості змогла б обійти це настільки непомітно і наростити свою авіацію до великих масштабів, з прекрасним штатом пілотів-асів, які ставили світові рекорди, котрі були для всіх прикладом, про яких складали легенди. Інженери ВПС Рейхстагу зробили чимало досягнень для світу, вони випереджали свій час. Коли Німеччина одержала поразку, то чимало їхніх досягнень, які не були втілення в життя, були використані іншими держава. Але попри те, що існує багато фактів про міць Люфтваффе, деяка інформація досі залишається здогадками, так як люди, які були учасниками цих подій зберігали цей секрет до самої смерті, настільки пропаганда засіла в їх головах. Чимало повітряних боїв ВПС Німеччини виграли без зайвих зусиль, але деякі були в прямому сенсі «вицарапані» майстерністю окремих пілотів. Але могутність тривала недовго, і в «Битві за Британію» Німеччина втратила багато літаків та не змогла досягнути поставлених цілей, а саме контролю над повітрям Королівства. Це і було початком кінця величчя і статусу лідера німецьких ВПС.