ЕВОЛЮЦІЯ АРМІЙСЬКОЇ АВІАЦІЇ НІМЕЧЧИНИ У 2001–2021 РР.

Мельник В. В.
ад'юнкт штатний науково-організаційного відділу
Національної академії сухопутних військ
імені гетьмана Петра Сагайдачного
м. Львів, Україна

Досвід воєн, збройних конфліктів і миротворчих операцій останніх десятиліть, у тому числі й російсько-української війни, переконливо показує значну роль авіації сухопутних військ (армійської авіації). Показовим у цьому плані є досвід європейських країн НАТО, змушених балансувати між потребою в інтенсивному застосуванні армійської авіації за кордоном і необхідністю скорочення видатків на збройні сили. У нашій розвідці ми розглянемо досвід такого балансування в Німеччині, в перші два десятиліття XXI ст.

На початку XXI ст. армійська авіація бундесверу була укомплектована майже виключно гелікоптерами часів «холодної війни». Перш за все, це легкі машини німецького виробництва Bo-105 у протитанковому варіанті (Bo-105P, 205 екз.) та багатоцільовому (Bo-105M, близько 80). Крім того, в строю знаходились 120 легких транспортних гелікоптерів UH-1D і 96 важких CH-53G (обидва типи були виготовлені у ФРН за американськими ліцензіями). Сучасними машинами були 15 навчальних вертольотів EC-135T1. Нові бойові вертольоти «Тигр» UHT і транспортні NH 90TTH станом на 2005 р. тільки почали надходити на озброєння [1, с. 48]. Проєктування двох останніх типів велось ще з 1980-х рр., однак скорочення військових витрат призвело затягування термінів їх створення. В організаційному відношенні усі сили армійської авіації були зосереджені в складі Дивізії повітряно-маневрених операцій (на відміну від часів «холодної війни», коли вони були розподілені між армійськими корпусами). Дивізія ця включала 1-шу повітряно-механізовану бригаду (два полки Bo-105 і один – UH-1D; у 2007 р. перейменована на 1-шу аеромобільну бригаду), 3-тю бригаду армійської авіації (два полки CH-53G і один – UH-1D) та низку дрібніших підрозділів піддтримки і забезпечення [2, с. 25].

Загальний технічний стан парку армійської авіації на початку XXI ст. оцінювався як незадовільний. Коли у 2002 р. бундесвер приєднався до операції НАТО в Афганістані, через застарілість і невідповідність природно-кліматичним умовам туди не змогли скерувати ні

UH-1D, ні Bo-105. Єдиним типом гелікоптерів армійської авіації, який спочатку взяв участь в операції в Афганістані, був CH-53G. П'ять таких машин базувались в Термезі (Узбекистан) і здійснювали перевезення вантажів і персоналу в гарнізони контингенту НАТО в Афганістані [3, с. 31-32]. З листопада 2007 р. ці гелікоптери базувались безпосередньо в Афганістані, в Мазарі-Шаріфі.

Упродовж наступних років програми оновлення гелікоптерного парку армійської авіації бундесверу реалізовувались з величезними труднощами. Показовим є розвиток програми закупівель бойових гелікоптерів «Тигр» UHT. На початку її реалізації, в 1994 р., планувалась закупівля 212 вертольотів для заміни застарілих Bo-105P в пропорції 1:1 [4, с. 49]. Однак у 2002 р. цю кількість скоротили до 110 екземплярів, згодом – до 80, і, нарешті, до 68. Але й така кількість виявилась надмірною, і у 2013 р. парк «Тигрів» вирішили утримувати на рівні 57 екземплярів (виготовили 68, але 11 одразу ж відправили на склад). Процес постачання і введення в стрій цих гелікоптерів виявився надміру розтягнутим в часі: перший серійний «Тигр» виготовили в липні 2002 р., а 68-й – тільки в серпні 2018 р. Бойової готовності ці вертольоти досягли в червні 2010 р., але ще в березні 2013 р. бундесвер мав лише 18 боєздатних «Тигрів», а ще 9 використовувались як навчальні і випробувальні [4, с. 53-54].

Не набагато кращою була ситуація з іншим ключовим модернізаційним проєктом – придбанням середніх транспортних гелікоптерів NH 90TTH. У 2000 р. Німеччина замовила 80 таких машин, у 2007 р. збільшила обсяг контракту до 122-х, але у 2013 р. – скоротила до 82. Перший серійний вертоліт був виготовлений в травні 2004 р., але в бойові частини NH 90TTH потрапили тільки в червні 2011 р. Постачання ж усіх замовлених вертольотів завершилось лише у 2021 р. [5, с. 37].

Надходження нових гелікоптерів призвело до організаційних змін. В грудні 2007 р. була розформована 3-тя бригада армійської авіації, а її полки стали окремими. Упродовж 2012-2013 рр. важкі вертольоти CH-53G були передані до Повітряних сил, натомість армійська авіація зосередила у своєму складі усі UH-1D і NH 90TTH. У 2016 р. списали останні Bo-105P. Упродовж 2013–2014 рр. розформували 1-шу аеромобільну бригаду і три з шести гелікоптерних полків. Станом на початок 2018 р. у складі армійської авіації бундесверу лишались три полки, підпорядковані Дивізії швидкого реагування: 10-й і 30-й транспортні гелікоптерні (в кожному – дві ескадрильї NH 90TTH, а в 30-му – додатково ескадрилья UH-1D) і 36-й бойовий гелікоптерний (дві ескадрильї «Тигрів») [6, с. 62–64]. Кількісний склад був наступним: 48 вертольотів «Тигр», близько 60 NH 90TTH, 10 UH-1D, а також 20 навчальних – 14 EC 135T1 і 6 «Белл» 206B3 (останні були орендовані в цивільної компанії) [6, с. 66]. Тобто, чисельність гелікоптерного парку скоротилась з понад 500 машин у 2005 р. до приблизно 130 у 2018 р. –

учетверо. До 2021 р. ця чисельність дещо зросла – до 51 «Тигра», 82 NH 90TTH і 7 легких пошуково-рятувальних вертольотів H145 (придбаних у 2021 р. для заміни UH-1D). Парк навчальних гелікоптерів включав 26 машин – 13 власних EC 135T1 і 13 орендованих (7 EC 135T3 і 6 «Белл» 206B3) [7, с. 52].

Незважаючи на кількісне скорочення, надходження на озброєння сучасних машин з високими тактико-технічними характеристиками дозволило розширити участь армійської авіації бундесверу в зарубіжних місіях. Зокрема, з квітня 2013 р. до червня 2014-го чотири гелікоптери NH 90TTH і чотири «Тигр» базувались в Афганістані (Мазарі-Шаріф), підтримуючи дії німецького контингенту місії ISAF [8, с. 52]. Вдруге в Афганістан чотири німецьких NH 90TTH прибули в листопаді 2020 р. А в січні 2017 р. підрозділ армійської авіації (чотири NH 90TTH і чотири «Тигр») прибув до Малі (аеродром Гао) для участі в місії MINUSMA [9, с. 11].

Підводячи підсумки відзначимо, що упродовж 2001-2021 рр. армійська авіація бундесверу зазнала суттєвого скорочення (за кількістю полків – удвічі, за чисельністю гелікоптерів – приблизно утричі). В той же час відбулось повне оновлення гелікоптерного парку. Внаслідок цього максимальний вік вертольотів не перевищує 15 років. Крім того, армійська авіація набула здатності для участі в операціях за рубежем. Типовий склад контигентів для таких місій включає кілька транспортних гелікоптерів і кілька машин вогневої підтримки.

Література:

1. Rusiecki M. Niemieckie Lotnictwo Wojsk Lądowych. *Lotnictwo.* 2006. № 12. P. 46-49.
2. Piątkowski K. W stronę globalizacji. „Nowe" dywizje niemieckich wojsk lądowych. *Nowa Technika Wojskowa*. 2006. № 2. P. 22-26.
3. Norris A. Niemieckie operacje wojskowe z bazy Termez w Uzbekistanie. *Lotnictwo.* 2006. № 4. P. 30-33.
4. Kwasek T. Śmigłowiec bojowy Tiger. Użytkownicy i projekty modernizacyjne. *Lotnictwo.* 2020. № 11. P. 48-59.
5. Wieliczko L. Użytkownicy śmigłowców NH90. *Lotnictwo.* 2021. № 12. P. 50–55.
6. Wieliczko L. Niemieckie Lotnictwo Wojsk Lądowych. *Lotnictwo.* 2018. № 5. P. 60–66.
7. Fiszer J., Gruszczyński J. Lotnictwo Wojsk Lądowych Niemiec. *Lotnictwo Aviation International.* 2021. № 10. P. 44–53.
8. Fiszer M., Gruszczyński J. NHIndustries NH90. Europejski, wielozadaniowy śmigłowiec średni. *Lotnictwo Aviation International.* 2017. № 12. P. 50–55.
9. Łaz M. Niemieckie lotnictwo w Afryce. *Lotnictwo Aviation International.* 2017. № 3. P. 10-11.