

ТЕОРЕТИЧНІ ПОГЛЯДИ НА ЗАСТОСУВАННЯ АВІАЦІЇ ТА ЇХ РЕАЛІЗАЦІЯ ПІД ЧАС ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

У статті здійснено аналіз теоретичних поглядів на застосування авіації в майбутніх війнах та операціях, що розроблялись у період між двома світовими війнами. Автор розкриває основні підходи воєнних теоретиків у провідних країнах світу до ролі авіації в майбутніх збройних конфліктах. Окрім того, він звертає увагу на перебіг дискусії у воєнно-теоретичних колах у 1920–1930-х роках стосовно окремих підходів до застосування авіації. Спростовано ряд критичних зауважень щодо теорії повітряної війни італійського воєнного теоретика Дж. Дуе. Показано, які з передвоєнних положень теорії воєнного мистецтва авіації були підтверджені під час Другої світової війни, що було спростовано воєнною практикою, а що мало дальший розвиток.

Ключові слова: *війна в повітрі, панування в повітрі, авіаційна підтримка, стратегічна авіація, тактична авіація.*

Друга світова війна була найбільш грандіозним воєнним конфліктом за всю історію людства. Її вплив на дальший розвиток воєнного мистецтва мав визначальний характер. Учасники вступили в неї зі збройними силами, побудованими відповідно до тих концептуальних поглядів на їх застосування, що розроблялись у період між двома світовими війнами. Цим поглядам відповідали структура збройних сил, спрямованість оперативної та бойової підготовки й воєннотехнічна політика. І це стосується всіх видів збройних сил та родів військ.

Під час війни ті концепції, що розроблялись у передвоєнні роки, пройшли практичну апробацію. Одні з них дістали дальший розвиток, деякі частково або повністю були спростовані. На нашу думку, Друга світова війна становить інтерес як приклад того, як концептуальні погляди на стратегічне, оперативне та бойове застосування перевірялись воєнною практикою, як розвивалася воєнна теорія, зіткнувшись із реаліями, часто непередбачуваними або не врахованими в передвоєнні роки. Продемонструємо це на прикладі авіації. Урахування досвіду попередніх війн із прикладами вдалих рішень і помилок у розробленні теоретичних поглядів на застосування авіації у війні завжди зберігатиме свою

актуальність і творитиме передумови для уникнення надалі хибних кроків у розвитку Повітряних сил Збройних сил України.

У розвитку воєнної думки щодо застосування авіації в майбутній війні можна виділити кілька напрямів. Говорячи про період між двома світовими війнами, з огляду на розвиток теоретичної складової воєнного мистецтва авіації, передусім згадують теорію повітряної війни, започатковану відомим італійським воєнним теоретиком – генералом Джуліо Дуге. У своїй фундаментальній праці «Панування в повітрі» він висловив кілька положень, які істотно вплинули на дальший розвиток воєнної теорії. Основні ідеї, висловлені Дуге, були такі:

- прорив глибоко ешелонованої оборони сухопутних армій пов'язаний із надмірними втратами для сторони, що наступає;

- втрати, яких зазнано внаслідок проведення наступальної операції, можуть звести її результати нанівець;

- враховуючи можливості авіації руйнувати важливі для противника об'єкти в стратегічному тилу, раніше недосяжному для протилежної сторони, доцільно зосередити зусилля на завданні масованих авіаційних ударів великих мас важких бомбардувальників саме по них; це створить умови, за яких противник буде неспроможний вести війну через параліч системи державного та військового управління, руйнування своїх комунікацій, оборонної промисловості та через загальну дезорганізацію тилу [1, 45–46].

Для реалізації такого підходу до ведення війни необхідно в мирний час створити потужне угруповання важкої бомбардувальної авіації, яка стане основною ударною силою військово-повітряних сил (далі – ВПС) як виду збройних сил. Таке угруповання може своїми діями зірвати агресивні наміри противника, утримати його від агресії або примусити до виконання певних вимог загрозою руйнування стратегічно важливих об'єктів і великих міст.

Захист території країни від агресії з повітря Дуге пропонував забезпечити превентивними ударами важкої бомбардувальної авіації в загрозливий період по об'єктах, що визначають повітряну могутність противника. Прикриття своїх об'єктів винищувальною авіацією та зенітною артилерією Дуге вважав недоцільним, адже, на його думку, винищувальна авіація не зможе оперативно зосередитись у районі об'єкта, по якому завдається удар, а зенітна артилерія неспроможна протистояти великій масі важких бомбардувальників, крім того, її можна скувати ударами тактичної авіації, яка має забезпечити придушення системи протиповітряної оборони (далі – ППО) [1, 105–106].

Незважаючи на очевидні «слабкі місця» (абсолютизація війни на руйнування, під час якої захоплення й утримання територій утрачає сенс; недооцінка темпів науково-технічного прогресу в авіації та засобах ППО, маневрених спроможностей авіації тощо), теорія Дуге мала й прогресивне значення. Генерал справедливо наголошував на необхідності виділення авіації в окремий вид збройних сил, який взаємодіє з іншими в реалізації стратегічного замислу під єдиним керівництвом верховного головнокомандування. Він уперше висловив ідею взаємодії

родів авіації під час ведення повітряних операцій та завдання авіаударів. Справедливою була теза про те, що стратегічна авіація спроможна виконувати функцію засобу стратегічного стримування або примусу до виконання певних вимог. Тому теорія Дуе здобула прихильників у воєнно-теоретичних колах. Достатньо популярною вона була і в СРСР, де впродовж 1930-х років створили найпотужнішу для того часу дальню бомбардувальну авіацію, до складу якої входили три повітряні армії особливого призначення [2].

Праці Дж. Дуе після їх першого опублікування відразу викликали бурхливу дискусію у військово-науковому середовищі. На думку радянського військового діяча 1930-х років комкора В. Хріпіна, «погляди Дуе справляли і справляють величезний вплив як на формування теоретичної воєнної думки, так і на безпосередню практику будівництва ВПС. Гострі суперечки навколо теорії Дуе свідчать про те, що ця теорія – справді непересічне й значне явище в галузі воєнної думки» [1, 7].

Прихильник Дуе П'єр Вотье підкреслював революційний характер його поглядів, вважаючи, що італієць був єдиним на той час теоретиком, який розробив систему, яка «...ґрунтується на настільки міцній основі і так докладно відпрацьована в деталях, він – єдиний, хто дав точне правило для визначення співвідношень між різними категоріями збройних сил» [3]. Водночас критики виявляли недоліки в його теоретичних міркуваннях. Визнаючи, що на початковому етапі війни наступальні операції ВПС проти важливих життєвих центрів противника можуть дати суттєві матеріальні результати, справити значний вплив на моральний стан населення противника і створити величезні проблеми для дальшого розвитку операцій його сухопутних військ, французький генерал Е. Аллео не погоджувався назагал із тим, що самостійні повітряні наступальні операції спроможні забезпечити досягнення цілей війни; іншим видам збройних сил не потрібна власна так звана допоміжна авіація; винищувальна авіація може бути безболісно скорочена як зайвий для повітряного наступу рід сил авіації [4, 81–82].

На нашу думку, такі зауваження не зовсім справедливі, бо критик не врахував специфіки воєнно-політичних цілей, які можуть ставитися перед збройними силами взагалі та авіацією зокрема. У низці ситуацій проведення повітряних наступальних операцій визначало результат війни або істотно сприяло іншим видам збройних сил у досягненні бажаних результатів. Справедливим це зауваження може бути, коли війна ведеться на континентальних театрах воєнних дій (далі – ТВД) й ворогуючі сторони ставлять перед собою мету захоплення території. У такому разі тотальне руйнування інфраструктури та промисловості противника є недоречним як із політичних, так і з економічних міркувань, на чому наголошував радянський воєнний теоретик О. Лапчинський [5, 122.].

Крім того, Дуе ніколи не пропонував відмови від винищувальної і взагалі тактичної авіації. Він стверджував, що авіація, навіть якщо вона виконує завдання в інтересах сухопутних військ, повинна мати своє окреме

підпорядкування і становити окремий вид збройних сил. Це дасть змогу масувати її зусилля на виконанні найважливіших завдань, забезпечить необхідну оперативність і компетентність в управлінні її діями. Практика Другої світової війни підтвердила правоту італійського теоретика, адже під час ведення бойових дій на континентальних ТВД саме потужні об'єднання авіації різних країн продемонстрували свою ефективність як у взаємодії із сухопутними військами, так і вирішуючи самостійні оперативні та стратегічні завдання [6, 8].

Що стосується авіації як роду військ (сил) сухопутних військ і флоту, слід частково визнати правоту Дуе стосовно сухопутних військ його часів, адже в 1920–1930-х роках не існувало літальних апаратів, здатних забезпечити авіаційну підтримку сухопутним військам на полі бою з належною ефективністю. Вирішення завдань, що поклалися на авіацію в інтересах сухопутних військ у тактичній та оперативній глибині, доречніше було покласти на частини і з'єднання ВПС, що було підтверджено практикою Другої світової війни. Водночас в окремих локальних конфліктах міжвоєнного періоду, зокрема на Далекому Сході між СРСР і Японією, підпорядкування авіації командувачу загальновійськового об'єднання виявилось виправданим для забезпечення взаємодії на віддаленому ТВД.

Специфіка завдань, які ставилися перед авіацією на морських ТВД вимагала наявності угруповань морської авіації як роду сил військово-морських сил (далі – ВМС). Практика вилучення авіації зі складу ВМС і покладання специфічних завдань морської авіації на ВПС, як це було в Німеччині після приходу до влади нацистів і концентрації всіх авіаційних питань у руках Г. Герінга, призвели до згубних наслідків через відсутність міжвидової взаємодії, недостатню підготовленість особового складу, командирів та органів управління ВПС до виконання специфічних завдань в інтересах флоту, а також через брак необхідного озброєння й військової техніки у ВПС, підхід до інтересів флоту за залишковим принципом [7].

Велика Британія авіацію розглядала як стратегічний засіб ведення війни. У 1923 р там було ухвалено наступальну доктрину «повітряного залякування». Військове керівництво вважало, що спираючись на військово-морський флот та авіацію, країна зможе підірвати військово-економічний потенціал противника способом руйнування політичних і промислових центрів. Однак у 1937 р., коли Міністерство авіації почало планування бойових дій проти Німеччини, стала очевидною цілковита нежиттєздатність цієї концепції [8, 417]. Британські літаки того часу були неспроможні досягти навіть західних кордонів Німеччини, до того ж Британія не мала на континенті жодного військового аеродрому. Відчувався і брак підготовлених кадрів. Така концепція була небезпечна і для самої Британії, адже її ВПС мали тільки наступальну спрямованість, тоді як питання ППО вважалися другорядними. На підставі аналізу власних економічних можливостей, з урахуванням досвіду локальних війн і збройних конфліктів того часу, британці дійшли висновку, що бомбардувальна авіація не зможе ані уразити об'єкти на

території Німеччини, ані захистити Британію і що кращими засобами захисту островів стануть зенітна артилерія та винищувальна авіація. Відтак у 1938 р. почалося створення потужного угруповання ППО, до складу якого входили зенітні артилерійські, винищувальні авіаційні та радіолокаційні підрозділи й частини [9, 169, 179–181, 184–185]. Проте питання оперативного застосування авіації у Великій Британії не розроблялися належним чином.

Французька воєнна теорія значення авіації недооцінювала, залишаючи їй завдання ведення повітряної розвідки та прикриття військ і тилів від ударів повітряного противника. Проведенню повітряних операцій із метою завдання потужних авіаційних ударів по військах і тилах противника приділялося другорядне значення [10, 408]. Тільки Ш. де Голль у своїх передвоєнних працях пропонував мати у складі ударної армії певне угруповання авіації. На його думку, авіація мала бути спроможною не лише виконувати завдання в інтересах армії загалом та її окремих з'єднань, а й вести самостійні бойові дії [11, 33].

У США до початку Другої світової війни авіація, перебуваючи у складі армії та флоту як рід військ (сил), була трактована передусім як засіб захисту континентальної території від зовнішньої агресії. Експерименти, проведені за ініціативою заступника командувача авіаційної служби армії США бригадного генерала В. Мітчелла 21 червня 1921 р., під час яких ударами з літаків за кілька хвилин було знищено трофейні німецькі лінкор «Ostfriesland» та крейсер «Frankfurt», продемонстрували спроможність авіації успішно боротися з великими бойовими кораблями противника [12, 63].

Інший підхід до ролі та місця авіації був пов'язаний із її участю в наступальних та оборонних операціях сухопутних військ. Найбільший розвиток він мав у СРСР та Німеччині. У Радянському Союзі погляди на застосування авіації розвивались у контексті концепції глибокої наступальної операції. З березня 1932 р. згідно зі стратегічним та оперативно-тактичним призначенням ВПС Червоної армії авіація розподілялася на військову, армійську та фронтову. У листопаді 1940 р. окремо виділили авіацію Головного командування, або дальню бомбардувальну авіацію (далі – ДБА). Вона була призначена для ведення самостійних повітряних операцій із завдання ударів по об'єктах у глибокому тилу противника. Військова авіація складалася з окремих ескадрилей, що входили до стрілецьких (механізованих, кавалерійських) корпусів. Її завданнями були ведення повітряної розвідки, коригування вогню артилерії та забезпечення зв'язку між командуванням корпусу й штабами з'єднань та частин у його складі. Армійська авіація складалася зі змішаних авіаційних дивізій, які належали до загальновійськових армій. Фронтowa авіація перебувала в підпорядкуванні військових округів (під час війни – фронтів) і складалася з авіаційних з'єднань та частин, однорідних за своїм складом. На початок війни до 80 % радянської авіації входило до складу армійської та фронтової авіації, тобто перебувало в підпорядкуванні командувача загальновійськових з'єднань [13].

Досвід локальних конфліктів 1930-х років переконав радянське керівництво у правильності такої організаційної побудови авіації. Справді, для конфліктів у віддалених і відносно невеликих районах, де відбувалися ці події, така структура себе загалом виправдовувала.

ВПС Німеччини мали іншу структуру. На відміну від ВПС Червоної армії, Люфтваффе уже в 1930-х роках були самостійним видом збройних сил. Вищим оперативним з'єднанням був повітряний флот, до складу якого входили змішані оперативно-тактичні з'єднання – авіаційні корпуси, що склались із п'яти-шести ескадр. Зі свого боку, ескадра була вищим оперативно-тактичним з'єднанням однорідного складу й поділялася на групи. Група, до складу якої входило три загони по дев'ять літаків у кожному, становила німецький аналог радянського авіаційного полку. Особливістю Люфтваффе була фактична відсутність угруповань авіації, спроможних вирішувати завдання у стратегічній глибині [14].

Отже, розвиток теорії воєнного мистецтва авіації напередодні Другої світової війни ґрунтувався на баченні характеру війни, цілей і завдань, які необхідно було вирішувати збройним силам у майбутньому. Авіацію розглядали як засіб або підтримки сухопутних військ під час операцій на континентальних ТВД, або верховного головного командування – призначений для виконання завдань у стратегічній глибині. Зважаючи на це, обирали й пріоритети у військовому будівництві. Для країн, що планували вирішувати стратегічні завдання на континентах, більш характерним був пріоритетний розвиток тактичної авіації, водночас так звані острівні країни більшу увагу приділяли стратегічній. Збалансований розвиток авіації для цього періоду не був характерним.

Друга світова війна примусила воєнних теоретиків переглянути концептуальні положення щодо застосування авіації. Відбулось остаточне формування стратегічних завдань авіації, до яких належали: руйнування об'єктів стратегічного тилу противника; підтримка сухопутних військ в операціях; боротьба за панування в повітрі; ведення повітряної розвідки; перевезення особового складу та вантажів; висадка повітряних десантів. Проте, якщо для радянської та німецької авіації були пріоритетними саме перші три завдання, то союзники по антигітлерівській коаліції не менше уваги приділяли і двом останнім [15, 12].

Війна продемонструвала, що під час широкомасштабного конфлікту самим руйнуванням стратегічного тилу противника відсікти агресію неможливо. Хоча союзна авіація в 1943 р. розпочала стратегічний повітряний наступ небачених масштабів проти Німеччини, її союзників та окупованих територій, зруйнувати військово-економічний потенціал противника упродовж прийнятного терміну не вдалося. Причинами були недостатні ударні можливості стратегічної авіації, які не давали змоги точно уражати визначені цілі, успішні загалом дії сил ППО противника, відсутність винищувального прикриття ударних угруповань. Було спростовано тези Дуге про неможливість прикриття наземних об'єктів необхідним угрупованням зенітної артилерії, швидкого зосередження винищувальної авіації на загрозовому напрямку. Невиправданою виявилась і його впевненість

у тому, що своїм захисним озброєнням стратегічні бомбардувальники можуть успішно відбивати атаки великих груп винищувачів. Навіть атакуючи у щільних бойових порядках із взаємним перекриттям усіх секторів, американська стратегічна авіація, озброєна найкращими на той час літаками В-17 зазнавала великих утрат, діючи без винищувального прикриття. Досвід показав, що будь-яку повітряну операцію треба починати, завойовуючи панування в повітрі [16]. Слід також зазначити, що недостатня увага до розвитку стратегічної авіації в передвоєнний період призводила до згубних наслідків. Відсутність повноцінної стратегічної авіації, спроможної завдати ударів на всю глибину континенту, не дала змоги ані німецькому, ані радянському командуванню результативно атакувати об'єкти глибокого тилу противника, хоча таке завдання було актуальним для обох сторін.

Загалом дістали підтвердження й дальший розвиток передвоєнні погляди щодо авіаційної підтримки дій сухопутних військ в операціях. Як засвідчила практика, авіація відіграла в них провідну роль упродовж усієї війни. Відсутність успішної авіаційної підтримки завжди призводила до поразки навіть в умовах чисельної переваги сухопутних військ. Спроби радянського командування провести контрудари силами механізованих корпусів у червні – липні 1941 р. призвели врешті до цілковитого розгрому контрударних угруповань, попри те, що вони кожне окремо й усі разом у кілька разів переважали німецькі танкові групи за кількістю озброєння та військової техніки, насамперед танків. Лише у складі 4-го механізованого корпусу, розгорнутого в районі Львова, станом на 22 червня 1941 р. перебувало 882 танки, з них 101 – KV і 313 – Т-34, аналогів яким німці не мали. У складі єдиної на всю групу армій «Південь» 1-ї танкової групи в німців налічувалося 585 танків, з яких лише 284 – середні Pz III, які істотно поступалися за тактико-технічними характеристиками радянським [17; 18]. Слід зазначити, що у складі Південно-Західного фронту таких корпусів було три [19]. Провідну роль у розгромі радянських мехкорпусів відіграла німецька авіація, яка, утримуючи панування в повітрі, вела успішну розвідку і своїми ударами завдавала радянським військам утрат під час висунення, розгортання й на полі бою, запобігаючи реалізації кількісної та якісної переваги.

Найбільш раціональною формою організації повітряних сил на початку війни була німецька, за якої авіація, будучи самостійним видом збройних сил, діяла у складі оперативних з'єднань – повітряних флотів, що давало змогу німецькому командуванню зосереджувати потрібну кількість сил на вирішальних напрямках, досягати рішучого масування сил, успішно захоплювати панування в повітрі й ефективно підтримувати дії сухопутних військ [20]. Згодом до аналогічної структури були приведені й військово-повітряні сили всіх країн – учасниць війни [21]. Отже, практика спростувала радянські й американські погляди, згідно з якими авіація мусила перебувати в підпорядкуванні загальновійськового командувача,

адже в такому разі вона не мала стратегічної та оперативної самостійності, яка виявилась у край потрібною.

Під час вирішення завдання авіаційної підтримки сухопутних військ у наступальних операціях зародилася така форма оперативного застосування авіації, як авіаційний наступ. Його сутність полягала в безперервній підтримці загальновійськових (танкових) з'єднань під час наступу масованими діями авіації на всю глибину оперативної побудови оборони противника [22, 67]. Слід також зазначити, що до авіаційної підтримки військ залучено було не лише тактичну, а й важку бомбардувальну (стратегічну) авіацію. Її дії були спрямовані головним чином на завдання ударів по об'єктах в оперативній глибині [23].

Отже, Друга світова війна докорінно вплинула на розвиток воєнного мистецтва, озброєння й військової техніки та організаційну структуру авіації. Вона продемонструвала її вирішальне значення для всього ходу збройної боротьби. Було зроблено висновок про необхідність збалансованого розвитку всіх родів сил авіації для участі у світовій війні. Відбулось остаточне визначення основних стратегічних завдань ВПС як виду збройних сил. Незважаючи на наступні зміни, що відбулись у військовій справі упродовж другої половини ХХ ст., основи дальшого розвитку воєнного мистецтва авіації були закладені саме під час Другої світової війни.

Джерела та література:

1. Дуэ Дж. Господство в воздухе. Сборник трудов по вопросам воздушной войны / Пер. с ит. В.А. Винограда; Предисловие комкора В.В. Хрипина / Дж. Дуэ. – 2-е изд. – М.: Воениздат НКО СССР, 1936. – С. 45–46.
2. Организация ВВС РККА 1941–1945 г. // Авиация Второй мировой [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.airpages.ru/ru/vvs1.shtml>. – Назва з екрана.
3. Вотье П. Военная доктрина генерала Дуэ / П. Вотье. – М.: Воениздат НКО СССР, 1937. – 240 с.
4. Аллео Э. Воздушная мощь и сухопутные вооруженные силы / Э. Аллео. – М.: Воениздат НКО СССР, 1936. – 252 с.
5. Лапчинский А.Н. Воздушные силы в бою и операции / А.Н. Лапчинский. – М.: Государственное военное издательство, 1932. – 291 с.
6. Лисенко О.Є., Макаров В.Д. Бойові дії авіації в роки Великої Вітчизняної війни / О.Є. Лисенко, В.Д. Макаров. – К.: Інститут історії України НАН України, 2003. – 174 с.
7. Руге Ф. Война на море. 1939–1945 / Ф. Руге // Военная литература [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://militera.lib.ru/h/ruge/index.html>. – Назва з екрана.
8. Barnett C. Britain and Her Army 1509–1970. A Military, Political and Social Survey / C. Barnett. – New York, 1970. – 560 p.
9. Higham R. Armed Forces in Peacetime. Britain, 1918–1940 / R. Higham. – G. T. Foulis&Co, 1962. – 332 p.
10. История второй мировой войны. В 12-ти томах. – Т. 2. – М.: Воениздат, 1974. – 479 с.
11. Голль Ш. де. Военные мемуары: Призыв 1940–1942 / Пер. с фр. А.А. Анфилофьева, Ю.Б. Арзуманова, В.Г. Гак и др. / Шарль де Голль. – М.: АСТ; Астрель, 2003. – 814 с.
12. Брофи А. Военно-воздушные силы США / А. Брофи. – М.: Воениздат, 1957. – 354 с.

13. Организация ВВС РККА 1941–1945 г. // *Авиация Второй мировой*. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.airpages.ru/ru/vvs1.shtml>. – Назва з экрана.
14. Организация и подготовка кадров ВВС Германии. Организация ВВС. Аналитическая записка НИИ № 4 ВВС Рабоче-крестьянской Красной армии // *Авиация Второй мировой* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.airpages.ru/mn/lw_01.shtml. – Назва з экрана.
15. Роль Военно-воздушных сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 (По материалам IX военно-научной конференции ВВС). – Москва: Министерство обороны СССР, Военно-воздушные силы, 1986. – С. 175.
16. Веракса Е. Воздушные операции стратегической авиации США и Англии в Западной Европе в 1943–1945 гг. / Е. Веракса // *Виртуальная энциклопедия военной авиации* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pro-samolet.ru/air-battles/581-air-operations-strategic-air>. – Назва з экрана.
17. Уланов Андрей. Июнь 1941 года. 4-й мехкорпус на Львовском выступе / Андрей Уланов // *Warsport* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://warspot.ru/6414-iyun-1941-goda-4-y-mehkorpus-na-lvovskom-vyustpe>. – Назва з экрана.
18. Состав немецких танковых групп в 1941 году при нападении на СССР // *Армии и солдаты*. Военная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://armedman.ru/stati/sostav-nemetskih-tankovyih-grupp-v-1941-godu-pri-napadenii-na-sssr.html>. – Назва з экрана.
19. Юго-Западный фронт // *Боевые действия Красной армии в ВОВ* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bdsa.ru/фронты/859-694>. – Назва з экрана.
20. Организация и подготовка кадров ВВС Германии (НИИ ВВС КА. 1944 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.airpages.ru/mn/lw_01.shtml. – Назва з экрана.
21. Организация советской авиации в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.airpages.ru/ru/vvs3.shtml>. – Назва з экрана.
22. Скоморохов Н.М. Развитие оперативного искусства ВВС в годы Великой Отечественной войны и значение опыта войны для современности / Н.М. Скоморохов // *Роль Военно-воздушных сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 (По материалам IX военно-научной конференции ВВС)*. – Москва: Министерство обороны СССР, Военно-воздушные силы, 1986. – С. 64–71.
23. Авиационная поддержка сухопутных войск во Второй Мировой [Электронный ресурс] // *Biofile*. – Режим доступа: <http://biofile.ru/his/2785.html>. – Назва з экрана.

© Владимир РЕЗНИК

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВЗГЛЯДЫ НА ПРИМЕНЕНИЕ АВИАЦИИ И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В статье проводится анализ разрабатываемых в период между двумя мировыми войнами теоретических взглядов на применение авиации в будущих войнах и операциях. Автором раскрыты основные подходы военных теоретиков ведущих стран мира к роли авиации в будущих вооружённых конфликтах. Кроме того, он обращает внимание на ход дискуссии в военно-теоретических кругах

в 1920–1930-х годах по поводу отдельных подходов относительно применения авиации. Опровергается ряд критических замечаний к теории воздушной войны итальянского военного теоретика Дж. Дуэ. Показано, какие из предвоенных положений теории военного искусства авиации были подтверждены во время Второй мировой войны, что было перечёркнуто военной практикой, что нашло дальнейшее развитие.

Ключевые слова: война в воздухе, господство в воздухе, авиационная поддержка, стратегическая авиация, тактическая авиация.

© Volodymyr RIEZNIK

THEORETICAL VIEWS ON THE USE OF AIRCRAFT AND ITS IMPLEMENTATION DURING THE SECOND WORLD WAR

The article analyzes theoretical perspectives on the strategic and operational use of aviation in future wars and operations developed in militarily leading countries around the world in the period between the two world wars. The author describes the basic provisions of various theoretical approaches of military theorists of the Great Britain, Italy, Germany, the USSR, the USA and France to the role of aviation, its strategic and operational tasks, its place in the armed forces of countries and organizational structure. The author reveals the basic approaches to accomplishing the tasks of combating air supremacy, destroying enemy strategic rear objects and providing infantry support of aviation during battles and strategic operations. The author draws attention to the course of discussion in the military-theoretical circles in the 1920s and 1930s around separate theoretical approaches to the use of air forces, based on the work of military theorists of the time. The author refutes as untrue the number of critical remarks about the air warfare theory of the Italian military theorist J. Duet. The author describes which of the pre-war provisions of the theory of military art of the Air Force was confirmed during the Second World War, which was refuted by military practice, which was further developed. To summarize, the author draws a number of conclusions and states the fact that the Second World War had a decisive influence on the further development of the military art of aviation, the development of its weapons and military equipment. There was a final awareness of the need to allocate aviation to a separate, full-fledged type of armed forces, capable of performing their tasks both independently and in cooperation with other types. The author emphasizes the need for a balanced development of the air force, which will allow the most effective performance of the entire range of tasks that confront this type of armed forces in military conflicts of any intensity.

Keywords: air warfare, domination in the air, aviation support, strategic aviation, tactical aviation.