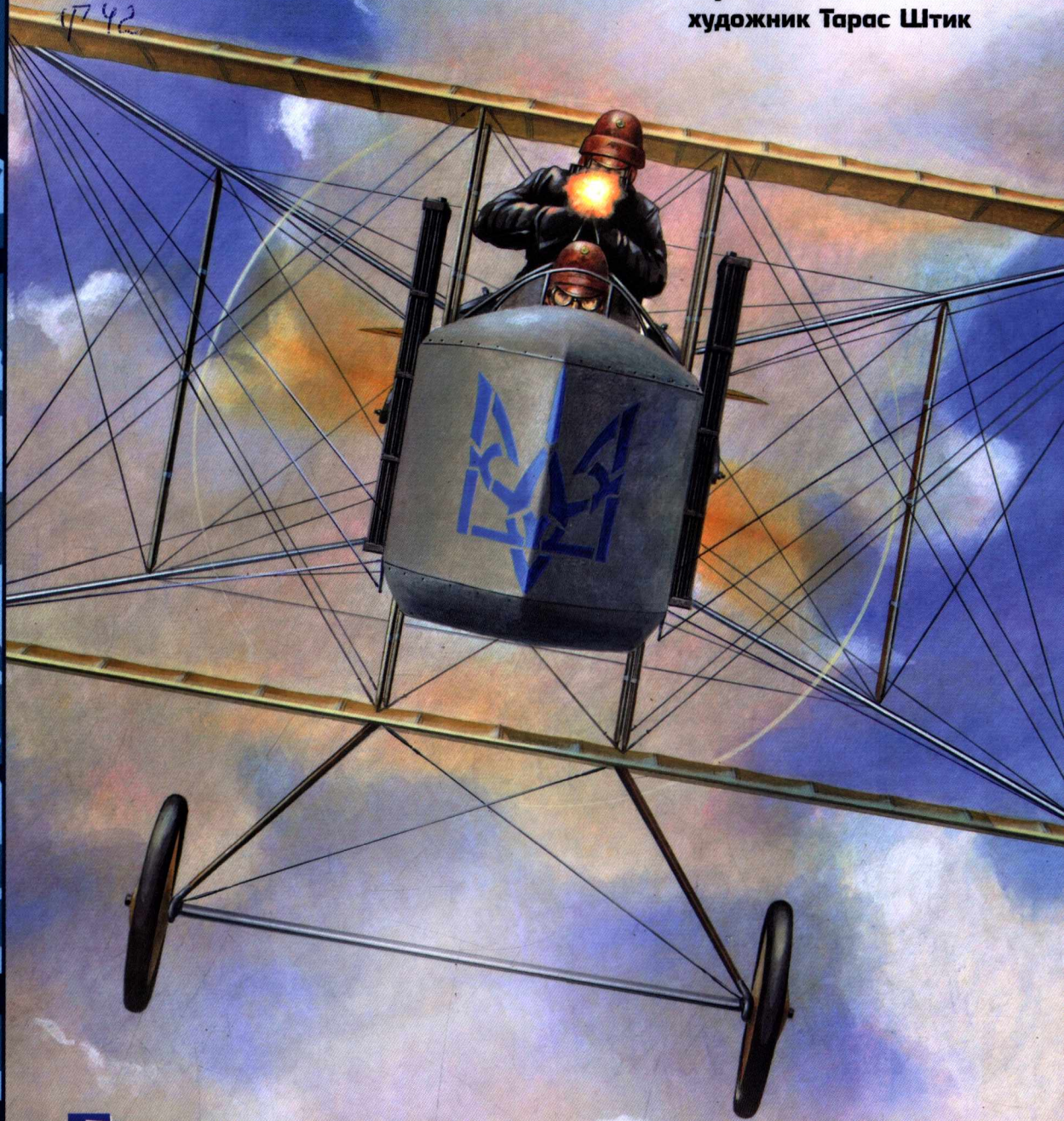


63.3(441р)6

1742

**Ярослав Тинченко**  
художник Тарас Штик



# **Герої українського неба**

**пілоти визвольної війни**  
**1917—1920 рр.**





Ярослав Тинченко

# ГЕРОЇ УКРАЇНСЬКОГО НЕБА

78 26 03 ісм

ОБСЬЯВКОМІ ПЕРИФЕРІЯ

ОБСЬЯВКОМІ ПЕРИФЕРІЯ

НБ ПНУС



782603



Київ, 2010





УДК 94(477)«19»  
ББК 63.3(4Укр)6  
Т42



Видання серії «MILITARIA UCRAINICA»  
здійснюється в рамках просвітницьких  
проектів Центру соціогуманітарних  
досліджень ім. В'ячеслава Липинського.

Редактор: Ю. Олійник  
Коректор: Л. Марченко  
Комп'ютерна верстка та макет: Ю. Жарков

Т42 Я. Тинченко.

Герої Українського неба: науково-популярне видання. — К.: Темпора,  
2010. — 200 с.: іл.

ISBN 978-966-8201-94-3

Нове дослідження Ярослава Тинченка присвячене українській авіації доби  
Визвольної війни 1917–1921 рр. та її авіаторам. У книзі вміщено велику кількість  
світлин, частина з яких публікується вперше. Як додаток на останніх сторінках  
видання подано зображення якісних реконструкцій літаків, які перебували на  
службі УНР та ЗОУНР протягом 1917–1921 рр.



УДК 94(477)«19»  
ББК 63.3(4Укр)6



ISBN 978-966-8201-94-3

© Я. Тинченко, 2010  
© Т. Штик, ілюстрації, 2010  
© Центр ім. В. Липинського, 2010  
© Темпора, 2010

## ЗМІСТ

1. Передмова .....	4
2. Перші авіаційні частини Центральної Ради.....	6
3. Українська авіація у 1918 р.....	17
4. Повітряний флот Директорії УНР, кінець 1918–літо 1919 рр.....	27
5. Повітряний міст із Європою та доля авіації Директорії УНР, літо–осінь 1919 р.....	36
6. 1-а Запорізька авіаційна ескадрилья, 1920–1921 рр.....	54
7. Летунський відділ Галицької армії.....	69
8. Повітроплавні частини .....	105
9. Посилання .....	111
Додатки	
10. Біографічний довідник українських авіаторів.....	117
11. Польські супротивники українських льотчиків.....	154
12. Командний та особовий склад Повітряного флоту 1918 р....	157
13. Типи літаків та їх стан у складі дивізіонів інспекції Харківського району у вересні 1918 р.....	171
14. Список старшин 1-го повітроплавного дивізіону .....	175
15. Ілюстрації .....	177



## ПЕРЕДМОВА

Повітряний флот України короткої доби Визвольної війни 1917–1921 рр. дав світовій історії авіації цілу плеяду талановитих авіаторів, які через поразку Української Народної Республіки змушені були реалізовувати свій талант за інших влад. Насамперед слід згадати видатного авіаконструктора Костянтина Калініна, колишнього командира загону Повітряного флоту УНР, який розробив понад 20 типів літаків для радянської авіації. Після Визвольної війни він залишився жити і працювати в Україні, щоправда — радянській. Став засновником цивільної авіації СРСР, першим конструктором, який створив надзвуковий літак. Через родинні обставини у Радянському Союзі залишився відважний організатор і командир 1-го Українського (Запорізького) загону Олександр Єгоров. Зважаючи на великий досвід, він спочатку став інструктором московської Військово-повітряної інженерної академії ім. Жуковського, а потім — начальником штабу Зразкової ескадрильї ім. Й. В. Сталіна, що уславилася на весь світ надзвичайно складними повітряними трюками. Зазнавши репресій, але звільнившись з ув'язнення, О. Єгоров не міг повернутися за штурвал літака, проте знайшов своє призначення в іншому — став одним із засновників і керівників Центрального будинку авіації та космонавтики у Москві. Відважним радянським героєм-льотчиком, нагородженим трьома орденами Червоного Прапора, став інший ветеран Запорізького авіаційного загону — Юрій Арватов (одружений на рідній сестрі радянського маршала М. Тухачевського). Отримали визнання й українські льотчики, які опинилися по інший бік кордону — у вільній Європі. Один із кращих пілотів 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї Павло Золотов став засновником польської спортивної авіації, відреставрував кілька унікальних зразків старовинних літаків і нині вважається одним із видатних людей Польщі. У Франції блискучу інженерну кар'єру зробили українські пілоти Сергій

Островідов та Василь Сухенко. На жаль, багато з цих відважних людей загинуло у сталінських застінках чи навіть згинуло безвісти.

Тема історії української авіації часів Визвольної війни 1917–1921 рр. була і залишається досить популярною серед дослідників. Однак публікації більшості з них обмежуються стандартним переповіданням опублікованих раніше спогадів українських авіаторів, передусім — Р. Земика, П. Франка, І. Лемківського, І. Фостаківського, П. Білона. Щоправда, серед інших вирізняються роботи наших сучасників А. Козицького та А. Харука: в них оприлюднено нові факти і документи. Головною вадою нинішніх авторів залишається вузькість масштабів їх досліджень. Майже незадіяними виявилися польські та радянські архіви, мало опрацьовані фонди Дієвої армії УНР і Галицької армії. Досі ніхто не досліджував долі українських авіаторів, а відтак — не знайомився з архівно-слідчими справами тих, хто був репресований за часів Й. В. Сталіна. Однак саме ці документи містять чимало унікальних фактів не тільки з життя пілотів, а й з історії української авіації загалом.

Аби не повторювати проторований шлях попередніх дослідників, автор даної роботи узяв собі за мету насамперед з'ясувати долю українських пілотів доби Визвольної війни і крізь призму її показати розвиток авіації УНР.

Порадами, побажаннями та цінними архівними знахідками автор завдячує російському інженеру-конструктору Миرونу Дольникову, який у розквіті сил передчасно пішов з життя; одеситу, ентузіасту історії вітчизняного літакобудування Євгену Ушакову; головному експерту з історії російської та радянської військової авіації, відомому досліднику Марату Хайруліну; художнику Тарасу Штику. Фотоматеріалом допомагали українці з Аргентини Ігор Василик та Арсен Созоник, львівський дослідник Олександр Дедик, а також київський колекціонер Олександр Пересадько.



## ПЕРШІ АВІАЦІЙНІ ЧАСТИНИ ЦЕНТРАЛЬНОЇ РАДИ

**20** листопада 1917 р. Центральна Рада проголосила свій III Універсал, яким було створено Українську Народну Республіку. У молодій країні швидкими темпами організовувалися власні збройні сили, у тому числі й Повітряний флот. «Завідувачем авіаційної справи УНР», а відтак — командувачем Повітряного флоту 13 грудня 1917 р. призначено одного з організаторів українського військового руху та керівників Українського генерального військового секретаріату підполковника-авіатора Віктора Павленка. Йому підпорядковувалися інспектори (командувачі) авіації та повітроплавання: перший завідував усіма справами, пов'язаними з літаками, другий — діяльністю повітроплавних частин, які на повітряних балонах («ковбасах») піднімалися на велику відстань над землею та здійснювали розвідку і корегування артилерійського вогню.

Першим командувачем української авіації став військовий льотчик підполковник В'ячеслав Баранов, який до того очолював 7-й авіаційний дивізіон, що воював на Південно-Західному фронті. Донський козак за походженням, він не був особливим прихильником незалежності України і розглядав своє призначення як тимчасове явище. Уже за часів гетьмана П. П. Скоропадського В. Баранов зорганізував масове вивезення з України до білогвардійських армій літаків, авіаційного матеріалу, а також сприяв масовому дезертирству льотчиків на Дон. Помічником його став прапорщик, військовий льотчик Левко Шевченко — нащадок українського поета. Управління штабу української авіації розмістилося в Києві за адресою: Хрещатик, 42. Підполковнику В. Баранову мали підпорядковуватися всі авіаційні частини, що оголосили себе українськими, насамперед чотири авіаційні парки: 1-й в Одесі, 3-й і 5-й у Києві, 6-й — у Полтаві. Щоправда, коли розпочалася організація української авіації, тут майже не лишилося військовослужбовців: демобілізовані, вони роз'їхалися по

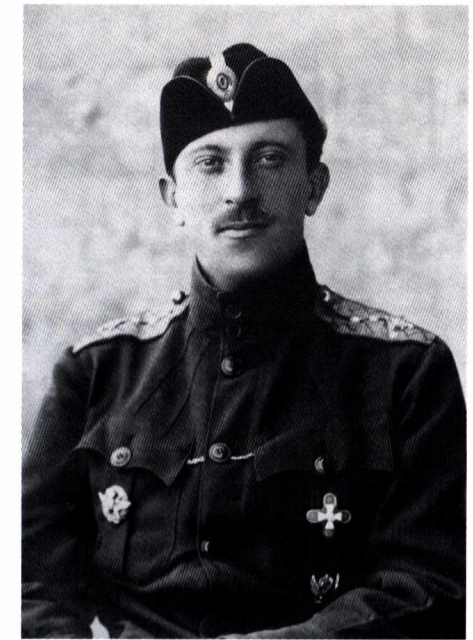
домівках. Відтак, надзвичайно цінним інженерно-технічним обладнанням цих авіапарків нікому було опікуватись.

До складу української авіації увійшли також українізовані дивізіони та загони старої російської армії. Серед перших був 6-й авіаційний дивізіон військового льотчика капітана Романа Шоманського, українізований у грудні 1917 р., який, прибувши з фронту до Києва, 5.01.1918 розташовувався у Святошині. Станом на 25.01.1918 цей підрозділ мав такий склад:

- управління дивізіону — 4 льотчики,
- 10-й винищувальний авіаційний загін — 12 льотчиків,
- 6-й корпусний авіаційний загін — 18 льотчиків,
- 20-й корпусний авіаційний загін — 18 льотчиків,
- 36-й корпусний авіаційний загін — 18 льотчиків<sup>1</sup>.

Крім 6-го авіаційного дивізіону було українізовано такі частини:

- 6-й винищувальний авіаційний загін, якому наприкінці грудня 1917 р. підполковник В. Баранов наказав перелетіти до Києва і розташуватися у Святошині, що й було виконано. Деякий час загін очолював військовий льотчик Сининцин, а згодом — ушавлений ас російської армії, що зголосився на службу до військ Центральної Ради, Василь Янченко (уродженець Далекого Сходу з родини українських переселенців). Після прибуття останнього за наказом командувача авіації загін було перейменовано на 1-й Український винищувальний авіаційний<sup>2</sup>;
- 9-й корпусний авіаційний загін, українізований на Західному фронті. Його особовому складу вдалося вивезти майно з охореної більшовизмом території Білорусії та щасливо дістатися смт Маневичі. Згідно з наказом В. Баранова, 26.12.1917 загін відбув до Ніжина<sup>3</sup>.
- 13-й корпусний авіаційний загін, розташований в районі Двинська (нині — Даугавпілс) на Північному фронті: на початку січня 1918 р.



**Олександр Сгоров, штабс-ротмістр 9-го гусарського Київського полку** — організатор 1-го Українського авіаційного загону та перший льотчик Повітряного флоту УНР, 1917 р.  
*Фото з приватної колекції автора*



надіслав до Києва повідомлення про свою українізацію<sup>4</sup>. Щоправда, через віддаленість від України він так і залишився на Північному фронті, й навесні 1918 р. рештки загону були використані більшовиками для формування червоної авіації.

Про свою українізацію крім перерахованих частин заявили 1-й і 5-й загони Ескадри повітряних кораблів «Ілля Муромець», які наприкінці 1917 р. дістали розпорядження відбутися до Вінниці, де перебувала головна база Ескадри<sup>5</sup>.

З наведеного переліку можна зробити висновок, що у розпорядженні командувача українською авіацією В. Баранова була велика кількість авіаційних підрозділів, а відтак — і літаків. Але це жодним чином не відповідає дійсності. 6-й авіаційний дивізіон та 6-й винищувальний загін прибули до Києва залізницею зі спактованими у ящики літаками. Щоб їх зібрати, були потрібні фахівці-механіки, але останні, як і в київських авіаційних парках, переважно були кваліфікованими робітниками з Росії, часто — більшовиками. Отже, коли частини оголосили про українізацію, більшість механіків відбула на батьківщину, тобто розпаковувати і збирати літаки не було кому. Така ситуація спонукала В. Баранова звернутися до керівництва Дарницького табору військовополонених з проханням розшукати серед захоплених німецької та австро-угорської армії 35 кваліфікованих робітників. До пропозиції командувача української авіації полонені поставилися вороже, а зголосився лише один — чех, інженер-механік Йосип-Альберт Прохашка, якого 10.01.1918 відправили у розпорядження командування 5-го авіаційного парку<sup>6</sup>.

Не обмежившись вербуванням українізованих підрозділів старої російської армії, Військове міністерство Центральної Ради вдалося до створення власних авіаційних частин. Найбільш нагальною виявилася потреба у відкритті української авіаційної школи. У Гатчинській і Севастопольській військових авіаційних школах російської армії українці на той час об'єдналися в окремі гуртки, що, як сподівалося командування, невдовзі мали прибути до Києва і стати кадрами для створення авіашколи. Тим часом наказом від 30.12.1917 обов'язки з організації цього закладу були покладені на військового льотчика прапорщика Коломійця. Для практичних вправ майбутній школі виділявся аеродром 3-го авіаційного парку на ст. Пост-Волинський. Приміщення для управління, навчальних класів і курсантів мали виділитися у будівлі 2-го Київського військового училища<sup>7</sup>. Як писав у своїх спогадах урядовець управління авіації Петро Білон, В. Баранову вдалося відшукати два літаки для новоствореної школи, які незабаром було використано для тренувань з опанування льотної майстерності.

16 грудня 1917 р. із добровольців, які належали до різних частин старої російської армії та заявили про своє бажання служити у військах



**Один з перших командирів української авіації**

пілот Василь Янченко (ліворуч), 1915 р.

Фото з видання: *Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны.* — Москва, 2006

Центральної Ради, у Києві, при 5-му авіаційному парку розпочалося формування 1-го Українського авіаційного загону. Командиром цього підрозділу було призначено члена Центральної Ради, відомого льотчика — георгіївського кавалера підпоручика Олександра Наконечного. Крім нього до загону належали три військових льотчики: штаб-ротмістр О. Єгоров, підпоручик В. Чудновський, прапорщик П. Качан, а також п'ять льотчиків-дозорців: штабс-капітан Ф. Кудря (у документах він помилково іменується військовим льотчиком, але це не відповідає дійсності), поручики І. Морей де Моран, М. Поготовко, підпоручик Веревський та прапорщик В. Чечет<sup>8</sup>.

Командир новоствореного загону О. Наконечний та його помічник Ф. Кудря були членами українських політичних партій, тому згодом їх відкликано на інші посади. Очолив загін Олександр Єгоров, який 31.12.1917 почав клопотати про передання йому літака типу «Сопвич». У такий спосіб він, фактично, виявився єдиним пілотом із власним літаком, здатним здійснювати в небо. Невдовзі після створення підрозділу О. Єгорова почалося формування 1-го Українського авіаційного гарматного загону.





**Старшини 1-го Українського (Запорізького) авіаційного загону**

з гостями поряд із літаком «ДФВ» Ц. 5, березень 1919 р. Стоять зліва направо: сотник О. Жаховський, сотник Берестовенко (?), ад'ютант 1-го Запорізького кінно-гайдамацького полку ім. К. Гордієнка сотник Гончарів, сотник В. Гвоздів, командир кінного дивізіону Чорних Запорожців сотник Римський-Корсаков, командир загону сотник О. Єгоров, поручик С. Чистоклетов, сотник В. Олексів.

Фото з видання: Білон П. Спогади. — П'їтсбург, 1952

З усіх авіачастих у Першій українсько-більшовицькій війні, яка почалася у грудні 1917 р., активну участь брав лише 1-й Український авіаційний загін, який увійшов до складу Гайдамацького коша Слобідської України військ Центральної Ради. Його командир сотник Єгоров та інші льотчики здійснювали переважно розвідувальні рейди. Коли ж радянські війська В. Антонова-Овсієнка та М. Муравйова дісталися до Дарниці, літаки загону почали бомбити ворожі бронепотяги та важку артилерію, які обстрілювали Київ.

3-й і 5-й авіапарки та інші авіаційні частини в українсько-більшовицькому протистоянні оголосили нейтралітет, але окремі з них згодом жорстоко за це поплавилися. Зокрема, більшовики майже цілком знищили 5-й авіапарк, вирішивши, що саме його літаки бомбардували Дарницю. Один із радянських командирів згадував: «У боях за Київ, що тривали кілька днів, брала участь петлюрівська ескадріль з 12 літаків, яка щодня бомбардувала артилерію Муравйова і станцію Дарниця, де стояли наші бронепоезди. Куренівські червоногвардійці розвідали, що аеродром цієї ескадрільї перебуває недалеко від заводу Гретера і охороняється невеликими частинами. Із загonom у 25 бійців я пішов ярами від Куренівки на Сирець, і ми зненацька, без жодного пострілу зняли караул. У полотняних палатках — ангарах — стояли літаки. Ми не знали, що з ними робити і обмежилися лише тим, що розкололи шашками пропелери і

молотами пошкодили всі частини моторів. Під кінець цієї роботи на аеродром вїхали 2 машини: грузовик з льотчиками і легкова машина командира ескадрільї полковника Нечитайла. Вони були захоплені і відправлені на Куренівку в штаб полку. На цих машинах ми вивезли зняті з літаків кулемети „льюїса“»<sup>9</sup>.

8–9 лютого 1918 р. 1-й Український армійський авіаційний загін разом із іншими військами Центральної Ради залишив Київ. Один із льотчиків, за наказом С. Петлюри, розкидав з літака листівки із закликem до киян спокійно перетерпіти «господ більшовиків» та обіцянку, що гайдамаки ось-ось повернуться до Києва та помстяться ворогам УНР<sup>10</sup>.

Після того, як більшовицькі війська остаточно зайняли Київ, їх командувач В. Антонов-Овсієнко призначив на посаду комісара авіації та повітроплавання України колишнього старшого механіка 3-го авіапарку Васильєва. Під його командування мали перейти всі авіаційні частини, парки та школи, розташовані на території України, включно з тими, які ще у січні 1918 р. вважалися складовою військ Центральної Ради. Зокрема: 1-й, 3-й, 5-й та 6-й авіаційні парки, рештки 6-го авіаційного дивізіону та інших українізованих авіаційних загонів, кадри льотної школи. У першому ж наказі комісар вимагав від підлеглих на всіх літаках перемалювати розпізнавальні знаки, замінивши їх на червоні кола<sup>11</sup>.

Із документів штабу Васильєва видно, що рештки українських авіаційних частин, які перейшли в його розпорядження, швидко розпадалися і зникали. Так, командир 6-го (1-й Українського) винищувально-го авіаційного загону військовий льотчик В. Янченко втік на автомобілі, забравши із собою казну, печатки та документи підпорядкованої йому частини<sup>12</sup>. За кілька днів по тому з посади командира 6-го авіаційного дивізіону було звільнено Р. Шоманського, а на його місце призначено військового льотчика Петровського. 1-й Український армійський



**Урядовець українізованого 5-го авіаційного парку**

Іван Молоко, початок 1918 р.

Фото з приватної колекції автора





**Члени родини командира 1-го Українського (Запорізького) авіаційного загону сотника Олександра Єгорова біля його літака «Румплер», травень 1918 р.** Фото з приватної колекції автора

авіаційний загін (який на чолі з О. Єгоровим відступив з Києва) перейменовувався на 1-й Український загін Радянської Республіки, а 1-й Український авіаційний гарматний загін взагалі підлягав розформуванню<sup>13</sup>.

1-й Український армійський авіаційний загін, за радянською документацією, формально вважався таким, що перейшов на бік більшовицької влади, але це не відповідало дійсності. Насправді він разом із перетвореними в Окрему Запорізьку бригаду військами Центральної Ради відступив у район Житомира та Бердичева, звідси на початку березня 1918 р. повернувся до звільненого українсько-німецькими військами Києва. 12 березня 1918 р. усі наявні українські частини були реорганізовані в Окрему Запорізьку дивізію Армії УНР. До її складу увійшов і 1-й Український армійський авіаційний загін (у деяких документах і спогадах разом з офіційною назвою вживається й інша — «Запорізький»). На початку березня у розпорядження О. Єгорова було передано значну частину майна 3-го та 5-го авіаційних парків, а також літаки та майно 1-го Туркестанського корпусного та 8-го армійського



**Механік та члени родини сотника Олександра Єгорова поряд з його літаком, травень 1918 р.** Фото з приватної колекції автора

авіаційних загонів, які розміщувалися у Києві та околицях. У бойовому реєстрі 1-го Українського авіаційного загону навесні 1918 р. перебували такі літаки:

- «Сопвич» № 1201 (переданий до загону ще на початку 1918 р.);
- «Сопвич» № 8176 (переданий 30.04.1918 з 3-го авіапарку);
- «Сопвич» № 8757 (переданий 30.04.1918 з 3-го авіапарку);
- «Сопвич» № 5336 (переданий 8.05.1918 з 3-го авіапарку);
- «Румплер» № 316 (переданий у березні 1918 р. з майстерень КПІ);
- «Румплер» № 362 (переданий у березні 1918 р. з 8-го армійського авіазагону);
- «Бранденбург» № 6419 (переданий у березні 1918 р. з 1-го Туркестанського авіазагону);
- «Бранденбург» № 6467 (переданий у березні 1918 р. з 8-го армійського авіазагону);



- «Бранденбург» № 6724 (переданий у березні 1918 р. з майстерень КПІ);
- «Бранденбург» I № 6787 переданий 30.04.1918 з 3-го авіапарку без мотору);
- «Бранденбург» I № 6786 (переданий 8.05.1918 з 3-го авіапарку);
- «Ньюпор» XXIII (переданий 8.05.1918 з 3-го авіапарку);
- «Спад» № 1718 (переданий 8.05.1918 з 3-го авіапарку);
- «Анасалъ» (був у загоні у березні–квітні 1918 р.);
- «Декан» (був у загоні у березні–квітні 1918 р.).

До складу загону протягом весни–літа 1918 р. належали такі літуни:

- Єгоров Олександр Іванович, сотник, військовий льотчик, командир загону;
- Кутейников Микола Анатолійович, сотник, військовий льотчик (з 1918 р. — в авіації Донської білогвардійської армії);
- Котов Олександр Васильович, сотник, військовий льотчик (з 1918 р. — в авіації Добровольчої білогвардійської армії);
- Чудновський Володимир, значковий, військовий льотчик;
- Качан Павло, хорунжий, військовий льотчик;
- Вноровський Ярослав, хорунжий, військовий льотчик;
- Кротюк Іларіон, хорунжий, військовий льотчик;
- Веселовський Валентин, значковий, військовий льотчик (з 1918 р. — в авіації Добровольчої білогвардійської армії);
- Крелль Артур, військовий льотчик (21.04.1918 залишив загін);
- Рябоконтъ, льотчик, козак;
- Вержбицький Петро Антонович, хорунжий, військовий льотчик (з 1918 р. — в авіації Добровольчої білогвардійської армії);
- Покровський Анатолій Васильович, сотник, льотчик-дозорець;
- Гребенівський Михайло Миколайович, сотник, льотчик-дозорець;
- Пономаренко Сергій Миколайович, значковий, дозорець;
- Поготовко Михайло Миколайович, значковий, льотчик-дозорець (згодом – в АУНР);
- Воробкало Вадим Діомідович, хорунжий, льотчик-дозорець;
- Мілашевський Сергій Йосипович, хорунжий, дозорець;
- Чечет Віктор Костянтинович, хорунжий, дозорець;
- Єгоров ІІ Яков Яковлевич, хорунжий, дозорець;

- Борисов, льотчик-дозорець (13.04.1918 звільнений);
- Веселовський ІІ, дозорець;
- Воронін, дозорець (21.04.1918 звільнений).

У Києві загін розділювався: більша його частина на чолі з О. Єгоровим залишилася для доформування, а інша, озброєна щонайменше трьома літаками, ще 6 березня 1918 р. у складі Окремої Запорізької дивізії вирушила на протибільшовицький фронт.

Із наказів по загону довідуємося про роботу українських авіаторів. Приміром, 15.03.1918 у літака «Сопвич», пілотованого О. Єгоровим, перестав працювати мотор. Командир загону летів до штабу Запорізької дивізії, але мусив здійснити аварійну посадку прямо на підтопленому пасовищі біля с. Осокорки під Києвом. Згодом протягом квітня 1918 р. під час польотів було розбито 2 літаки «Бранденбург», а також «Анасалъ» і «Декан». Крім того, один із «Румплерів» (№ 316) після одного з перших польотів «набув неймовірного вигляду».

Інші літаки служили довго та справно. Так, 14 квітня 1918 р. у Києві льотчики Єгоров та Вержбицький виконали показові польоти по півтори години кожний на літаках «Сопвич» та «Ньюпор» 23. 3 7 до 21.05.1918 за наказом Штабу гетьмана П. П. Скоропадського Олександр Єгоров здійснив на «Румплері» (№ 362) кілька великих перельотів за маршрутом Київ–Єлісаветград–Катеринослав–Олександрівськ–Катеринослав–Єлісаветград–Київ<sup>14</sup>.

Бойова частина загону, до складу якої належали військові льотчики Котов, Кротюк, Вноровський, Чудновський, Вержбицький та Качан, льотчики-дозорці Гербанівський, Покровський, Воробкало, дозорці Пономаренко, Єгоров ІІ та Воробкало, брала участь у всіх бойових діях Запорізької дивізії на Лівобережній Україні та в Криму. Ці події частково освітлюють документи, нещодавно віднайдені російським дослідником М. Хайруліним, зокрема характеристики командира загону Олександра Єгорова за підписами отамана Олександра Натієва (командира Окремої Запорізької дивізії) та його начальника штабу Павла Вержбицького. У першій з них ідеться: «Знаю ротмістра Єгорова за отважного лётчика, поставившего вверенный ему отряд на должную высоту при самых тяжёлых условиях. Своей работой принёс неоценимую пользу Родине, которая должна достойно отблагодарить его, выдвинув на более высокий пост». У другій із характеристик містяться не менш цікаві дані: «Дійсний Українець. Великий знаток свого діла. Весь час боротьби з большевиками оказував неоціненіми услуги не тільки в одному отряді, но і германським військам, позаяк у послідніх не було свого авіотряду». Збереглися також характеристики на військових льотчиків Іларіона Кротюка та Павла Качана, які брали найбільш активну участь у боротьбі з більшовиками. Отаман О. Натієв так свідчив





#### Легендарні льотчики,

що у 1918 р. служили у складі Повітряного флоту УНР, Павло Качан та Іван Лойко, фото 1923 р.  
Фото з фондів ЦДАГОУ

про діяльність військового льотчика І. Кротюка: «Хороший военный лётчик и работник всякого порученного ему дела. Человек честный с большим житейским опытом. Лично знаю его как отличного самостоятельного работника. Вплоть до взятия Харькова пр. Кротюк один производил боевую разведку ежедневно летая и несколько раз прилетал с разведки с пробоинами в аппарате, принося ценные сведения. Достоин выдвижения на более ответственную должность». Діяльність П. Качана охарактеризував Олександр Єгоров: «Мало балака — багато робе. Найкращий літун в отряді, честнейший человек і великий работник. В отряде найбільш процював чім всі другі. Всі свої сили и жита віддовав на боротьбу з більшовиками за Україну забув зовсім о своей личной жизни»<sup>15</sup>.

10 липня 1918 р., коли остаточно закінчилися бойові дії з більшовиками, льотчики Вноровський, Кротюк, Качан і Веселовський на літаках «Сопвич» №№ 1201 та 8176 дезертирували та перелетіли у розпорядження білогвардійської Добровольчої армії<sup>16</sup>.

База бойової частини у різні часи розташовувалась в Олександрівську, Катеринославі, Слов'янську, нарешті — на ст. Куземовка під Слов'янськом. Сюди ж за наказом від 15 липня 1918 р. було переведено з Києва і весь особовий склад 1-го Українського авіаційного загону.

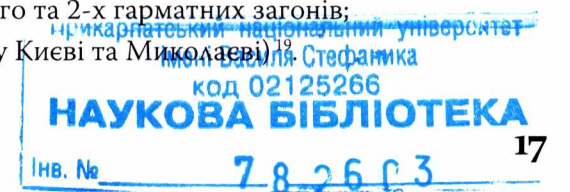
## УКРАЇНСЬКА АВІАЦІЯ У 1918 р.

Після повернення військ Центральної Ради до Києва почалося відтворення української авіації. 9.03.1918 інспектором Повітряного флоту УНР було призначено підполковника Віктора Павленка, однак через невідповідні особисті якості його довелося зняти з посади і 15.04.1918 замінити полковником Георгієм Горшковим — уральським козаком за походженням, одним із перших російських педагогів у галузі військової авіації, який добровільно вступив на українську військову службу. Йому підпорядковувались інспектор авіації, яким з 16.04.1918 був хорунжий Олександр Наконечний, та інспектор повітроплавання — полковник Микола Гинейко.

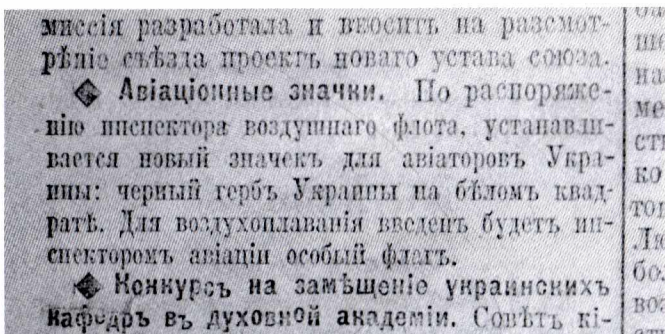
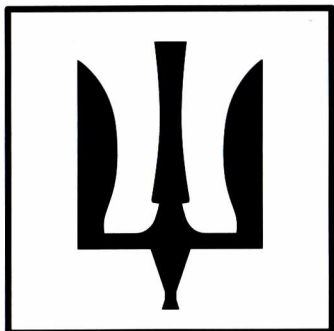
Урядовець управління інспектора Повітряного флоту УНР Петро Білон згодом згадував про його діяльність навесні 1918 р.: «Розпочались розшуки авіаційного технічного майна, літаків, бомб та ін., а цього майна було досить в 3-му авіаційному парку та в майстернях при Київському Політехнікумі. В майстернях механіки щодня направляли і випускали по одному, а то й два літаки. В березні м. 1918 р. кожного дня можна було бачити, як наші українські літуни літали над Києвом і, звичайно, робили свою призначену роботу»<sup>18</sup>.

Повітроплавання на той час вважалося застарілим різновидом збройних сил, а тому основні зусилля інспекторат Повітряного флоту УНР покладав на розбудову авіації. Згідно з наказом Військової офіції (Військового міністерства УНР) ч. 136 від 30.04.1918 було затверджено існування:

1. трьох управлінь інспекторів авіації (Київського, Харківського та Одеського районів);
2. 8-ми авіаційних дивізіонів, кожний у складі: управління, винищувального, розвідувального та 2-х гарматних загонів;
3. двох авіаційних парків (у Києві та Миколаєві)<sup>19</sup>.







**Газетне повідомлення від 13 травня 1918 р.**

про запровадження в українській авіації знаків розрізнення (*Киевская Мысль*. — 13.05(30.04)1918. — № 74

Пізніше до цього списку додалися Ескадра повітряних кораблів «Ілля Муромець» і Одеська авіаційна школа, початок якій покладено 14 жовтня 1918 р. Слід також згадати, що у складі Українського флоту планувалося створення морської авіації під командуванням морського льотчика Вікторіана Качинського<sup>20</sup>.

Командири авіаційних дивізіонів підпорядковувалися своїм районним інспекторам, ті, у свою чергу, — єдиному інспектору авіації, нарешті, останній звітувався інспектору Повітряного флоту УНР. Формально вважалося, що всі авіаційні дивізіони почали формуватися 1.03.1918.

Загалом тоді існувало кілька різновидів авіації, які найкраще описав у своїх спогадах видатний льотчик Першої світової війни «Червоний барон» німець Манфред фон Ріхтгофен: «Якщо б я не став професійним винищувачем, то, швидше за все, був би піхотним льотчиком. Адже зазвичай відчуваєш задоволення, коли маєш змогу допомогти піхоті, робота якої — найважча. Льотчик може зробити багато що, аби допомогти піхотинцю.

Під час битви при Аррасі я спостерігав цих чудових хлопців. Вони літали над ворогом у будь-яку погоду і в будь-який час на малій висоті та грали зв'язкову роль у діях наших військ. Я можу зрозуміти їх ентузіазм, коли їм доручається завдання. Мабуть, авіатори кричали «Ура!», коли наша хоробра піхота вистрибувала з окопів і билася з ворогом один на один. Багато разів, закінчивши переслідування



**Командувач Повітряного флоту**

у 1918 р. полковник Георгій Горшков, фото 1910-х років.

Фото з видання: *Авиаторы — кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия период Первой мировой войны 1914–1918 годов*. — Москва, 2006

супротивника, я розстрілював решту набоїв по ворожих траншеях. Можливо, від цього було мало практичної користі, але така стрілянина пригнічує моральний дух ворога.

Був я і льотчиком від артилерії. У мій час вважалося новиною корегувати стрільбу власної артилерії за допомогою бездротового телеграфу. Щоб робити це добре, від авіатора вимагається особливий талант. Я не міг робити цю роботу довго, оскільки прагнув до двобою. Цілком можливо, що саме офіцери-артилеристи стають найкращими льотчиками від артилерії. Принаймні, у них є необхідне знання зброї, якій вони служать. <...>

На Західному театрі військових дій око льотчика-розвідника бачить речі, незвичні для кавалериста. Села й міста, залізничні шляхи та дороги здаються безжиттєвими і мертвими. Але все знаходиться у чудовому стані. Тільки добре навчене, натреноване та спостережливе око може сприйняти щось конкретне з великої висоти і на величезній швидкості. У мене чудовий зір, але мені видається сумнівним, що хтось може побачити щось напевно, дивлячись униз на дорогу з висоти 4 тисяч метрів. Оскільки око є недосконалим інструментом спостереження, його заміняють фотоапаратом. Все, що видається важливим, має бути сфотографовано. Крім того, потрібно фотографувати те, що наказано. Якщо повертаєшся додому з зіпсованими фотопластинами, весь польот нічого не вартий»<sup>21</sup>.

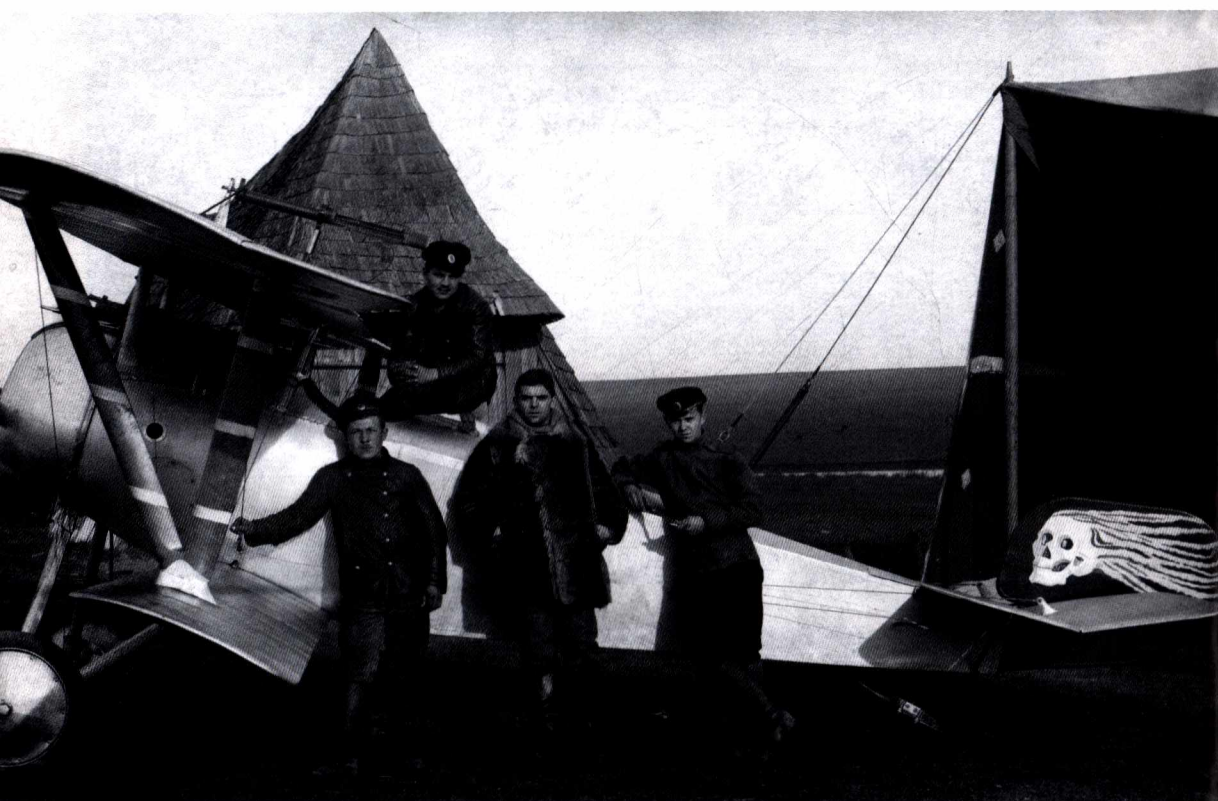
До складу української авіації увійшло чимало військових льотчиків і льотчиків-спостерігачів, як українців, так і представників інших національностей, серед яких були й заслужені пілоти. Слід згадати, що до української авіації вступив російський ас № 2 за кількістю збитих літаків (16) Василь Янченко. Помічником командира 1-го Волинського авіаційного дивізіону став один з російських асів, відомий пілот, білорус за походженням значковий Іван Лойко. Командиром 3-го Херсонського авіаційного дивізіону був перший дипломований льотчик-офіцер Російської імперії, який уславився здійсненням першого польоту над Санкт-Петербургом, сотник Євген Руднев. Серед особового складу української авіації багато льотчиків, нагороджених орденом Святого



**Командир 3-го Херсонського авіаційного дивізіону**

сотник Євген Руднев, фото 1910-х років. Фото з видання: *Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны*. — Москва, 2006





**Льотчик винищувального загону 3-го Херсонського авіаційного дивізіону**

Костянтин Краузе біля свого літака, кінець 1917 р.

Фото з приватної колекції Олександра Пересадько

Георгія 4-го ступеня або Георгіївською зброєю, зокрема: Олександр Акаро, В'ячеслав Баранов, Микола Бафталовський, Тимофій Боровий, Пилип Василевський, Павло Голубов, Борис Горн, Георгій Горшков, Лев Гриньов, Борис Губер, Іван Демичев, Олександр Кованько, Дмитро Коровніков, Максиміліан Левенець, Борис Легат, Олександр Лутц, Антон Мрочковський, Вадим Надеждин, Олександр Наконечний, Іван Павлов, Андрій Поляков, Євген Руднев, Леонід Самуйлов, Віктор Томашевський, Роман Шоманський, Віктор Янковіус, Сергій Яригін та інші.

Переважає більшість перерахованих льотчиків розглядала військову службу в Повітряному флоті УНР як тимчасове явище до переходу в Добровольчу (білогвардійську) або Червону армію. Щирим патріотом і членом партії українських есерів був лише Олександр Наконечний, але ще на початку літа 1918 р. його фактично усунули від будь-якої діяльності. З наведеного списку георгіївських кавалерів тільки О. Наконечний та Б. Губер, який випадково залишився в українській авіації, у 1919 р. продовжили службу в складі збройних сил УНР.



**Командир винищувального загону 8-го Катеринославського авіаційного дивізіону**

військовий льотчик Микола Кисилевич поряд зі своїм літаком, 1917 р.

Фото з приватної колекції Олександра Пересадько

По звільненні Олександра Наконечного інспектором усієї авіації Української Держави став полковник В'ячеслав Баранов, щоправда, офіційне затвердження його на цій посаді відбулося 27.08.1918. Він організував вивезення з України на Дон понад 70 літаків та 37 вагонів із цінним авіаційним майном, а врешті й сам облишив українську військову службу і з 26.09.1918 обійняв посаду командира авіаційного дивізіону білогвардійської Донської армії<sup>22</sup>.

Коли до влади в Україні прийшов проголошений гетьманом П. П. Скоропадський, в інспекції Повітряного флоту розпочалася справжня «білогвардійська реакція»: більшість особового складу української авіації ледь не публічно показувала себе складовою частиною білогвардійських військ. Петро Білон згадував про це: «Не дивлячись на те, що деяка частина старшин у штабі були росіяни, все ж там чути було українську мову, не чисту, мішану, але все ж рідну мову. За короткий час авіація зробила великий поступ, але в серпні мимоволі кидалось в очі, що мільйонне авіаційне майно тане „як віск на вогні“. Ми відчували, що щось робиться





#### Льотчик Башинський

поряд зі збитим ним та поручиком Борисом Губером німецьким літаком «Спад А2», Південно-Західний фронт, 4-те вересня 1916 р.

Фото з видання: *Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны.* — Москва, 2006

недобре, і пізніше довідались, що наші начальники з наказу гетьмана відправляють наші літаки і літунів на Дон до Денікіна. Все менше і менше бачимо літунів, зменшується рух у штабі, зменшується в штабі склад старшин, не бачимо ані начальника Повітряної фльоти, пол. Горшкова, ані полк. Гинейка (втікли до Денікіна). На місце начальника Повітр. фльоти призначили полк. Вегинера, який цілком одверто старався допомагати денікінцями. Ми робили всякі перешкоди, тому полк. Вегинер ставився до всіх нас ворожо»<sup>23</sup>.

Керівництво інспекції Повітряного флоту робило спроби реорганізувати українську авіацію за російським взірцем. Так, від початку свого існування кожний дивізіон іменувався за місцем дислокації: Волинський, Подільський, Херсонський, Київський тощо. До складу дивізіонів увходили загони, які не мали сталого найменування та нумерації. Наказом від 6 серпня 1918 р. затверджено зміни: усі дивізіони та загони отримали наскрізну нумерацію (без назв). Відтепер існували 8 дивізіонів з номерами від 1-го до 8-го і 32 загони. Але цифрування останніх було утруднене, оскільки інспекція Повітряного флоту планувала збільшити кількість загонів у кожному дивізіоні з чотирьох до шести. Таким чином, у 1-у дивізіоні відтепер були загони з номерами від 1-го до 4-го (а згодом мали сформуватися 5-й і 6-й), у 2-му — від 7-го до 10-го (відповідно — 11-й, 12-й) і далі. До всього, тим же наказом частині наявних авіапідрозділів

Української Держави передавалися історичні традиції розформованих на території України навесні 1918 р. авіаційних загонів російської армії. Проте серпневі нововведення затрималися ненадовго, і вже з наступного місяця дивізіони та загони застосовували одночасно старий номер і нову назву (1-й Волинський, 2-й Подільський, 3-й Херсонський тощо).

Раз по раз з України в напрямку Дону вирушали ешелони авіаційного майна. Деякі авіатори ледь не спеціально вступали на українську військову службу, щоб потім із цінним майном перейти до білих. Наприклад, полковник Іван Степанов був зарахований до інспекції Повітряного флоту 8 серпня 1918 р., а вже 23 серпня від'їхав на Дон, очолюючи ешелон авіаційного спорядження. Від масової втечі льотчиків стримувала лише відсутність справних літаків, з появою яких вони відітали до білогвардійців. Такий стан справ навіть став своєрідною «традицією».

За документацією, у складі авіації Української Держави мало нараховуватися 336 літаків, фактично ж налічувалося 193 (з них 4 — важкі бомбардувальники «Ілля Муромець») і майже половина їх — несправні, що використовувалися з 1915–1917 рр. і потребували дрібного чи й капітального ремонту. Другу частину становили нові літаки, розібрані та спакзовані у ящики, і до багатьох із них не було моторів. Так, станом на вересень 1918 р. з 11 літаків 6-го Полтавського авіаційного дивізіону чотири вимагали капітального ремонту, один уже перебував у ремонті, один стояв без мотору, а п'ять — не складені. З 13 літаків 7-го Харківського авіаційного дивізіону вісім ремонтувалися, а решта залишалися нерозпакованими.

По відновленні і складанні літаки, як уже зазначалося, дезертирували до білогвардійців. Приміром, 16 вересня 1918 р. командир 3-го Херсонського авіаційного дивізіону, уславлений російський льотчик сотник Євген Руднев організував колективний перельот восьми дієвих літаків з Одеси до Єкатеринодара. Крім Є. Руднева машини пілотували військові льотчики сотники Вадим Надеждин, Володимир Камінський, Костянтин Савелов, хорунжі Олексій Камінський, Шевчук, морський льотчик лейтенант Сергій Яригін, хорунжий льотчик-дозорець Стефан Васильєв та інші.

16 жовтня 1918 р. було встановлено офіційне поштово-повітряне сполучення між Києвом та Новочеркаськом — столицею Війська Донського. Відповідальним за нього був командир 7-го Харківського авіаційного дивізіону полковник Роман Шоманський<sup>24</sup>. Але він, певно, після відльоту до Новочеркаська, повертатися в Україну не збирався, оскільки ще 15.09.1918 був зарахований до складу білогвардійської Добровольчої армії<sup>25</sup>.

Услід Р. Шоманському налагоджувати «офіційне поштово-повітряне сполучення» відправилися й інші льотчики цього підрозділу. Наприкінці жовтня 1918 р. у розпорядження Добровольчої армії на щойно зібраних «Ньюпорах-XXIII» перелетіли сотник М. Бафталовський і хорунжий Т. Боровий<sup>26</sup>.





**Літаки 1-ї бойової авіаційної групи російської армії,**

деякі з яких у 1918 р. потрапили до складу 2-го Волинського авіаційного дивізіону Повітряного флоту УНР. Фото з видання: *Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны.* — Москва, 2006

Решта офіцерів 7-го Харківського авіаційного дивізіону, яким не дісталося справних літаків, вирушали на Дон своїм ходом. Ще у жовтні 1918 р. у напрямку Новочеркаська поїздом виїхав військовий льотчик сотник Віктор Янковіус. А до середини листопада тут майже не лишилося старшин і дієвих апаратів, тож і сам дивізіон припинив існування.

Зі складу 8-го Катеринославського авіаційного загону до білогвардійців перелетів значковий Микола Кисилевич, а з жовтня 1918 р. у розпорядженні командування Донської армії опинився й командир цього підрозділу військовий старшина Дмитро Коровніков. З 1-го Волинського авіаційного дивізіону до білих дезертували заступник командира значковий І. Лойко та льотчик-дозорець значковий Зуєв.

За таких умов українських патріотів, що служили в авіації, поступово усували з посад, а потім відправляли у відставку. Так сталося з інспектором авіації Олександром Наконечним, командиром 3-го Київського авіаційного парку Федором Кудрею та іншими. Льотчик-підстаршина Лев Скурський, який утік з Радянської Росії та вступив до винищувального загону 7-го Харківського авіаційного дивізіону, був незабаром звільнений, причиною чого стала відсутність старшинського звання.

Доля єдиної по-справжньому бойової авіаційної частини Української Держави — 1-го Українського армійського авіаційного загону — також була поставлена під удар. Наказом Військової офіції ч. 77 від 12.07.1918 його передавали зі складу Окремої Запорізької дивізії до Катеринославського (за місцем розташування) авіаційного дивізіону в якості 2-го гарматного, але із дислокацією у Слов'янську<sup>27</sup>. Причому в стройовому відношенні загін ще певний час підпорядковувався командуванню дивізії, а в адміністративному — командирів дивізіону військовому

старшині Дмитру Коровнікову. Між командуваннями підрозділів виникли натягнуті стосунки. Олександр Єгоров намагався уникати спілкування з Дмитром Коровніковим, який, за сприяння інспектора авіації Харківського району військового старшини Тимофія Гаусмана, уперто робив спроби «русифікувати» загін. Одним із методів досягти цього стало припинення будь-якого матеріально-технічного та продовольчого постачання. Крім того, Д. Коровніков перепризначав старшин 1-го Українського авіаційного загону до інших підрозділів свого дивізіону. За таких умов військові льотчики та льотчики-дозорці почали залишати загін. У вересні 1918 р. 2-й гарматний авіаційний загін спробували офіційно розформувати, створивши замість нього 46-й авіаційний. Щоправда, через часткове підпорядкування штабу Окремої Запорізької дивізії скасувати підрозділ без наказу звідти виявилось неможливим. У результаті 1-й Український авіаційний загін, незважаючи на численні перешкоди, вдалося зберегти аж до початку очолюваного Директорією Протигетьманського повстання, яке спалахнуло в Україні 15 листопада 1918 р.

Прихильники нової влади виявилися і у кількох авіаційних підрозділах Повітряного флоту Української Держави. Одним із перших на бік Директорії перейшла частина особового складу 1-го Волинського авіаційного дивізіону на чолі із сотником Клавдієм Голіцинським. Останній з власної ініціативи сформував у своєму підрозділі авіаційний загін з 3-х літаків при трьох льотчиках (одним із них був звільнений зі складу Повітряного флоту Української Держави підстаршина Левко Скурський), із яким вирушив у розпорядження командира Осадного корпусу Є. Коновальця. Під час облоги Києва військами Директорії загін під керівництвом К. Голіцинського (до зайняття міста 14 грудня 1918 р.) здійснював розвідувальні польоти<sup>28</sup>. Для керівництва повітряними операціями проти військ П. П. Скоропадського при штабі Директорії було створено



**Командир 8-го Катеринославського авіаційного дивізіону**

військовий старшина Дмитро Коровніков, фото 1920-х років. Фото з видання: *Жуменко В. Белая армия, фотопортреты русских офицеров, 1917–1922.* — 2007





**Командир 7-го Харківського авіаційного дивізіону**  
полковник Роман Шоманський.  
Фото з видання: *Кавалеры ордена Св. Великомученика и Победоносца Георгия и Георгиевского оружия.* — Белград, 1935

посаду командувача авіації, яку обійняв льотчик-дозорець Федір Кудря.

Авіаційні загоны, які залишились у розпорядженні гетьманського військового командування, так само виконували розвідувальні польоти, беручи активну участь у боротьбі з Директорією. Зокрема, в оперативному звіті Генерального штабу Української Держави за 9 грудня 1918 р. йшлося про здійснення одного з таких польотів під Києвом. Як доповідав льотчик: «Фронт противника безжизненный. Дороги пусты. Оживление только у деревень, в которых жмутся петлюровские банды»<sup>29</sup>.

Як видно з наказів по 8-му Катеринославському авіаційному дивізіону, під час боротьби між гетьманом П. П. Скоропадським і новою владою пілоти його кілька разів здійснювали в небо. Слід зазначити, що після від'їзду до денікінської армії Д. Коровнікова, М. Кисилевича та деяких інших льотчиків

у складі підрозділу залишилися люди, налаштовані помірковано-нейтрально. Отож дивізіон, залежно від перебігу подій, виконував накази тих військових начальників, які перебували у Катеринославі. Зважаючи на наявність у місті штабу 8-го Катеринославського корпусу, який формально підпорядковувався П. П. Скоропадському, а фактично прагнув приєднатися до Добровольчої армії, пілоти дивізіону діяли в його інтересах. Так, 17 листопада 1918 р. два літаки, пілотовані сотником Анжельсоном та хорунжим Борисом Касперовичем, здійснили розвідувальний політ, що тривав 35 хвилин<sup>30</sup>, а 1 та 2 грудня — два 30-хвилинних<sup>31</sup>.

Скориставшись тим, що в Одесі висадилися війська Антанти, а в Донецькому басейні почали наступати білогвардійські частини, окремі авіаційні підрозділи просто перейшли на їх бік. Так, в Одесі до білогвардійців пристали: особовий склад 3-го Одеського авіаційного дивізіону, Одеського науково-повітроплавного дивізіону, Одеського авіаційного парку, кадри Одеської авіаційної школи та підрозділи 2-го Подільського авіаційного дивізіону, які саме в той час формувались у місті<sup>32</sup>. Невдовзі до Одеси прибула й частина 1-го Волинського авіаційного дивізіону, яка теж прагнула долучитися до військ А. І. Денікіна. На Лівобережній Україні, користуючись нагодою, до білих дезертирувала більшість особового складу 6-го Полтавського та 7-го Харківського авіаційних дивізіонів.

## ПОВІТРЯНИЙ ФЛОТ ДИРЕКТОРІЇ УНР, КІНЕЦЬ 1918–ЛІТО 1919 рр.

**14** грудня 1918 р., одночасно зі вступом армії Директорії до Києва, на сході України почався наступ більшовицьких військ. Спалахнула Друга українсько-більшовицька війна. Як і наприкінці 1917 — навесні 1918 рр., через обмаль військ з обох боків боротьба точилася переважно навколо великих міст і вузлових станцій. На той час у розпорядженні штабу Дієвої армії УНР перебували декілька авіаційних підрозділів з мізерною кількістю літаків. Після досить масового відходу льотчиків до білогвардійців наявні авіаційні частини перебували у стані реорганізації. У підпорядкуванні командуванню військ Директорії залишилися кадри 1-го Волинського, 2-го Подільського, 4-го Київського, 5-го Чернігівського, 6-го Полтавського, 7-го Харківського, 8-го Катеринославського авіаційних дивізіонів, а також 1-й Український (Запорізький) авіаційний загін. Однак зважаючи на те, що більшість військових льотчиків та льотчиків-дозорців залишила українську військову службу, а наявні літаки переважно були несправними, боєздатність цих підрозділів виявилася низькою.

Отже, означилася нагальна потреба перепису службовців та інвентаризації майна у цих авіаційних частинах задля подальшої повномасштабної реорганізації Повітряного флоту України. Тим більше, що у Києві на бік військ УНР перейшли майже всі раніше створені авіаційні та повітроплавні інституції. Так, станом на 15 грудня 1918 р. тільки у тодішній столиці у розпорядженні УНР перебували:

*Авіаційно-повітроплавне управління* (Хрещатик, 25), начальник (командувач Повітряного флоту) — полковник Вегинер Олександр Миколайович;

*Штаб та управління інспектора Української авіації* (вул. Столипінська, 10) — Самійло Павло Олександрович;

*Інспекторат авіації Київського району* (вул. Хрещатик, 29);



4-й Київський авіаційний дивізіон (вул. Хрещатик, 29) — військовий старшина Горчанинов Микола Олександрович;

5-й Чернігівський авіаційний дивізіон (вул. Маріїнсько-Благовіщенська, 26, помешкання 11) — значковий Куниця Георгій Миколайович;

Київський авіаційний парк (будинок Офіцерської залізничної школи) — сотник Передков Михайло Геннадійович;

Управління інспекції повітроплавання (вул. Мала Житомирська, 20) — т. в. о. полковник Марков Микола Михайлович;

Інспекція повітроплавання Київського району (вул. Мала Житомирська, 20, помешкання 49) — сотник Покідов Олександр Якович;

3-й Київський повітроплавний дивізіон (цитадель напроти Лаври) — військовий старшина Федорів Сергій Олександрович.

Повітроплавний парк (хутір Грушки) — значковий Юр'євський<sup>33</sup>.

Під час упорядкування старих гетьманських кадрів визначалася необхідність скорочення наявної кількості штабів та інспекторатів. Для початку було звільнено начальника авіаційно-повітроплавного управління полковника О. Вегинера, який ще під час служби у гетьмана П. П. Скоропадського активно допомагав білогвардійцям. Замість нього командувачем Повітряного флоту УНР 25 грудня 1918 р. було призначено полковника В. Павленка. На посаді інспектора авіації П. Самійла замінив сотник О. Наконечний, а інспектором повітроплавання став військовий старшина П. Крицький. Ф. Кудря повернувся до обов'язків командира Київського авіаційного парку. Районні інспекторати авіації тимчасово зберігались, але вже навесні 1919 р. були скасовані.

Варто зауважити, що планомірно реорганізувати наявні авіаційні дивізіони та загони штабу Повітряного флоту УНР не вдалося. Ще з середини грудня 1918 р. на Східній Україні тривали запеклі сутички з більшовицькими військами та їх союзниками — махновцями, есерівськими загонами й іншими формуваннями радянського спрямування. Під тиском Червоної армії та радянських повстанських загонів військам Директорії, реорганізованим у Дієву армії УНР, довелося залишити Харків, Чернігів, Полтаву, Катеринослав, а в ніч з 5 на 6 лютого 1919 р. — Київ. За цих умов перетворення української авіації, запроваджені ще навесні 1918 р., було цілком зупинено.

Таким чином, на початок 1919 р. у вирі боротьби за незалежність України опинилися тільки рештки авіаційних дивізіонів УНР. Найбільше у виступах проти військ гетьмана П. П. Скоропадського відзначився авіаційний загін К. Голіцинського, у листопаді 1918 р. виокремлений зі складу 1-го Волинського авіаційного дивізіону, який ще певний час залишався у розпорядженні командування Осадного корпусу військ Директорії. Залишки 1-го Волинського авіаційного дивізіону на чолі

#### Захоплений радянськими військами у Вінниці літак «Фарман»-30

з намальованим спереду тризубом, березень 1919 р.



з військовим льотчиком сотником Костянтиним Калініним з 3 грудня 1918 р. були включені до складу військ УНР Південно-Західного району<sup>34</sup>. Станом на 11 січня 1919 р. дивізіон мав на озброєнні 4 справних літаки, з якими згодом брав активну участь у бойових діях на Холмсько-Галицькому фронті Дієвої армії УНР проти радянських та польських військ. На початку березня 1919 р. 1-й Волинський дивізіон було об'єднано з рештками кількох інших авіаційних підрозділів і перейменовано на **3-й бойовий авіаційний загін** Повітряного флоту УНР. Холмсько-Галицького фронту. На 13 березня 1919 р. у загоні нараховувалося 13 старшин, 52 козаки, 6 літаків, 9 коней, 2 автомобілі<sup>35</sup>.

Напередодні Протигетьманського повстання був розділений і 2-й Подільський авіаційний дивізіон. Одна з його частин відбула на формування до Одеси, де згодом перейшла на бік білогвардійців. Інша, у свою чергу, залишилася у Вінниці й уже у 20-х числах листопада 1918 р. увійшла до складу армії УНР. У той самий час до командування військ Директорії прибули делегати від уряду Західно-Української Народної Республіки з проханням надати допомогу в боротьбі з поляками. Зокрема, делегати потребували передання у розпорядження Галицької армії авіаційних підрозділів. Відтак, рештки 2-го Подільського авіаційного дивізіону було передислоковано до м. Красне, де на їх базі невдовзі утворився **Летунський відділ Галицької армії**. У Вінниці лишився тільки невеликий підрозділ дивізіону (напевно, матеріальна частина), який станом на 11 січня 1919 р. мав лише 20 багнетів, 1 кулемет і 3 автомашини.

З чисельних авіаційних підрозділів, які розташовувались у Києві, на боці Директорії служили поодинокі льотчики, інші — дезертирували. З найбільш надійних літунів зі складу загону К. Голіцинського, 4-го Київського авіаційного дивізіону та загонів 5-го Чернігівського дивізіону, що формувалися у тодішньому столичному місті, було створено **Особливий авіаційний загін Осадного корпусу** полковника Є. Ковнальця. Він дислокувався на лєтовищі на ст. Пост-Волинський та здійснював бойові польоти на схід і на південь від Києва. Для кращої орієнтації на місцевості всі льотчики загону отримали мапи Київського району. Одна з них зберігалася у Фастові в помешканні колишнього льотчика Л. Скурського та була вилучена у 1930 р. під час арешту й обшуку органами ДПУ і згодом стала приводом для окремого розслідування<sup>36</sup>. Рештки розташованих у Києві кадрів 4-го і 5-го авіаційних дивізіонів залишились у підпорядкуванні штабу Повітряного флоту УНР.

Переважна більшість особового складу авіазагонів, які дислокувалися у Харкові, Полтаві та Чернігові, дезертирувала. Залишки 5-го



Чернігівського, 6-го Полтавського та 7-го Харківського авіаційних дивізіонів протягом січня 1919 р. були захоплені радянськими військами. Зокрема, у Чернігові 12 січня 1919 р. до рук більшовиків потрапило 6 літаків (1 справний, інші потребували ремонту)<sup>37</sup>. Частина 6-го Полтавського авіаційного дивізіону, яка опинилася у складі Червоної армії, була перейменована на авіазагін 2-ї бригади 2-ї Української радянської дивізії<sup>38</sup>. Поодинокі пілоти полтавського підрозділу на чолі з сотником О. Жаховським залишилися у складі Дієвої армії УНР і незабаром влилися до 1-го Запорізького авіаційного загону.

Під час боротьби між П. П. Скоропадським і військами Директорії льотчики 8-го Катеринославського авіаційного дивізіону залишалися у складі підпорядкованого гетьману 8-го Катеринославського корпусу і здійснили два розвідувальні польоти у розташування повстанців. Проте 1-й Запорізький авіаційний загін Катеринославського авіаційного дивізіону одразу і беззастережно перейшов на бік Директорії. Коли командування корпусу вирішило розірвати стосунки з гетьманським урядом і наказало підлеглим частинам вирушити у бік Криму на з'єднання з білогвардійськими військами, це розпорядження виконали лише кілька військовослужбовців дивізіону на чолі з сотником Іваном Калугіним. Командир дивізіону С. Заборовський і більшість його особового складу залишилися у Катеринославі та 12 грудня 1918 р. оголосили про перехід до військ Директорії<sup>39</sup>. Відтоді, фактично, почалася ліквідація цього підрозділу, в якому на початок грудня 1918 р. і без того залишалось не більше 10 старшин. 20 грудня 1918 р. з дивізіону вибуло два найкращих військових льотчики: сотник Анжельсон («захворів») та сотник Турчановський (дезертирував і був виключений зі списків)<sup>40</sup>. А вже 26 грудня 1918 р. до Катеринослава увірвалися анархістські загони Нестора Махна, який у той час був союзником радянської влади, й одразу захопили казарми Феодосійського полку, де розташовувався авіаційний дивізіон. Тут махновці знайшли три літаки, про які й доповіли радянському головнокомандувачеві<sup>41</sup>. За кілька днів підрозділи Дієвої армії УНР відбили місто у махновців, але від дивізіону залишилися тільки потрошені літальні апарати й авіаційне обладнання. Отже, 8-й Катеринославський дивізіон зник з реєстрів Повітряного флоту УНР.

Наприкінці січня 1919 р. усі розташовані у Києві авіаційні інституції та частини (4-й Київський, 5-й Чернігівський дивізіони) були евакуйовані до Козятина, а 3-й повітроплавний загін — до Бердичева<sup>42</sup>. З Козятина льотчики вже за кілька днів відбули до Вінниці, а наприкінці лютого 1919 р. — до Проскурова. Під час евакуації Вінниці у місті залишилися рештки Ескадри повітряних кораблів, кадр якої та єдиний справний літак «Ілля Муромець» 18 березня 1919 р. потрапили до рук червоноармійців і пізніше використалися у формуванні радянської авіації в Україні. Зокрема, колишній помічник командира ескадри сотник Яків Шаров з 20.06.1919

був призначений до Штабу повітряного флоту радянської України та згодом обіймав командні посади в РСЧА<sup>43</sup>.

Про проскурівський період Повітряного флоту УНР колишній начальник його канцелярії Петро Білон згадував: «До Проскурова прибули авіаційні дивізіони: Київський, Чернігівський, частина Полтавського, деякі старшини-літуни з Харкова, Житомира і Вінниці. Тут почали направляти літаки і тренювати старшин-літунів. У Проскуріві було надзвичайно багато авіаційного майна, і про це дали знати галицькій літунській сотні, що стояла в Краснім, біля Львова (в тій сотні літуни були майже всі з України). І ось прилетіли вони до Проскурова і вивезли яких до 60 старих літаків та велику силу технічного авіаційного майна. Частина літунів нашої армії залишила нас і відлетіла до Галичини до літунської сотні»<sup>44</sup>. З Проскурова до складу Летунського відділу Галицької армії справді було передано велику кількість літаків та авіаційного майна.

На фронтах Дієвої армії УНР протягом весни 1919 р. діяло щонайменше чотири авіаційних загони:

- 1-й Запорізький авіаційний загін сотника Олександра Єгорова, у якому станом на 29.03.1919 було 11 старшин, 1 урядовець, 83 козаки, 10 автомашин та 2 літаки<sup>45</sup>. Він обслуговував фронт Південно-Східної групи Дієвої армії УНР, яка оперувала на Півдні України.
- 3-й бойовий авіаційний загін на чолі з сотником Костянтином Калініним, у якому, як уже згадувалось, на 13.03.1919 нараховувалось 6 літаків. Він діяв на фронті Північної групи Дієвої армії УНР, що вела бої з радянськими військами на житомирському та сарненському напрямках.
- 4-й бойовий авіаційний загін, переформований з Особливого авіаційного загону й очолюваний сотником Митрофаном Богомолівим, який знаходився при штабі Повітряного флоту УНР та оперував на центральній ділянці фронту Дієвої армії УНР.

У травні 1919 р. на території Західно-Української Народної Республіки з решток різних авіаційних дивізіонів і загонів був зорганізований 5-й бойовий авіаційний загін, командиром якого став поручик Микола Шеремецинський.

Деякі подробиці з життя 4-го бойового авіаційного загону знаходимо в архівно-слідчій справі колишнього льотчика Льва Скурського. Він, зокрема, згадував про дві небуденні події: «В начале марта 1919 года помню случай, когда наш отряд стоял в Проскурове, расстреливали 9 человек китайцев, пойманных на фронте по рассказам при таких обстоятельствах: когда красные части отступили под натиском войск УНР, то часть китайцев остались с пулеметами и все время продолжали отстреливаться до последнего патрона, пока не были взяты живыми в плен. Их судил полевой суд. Когда только прибыл наш эшелон, то разнесся слух,





#### Літак «Ньюпор»-17

який використовувався у Летунському відділі Галицької армії та Повітряному флоті УНР. На передньому плані підстаршина Володимир Пилипець. Фото з видання: *Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріали до історії)*. — Вінніпег, 1958

что повели расстреливать китайцев. Я вышел из эшелона и пошел посмотреть. Это было недалеко от станции, часов в 6 утра. Конвой состоял приблизительно из одного взвода человек 20. Их поставили у каменной стены. Один из китайцев сел на корточки и показал пальцем себе в лоб. Команде были распределены приговоренные: один человек на трех приблизительно, и расстреляли их одним залпом»<sup>46</sup>.

Ще одна подія сталася, за словами А. Скурського, наприкінці березня 1919 р., коли командир авіаційного загону доручив йому обрати місце для аеродрому в районі містечка Гнівани. Лев Скурський виконав завдання і виявив потрібне місце біля цукрового заводу під Гніванию. На зворотному шляху він сів у перший потяг, як виявилось, — отамана Палієнка, якого мали заарештувати за звинуваченням у здійсненні погромів. На ст. Тюшки поїзд було несподівано зупинено й оточено 200 українськими вояками Окремого Запорізького стрілецького куреня сотника П. Шандрука. Іменем Головного отамана палієнківцям було запропоновано скласти зброю, але вони відповіли на це вогнем. У відповідь українські вояки також почали обстріл поїзда. 4 палієнківців загинуло, 16 були поранені, решта — заарештована. А. Скурського, як непричетно до загону Палієнка, одразу звільнили<sup>47</sup>.

Наприкінці квітня 1919 р. оперативна ситуація для Дієвої армії УНР ще більше ускладнилася. Південно-Східна її група під тиском червоних і зважаючи на бунти у власних частинах була інтернована на румунській території. Так само сталося і з 1-им Запорізьким авіаційним загonom. У Північній групі армії УНР також відбувся заколот, після якого, затиснута з обох боків радянськими та польськими військами, вона була розгромлена. Рештки її відійшли в район м. Крем'янець, де затято відбивалися від червоних військ. За таких умов управління Повітряного флоту УНР, Київський авіаційний парк та інші інституції були евакуйовані на територію Західно-Української Народної Республіки до м. Броди. 3-й і 4-й бойові загони розташувалися у Здолбунові, звідки провадили авіаційні рейди проти радянських військ: здійснювали розвідку та бомбили ворожі розташування. У червні 1919 р. Дієва армія УНР почала операцію зі звільнення м. Кам'янець-Подільський і згодом здобула його. Невдовзі до міста було переведено всі державні інституції, зокрема й управління Повітряного флоту, Київський авіаційний парк, 1-й Запорізький, 3-й і 4-й бойові загони.

У Кам'янці-Подільському відбулася остаточна реорганізація Повітряного флоту УНР: було скорочено зайві інституції та переформовано бойові частини. На посаді начальника Повітряного флоту УНР залишився полковник Віктор Павленко. Його найближчими помічниками стали: начальник канцелярії військовий урядовець Петро Білон, який працював в українській авіації з часу її організації, а також начальник загально-муштрового відділу льотчик-дозорець сотник Михайло Поготовко (колишній осавул 1-го Запорізького авіаційного загону). Крім трьох названих у складі управління служило ще шість осіб: начальник господарчо-рахівничого відділу військовий урядовець Костянтин Орішков, бухгалтер Микола Домашенко, діловод Феропонт Міцкевич, канцелярист Віталій Бафталовський, друкар Петро Тисменецький та друкарка Олена Голіцинська (дружина військового льотчика К. Голіцинського)<sup>48</sup>.

Олександра Наконечного було знято з посади інспектора авіації УНР та призначено начальником Військово-авіаційної школи УНР, яка створювалась у Кам'янці-Подільському в приміщенні Комерційного училища на вул. Високій<sup>49</sup>. Замість нього виконувачем обов'язків інспектора авіації, а з 22.07.1919 — інспектором авіації став колишній командир 1-го Запорізького авіаційного загону Олександр Єгоров. Серед його найближчих співробітників — помічник інспектора з технічної частини льотчик-дозорець Василь Торічнев, помічник інспектора з муштрової частини чотар Леонід Любарський, канцелярист Іван Левковський, друкарки Любов Торічнева (дружина В. Торічнева) та Софія Калініна (дружина військового льотчика К. Калініна)<sup>50</sup>.



У Кам'янці-Подільському при управлінні Повітряного флоту було створено комісію з розробки основних положень «Військово-воздушної фльоти Української Народної Республіки», яка підготувала кілька важливих законопроектів, а саме:

- Положення про військово-воздушну флоту УНР;
- Статут про начальника військово-воздушної фльоти УНР;
- Статут про начальника авіації УНР;
- Статут про начальника повітроплавання УНР;
- Штат головного управління військово-воздушної фльоти УНР;
- Права і обов'язки осіб головного управління воздушної фльоти УНР.

Комісія працювала під керівництвом начальника повітроплавання військового старшини П. Крицького. До складу комісії входили т. в. о. державного інспектора повітряної фльоти льотчик-дозорець Ткаченко, сотник льотчик-дозорець М. Поготовко, а також сотник військовий льотчик К. Калінін<sup>51</sup>.

Чисельність бойових авіаційних загонів Дієвої армії УНР залишилась незмінною: 1-й Запорізький, 3-й, 4-й та 5-й, однак перші два змінили своїх командирів: 1-й Запорізький очолив сотник Олександр Жаховський, 3-й — осавул Сергій Федорів (колишній командир 3-го Київського повітроплавного дивізіону, який, імовірно, опанував льотну справу навесні 1919 р.).

У червні 1919 р. штаб Повітряного флоту УНР розміщувався у Кам'янці-Подільському (район Нового плану, навпроти собору), 4-й авіазагін — на площі біля міського вокзалу. Поряд розташовувався штаб коменданта тилу Дієвої армії УНР сотника М. Чеботаріва, який виконував функції контррозвідки. Щодо останнього Лев Скурський описує прикрий інцидент: підлеглі сотника під час слідства брутально повелися з одним із арештованих льотчиків. У відповідь на це відомі українські авіатори О. Наконечний, О. Жаховський та інші, обурені таким поведінням, скликали нараду, на якій заявили рішучий протест проти дій М. Чеботаріва<sup>52</sup>.

Невдовзі через внутрішні суперечки у складі 4-го бойового авіаційного загону було усунуто його командира — сотника М. Богомолова, а на його місце призначено начальника Військово-авіаційної школи О. Наконечного.

Бойовий стан авіації Української Народної Республіки у середині серпня 1919 р. був таким:

- 3-й авіазагін: 9 старшин, 16 козаків, 1 рушниця, 2 коня, 4 кулемети, 1 легкове та 1 вантажне авто, 2 літаки, командир — осавул Федорів;

- 4-й авіазагін: 8 старшин, 74 козаки, 10 рушниць, 2 кулемети, 1 легкове та 1 вантажне авто, 6 літаків, командир — сотник Наконечний;
- 5-й авіазагін: 10 старшин, 79 козаків, 12 рушниць, 14 кулеметів, 2 легкових авто, 4 літаки, командир — поручик Шеремецинський;
- 1-й Запорізький авіазагін: 3 старшини, 31 козак, командир — сотник Жаховський<sup>53</sup>.

За цим описом, найбільш боєздатним був 4-й бойовий авіаційний загін, який з квітня 1919 р. безперервно здійснював бойові операції проти радянських військ. Льотчик цього загону Лев Скурський під час допитів у 1931 р. побіжно свідчив про це: «Служа летчиком в авиации в армии УНР, я принимал участие в следующих боях: Налет на ст. Шепетовка в конце апреля или в начале мая 1919, в то время наш 4 авиаотряд находился в Здолбунове. В то время большевики вели наступление. Брат мой Петр в это время уже был со мной в 4 отряде, но участия в бою не принимал. Следующий бой, в котором я принимал участие, это бой под г. Староконстантиновым в июне 1919 г., откуда большевики вели наступление на Проскуров. Наш авиаотряд в то время находился в Каменец-Подольске, где шла борьба за командование отрядом. Богомолова сменил нач. школы Наконечный Александр, а Богомолова нач. штаба или инспектор авиации посадил там же в так называемую турецкую крепость за растрату, а нач. хозчасти летчик Бардашевский Виктор в то время боясь ареста бежал, родом он из местеч. Мирополь, что около ст. Полонное. В августе 1919 нас перебросили на Деникинский фронт. Боев мне не приходилось иметь, но разведки вел в районе Голты и Балты над Днестром до Помошной. Отряд в это время стоял на ст. Кодыма. Под напором Деникинцев мы отступали в Проскуров, это было в ноябре 1919 г.»<sup>54</sup>. В іншому місці своїх зізнань Л. Скурський повідомив, що у червні 1919 р. за бойові заслуги та вдалі повітряні розвідки наказом по авіації УНР його було підвищено до звання хорунжого.

Льотчики 1-го Запорізького авіаційного загону влітку-восени 1919 р. виконували як бойові вильоти, так і важливі державні завдання. Начальник канцелярії Повітряного флоту УНР Петро Білон згадував: «З переїздом до Кам'янця в нас залишився лише один авіазагін на ім'я „Запорізький“, під командою сотн. Жаховського. В цьому авіазагоні всі літуні і механіки за весь час боротьби залишились вірними і не раз проявляли героїзм. В Кам'янці начальником авіації був призначений сотн. Єгорів. Це був один з найкращих літунів. Він завжди робив розвідки. Вилітали до бойового лету й інші відважні літуні, як напр. Жаховський, Островидів та інші й давали нашій армії дуже цінні відомості. Вилітали у справах державних і за кордон»<sup>55</sup>.



## ПОВІТРЯНИЙ МІСТ ІЗ ЄВРОПОЮ ТА ДОЛЯ АВІАЦІЇ ДИРЕКТОРІЇ УНР, ЛІТО–ОСІНЬ 1919 р.

**1-й** Запорізький авіаційний загін працював на першій українській міжнародній авіалінії, яка сполучала уряд УНР із Європою. За допомогою запорожців було створено надійний повітряний міст, через який відправлялися на захід і поверталися на батьківщину політики, дипломати, військові, на літаках перевозилася державна кореспонденція, преса, українські гроші та нагороди, які виготовлялися в Німеччині, та навіть обладнання (зокрема, друкарський верстат для випуску грошей).

У 1960-і роки в друкованому органі ветеранів Армії УНР часопису «Дороговказ» було опубліковано два фотознімки з життя 1-го Запорізького авіаційного загону, але — без жодних підписів (ці фото ми публікуємо у книзі). Невдовзі до редакції надійшов лист Володимира Пилипця, який у 1919 р. служив перекладачем у складі цього підрозділу, з докладною розповіддю про роботу запорожців на першій українській міжнародній авіалінії:

«Подана на обкладинці „Дороговказу“ ч. 7 верхня світлина представляє літак конструкції німецької фірми „Цепелінверке стаакен“, „Р. XIV“—1918. Крила подвійні. Біплян. Ширина крил — 42 метри. Довжина крила — 22 метри. Вага літака — 10.000 кілограмів. Можливий тягар до завантаження — 4200 кілограмів. Максимальна висота лету — 4350 метрів.

Залогу цього літака становили: командир-обсерватор, 2 пілоти, 1 радіотелеграфіст, 1 кулеметчик, 2 механіки. Літак мав п'ять моторів, кожний по 245 кінських сил. Швидкість лету літака виносила 120–135 кілометрів на годину.

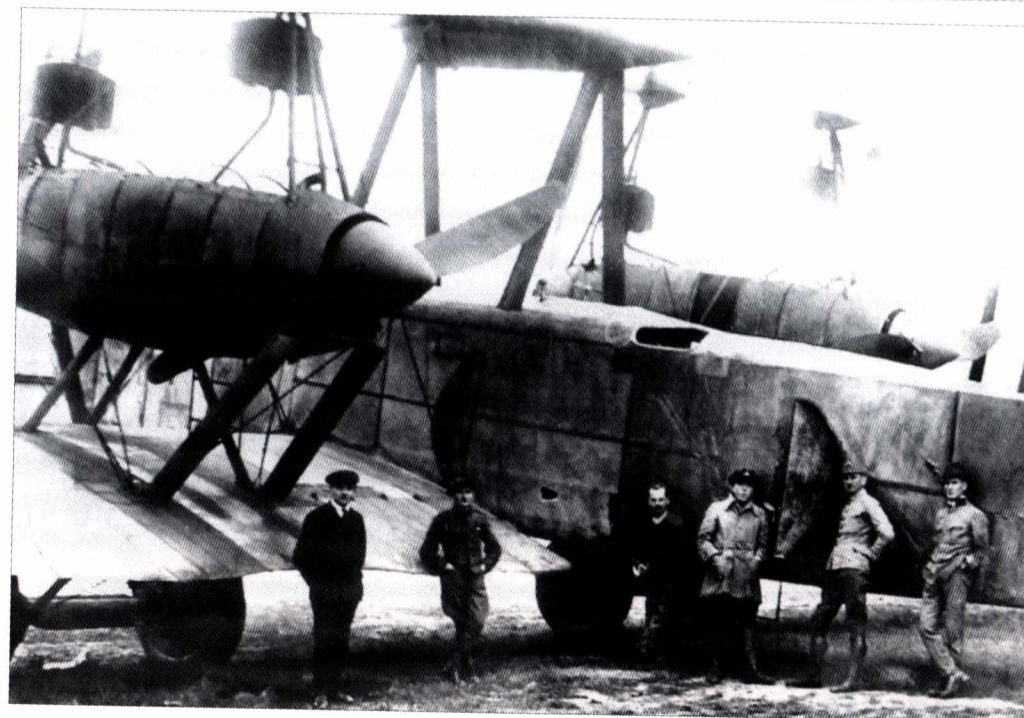
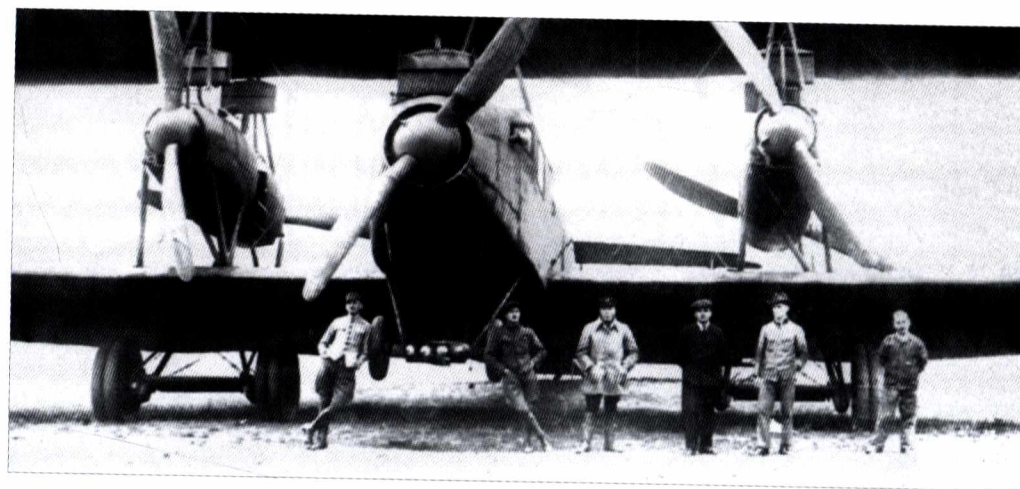
Уряд УНР винаймав три таких літаки типу „Р. XIV“—1918 і три типу „Гота“ г. V. Ці останні мали по два мотори, по 260 кінських сил кожний. Ці всі літаки, разом із німецькою залогою та обслугою, служили для перевозу української

дипломатичної пошти, для висилання українських послів та місій, для привозу друкованих у Німеччині українських паперових грошей і т. ін.

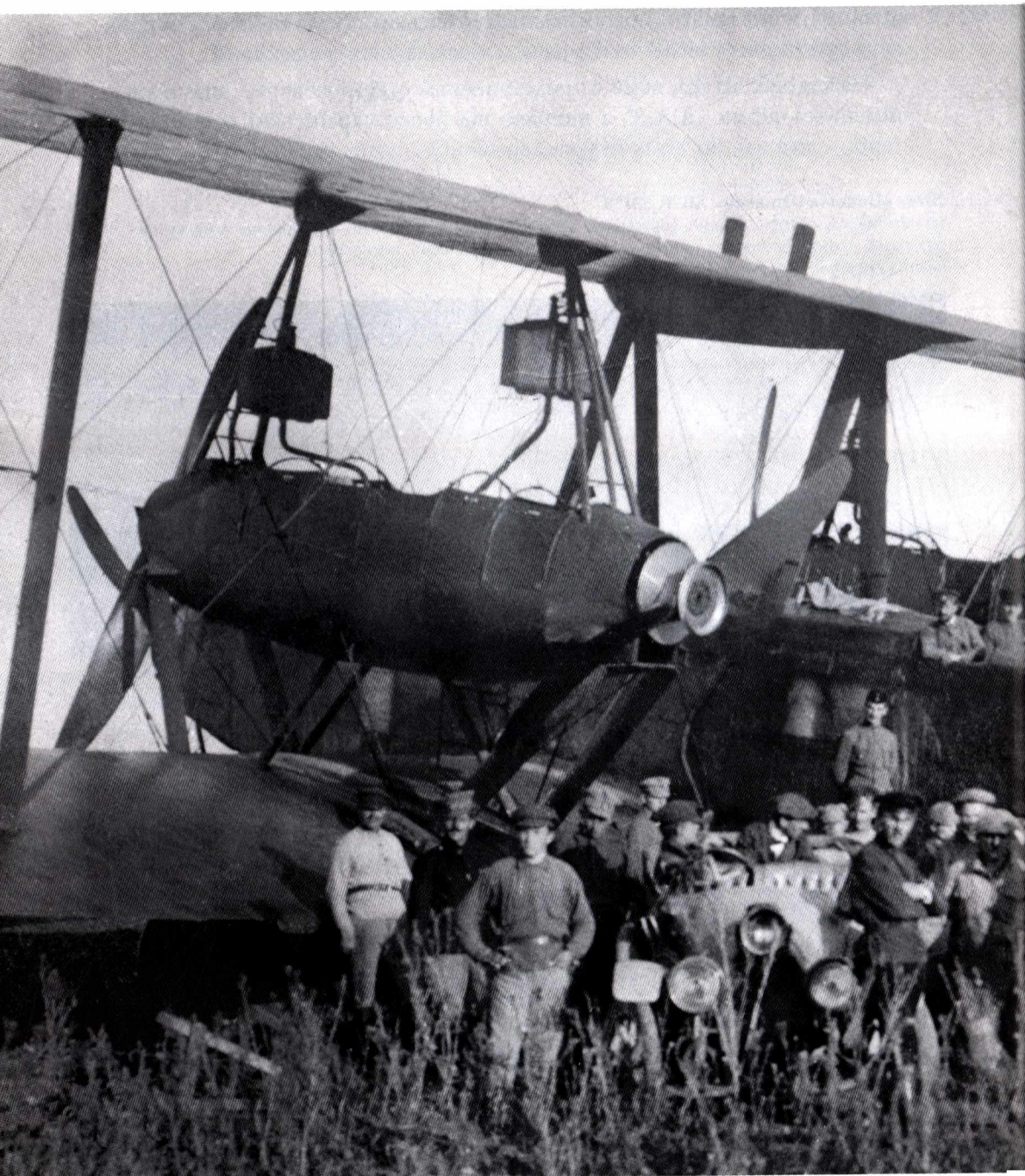
На кадовбі літака, який є представлений у „Дороговказі“, видно знак німецької фірми „Д.Л.Р.“, а направо від нього український державний герб — тризуб, бо літак був на державній службі України. Літак мав у

### Літак «Цепелін Штаакен» XIV Р. 69/18

на німецькому летовищі перед відправкою в Україну. Поряд із літаком — старшини екіпажу та, вірогідно, члени посольства та військової місії УНР у Німеччині, весна 1919 р.  
Фото з видання: *Rimmel R. Staaken at war*







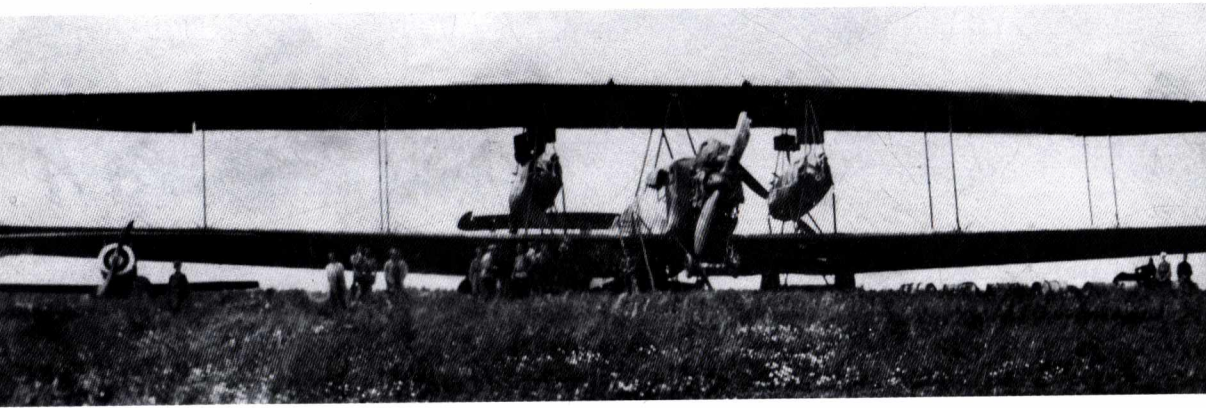
кадовбі десять великих бензинових збірників, з котрих кожний містив у собі 300 літрів бензину. Ці 300 літрів бензину при добрій погоді вистачали на десять годин лету. Із цим запасом бензину літак вилітав із „Фрідріхсгафен ам Бодензее“, летів через Мадярщину, частину



Румунії аж до Кам'янця-Подільського і тим же шляхом вертався до Німеччини.

Командиром літака, який подано у „Дороговказі“, був капітан німецької авіації Клікерман. Зв'язковим старшиною для німців був однорічник-





«Цепелін Штаакен» XIV Р. 69/18 та «Ньюпор»-23

зі складу Летунського відділу Галицької армії на летовищі під Кам'янцем-Подільським, серпень 1919 р.  
Фото з приватної колекції автора

підхорунжий Володимир Пилипець, який хоч тоді ще не мав старшинської ранги, але з наказу командира Запорізького Авіовідділу, сотника-пілота Євгена Жаховського (насправді Олександра. — Прим. Я. Т.) виконував ці обов'язки тому, що він плавко говорив по-німецькому.

Літак, який показано у „Дороговказі“, стоїть не на власному аеродромі 1-го Запорізького Авіовідділу, що знаходився біля Єпархіяльного Свічкового Заводу, а на великому пасовиську коло т. зв. „польських фільварків“ у Кам'янці-Подільському. Воно було вище, ніж аеродром, мало значно твердіший ґрунт, який не подавався під тягарем велетня-літака, а тому було більш безпечне як до приземлення, так і для старту.

На поданій у „Дороговказі“ світлині, у відчинених дверях кадовба, стоїть наш улюблений командир сотник-пілот Євген Жаховський. Над ним, опертий на борт, стоїть тодішній інспектор авіації полковник-пілот Олександр Єгоров. Праворуч від нього — поручник І. Молоко, господар Авіовідділу та харчовий старшина. На землі, в останньому ряді (зліва направо) четвертий — підхорунжий Володимир Пилипець, у тому часі радіозорець (обсерватор) Авіовідділу. На світлині зліва видно також автомобілеві лихтарі. Це — автомобіль Головного Управління Повітряно-флоту УНР. Цією машиною автор цих рядків разом із сотником Бойвенком, на наказ Начальника Української Авіації полковника-пілота Віктора Павленка, у серпні 1919 року щодня їздили на товарову станцію у Кам'янці-Подільському контролювати інвентар Авіопарку, що знаходився там у товарних вагонах.

Час, у якому ця світлина була зроблена, — серпень 1919 року. Світлину правдоподібно зробив ад'ютант Авіовідділу сотник-зорець Микола Пономаренко (насправді Сергій. — Прим. Я. Т.).

Друга світлина понад усяких сумнівів зроблена у городчику понад ставком Єпархіяльного Свічкового Заводу, що містився у віддалі 2–3

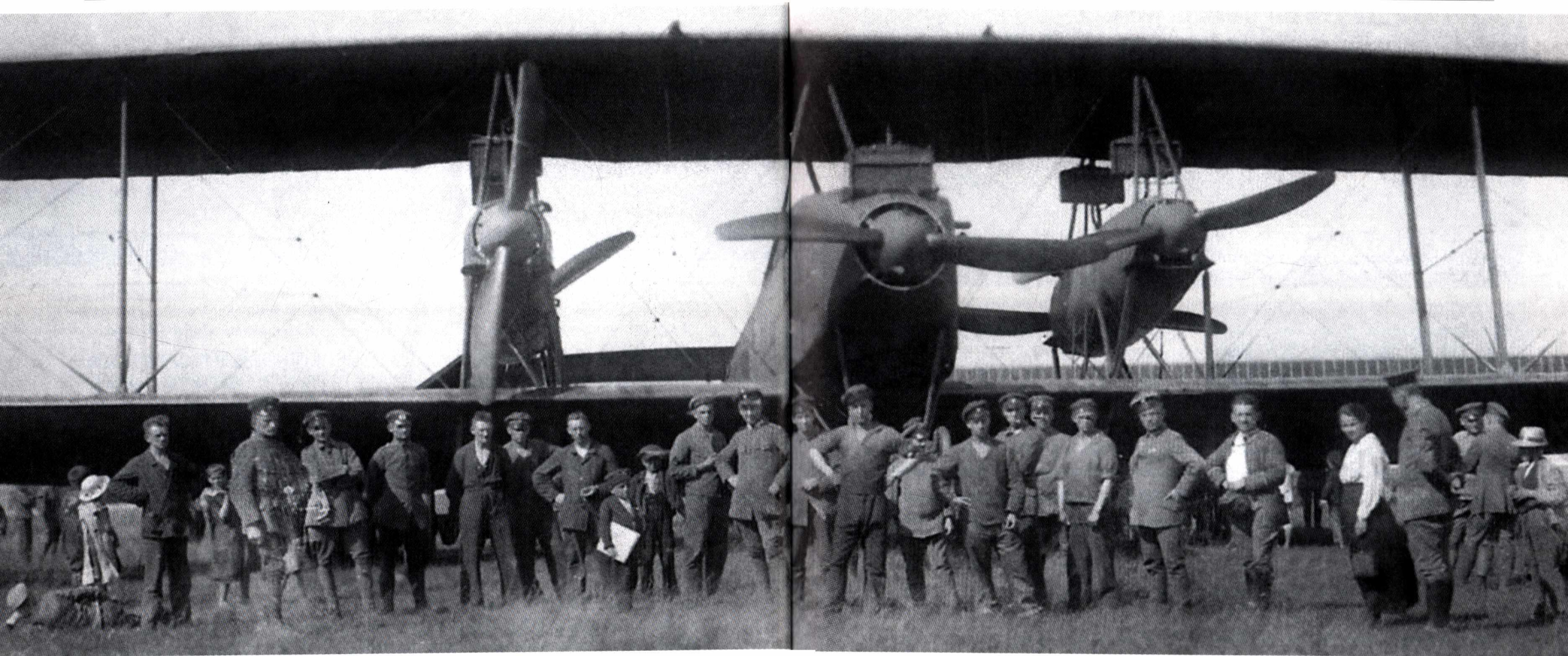
кілометрів від Кам'янця-Подільського, направо від дороги, що провадила до Шатави. Там був розквартирований персонал нашого Авіовідділу. На жаль, я не пригадую собі всіх прізвищ, представлених на світлині. Не пригадую собі і відвідин тих чи інших високих урядовців Уряду УНР. Не є виключене, що в часі dokonання цієї знімки я із сотником Бойвенком був у нашому Авіопарку на товарній станції.

В центрі цієї світлини, у темній уніформі і без шапки — командир Авіовідділу сотник Є. Жаховський, Біля нього, з витягнутою рукою, мабуть, сотник-зорець Олексій. За ним (видно лише голову в шапці), мабуть, шеф механіків підхорунжий Звягин. Направо (видно тільки голову з-над берега) — хорунжий пілот Арватов. Пан у чорній пелериці — це, мабуть, артист-маляр, добрий знайомий сотника Жаховського, що приходив до нас на аеродром малювати картини з наших літаків. Одного разу він поскаржився мені, що не має потрібних йому олійних фарб у тубиках, а тому не може представити цілої краси наших літаків, про які він із захопленням казав: „...неначе пташка, що зривається до лету“. На моє прохання командир згаданого тут літака-велетня, капітан Клікерман привіз йому з Берліна всі потрібні фарби. Радість була не до описання. Вималював дійсно дві чудові, високої артистичної вартости, картини наших літаків. Одну із них подарував Головному Отаманові Симонові Петлюрі..

Час, у якому була зроблена ця світлина, це, на мою думку, — осінь 1919 року, але ще до приходу поляків, бо в 1920 році німці вже не прилітали на літаках-велетнях до Кам'янця-Подільського»<sup>56</sup>.

Як же з'явилися німецькі літаки на службі уряду УНР? Авіаційний парк Повітряного флоту потребував нагального оновлення. У розпорядженні Директорії залишилися тільки літаки старих російських, французьких, австрійських та німецьких конструкцій, які за своїми технічними якостями, як висловлювалися льотчики, були «ломом». Часто з 5 таких апаратів ледве збирали один, придатний до польотів. А літаки були потрібні навіть не стільки для бойових потреб, скільки для виконання важливих державних доручень за кордоном. Відтак, за кордон задля закупівлі нових літаків було делеговано кількох українських льотчиків. Ще у лютому 1919 р. у якості експерта з закупівель за кордон відлетів військовий льотчик К. Голіцинський. Згодом з аналогічним завданням до Берліна прибув і авіатор Микола Кривенко. Нарешті, у серпні 1919 р. до м. Гляйвіц (Німеччина) прилетіли сотник Василь Мурашко та хорунжий військовий льотчик Венедикт Федченко. На В. Мурашка було покладено обов'язки розшукати та придбати для потреб Повітряного флоту УНР нові літаки, здатні долати великі відстані. Згодом, потрапивши до рук радянських каральних органів, він свідчив на допитах про свою діяльність за кордоном: «Я уже сказав, что лично мною для армии УНР





**Літак «Цепелін Штаакен» XIV Р. 70/18**

на аеродромі у Німеччині з членами екіпажу та технічним персоналом, літо 1919 р.  
 Фото з видання: *Rimmel R. Staaken at war*

ничего закуплено не было. Правда, я имею некоторое отношение к приобретению 10 самолетов для армии УНР, но эти самолеты к месту назначения доставлены не были. Дипломатический украинский представитель УНР в Берлине Порш приобрел в Германии 4 самолета и представитель украинской кооперации за границей некто Сербиненко в Италии закупил 6 самолетов. Затем все эти самолеты были доставлены в Прагу, где я их принял и по договоренности с чехословацкими властями организовал их сохранность»<sup>57</sup>.

У цьому уривку В. Мурашко, напевно, навмисно спрощує свою діяльність із закупівлі літаків для Повітряного флоту УНР. Щонайменше двічі він займався цією справою. Перший раз — восени 1919 р., коли

кілька літаків було придбано для потреб УНР у Відні. В одному з архівів Канади зберігся унікальний документ про подальшу долю цих апаратів. Літаки, куплені, коли рештки Дієвої армії УНР відправилися у Перший Зимовий похід, а відтак — коли у багатьох українських урядовців зникла надія на перемогу у Визвольній війні, виявилися непотрібними. Тоді В. Мурашко мусив продати 5 апаратів «Фьонікс» та 2 «Експрес», придбані на складі фірми «Фьонікс» у Відні, Міністерству народної оборони Чехословаччини. Договір про продаж цих літаків укладено у Празі 22 грудня 1919 р. Чехословацький уряд купив літаки по 92 тис. німецьких крон за штуку, а всього українській стороні мало бути сплачено 644 тис. крон. Окремо чехи вимагали від українців перегнати ці літаки з Відня до Праги. Для цієї роботи були задіяні українські льотчики, які у той час перебували за кордоном.

Військовий льотчик Микола Кривенко також у 1930 р. потрапив до рук



радянських каральних органів, а відтак — залишив на сторінках слідчої справи докладний звіт і про свою місію:

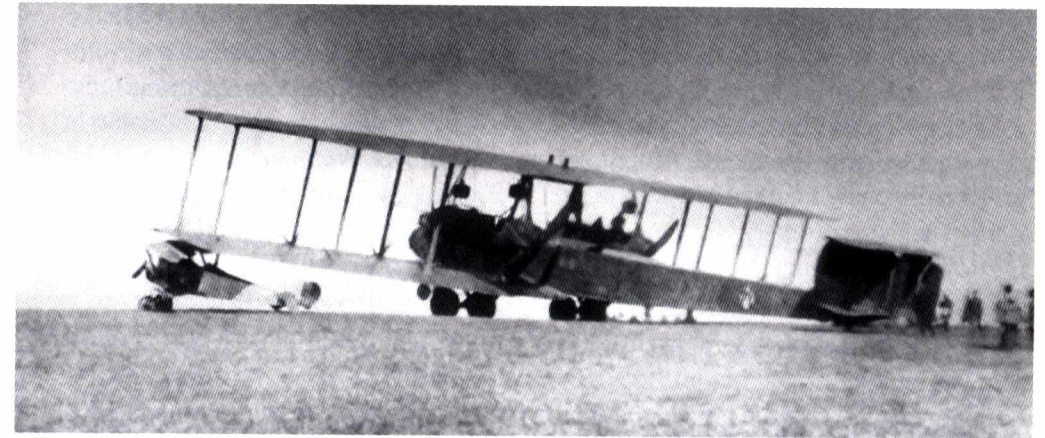
«В Каменец-Подольск в это время прилетел 5-моторный большой немецкий аэроплан. Я узнал, что через несколько дней этот аэроплан возвращается обратно, и что от военного министерства, как будто бы, будут посылаться лица для покупки разного военного имущества. Я обратился опять к т. Линицкому и просил устроить мою командировку в Германию, где смогу подлечить свое здоровье и принять участие в покупке авиационного или автомобильного имущества. Через несколько дней т. Линицкий (он работал тогда на какой-то ответственной должности в военном министерстве) сказал мне, что в Германию никто не едет, но что дается Поршу (послу УНР) поручение приобрести определенное военное имущество в Германии. На мою повторную просьбу т. Линицкий устроил мне командировку и в середине августа на аэроплане с немцами улетел в Германию. Летели со мною тогда несколько человек: т. Видул (теперь коммунист), Балицкий, служащий финансовой миссии УНР в Берлине, от Галицкой армии Костів (с каким поручением не знаю), остальных не помню.

При моем участии в Германии было приобретено 8 или 10 аэропланов на заводе „L.V.G.“ и некоторое мелкое авиационное имущество (далі нерозбірливе слово. — Прим. Я. Т.). Покупку по поручению Порша производил Оренштайн (это галицкий еврей, имевший свое книжное издательство в Берлине), а я только указал, после осмотра, какие аэропланы надо купить. При работе комиссии Антанты, которая „обезоруживала“ Германию, эти аэропланы были уничтожены в Дрездене (где они находились в S.L.D. (самолетное общество воздушных сообщений) — крылья и корпус порезаны, а моторы побиты молотками»<sup>58</sup>.

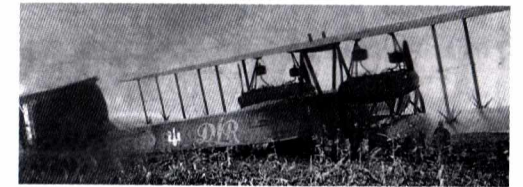
Таким чином, літаки, закуплені безпосередньо для потреб Повітряного флоту УНР, так і не дісталися Україні. Проте шість німецьких вантажних літаків, арендованих урядом УНР, досить активно експлуатувалися на міжнародних авіалініях протягом літа-осені 1919 р. Можливість організації арени цих літаків здійснили посол України у Німеччині Микола Порш та військовий експерт Костянтин Голіцинський.

Коротко варто згадати про долю цих шести німецьких апаратів. Слід сказати, що, фактично, вороття на батьківщину цим літаками не було. Відповідно до Версальського договору Німеччина була зобов'язана знищити всі важкі та винищувальні літаки. Отож, по закінченні роботи для уряду УНР на «Цепеліни Штаакени» та «Готи» чекало або знищення, або передання одній з країн-переможниць у Першій світовій війні. Відтак, доля більшості літаків та їх екіпажів була трагічною.

«Цепелін Штаакен» XIV P. 69/18 — здійснив чимало рейсів з Німеччини до України та назад. Нарешті, у жовтні 1919 р. був конфіс-



Літак «Цепелін Штаакен» XIV P. 70/18, з українськими розпізнавальними знаками, інтернований у Румунії, жовтень 1919 р.  
Фото з видання:  
Bernad D. Rumanian Air Force



кований комісією представників Антант, коли щойно зайшов на посадку в місті Асперн. Згодом був переданий повітряним силам Італії<sup>59</sup>.

«Цепелін Штаакен» XIV P. 70/18 — 19 вересня 1919 р. вилетів з Кам'янця-Подільського, але невдовзі мусив піти на вимушену посадку біля містечка Крештинешти у Північній Буковині. Посадка закінчилася аварією, і літак було сильно пошкоджено. На борту літака в якості пасажирів знаходились міністр пропаганди УНР Лозанівський та його заступник — журналіст Петро Бензя. Перший з них отримав важкі тілесні пошкодження, а другий загинув<sup>60</sup>. Літак конфіскувала румунська влада<sup>61</sup>.

«Цепелін Штаакен» XIV P. 71/18 — розбився 8 липня 1919 р. у лісі під німецьким містом Ратібором. На борту цього літака повертався з мирної конференції у Парижі на батьківщину Дмитро Вітовський. Ось що про це згадував один з друзів Д. Вітовського, Левко Лепкий: «Літак був типу великих літаків німецького т-ва повітряної, перевозової флоту — випосажений в найкращі технічні засоби, в крила довжини 43 м., 5 моторів у силі 260 коней, з поміщенням на чотири тисячі кг. вантажу. На літаку крім полк. Вітовського та його ад'ютанта чет. Чучмана їхали ще ком. літака Олерав, машиністи Біндерфайн і Покранд, пілоти Вернер і Тені та моторовий Лефлер. Коли біля 9-тої год. ранку літак перелітав понад річку Руда, в далекій висоті почувся нечайний вибух і літак у виді огненної кулі почав спадати вниз; за ним потягнулась тільки струйка чорного диму, як у хвості комети. Очевидці бачили, як одна особа вискочила з горючого літака в апараті для спаду, але апарат не відчинився. Коли



позбігались місцеві люди, то на землі дотлівало вже румовище літака, а серед нього вісім трупів. Горів і вантаж — документи та гроші, які везено для державної скарбниці. Українські гроші друкувалися тоді за границею в Німеччині і їх перевозжено літаками. Останки недопалених документів забрали представники німецької влади, що явилась негайно на місці катастрофи. Рештки недогоркних трупів також спрятано, а тіла полк. Вітовського та чет. Чучмана перевезено окремо зпершу до Береслава, а потім до Берліна»<sup>62</sup>. У пресі того часу вказувалась точна сума грошей, які перевозились на борту цього літака — 7 млн українських карбованців<sup>63</sup>.

Нарешті, один з літаків типу «Гота», пілотований німецьким льотчиком Клаузенем, по закінченні служби уряду УНР здійснив посадку у Чехословаччині та передав свою машину місцевій владі<sup>64</sup>. Долю інших двох літаків «Гота», що перебували на службі у Повітряному флоті УНР, встановити не вдалося.

Удруге український уряд купував літаки за кордоном, в Італії, вже влітку 1920 р. У випробуваннях цих літаків брали участь льотчики Федір Алелюхін, Сергій Островідов, Рудольф Бернгубер та інші. Саме про цей епізод оповідає у своїх спогадах сотник Іван Франко, який, щоправда, Ф. Алелюхіна називає «Євським»: «Із чужинців старшин, які в нас працювали в летвідділі, необхідно ще згадати двох: Бернгубера і Євського. Перший з них віденець, був добрим пілотом. В 1920 р. поїхав ураз із естонцем Євським до Італії, щоб купити там кілька літаків для Директорії. Італія дуже радо продавала і то дуже дешево всі військові літаки, що працювали зовсім неекономічно, бо мали надто сильні двигуни, які спотребовували багато бензини. Літаки старіються дуже скоро: однолітній літак це вже „старушок“, придатний хіба на те, щоби продати його за півдармо. При випробуванні тих літаків оба пілоти літали одночасно. При робленні мертвих петель та коркотягів, у яких оба були мистцями, шкіряна петля, якою пілот прив'язується до фотелю, урвалася і нещасний Бернгубер полетів прямо на якесь італійське містечко та розбився на кусні. Євський з повним спокоєм описував мені докладнісінько, де позбирав тлінні останки товариша. За прегарне літання подарували йому італійці один спад із двигуном „Іспана-Суїза“ і він перелетів на нім лет Відень-Київ і назад. Лінію назад зробив без сідання. Євський вернув мабуть до Естонії. Мав блідо-сині очі та спокійний, дійсно ледяний вигляд обличчя. Говорив мало, зате літав чудово. На малих „нюпорах“ доказував чудес акробатики, на превелике негодування Серікова і Алелюхіна, бо при петлях літак завжди трохи деформується, а тоді не летить так скоро та певно, що й є основною вимогою боекника мисливця. Коли літав до Львова, а його обстрілювали поляки шрапнелями, обов'язково довкруги кожного димка мусів зробити мертву петлю. Для того, що такі пописи не мали ніякої боевої вартости, а непотрібно наражали на небезпеку майно та життя, ми йому взагалі заборонили літати»<sup>65</sup>.

Протягом літа-осені 1919 р. військовослужбовці 1-го Запорізького авіаційного загону не тільки брали участь у польотах німецьких літаків, а й здійснювали самостійні закордонні рейди. Про один із них, який закінчився аварією літака, в архівах зберігся рапорт льотчика-дорозця сотника Венедикта Олексієва. Ось що він оповідав у цьому рапорті:

«Рапорт сотника, льотчика-дорозця Олексієва та хорунжого військового льотчика Арватова 1-го Запорізького окремого авіаційного загону від ? жовтня 1919 року, м. Кам'янець (точна дата у документі не зазначена):

„Цього числа я з Військовим Льотчиком Хорунжим Арватовим повернувся з Бухаресту. Туди я літав, згідно Вашого наказу, задля передачі пакетів до нашої Надзвичайної Дипломатичної Місії від Нашого Уряду. Завдання виконано і всі папери та пакети від Нашої Місії сдано в Міністерство Закордонних Справ під росписку на посвідченні виданому мені від Дипломатичної Місії від 13 жовтня 1919 року під ч. 347.

При цьому рахую своїм обов'язком донести про особливі обставини польоту.

З Кам'янця до Бухаресту ми були в путі 8 годин 20 хвилин, маючи препинку в м. Текучі, де брали бензин та олію. По прибутті до м. Бухаресту, виконав все, що було потрібно, я був готовий до відльоту. Але погода стояла така, що навіть неможливо було і гадати про польот — в цей час був туман та дощі. Вже з 50 метрів землі не було видно, а навкруги вся місцевість не рівна — бугри та ліса; окрім того, по дорозі треба перелітати гори високістю 100 метрів, а піднятися можливо було лише не вище 50 метрів. Всі ці обставини робили те, що як-би я вилетів, то самольот, безумовно, був би розбит. Я сам мав небагато більш шансів залишитись живим, а завдання було б не виконано. Через це ми чекали трохи яснішої погоди. Раптом 13 жовтня в Місії була одержана депеша від Головного Начальника Постачання, котра вимагала негайного нашого відльоту. Я рахував, що погода та ж сама і в Кам'янці і якщо, не дивлячись на те, мені категорично наказують летіти, то певно мають на це виключні умови. Тоді, хоч я і хорунжий Арватов і не мали ніякої надії виконати завдання, вирішили летіти. 15 жовтня ми вилетіли і благополучно прибули в Текучі, і, забравши там 100 літрів бензину (більше не було), в 13 годин ми вирушили в Кам'янець. Туман був такий великий, що щоб мати можливість орієнтуватись, прийшлося летіти на 100 метрів... (далі у документів пропуск. — Прим. Я. Т.) небезпечно й за нездатної місцевості. Діставшись до Романа ми мусили сісти, бо окрім тумана пішов дощ, і мені вже зовсім не було видно. При цьому трохи не скоїлась катастрофа: ми летіли на 10 метрів (вище не було видно землі) як з за туману перед самим самольотом зразу показала церква; — тільки виключно великому хисту та відвазі літуна, вдалося уникнути аварії...



Заночувавши в Романі, ранком ми вирушили на Дорогий. Туман був знову великий. Підлетаючи до Дорогого, прийшлося летіти не через гори, а вздовж проходу, бо туман зовсім закритив їх. Долина була дуже вузька та покручена, дув свіжий та шквалистий вітер. Самольот весь час кидало

і він летячи нижче гір, весь час був на волосину від катастрофи. Літуну прийшлося весь час управляти літаком тільки одною рукою, бо друга була занята перекачуванням бензину ручною помпою, а автоматична зіпсувалась після вильота нашого з Романа. Кілька разів літак ледве не зачіпав крилами



**Особовий склад 1-го Запорізького авіаційного загону**

під час відпочинку. Посередині командир загону сотник Олександр Жаховський, ліворуч від нього — сотник Венедикт Олексієв, крайній праворуч — хорунжий Юрій Арватов, осінь 1919 р.

*Фото з приватної колекції автора*



за бугри, бо вітром його наносило на боки долини. Підлітаючи до Дорогого прийшлося весь час знижуватись, бо скоїлось те, чого я весь час більше всього боявся: — мотор самольота «Бенц» не може працювати гарно при сірій погоді, бо його карбюратор не має регулятора на повітря, через що пропорція бензину не була такої консистенції, якої їй належить, і мотор почав здавати. Пролетіли Дорогий, мотор зовсім почав відмовлятися працювати, високість була 50 метрів і місто задля посадки вже не можна було вибрати. Нарешті мотор спинився і нам прийшлося садити самольота на нездатню площу; при нездатній погоді (бо в цей час шов дощ), земля була зовсім розмокшею і міг бути такий випадок, що літак міг перевернутись колесами догори. Але все ж йому вдалось благополучно приземлитись. Вже котячись по землі, самольот, маючи дуже слабкий костиль, а також маючи великий тягар у себе в фюзеляжі, зачепивсь за щось костильом і зламав його. При цьому попсувався і дуже важкий хвіст зразу після поломки костиля впавши на землю.

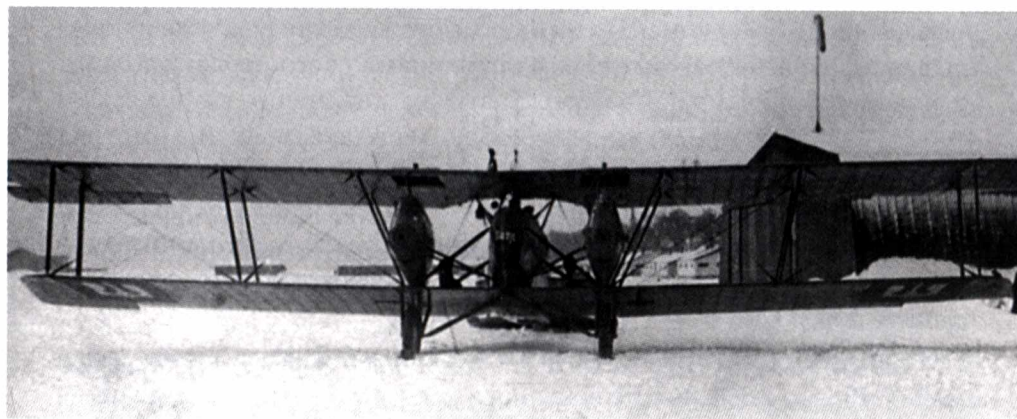
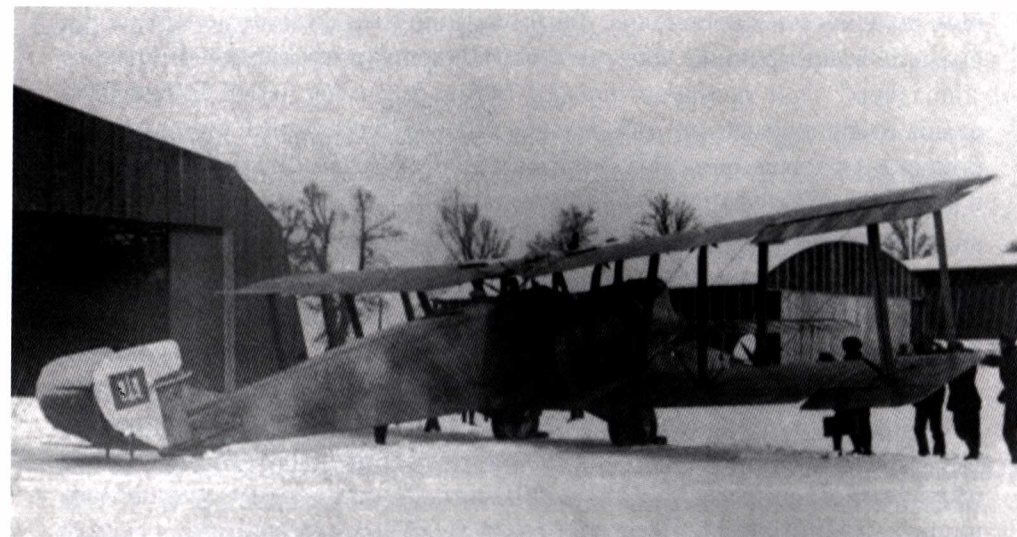
Згадуючи весь цей катастрофічний польот та причини визвавші його, можна напевне сказати, що завше, коли будуть вимагати польоту при нездатній погоді і головне не рахуючись ні з чим, будуть не тільки поломки літаків, а може і літаків з літунами, бо цей випадок можна лічити тільки безглуздом щастям, що літуни залишились живі.

Оглянувши самольот, ми побачили, що задля ремонту треба майстрів з інструментом і відправились в Хотин до Румунськ. влади, залишив біля самольота варту, але в Хотині ми були затримані і вже не мали можливість вернуться до самольота, про що я додатково докладаю рапортом»<sup>66</sup>.

Згідно розпорядження керівника Повітряного флоту УНР полковника В. Павленка, «відважним летунам», які здійснили цей польот, окремим наказом було висловлено подяку.

Повертаючись до подій осені 1919 р., слід зауважити, що вже наприкінці вересня становище Української Народної Республіки значно погіршилось. Крім основного супротивника — червоних, на території України з'явився ще один сильний ворог — білогвардійці, з яким Дієва армія УНР вступила у запеклу боротьбу. Антанта підтримувала білогвардійців, а відтак поставилася до уряду УНР вороже. До того ж, серед українських вояків ширилася епідемія тифу, а ліки, закуплені українським Червоним Хрестом за кордоном, представники Антанти заборонили ввозити до УНР. Відтак, припинилися і закордонні польоти, а в лавах Повітряного флоту УНР почався розлад. Крім зовнішніх факторів безлад в авіаційних частинах створювали й особисті суперечки між його командирами. Зокрема, в архіві збереглося клопотання від 18.10.1919 т. в. о. начальника авіації (тобто — всього Повітряного флоту УНР на час хвороби В. Павленка) Олександра Єгорова, яке ілюструє ці події:

«Завдяки відсутності на Україні самольотів, в Наддніпрянській Дармії залишився всього один 4-й бойовий Авіаотряд. В найближчому



**Літак «Гота» г. 7,**  
пілотований німецьким пілотом Клаузенем, який по закінченні служби уряду УНР перелетів до Чехословаччини. Фото зі статті: Bohumir Kudicka. «Deux avions exotiques. „Fokker D.VII“ et „Gotha GL.VII“ en Tchécoslovaquie»//Air magazine, 09.2005



будучому чекати поповнення Дармії авіаційними силами не можна, по вказаній вище причині. Між тим існує Інспектор Авіації Дієвої Армії — „Інвіадарм“. При утворенні посади Інвіадарма в час, коли ще не було штаба Головнокомандуючого, малось на увазі, що в Дармії буде декілька бойових Авіаотрядів, як Наддністрянських так і Наддніпрянських, якими б керував і об'єднував їх працю „Інвіадарм“.

Коли виявилось, що в життя цього провести не можливо — Галицькі Літунські Сотні не визнавали Інвіадарма, на посаду Інвіадарма Головного Управління Повітряної Фльоти нікого не призначало, позаяк в той час у нас в Наддніпрянській Армії було всього два бойових Авіаотряда, котрих працю провадити можна було і без Інвіадарма.

Несподівано для Головного Управління Повітряної Фльоти, без згоди і відома його, як начальника всього Повітряного Флоту УНР, наказом Головної Команди Військ УНР від 16-го серпня б. р. ч. 126, на посаду Інвіадарма (заходами начальника 2-го Управління Дармії Наддніпрянських Військ) був призначен Військовий Лютчик Сотник (Хорунж) Наконечний, Командір 4-го бойового Авіаотряду. Як показав місячний досвід служби Інвіадарма Військового Лютчика Сотника (Хорунж) Наконечного на цій посаді, являється абсолютно не відповідаючим своєму призначенню. Взагалі мені відома попередня служба Сотника (Хорунжого) Наконечного, що там, де появлявся він на більш-менш відповідальній посаді, хворіє „манією велічя“, сіє навкруги інтриги і обурення підлеглих йому. Багато веде балачок, але мало приносе користі загальному ділу. Нарешті Сотник (Хорунж) Наконечний за місяць перебування на посаді навіть не усвоїв своїх прав і обов'язків, зазначених в «Положенні про Інвіадарма». Наслідки його праці самі плачевні: координації бойової праці 5-го та 4-го авіаотрядів не було; командір 5-го бойового авіаотряду майже на очах Інвіадарма спекулював з деякими старшинами свого отряду на спирт та інше державне майно і нарешті втік на державних самолетах з одним із своїх літунів, захватив з собою державні гроші. 5 Авіаотряд до крайності дезорганізований і роспущений, позаяк Інвіадарм приїзжаючи до 5 Авіаотряду більш розводив інтриги в Штабу Тила і вів балачки о своїй високій посаді, і о тій величезній владі, котру дає ця посада, а зовсім не знайомився з внутрішнім життям Авіаотряду, з постановкою праці та інше...»<sup>67</sup>.

Наслідком клопотання О. Єгорова було видання наказу штабу Дієвої армії УНР про усунення Наконечного з посади інспектора авіації та повернення на посаду командира 4-го авіаційного загону з 1.11.1919<sup>68</sup>.

Доповідь Олександра Єгорова виявляє кілька цікавих фактів. По-перше, станом на середину жовтня 1919 р., за його твердженням, залишався тільки один боєздатний авіаційний загін — 4-й (О. Наконечного). По-

друге, Летунський відділ Галицької армії, значною мірою сформований старанням Повітряного флоту УНР, відмовлявся виконувати накази його командування.

Щоправда, остання дієва частина Повітряного флоту УНР — 4-й авіаційний загін, залишалася боєздатною недовго. У середині листопада 1919 р. загін розташовувався у Проскуріві: усі його літаки вийшли з ладу, а більшість особового складу хворіла на тиф. До міста наближалися білогвардійці, і полонення решток підрозділу було неминучим. За таких умов командир загону О. Наконечний порадив працездатним підлеглим виїхати до Кам'янця-Подільського, де перебували урядові органи Директорії, окремі частини ДА УНР і штаб Повітряного флоту. Цією пропозицією скористався, зокрема, лютчик Лев Скурський, якому для евакуації майна Олександр Наконечний передав вантажну автомашину. Невдовзі по евакуації бажаних до Кам'янця-Подільського білогвардійці увійшли до Проскурова і без перешкод захопили залишки 4-го авіаційного загону<sup>69</sup>.

У листопаді 1919 р. Кам'янець-Подільський був єдиним острівком, де ще розміщувалися різні державні інституції та рештки військових частин Української Народної Республіки. Дієва армія УНР відступила в район містечок Любар і Чуднів (нині — Житомирська область), і майже цілком утратила зв'язок із Кам'янцем-Подільським. У місті незабаром з'явилася невелика польська залога, але червоні та білі, виснажені боротьбою одні з одними, не вступали у сутички з польськими та українськими частинами.

За таких умов, щоб розібратись зі станом справ і визначитися з подальшими діями, було скликано нараду всіх військовослужбовців української авіації. Начальник управи Повітряного флоту Віктор Павленко, командир 1-го Запорізького авіаційного загону Олександр Жаховський, скарбник Петро Білон та деякі інші радили залишитись у Кам'янці-Подільському та чекати на розв'язку ситуації. Інспектор авіації УНР Олександр Єгоров, колишні командири бойових авіаційних загонів Сергій Федорів, Митрофан Богомолів тощо агітували за те, аби вирушити на Південь України і влитися до складу авіаційних підрозділів Галицької армії. Не дійшовши згоди, В. Павленко, О. Жаховський та їх прихильники zostалися у місті, а О. Єгоров і решта попрямували до Одеси.

Маючи на руках чималу суму грошей, П. Білон тривалий час видавав платню всім військовослужбовцям Повітряного флоту УНР, які залишились у Кам'янці-Подільському. Тим часом Головний Отаман УНР Симон Петлюра провадив у Польщі переговори про мир і спільні військові дії. 26 квітня 1920 р. було підписано Варшавську мирну угоду, за якою, насамперед, передбачалася допомога поляків у формуванні Армії УНР і зокрема Повітряного флоту.



## 1-а ЗАПОРІЗЬКА АВІАЦІЙНА ЕСКАДРИЛЬЯ, 1920–1921 рр.

Відновлення Армії УНР за сприяння польських військ розпочалося, фактично, ще у січні 1920 р. У Кам'янці-Подільському поновило роботу Військове міністерство УНР, у складі якого 19 березня 1920 р. було сформовано нову управу Повітряного флоту. Начальником її став полковник Віктор Павленко, його помічником — сотник Олександр Жаховський. Аби швидко створити нові авіаційні частини, з закордонних відряджень було терміново відкликано військових льотчиків К. Голіцинського, В. Мурашка, В. Федченка та деяких інших. Крім того, вже наприкінці квітня — на початку травня до складу Повітряного флоту Армії УНР були прийняті льотчики та фахівці 1-го Галицького авіаційного загону ЧУГА, захопленого польськими військами у Козятині 27 квітня 1920 р., зокрема: військовий льотчик Ф. Алелюхін, льотчики-дозорці Л. Міхенко, Р. Земик, Зеленьяк, М. Мовчук і С. Соневіцький. Щоправда, за висловом Л. Скурського, галичани хоч і вступили на службу до союзної польській Армії УНР, але поляків все одне «не перетравлювали».

За домовленістю з поляками, у Варшаві, на лєтовищі Мокотов, розпочалося формування 1-ої Запорізької авіаційної ескадрильї Повітряного флоту УНР; її командиром призначено сотника Олександра Жаховського. До складу ескадрильї увійшли Ф. Алелюхін, П. Золотов, Г. Козловський, Л. Скурський і трохи пізніше — С. Островідов. З галичан у 1-й ескадрильї опинилися хорунжий Л. Міхенко, який у листопаді 1920 р. був льотчиком-дозорцем пілота П. Золотова, а також хорунжий Зеленьяк (льотчик-дозорець Л. Скурського).

Технічний склад 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї також було укомплектовано кращими фахівцями. Серед них — старший механік, брат льотчика Льва Скурського Петро, який мав величезний досвід у роботі з моторами та іншим приладдям. Варто згадати й про механіка Миколу Щербину (1895 р. н.), одесита, професійного залізничника, який ще 1918 р.

добровольцем вступив до Армії УНР. У 1919 р. він служив помічником машиніста на панцирних потягах ДА УНР «Стрілець» і «Вільна Україна». Наприкінці 1919 р. був інтернований на польській території, невдовзі вступив до 1-ї (6-ї) Січової дивізії Армії УНР, яка створювалася у Брест-Литовську. У липні 1920 р. відправлений до Варшави, де закінчив курси механіків, відтоді — служив в ескадрильї. 1922 р. М. Щербина повернувся на батьківщину, а 1937 р. був засуджений до 10 років позбавлення волі<sup>70</sup>. Крім того, у складі 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї працювали й кілька українців — механіків та інших фахівців, які служили у 9-му авіаційному загоні РСЧА і потрапили у Козятин як польські полонені.

Про формування ескадрильї є згадки й у слідчій справі військового льотчика Льва Скурського: «В мае 1920 года я был направлен в Винницу, где в то время находилось украинское командование. Со мною вместе приехали Золотов, Козловский и явились мы к начальнику авиации Павленко, который нас человек 60 направил в Варшаву, где формировалась Запорізька ескадра. Стояли мы на Мокотове. Формировалась эскадра несколько месяцев, т. к. не было аппаратов. В июле 1920 г. 6 дивизия УНР, которой командовал Безручко, вместе с поляками отстояли Варшаву от большевиков. Наша эскадра участия не принимала, т. к. не было аппаратов. Помню, мы помогали полякам грузить на поезд аэропланы»<sup>71</sup>.

Особовий склад 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї було набрано досить швидко, проте у розпорядженні управи Повітряного флоту УНР залишилась ще певна кількість спеціалістів, яких зарахували до резерву



**Літаки «Альбатрос» ДЗ 7-ї**

польської ескадри ім. Т. Костюшко на лєтовищі Левандівка у Львові, початок 1920 р. Аналогічні літаки восени 1920 р. отримала на озброєння 1-а Запорізька ескадрилья Армії УНР. Фото з видання: Robert F. Karolevitz, Ross S. Fenn, *Flight of Eagles. The story of the American Kosciuszko Squadron in the Polish-Russian War 1919–1920.* — USA. — 1974



управи. Очолював резерв безпосередньо т. в. о. начальника управи (на час хвороби полковника Віктора Павленка) поручик, військовий льотчик Венедикт Федченко. У складі резерву були:

- військові льотчики: сотник Володимир Байвенко, поручик Гніздовський, хорунжий Клавдій Голіцинський,
- льотчики-дозорці підполковник Василь Торічнев, сотники Федір Кудря, Перегуда, поручик Рудольф Земик (галичанин), хорунжі Коноваленко, Михайло Мовчук (галичанин), Сильвестр Соневицький (галичанин);
- урядовці Петро Білон (начальник канцелярії управи), Костянтин Орішков (начальник господарського відділу управи), Д. Кудря (брат Федіра Кудрі), Валанцевич, Снісарь, механік Пилькевич<sup>72</sup>.

По зайнятті Кам'янця-Подільського червоними військами, у липні 1920 р., резерв управи Повітряного флоту було розформовано: галичани повернулися на батьківщину; В. Федченко, Ф. Кудря та деякі інші дезертирували; решта старшин розподілилися по різних посадах в управлінні Повітряного флоту та апараті Військового міністерства УНР.

У вересні 1920 р. на озброєння 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї нарешті надійшли 7 літаків:

- 2 англійських типу «Сопвич» 5Ф.1 «Долфін», озброєних двома кулеметами системи «Вікерс» кожний;
- 4 німецьких типу «Альбатрос», без озброєння;
- 1 німецький «ЛВГ» Ц5, також без озброєння<sup>73</sup>.

За одними даними, ці апарати віддано поляками у користування Армії УНР, за іншими — придбано на кошти Української Народної Республіки у Німеччині та Італії, перевезено на територію Чехословаччини, а потім через польських урядовців передано Повітряному флоту УНР.

Під час огляду виявилось, що далеко не всі з цих літаків є справними: до бою виявилися готовими лише 3 «Альбатроси». Зважаючи на це, командування Повітряного флоту УНР виокремило зі складу 1-ї Запорізької авіаескадрильї 1-й бойовий авіаційний загін із трьома літаками та відправило його у розпорядження штабу Армії УНР. Формування цього підрозділу розпочалося 19 вересня 1920 р. До нього потрапив і льотчик Лев Скурський, який пізніше так розповів про подальшу діяльність загону: «В октябрі 20 г. был сформирован отряд в 3 машины, куда попал я, Золотов и Козловский Юрко. Командовал этим отрядом Козловский. Поехали мы через Львов, Тарнополь и Гусятин. Здесь мы выгрузились и собрали самолеты. Брат был со мной и полетели в Городок. Я полетел первым, но не в Городок, где стоял штаб армии, а полетел в Каменец-Подольский к жене, где воинских частей не было, была милиция УНР, которая и охраняла мой аэроплан. Со мной летел



#### Льотчики та механіки 13-ї польської ескадри

поряд з літаками «Альбатрос» Д3 та «Фокер» Д7 на летищі Мокотово у Варшаві, де також розташовувався особовий склад 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї, серпень 1920 р. Не виключено, що котрийсь із цих літаків згодом було передано на озброєння Армії УНР.  
Фото з видання: Rok 1920, Warszawa, 2005

наблюдатель Зеленьяк — хорунжий. В Каменце-Подольском пробыл 5 дней и улетел в Городок. Это было 20–21.10.1920 г. В этом районе около р. Збруч мы стояли месяц. Тут же был и мой брат. Я сделал одну разведку в сторону Бара и Новой Ушицы, а Золотов влево от Проскуровской дороги в сторону Винницы. Вскоре началось отступление под напором частей Буденного (автор помиляется, Кінна армія Будьоного у той час не брала участі в боях з Армією УНР. — Прим. Я. Т.). Погрузились в Волочиск на поезд и приехали во Львов, где простояли 2 недели. Я поехал с отрядом в Варшаву, тут пробыли 5 дней и оттуда в Быдгощ — 25.12.20 года. Приехали всем отрядом и со всем имуществом»<sup>74</sup>.

У своїх коротких свідченнях Лев Скурський досить спрощено подає історію 1-го бойового загону та 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї в цілому у жовтні-листопаді 1920 р. Загін дійсно розташувався у містечку Городок, де перебував штаб Армії УНР. На 6 листопада 1920 р. у складі загону нараховувалося 9 старшин, 44 козаки та 3 літаки<sup>75</sup>. Збереглася також загальна відомість про озброєння та наявність палива у 1-й Запорізькій авіаційній ескадрильї (та 1-му бойовому авіаційному загоні) станом на 6 листопада 1920 р. У розпорядженні ескадрильї було 11 060 кілограмів бензину, 3 кулемети «Льюїса», 3 кулемети «Вікерса», 16 рушниць та 80 авіабомб<sup>76</sup>.

У 10-х числах листопада 1920 р., коли на фронті вже точилися бої з червоними, із Варшави на допомогу Армії УНР відбув щойно



сформований 2-й бойовий авіаційний загін з військовими льотчиками О. Жаховським, Ф. Алелюхіним і С. Островідовим. Через ст. Вікторія він відбув до Ярмолинців — на з'єднання з 1-м бойовим авіазагоном<sup>77</sup>.

Серед документів штабу Армії УНР збереглися свідчення й про дії авіації проти червоних військ протягом 11–20 листопада 1920 р. Так, у бойовому наказі, виданому в ніч з 10 на 11 листопада 1920 р., зустрічаємо таке розпорядження: «Командіру авіовідділу з ранку 11 листопада зробити розвідку одним самолётом в районі Хмільник–Каліновка–Вінниця, виявити ворожу групіровку і відомости розвідки кинути до Штабу 1-ої дивізії в Старій Гуті, рештою самолётів обслідувати район Лучінець–Вендичани–Озаринці, з метою закидати бомбами ворожу кінноту»<sup>78</sup>.

Як зазначав Г. Козловський, у листопаді 1920 р. під час бойових дій проти червоних саме Л. Скурський на літаку «Альбатрос» неодноразово вилітав у розташування радянських військ у районі Могилів-Подільський–Меджибож–Жмеринка з метою розвідки та бомбардування<sup>79</sup>. Дані про результати польотів українських авіаторів знаходимо й у матеріалах штабу Армії УНР. У вечірньому розвідному звіті від 11.11.1920 йдеться:

«Жмеринський напрям. Зізнання летника. В цім районі великих кольон та транспортів не помічено. Кинута дві бомби в Жмеринське депо. В бік Вінниці ішов обоз в районі Браїлова. З Бару на Жмеринку ішов бронепотяг»<sup>80</sup>.

В одному з наказів штабу Армії УНР від 13.11.1920 також йдеться про роботу авіації: «Сьогодні о 16 год. помічени льотником ворожі гармати і скупчення військ в с. Куріловці Муровані а по дорозі від Рівно на Куріловці рушив обоз і до тисячи ворожої піхоти»<sup>81</sup>. Звіт про розвідку, датований вечором 13.11.1920, доповнює раніше наведені відомості: «Новоушицький напрям. Летником сконстатоване велике згрупування району Куриловці Муровані. В початку 14 год. з м. Рівного на Куриловці Мур. двигалась колона піхоти до 1000 люду з обозом. В цім часі з Куриловець Мур. двигалась гарматна кольона в котру льотником кинуті бомби <...> В районі



Союзники: пілоти та механіки 9-ї польської ескадри у Луцьку, 1920 р.  
Фото з видання: *Rok 1920, Warszawa, 2005*

Теж союзник:  
негр-механік  
7-ї польської ескадри,  
Львів, 1920 р.  
Фото з видання:  
*Rok 1920, Warszawa, 2005*



Березно на південь Вербовця льотниками сконстатовано до 100 кінних правдоподібно 41 дів.»<sup>82</sup>.

Скориставшись тим, що 1-й бойовий авіаційний загін опинився далеко від командування Повітряного флоту УНР, сотник Г. Козловський намагався влаштувати «заколот» проти В. Павленка та О. Жаховського. Він спробував умовити штаб Армії УНР відокремити загін від ескадрильї. За цей вчинок його було знято з посади та відправлено у розпорядження командувача Технічними військами УНР<sup>83</sup>. Там Г. Козловський також довго не затримався, бо почав плести інтриги проти керівництва Технічних військ УНР, тож був відправлений до Запасових бригад УНР, де служив і його рідний брат. Але й там стався скандал: під час роботи верифікаційної комісії, яка засвідчувала відповідність військових рангів українських старшин, виявилось, що Г. Козловський сам собі присвоїв найпочесніший у російській армії орден Святого Георгія 4-го ступеня та безпідставно носив його на мундирі. Ця історія закінчилася тим, що одного дня брати Козловські дезертирували з Армії УНР і прибули до радянського посла у Варшаві, а згодом виїхали на батьківщину. Надалі, оселившись у Кам'янці-Подільському, Г. Козловський продовжував псувати життя ветеранам Армії УНР, що теж повернулись додому, й декого навіть прирік на смерть. Колишній сотник Армії УНР перекваліфікувався на сексота ОДПУ і за гроші доповідав про викритих ним вчорашніх товаришів по зброї (зокрема, через доноси Г. Козловського постраждали колишні льотчики Повітряного флоту УНР В. Федченко та Л. Скурський).

Загалом за період з 14 жовтня до 20 листопада 1920 р. літаки 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї (переважно — 1-го бойового авіаційного загону) здійснили 18 бойових вильотів, під час яких «налітали» майже 36 годин. Крім того, ще 21 годину українські льотчики були у повітрі, виконуючи кур'єрські, тренувальні та інші функції<sup>84</sup>.



**Приїзд до Бидгощі 20.07.1921,**

у день Іллі Пророка (день свята української авіації), священика Петра Білона. Ліворуч від нього урядовець Іван Молоко, праворуч — сотник Сергій Островідов. На задньому плані між П. Білоном та С. Островідовим видно сотника В. Олексієва.

Сидять внизу військові льотчики Федір Алелюхін, Лев Скурський та Павло Золотов. За Ф. Алелюхіним — рідний брат Л. Скурського, старший механік Петро Скурський. Фото з приватної колекції автора







**Польські та українські льотчики**

в авіаційній школі у Бидгощі з французьким начальником школи полковником Дешевре (?), 1921 р.  
 Фото з приватної колекції автора

20–21 листопада 1920 р., після того, як Армія УНР зазнала поразки у боротьбі з червоними та була змушена відступити на польську територію, українські літаки здійнялися з аеродрому в Ярмолинцях і перелетіли до Львова, вивізни й окремих технічних співробітників ескадрильї. Приміром, за твердженням механіка М. Щербини, він відлетів до Львова на літаку, пілотованому Л. Скурським<sup>85</sup>.

Зі Львова 1-а Запорізька авіаційна ескадрилья була передислокована до м. Бидгощ, де розташувалася польсько-французька авіаційна школа, яку очолював полковник Іван Кежун — колишній російський льотчик. У зв'язку з припиненням бойових дій ескадрилья передала всі сім наявних літаків та інше авіаційне майно польській стороні.

При школі було створено українське відділення під керівництвом льотчика-дозорця сотника Венедикта Олексієва, де мали навчатися майбутні пілоти Армії УНР. Щоправда, невдовзі воно припинило свою діяльність.

Лев Скурський так описав цей період:

«В 1920 году, когда эскадра была интернирована, нас поместили в школе авиации в Быдгоще на Поморье. Сначала мы ничего не делали, но после Нового года 21-го нас использовали как инструкторов (это относится к летчикам), мотористов по своему назначению и весь обслуживающий персонал. Помещение было отведено нам в школе наверху на втором этаже, в помещениях помещалось по два, и три человека, в одной комнате даже было четыре. Занятия начинались в четыре часа утра, заканчивались в девять. От девяти до 4-х свободные часы для отдыха. От четырех до самого темна тоже занятия, так был распределен трудовой день в школе. <...>

Работали в школе до тех пор, пока были интернированы, но после увольнения из интерната рассыпались куда-то по мере нахождения себе какой-либо дыры, это сложилось потому, что школа должна была платить за работу каждому, как по вольному найму, не как интернированному, а это школе, как военной, было не выгодно, она хотела иметь себе дешевую работу»<sup>86</sup>.

В іншому місці зізнає у слідчій справі 1931 р. Л. О. Скурський додавав:

«В г. Быдгощи, где я вначале служил инструктором (6 месяцев) в военной Польской авиационной школе, а позже механиком по приемке поступивших из ремонта машин. В этой школе я служил с декабря 20 г. по сентябрь 1922 г.

В школе было 2 начальника: один француз полковник Дешевре, а второй начальник, который фактически ему подчинялся, польский полковник Кежун, бывший офицер русской армии.

Инструктора были французские: оджюданы (подпрапорщики) Девелер и Говен, польские — майор шеф пилотажа Гарновский, один поручик, один хорунжий и плетуновый (старший унтер-офицер) Пентак, техников по фамилии не помню. Из армии УНР инструктора — полковник Жаховский, бывший начальник Запорозької авиаетскадры, в которой прежде служил я, Островидов — капитан (сотник) инженер, Алелюхин — сотник, Золотов — поручик, и я хорунжий»<sup>87</sup>.

Цікаво, що поляки досить високо цінували льотні здібності хорунжого Льва Скурського, вважаючи його одним із найбільш досвідчених українських пілотів. Коли у 1921 р. у Шлезьку (поряд із Бидгощем), що у той час належав Німеччині, почалося повстання місцевого польського





Особовий склад 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї,  
Бидгощ, 20 липня 1921 р. Фото з приватної колекції автора





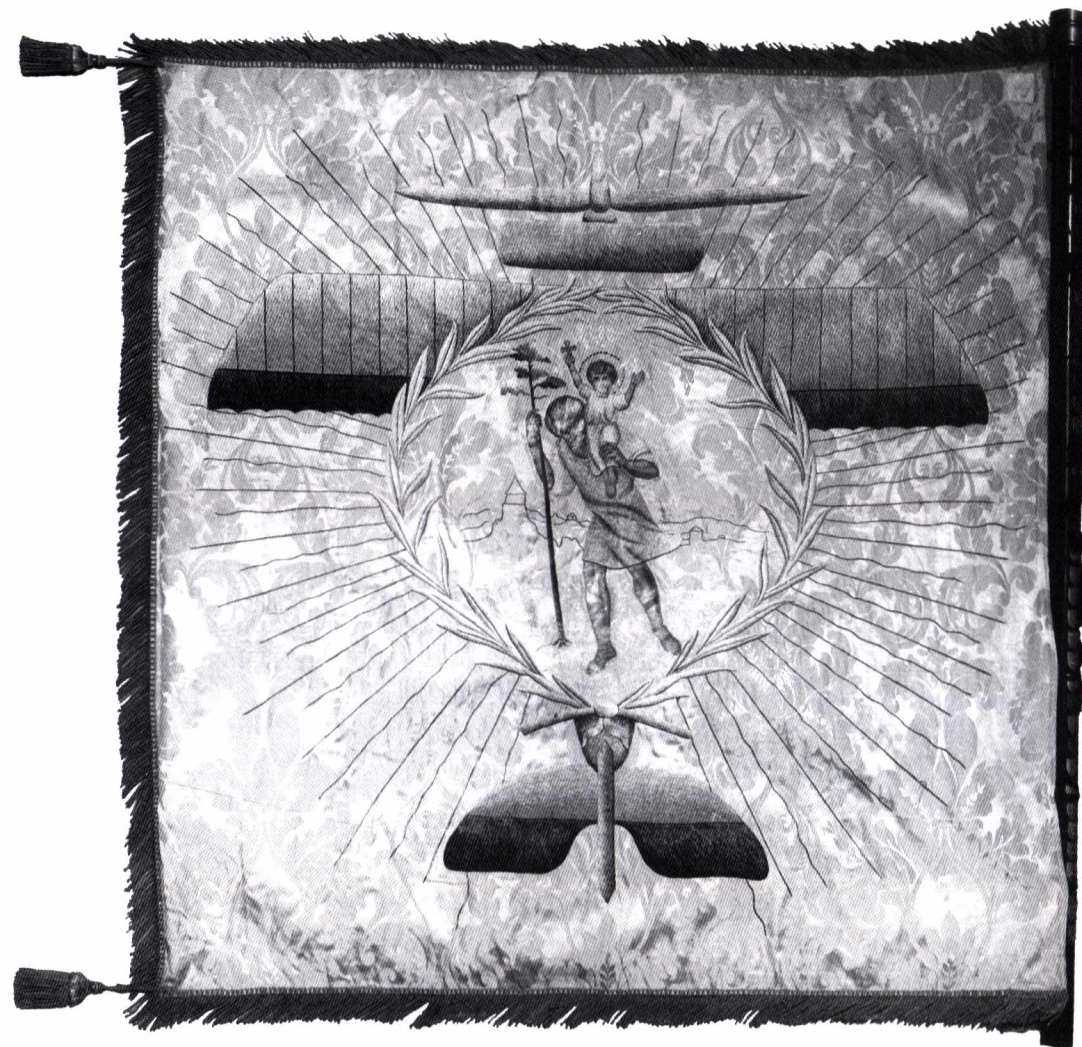
населення, і Польща відправила у цей регіон своїх добровольців, до справи було залучено і Л. Скурського. Один з ветеранів 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї згадував: «Скурский считался очень хорошим летчиком, и когда было восстание против немцев, то Скурскому доверяли летать вдоль германской границы, считается с тем, что он опытный и может выйти из любого затруднительного положения»<sup>88</sup>. У польському повстанні у Шлезьку в якості пілота брав участь і П. Золотов, який зі свого літака розкидав листівки.

Крім авіаційної школи, у Бидгощі діяла школа механіків, де працював технічний персонал зі складу 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї. Побут українських льотчиків у Польщі не був одноманітним. Так, Олександр Жаховський і його дружина, яка мала гарний голос, за участі інших жінок-українок влаштовували свята для членів ескадрильї. До того ж, місто неодноразово відвідував колишній скарбник Повітряного флоту УНР Петро Білон, який прийняв священницький сан. Зокрема, він приїздив до Бидгощ 20 липня 1921 р., у день св. Іллі, — на свято Повітряного флоту УНР. Після урочистого молебню о. Білон зазначив, що «ми знаходимось тимчасово у Польщі і що за допомогою Божою ми розіб'ємо більшовиків та повернемося до себе на батьківщину, закликав до терпіння»<sup>89</sup>.

Всього станом на 28.04.1922 у Бидгощі перебувало 53 військовослужбовці 1-го Запорізької ескадрильї, а саме:

- а) військові льотчики: підполковник Олександр Жаховський, сотники Сергій Островідов та Павло Золотов, хорунжий Лев Скурський;
- б) льотчики-дозорці: сотники Павло Вержбицький, Микола Тоцький, поручик Софрон Цибульський, хорунжий Степан Ющак.
- в) колишні учні українського відділення авіаційної школи, льотчики-дозорці: сотники Василь Сухенко, Венедикт Олексієв, Панас Лещів, поручик Віктор Кудрицький, хорунжий Іван Бурба, а також хорунжий-механік Павло Федюк;
- г) 37 механіків і майстрів інших технічних спеціальностей на чолі зі старшим механіком Савою Білогубком;
- д) завгосп ескадрильї Іван Молоко та завідувач фотографічною справою сотник Сергій Пономаренко<sup>90</sup>.

Влітку 1922 р. стабільне життя 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї закінчилося. За роботу у своїх школах поляки замало платили українським воякам. Ця обставина була терпимою доти, доки особовий склад ескадрильї перебував на військовому стані: мешкав у казармах і харчувався з армійських кухонь. Коли ж українським фахівцям довелося самостійно винаймати житло, зарплатня, яку вони отримували, виявилася недостатньою. За таких умов почався розпад ескадрильї. Наприклад, льотчик Л. Скурський, старший механік Сава Білогубек (чех



**Прапор 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї.**

На лицьовій стороні — пророк Ілля на тлі літака, на звороті — тризуб. Прапор був захоплений радянськими військами у 1945 р. Нині зберігається у Центральному музеї збройних сил (Москва)

з-під Бердичева) та механік Іван Зінько (киянин) влаштувалися на завод «Блюмве» у Бидгощі, але пропрацювали там недовго, оскільки частина польської громадськості, з огляду на високий рівень безробіття в країні, обурилася прийомом на роботу українських фахівців, коли польські, начебто, залишалися без роботи.

Відтак, наприкінці 1922 р. 1-а Запорізька авіаційна ескадрилья остаточно припинила своє існування, а її колишні військовослужбовці розпорошилися по всьому світові. Зневірившись у майбутньому на Заході, на батьківщину повернулися видатні українські льотчики Віктор Павленко, Федір Алелюхін та Лев Скурський, а також окремі механіки та інші



спеціалісти. Згодом усі вони були репресовані радянською владою. Фахівці-техніки української авіації, переважно з числа тих, які до Першої світової війни були студентами політехнічних інститутів, закінчили своє навчання вже в Європі. Так, сотники Сергій Островідов та Василь Сухенко, здобувши освіту, вже у 1930-і роки стали відомими французькими інженерами. Частина українських авіаторів осіла в Польщі; серед них теж є видатні постаті. Так, поручик Павло Золотов став одним з організаторів і керівників цивільних авіаційних клубів Польщі та був власником двох літаків, на яких перевозив пасажирів і робив показові виступи. Після Другої світової війни П. Золотов знову залишився у Польщі й уславився як майстер з ремонту рідкісних старовинних зразків літакобудування. Життєвий шлях декого з піонерів українського неба закінчився далеко за океаном. Приміром, останнього командира 1-ї Запорізької авіаційної ескадрилі підполковника Олександра Жаховського доля закинула аж до Бразилії, а незмінного завгоспа Повітряного флоту УНР Івана Молока — до Аргентини.

На закінчення хотілося б навести слова колишнього начальника канцелярії Повітряного флоту УНР, священника Петра Білона, які він присвятив своїм товаришам по зброї: «Не можна поминути мовчанкою й значення в наших визвольних змаганнях діяльності нашого літунства. Не дивлячись на різні технічні браки, особливо в 1919 році, авіація виконала те велике завдання, що на неї покладалось. Самопосвята й геройство наших літунів було важне й тяжке. Треба було щодня літати у глибоке запілля ворога, вивідувати, де ворог знаходиться, звільмувати його місце розташування, а, де треба, й обстріляти ворога. Часто доходило й до бойових сутичок з ворожими літаками. І ось, у цих повітряних боях наші літуни несли службу керування вогнем нашої артилерії, а під час відступу — цінними відомостями про віддаль від ворога. При щоденній праці вивідування ворожого фронту й запілля, при старанній, дуже потрібній розвідці на поодиноких відтинках фронту рідко коли обходилося без бойових дій з ворогом. Наші літуни відбували, як на ті часи, дуже великі рейди, поборюючи часто 800–900 кілометрові простори в запіллі ворога. В часи цих далеких рейдів, наші літуни знижувались до 300–200 метрів над лініями ворога і засипали його кулеметним вогнем. Досить часто вони відлітали й за кордон з різними дорученнями державного значіння»<sup>91</sup>.

## ЛЕТУНСЬКИЙ ВІДДІЛ ГАЛИЦЬКОЇ АРМІЇ

У жовтні 1918 р. Німеччина та Австро-Угорщина, зазнавши поразки у Першій світовій війні, мусили вдатися до мирних переговорів. В обох країнах почалися революції, наслідком яких стало повалення монархічного ладу. Австро-Угорщина розпалалася на кілька національних держав, однією з яких була незалежна Польща. За обопільним рішенням представників Антанти та переважної більшості австрійських і польських політиків, до складу Польщі мала увійти Східна Галичина, заселена майже суто українцями. У відповідь на таку постанову у Львові було зорганізовано українську Національну раду, а слідом за нею — військовий комітет, який у разі потреби мав би збройним шляхом розв'язати питання політичної приналежності етнічно української території. Мирні політичні переговори про долю Східної Галичини не мали результату, тож у ніч на 1 листопада 1918 р. у Львові українці місцевої австро-угорської залоги підняли збройне повстання. Проти них одразу виступили члени місцевої Польської організації військової та поляки — мешканці міста. Почалися вуличні бої, у яких невдовзі взяли участь поляки-добровольці з інших територій Польщі. У своїй боротьбі з поляками галичани сподівалися на допомогу уряду П. П. Скоропадського, але гетьман, щодалі більше втрачаючи владу, вже мало чим міг зарадити.

У результаті виснажливих тритижневих боїв на вулицях Львова українським військам під тиском переважаючих сил ворога довелося відступити з міста. Однак українські частини розпочали облогу, а військовий секретаріат новоствореної Західно-Української Народної Республіки (ЗУНР) вдався до організації Галицької армії.

Однією з важливих складових армії ЗУНР мала стати авіація, яка в останній рік Першої світової війни у всіх арміях світу досягнула великого розвитку. На території Східної Галичини до 1 листопада 1918 р.





#### Старшини Летунського відділу з дружинами.

Зліва направо: сотник Петро Франко, поручик Василь Костів, четарь Микола Серіков, хорунжий Михайло Іванов, дружина сотника І. Шостакова, дружина сотника Н. Залозного, сотник Никандр Залозний, сотник Джамбулат Кануков, сотник Іван Шестаков.

Фото з часопису «Літопис Червоної Калини»

розташовувалися дві авіаційні частини австро-угорської армії: 17-а запасна авіаційна рота на аеродромі біля с. Гуречко під Перемишлем та 4-й авіаційний парк у Львові. Коли почалася збройна боротьба у Львові, особовий склад цих частин, який об'єднував переважно австрійських або польських фахівців, вороже поставився до українських військ. Так, саме на базі 4-го авіаційного парку вже 4 листопада 1918 р. почалося формування перших польських авіаційних частин.

Нещодавно виявлені у львівських архівах документи та спогади поляків-авіаторів дають можливість у подробицях відтворити події, які відбувалися у небі над Львовом протягом листопада 1918 р. Як твердили польські мемуаристи, серед льотчиків 4-го авіаційного парку не було поляків, але більшість механіків, солдатів-охоронців і працівників інших допоміжних служб належали до цієї нації. 31 жовтня 1918 р. командир 4-го авіаційного парку офіцер-чех Малат зібрав усіх військовослужбовців і повідомив про те, що Австро-Угорщина припинила своє існування, й на її місці постали нові національні країни. Льотчики-австрійці та представники інших національностей з 4-го авіапарку наказали своїм механікам готувати літаки до вильоту — протягом наступних днів вони збиралися відлетіти на батьківщину. Однак механіки-поляки, зібравшись увечері в казармах, вирішили перешкодити цьому й на ранок наступного дня розбірали мотори майже в усіх літаках. Один з авіаторів (за словами мемуариста, українець) намагався погрожувати механікам пістолетом, але його було негайно роззброєно. Так само сталося й з іншими офіцерами-неполяками.

Тим часом у Львові спалахнули вуличні бої між українцями та представниками польської нації. За таких умов поляки, що служили в 4-му авіаційному парку, зорганізували його охорону й повідомили про своє становище штаб Польської організації військової. До авіапарку почала зголошуватись польська молодь з Левандівки (передмістя Львова, де розташовувався авіапарк), з якої одразу було організовано загони охорони. 2 листопада на Левандівку прибули польські офіцери: льотчик Стефан Бастир та льотчик-дозорець Владислав Торунь, призначені командирами 4-го авіапарку. Але, зважаючи на те, що загрози авіапарку з-боку українців у ту мить не було, Бастир і Торунь поклали на вантажівку 40 рушниць, 4 ящики набоїв та знятий з літака кулемет і відправились штурмувати залізничний вокзал<sup>92</sup>.

4 листопада 1918 р. поручик Стефан Бастир повернувся на Левандівку та віддав наказ механікам негайно збирати наявні літаки. У той же час українське командування, дізнавшись про захоплення авіапарку поляками, кинуло проти них кілька загонів добровольців. Протягом дня 5 листопада навколо авіаційного парку точилися запеклі бої, проте наступ українських підрозділів було відбито. Під кулями механіки спромоглися зібрати літак марки «Ефак» № 52–52, призначений для С. Бастира. Доки тривала ця робота, під керівництво польського офіцера прибули ще два пілоти-поляки: Євген Роланд і Стефан Стец. Останній вважався австро-угорським асом, на його рахунок було 8 збитих італійських апаратів.

Літак Бастира було дороблено лише 6 чи 7 листопада 1918 р. (як свідчив у своїх спогадах старший механік авіапарку Леопольд Кітхофер), а інші потребували для збирання ще більше часу. Цілком несподівано польський авіаційний підрозділ поповнився німецьким «Фокером» Д-7. Ця машина, пілотована німцями, здійснювала перельот за маршрутом Київ–Відень й мала на борту важливу дипломатичну пошту. Не знаючи про останні події у Львові, німецькі пілоти здійснили посадку для дозаправки на території авіапарку, але потрапили в полон до поляків. «Фокер» Д-7 одразу було передано у розпорядження Стефана Стеца. Наступного дня на Левандівці з'явився ще один німецький літак із Києва, проте пілот, побачивши озброєних людей, устиг злетіти. Приблизно 10 листопада пілоту Євгену Роланду також було передано літак — щойно зібраний «Бранденбург» № 27–47.

Перший в історії польської авіації польот стався 6 (можливо, 7) листопада 1918 р. «Ефак» № 52–52, пілотований Стефаном Бастиром (льотчиком-дозорцем був Януш де Беаурін), зробив кілька кіл над Львовом. Потім пілота було викликано до штабу польських оборонців Львова, де він отримав наказ негайно відлетіти до Кракова, аби просити військової допомоги. Наступні події у небі Львові докладно описані у





**Старшини польського авіаційного відділу у Львові —**

учасники боротьби з Галицькою армією, 1919 р. Фото з фондів ЦДІА у м. Львові

приватних записках Стефана Бастира, які вдалося виявити у львівських архівах (пер. з польс. Я. Т.):

«початок тексту втрачено» кулемет не дали, але ген. Розвадовський наказав 8/XI вилетіти з Беау (тобто Беауріном. — Прим. Я. Т.). 12-50 <вилетіли> з Кракова й о 4-05 були ми у Львові. Покликали до роботи пару механіків, які працювали в парку. Стец із Роландом глузують, що ми нічого не зробили. Відповідаємо, що війська на апараті не могли з собою забрати, і тільки ген. Розвадовський віддав наказ виступати в моїй присутності і Беауріна. 8-го командування наказало перевезти посла проф. Стронського до Кракова. Вилетів з ним Стец, над Перемишлем отримав пробоїну в бензобак і під Ланцутом сів через брак бензину. Їде потягом до Кракова. 11/XI або 12/XI прилетіло 3 ап.<арати> з Кракова. З ними Стец з пор. Шмідтом спостерігачем, ппор. Богуш з полковником Сікорським (який очолив оборону Львова. — Прим. Я. Т.), підхорунжий з пор. Кубалою. Привозять кулемети. Стец оповідає про переговори Стронського.

Находить наказ бомбардувати Старе Село, але кілька днів не можна виконати його через негоду. 18/XI польот з наказами до Пере-



**Молоді поляки,**

які наприкінці 1918 р. вступили добровольцями до польського авіаційного відділу у Львові, літо 1919 р. Фото з фондів ЦДІА у м. Львові

мишля, зголошуюсь до ген. Біяка. Отримую відомості, що 19/XI пполк. Токаржевський вирушає до Львова з допомогою. Сам пполк. Токаржевський розробляє план виїзду і віддає накази військам. Разом із залізним підрозділом, кавалерією, піхотою та артилерією — близько 1200 людей.

21/XI або 22 звільнення Львова. Отримуємо наказ бомбардувати Високий Замок і Цитадель. Розвідка позицій артилерії і піхоти на Цитаделі, Замку і горі Яцка. Зв'язок між авіацією та піхотою за допомогою світлових ракет не вдався. Пор. Торунь і Бастир скинули 3 бомби на Цитадель і частину бастиону. Спостерігачі Кубала і Шмідт із пілотами Стецем і Роландом не хотіли бомбити, остерегаючись, що бомби впадуть на місто. Того самого дня вилітаю ще 4 рази з пор. Торунем, скидаючи бомби на Старе Село та руський панцирний потяг (українські війська Бастир називав «руськими» та «русинами». — Прим. Я. Т.). Допомагаємо операції нашого панцирного потягу розвідками, під час яких пор. Торунь стріляє з кулемета. У той же день пор. Стец і Кубала двічі вилітають з бомбами на Старе Село. Русини відступають. Стец летить до Кракова, з Кракова до Варшави і потім через Краков вертає до Львова. Був у Пілсудського. Тоді саме запрацювали наші верстати і склади. Рубчинський очолює верстати, П. Вейде — склади. П. Вейде обладнує верстати, і вони швидко починають працювати. Тігер, поручик маринарки, австрійський льотчик, організовує загін оборони аеродрому та канцелярію, запроваджує



військовий порядок і дисципліну, займається упорядкуванням парку й кухні, створює пожежну частину та налагоджує її діяльність, набирає багато людей. З радістю спостерігаємо результати праці. Робітники допомагають один одному. Верстати працюють щоразу краще. Попри те, що немає офіцерів-техніків, авіаторів та інших фахівців, зосталось лише кілька робітників, які раніше працювали в авіації, однак достатньо жертовності в роботі і щирого бажання. Незважаючи на перешкоди, все вдається. Тігер, Торунь, Вейде, Кубала, Рубчинський зайняті від 7 ранку до пізнього вечора. Стец літає до Варшави з Торунем. Роланд хворий. Так триває до 2/ХІІ»<sup>93</sup>.

Щоправда, С. Бастир не розповів про подію, яка спричинила «хворобу» льотчика Роланда. У спогадах учасників листопадових боїв у Львові докладно описується випадок, який стався 13 листопада 1918 р., коли для бомбардування та розвідки вилетіли пілот Роланд і льотчик-дозорець Беаурін. Під час виконання бойового завдання їх машину було посічено кулями та підбито українськими вояками, які влучно стріляли з землі. Літак був настільки пошкоджений, що не зміг досягти летища, впав прямо на Левандівці й ущент розбився. Екіпаж вижив, але льотчик Роланд дістав важку контузію, Беаурін теж був контужений і мав два поранення в руку. Рани останнього не загоювалися, і його невдовзі було евакуйовано до Кракова.

Цілком імовірно, що честь збиття машини Роланда та Беауріна належить майбутньому організаторові галицької авіації поручику Петру Франкові. Пізніше він згадував: «Коли моя сотня скорострільів стояла на Високім Замку, кілька разів прилітав у гості польський літак. Але я приготував скоростріль і чекав. Й одного гарного полудня, низенько над нами появилася той літак... Перша бомба впала далеко від нас. Моя сотня розбіглася у паніці, бо бистрі очі стрільців побачили, як із літака доглядник кинув бомбу, що мала впасти просто на нас. Я лежав під скорострільом та дивився, як бомба летіла просто на мій скоростріль, який сипав кулями. Я мірив значно перед літак, але висліду не було видно. Бомба знижувалася божевільно скоро. Очевидно це так тільки здавалося, що вона летить просто на мене. Вона впала за обрив, яких шість кроків від скорострїла, саме там, куди в паніці кинувся мій ст. дес. Я. із кількома стрільцями. На щастя бомба не вибухла. Маленька затримка скорострїла, мій помічник блискавично змінив набій і скорострїл узяв на ново приціл... Літак повернув і полетів на Янівське Болоня. Говорили потім, що літак вернувся міцно ушкоджений а піллот ранений. Чи це була моя заслуга, годі сказати, бо в цю пору на ринку під ратушем стояв наш підхорунжий С. і всі шість набоїв зі „стаера“ випустив у літак. Був добрий стрілець і як запевняв, хибити не міг. Якби там не було, польський літак більше не появлявся»<sup>94</sup>.



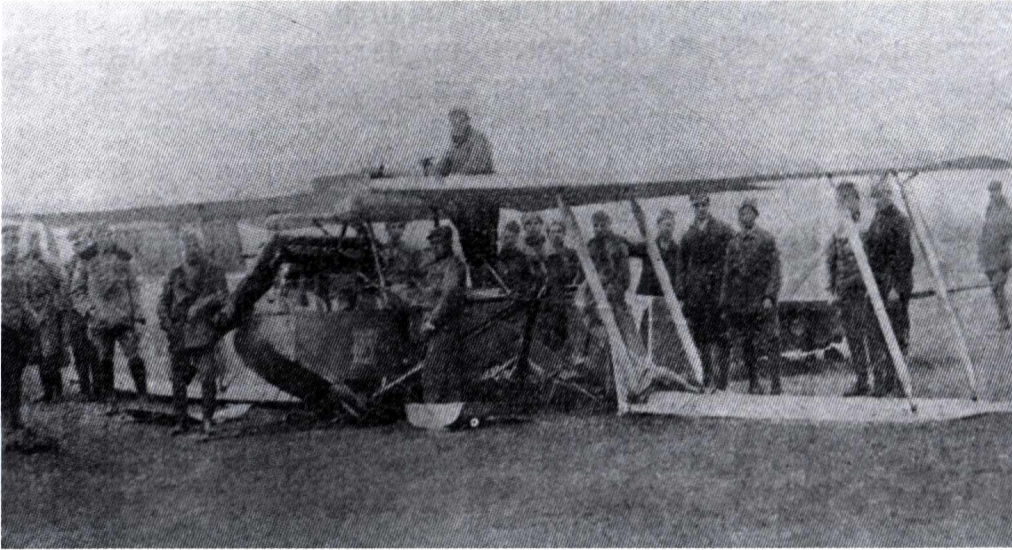
**Кулемет, встановлений на летищі Левандівка у Львові**

для боротьби з українськими літаками, 1919 р. Фото з фондів ЦДІА у м. Львові

Отже, 8 листопада під Перемишлем невідомий український стрілець підбив літак Стефана Стеца, а 13 листопада над Львовом, вірогідно, Петром Франком, було збито апарат Євгена Роланда. Крім цього є дані, що приблизно 2 листопада над Львовом українські вояки збили невідомий літак, на якому, нібито, якийсь австрійський льотчик намагався втекти з розташування 4-го авіапарку на батьківщину. Можливо, це саме та машина, яка летіла з Києва до Відня та необачно намагалася приземлитися на Левандівці.

17-а запасна авіаційна рота, яка розташовувалась на аеродромі Гуречко під Перемишлем, спробувала організовано перелетіти до Кракова, щоб там передати свої літаки польському військовому командуванню. З листопада 1918 р. 12 апаратів цієї роти піднялися в повітря, але долетіли до Кракова лише 10. Інші 2 було збито під Перемишлем українськими воя-





**Перший політ на літаку Бранденбург.**

який закінчився аварією, січень 1919 р. Фото з часопису «Літопис Червоної Калини»

ками. Таким чином, протягом листопада 1918 р. українці збили 5 літаків, 4 з яких точно належали до польських військово-повітряних сил.

Вочевидь, активне використання ворожою стороною літаків підштовхувало командування Галицької армії до прискореного формування власних авіаційних підрозділів. 1 грудня 1918 р. Державним секретаріатом військових справ ЗУНР було видано наказ про створення Летунського відділу, який очолив льотчик-дозорець поручик Петро Франко. У розпорядженні, зокрема, зазначалося, що відділ має розташуватися на аеродромі у містечку Красне та підпорядковуватиметься винятково Державному секретаріату військових справ. Командири військових округ і окремих частин Галицької армії зобов'язувались відправити до Красного всіх старшин, підстаршин і стрільців, які раніше служили в австро-угорських військово-повітряних силах<sup>95</sup>.

Обираючи місце розташування авіаційних військ, командування зважало не лише на наявність тут облаштованого військового аеродрому ще з часів Австро-Угорщини, а й на невелику віддаленість як від Львова (45 кілометрів), де проходили бойові дії, так і від Тернополя, де перебував уряд ЗУНР.

У складі Летунського відділу поручик Петро Франко найпершою почав формувати запасну летунську сотню, до якої зараховувались колишні авіатори австро-угорської армії. Станом на 5.12.1918 у запасній летунській сотні у Тернополі налічувалося всього троє старшин: командир сотні льотчик-дозорець поручик Петро Франко, льотчик-дозорець чотар Євген Городиський, а також військовий льотчик хорунжий Степан Кузьмович

(який, правда, майже не мав бойового досвіду у повітряних операціях). З 5 до 10 грудня 1918 р. до сотні вступило ще три офіцери: повітроплавець поручик Теодор Томенко, льотчик-дозорець хорунжий Осип Швець та військовий льотчик підстаршина Василь Кавута. Для порівняння скажемо, що станом на 9.12.1918 у супротивників українських льотчиків — у складі польського авіаційного відділу у Львові, було вже 33 офіцери та 104 солдата (з яких 22 офіцери та 84 солдати належали до бойового стану)<sup>96</sup>. Польська львівська залога у той час оперувала вже щонайменше 4 власними літаками і, крім того, мала дозвіл розпоряджатися апаратами, які майже щодня прилітали у кур'єрських справах з Кракова, Перемишля та інших міст.

На початку існування Летунського відділу Галицької армії у ньому не було ані літаків, ані обладнання. У Красному П. Франко та його помічники знайшли гарний аеродром з ангарами, казармами та верстатами. Теодор Томенко, а також кілька підстаршин і стрільців відправилися на пошуки авіаційного матеріалу в Рогатині, Стрії, Тернополі, Станіславові, Краснім. Бензин для літаків постачався з нафтопереробних заводів у Бориславі. Невдовзі до складу Летунського відділу прибув поручик Степан Слезак, який в австро-угорській армії був інженером-конструктором літаків-амфібій, і очолив усю організаційно-технічну роботу. Під керівництвом Сlezака зі знайдених решток австро-угорських літальних апаратів, моторів і запчастин було зібрано перші літаки Летунського відділу, насамперед один типу «Бранденбург», а згодом кілька типу «Альбатрос».

Серед галичан — ветеранів австро-угорської армії було зовсім мало людей, що служили в авіації. Державному секретаріату військових справ ЗУНР довелося вжити заходів для покращення ситуації:

- а) звернутися до уряду гетьмана П. П. Скоропадського, а потім — Директорії, яка зайняла його місце, з проханням про відправку до Галичини наддніпрянських авіаційних частин;
- б) відкрити у Відні вербункове бюро, через яке запрошувались до служби в Галицькій армії офіцери-австрійці — фахівці у різних військових галузях, у тому числі — авіатори.

Точна дата та обставини передислокації авіаційних підрозділів зі Східної України до Красного й досі залишаються не до кінця з'ясованими. Так, галицькі мемуаристи пишуть, начебто наддніпрянські авіаційні підрозділи під командуванням сотника Б. Губера за наказом гетьмана П. П. Скоропадського були передислоковані з Одеси до містечка Шатава на Поділлі. Звідти, мовляв, вони згодом і перелетіли до Красного. Але виявлені документи частково заперечують цю версію. Сотник Борис Губер, а також решта льотчиків, які прибули до складу Летунського відділу Галицької армії, належали до 2-го Подільського авіаційного дивізіону



Армії Української Держави (а потім — Дієвої армії УНР), який, у свою чергу, підпорядковувався Одеській авіаційній інспекції. Цей дивізіон дислокувався у Вінниці. Вірогідно, зважаючи на те, що підрозділ, у якому служив Борис Губер та інші, входив до складу Одеської інспекції, згодом і з'явилася у спогадах галицьких ветеранів помилкова інформація, начебто він прибув з Одеси.

Не виключено, що спочатку з наказу гетьмана П. П. Скоропадського було вислано до Шатави лише один загін зі складу 2-го Подільського авіаційного дивізіону на чолі з сотником Б. Губером, який допомагав галичанам у їх боротьбі з поляками. Так, у свідченнях польських механіків, які працювали на Левандівці, міститься інформація, що вперше 2 українських літаки бомбардували польський аеродром у Львові ще 18 листопада 1918 р., і лише навздогін їм кинулися літаки, пілотовані Бастирем і Стецем<sup>97</sup>. Щоправда, сам Бастир у цитованій вище записці про цей інцидент нічого не згадує.

За даними, які подавав в особистих документах льотчик 2-го Подільського авіаційного дивізіону Федір Алелюхін, підрозділ вирушив з Вінниці 27.11.1918, а прибув до Красного 1.12.1918. Однак ці дати не обов'язково точні: дивізіон міг прибути до Красного трохи пізніше, а окремі льотчики — раніше. Так само викликають сумнів і відомості про чисельність цієї частини, які трапляються в галицьких мемуаристів (6 старшин, 6 підстаршин і 9 козаків), оскільки документально встановлено, що зі складу 2-го Подільського дивізіону до Красного прибуло щонайменше 9 старшин.

Після приїзду авіаційного підрозділу зі Східної України у Летунському відділі значно збільшилась кількість особового складу та бойових літаків. Зокрема, з'явилося кілька французьких винищувачів «Ньюпор». Відтепер галицька авіація постійно виконувала бойові завдання: бомбардувала позиції на Високому замку, де стояли польські батареї, львівський вокзал, казарми, аеродром, електростанцію, радіостанцію тощо. Крім того, льотчики здійснювали повітряну розвідку (переважно в напрямку Сокаля та Перемишля), прикривали піхоту з повітря (зокрема, в районі Самбора), коригували артилерійську стрільбу та перевозили особливо важливу кореспонденцію.

За успіхи в організації Летунського відділу 1 січня 1919 р. Петро Франко дістав звання сотника. Але вже за кілька днів, під час бойового польоту, його літак був підбитий, і він разом зі своїм льотчиком підстаршиною Василем Кавутою потрапили в полон. Згодом обом пілотам вдалося здійснити втечу і повернутися до Красного. Сотник П. Франко так згадував про це: «В 1919 р. день перед Різдвом (4.1.) полетів я із пілотом Кавутою на північ, кинув бомби на кілька двірців, але літак мабуть ушкоджений обстрілом із низу, упав у глибокий сніг коло с. Дубнова, недалеко від



**Льотчик Сильвестр Соневицький**

за штурвалом літака «Ньюпор»-17, 1-а летунська сотня, м. Красне, початок 1919 р.

Фото з часопису «Літопис Червоної Калини»

Володимира-Волинського, де ми попали в полон. Прийшлося посидіти на люблінському замку, а потім переїхати до Кракова та Домбля. Я на другий день утік уже з Кракова до близької чеської границі, а тоді через Прагу, Відень, Будапешт, Карпати, Станіславів назад до Красного. І так 21.1. я знов повнив свою службу. Не так легко пішло Кавуті. Він уже по дорозі намагався тікати і зіскочив з поїзду на бігу (поїзд йшов поганенько). Однак поїзд затримали, Кавуту також і він мав деякі неприємності з нашою вартою. Дальше тричі тікав із табору в Домбю. Але за четвертим разом передістався через обі боеві лінії і вернув до Красного збідований та зморений»<sup>98</sup>.

Випадок із П. Франком і В. Кавутою — на сьогодні єдиний доведений факт збиття польською стороною українського літака.

Для підготовки власних фахівців з різних галузей авіаційної справи у січні 1919 р. при Летунському відділі почали діяти два курси: льотчиків-дозорців та механіків-мотористів. На жаль, навчання тут закінчилися трагедією. Увечері 5 лютого 1919 р. сотник Борис Губер показував курсантам устрій бомби, що льотчики кидали на ворога. Як згадували галицькі мемуаристи, ця бомба вибухнула в руках Губера, забравши його життя, а також життя ще 7 старшин та підстаршин Летунського відділу. Один з очевидців трагедії свідчив, що цю ж саму бомбу Б. Губер розібрав, а потім зібрав минулого вечора. На думку автора спогадів, під час



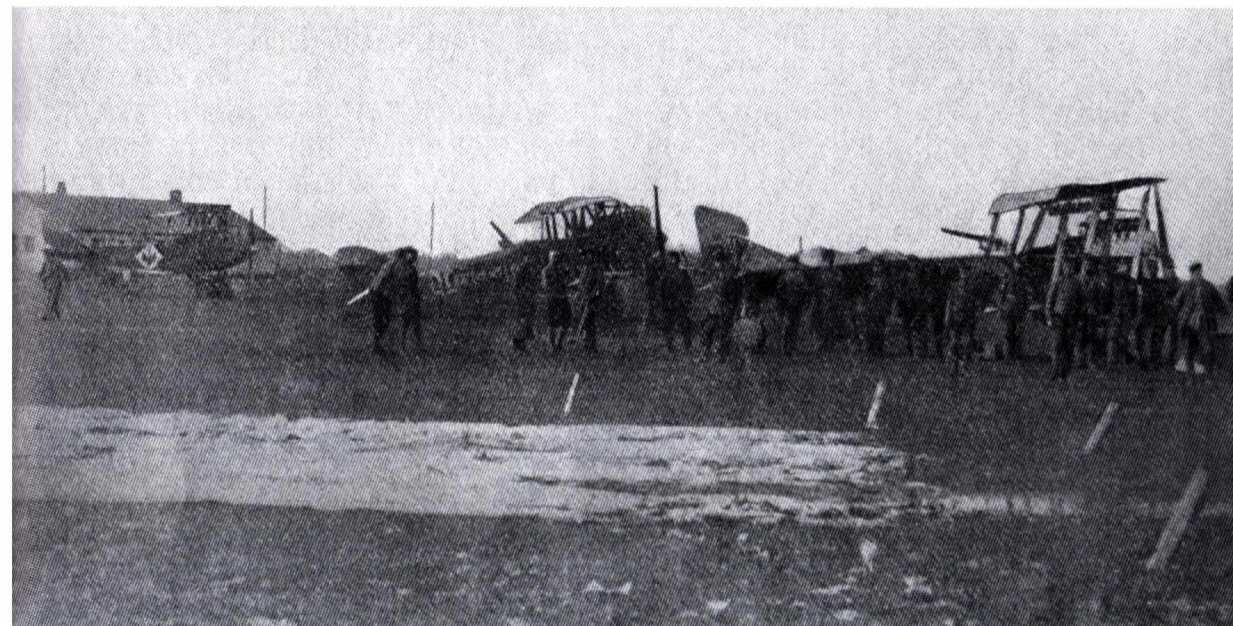
збирання бомби Губер забув вкласти між запальним молотком і капсулем пружину, відсутність якої і стала причиною вибуху наступного вечора<sup>99</sup>. Шестеро з загиблих старшин були поховані у спільній могилі у Красному. Тіло поручика Теодора Томенка родичі забрали на батьківщину. Восьмий авіатор, підстаршина Іван Лупул, помер від ран за тиждень по вибуху в лікарні Золочева.

Але вина Бориса Губера у вибуху бомби у світлі нових фактів видається сумнівною. В архівах Львова випадково вдалося виявити фотографії з зображенням понівечених тіл льотчиків, що загинули під час вибуху у Красному. Тіло сотника Губера та, зокрема, його руки, на фотографії цілі. Пошкоджено лише обличчя, — отже, під час вправ він, певно, спостерігав за кимось із курсантів та вибуховою хвилею був уражений в обличчя. До того ж, знімок тіла хорунжого Канукова — молодшого брата військового льотчика Джамбулата Канукова, дозволяє припустити, що саме він, сидячи за столом, робив вправи з бомбою, коли вона раптово вибухнула. Верхня частина його тіла повністю пошматована осколками та вибуховою хвилею. На посмертному фото Теодора Томенка у нього перев'язано голову, плече та руку, тож, найімовірніше, по вибуху медики ще боролися за його життя<sup>100</sup>.

Трагедія у Красному сильно позначилася на бойових якостях Летунського відділу, але вже наприкінці лютого 1919 р. до нього прибула велика кількість фахівців-авіаторів з Відня, найнятих на службу вербунковим бюро Галицької армії, що частково компенсувало загибель старшин. Крім того, у березні 1919 р. було здійснено ще одну спробу створити авіаційну школу. Наказом по Галицькій армії від 20.03.1919 її командування запропонувало командирам частин відправити бажаючих до м. Красне, де вона мала відкритися<sup>101</sup>. Однак про діяльність цієї школи нічого не відомо.

Державний секретаріат військових справ ЗОУНР неодноразово намагався придбати літаки за кордоном, але безуспішно, і тоді галичани шукали допомоги в уряді УНР. Сотник Петро Франко та його підлеглі відвідували Східну Україну з різними клопотаннями та пропозиціями. Особисто П. Франко двічі літав до Проскурова, де з лютого 1919 р. знаходився штаб авіації УНР і перебували всі її частини, та пропонував С. Петлюрі перевезти всю авіацію УНР до Проскурова і зробити спільні з ЗОУНР військово-повітряні сили. Симон Петлюра розпорядився передати Летунському відділові два вагони авіаційних бомб і два літаки типу «Аллойд». Крім того, до Летунського відділу зі складу авіації УНР постійно передавалося озброєння, обладнання, запчастини тощо.

У березні 1919 р. до Проскурова виїхав підстаршина Василь Кавута, щоб забрати зі складів авіації Дієвої армії УНР здатні до польової служби літаки. Один із них, на думку В. Кавути, найкращий, він вирішив не



**Літаки 2-ї летунської сотні Летунського відділу Галицької армії,**

зліва направо: «Ллойд» Ц.5, «ЛВГ» Ц.5, «Бранденбург», «Ньюпор»-21, м. Красне, весна 1919 р.  
Фото з часопису «Український Скиталець»

перевозити залізницею, а пілотувати до Красного власноруч. Разом із двома пасажирами, спеціалістами зі складу авіації Дієвої армії УНР, він здійнявся у небо, але вже за кілька хвилин мотор відмовив і літак упав на землю; усі троє загинули<sup>102</sup>.

Того ж місяця через стрімкий наступ червоних військ штаб Повітряного флоту УНР мусив терміново виїхати з Проскурова до Бродів — на територію Східної Галичини. Під час евакуації значна частина авіаційного майна була перевезена до Красного — для формування Летунського відділу. Зокрема, за твердженням галицьких мемуаристів, тут опинилося близько 60 літаків переважно німецького виробництва та велика кількість авіаційного майна<sup>103</sup>. Більшість цих літаків були пошкоджені, але кілька з них вдалося відремонтувати і поставити на озброєння.

Прибуття нових авіаторів з Відня та привезення літальних апаратів з Проскурова дало змогу в березні 1919 р. сформувати у складі Летунського відділу дві авіаційні сотні. 1-а летунська сотня на чолі з поручиком Антоном Хрущем була переведена на аеродром у с. Дуліби під Стриєм, до її складу увійшло 3 бойових апарати та 3 розвідувальних. Вона підпорядковувалася Начальній команді Галицької армії та мала оперувати в районі дій II і III Галицьких корпусів. У 2-ї сотні під командуванням сотника Никандра Залозного було 5 літаків. Вона лишилась у Красному та обслуговувала операційний простір I Галицького корпусу<sup>104</sup>.





**Головний супротивник української авіації Стефан Стец**  
за штурвалом свого літака, весна 1919 р. Фото з фондів ЦДІА у м. Львові

У зв'язку з від'їздом сотника Петра Франка з місією Червоного Хреста до Белграда, з 26.03.1919 командиром Летунського відділу став сотник Джамбулат Кануков. Обов'язки референта авіаційних справ при Державному секретаріаті військових справ ЗОУНР 10.04.1919 було передано сотнику Євгену Пузі.

Станом на 10.03.1919 у Летунському відділі Галицької армії було 20 старшин, 160 стрільців, 9 кулеметів, 57 рушниць, 3 коней і 11 літаків. Як видно з дислокаційної відомості за 15.05.1919, у відділі вже 23 старшин, 64 підстаршин, 340 козаків, 24 кулемети, 64 рушниці, 4 автомобілі, 7 коней та 10 літаків<sup>105</sup>.

Обидві летунські сотні мали мішаний національний склад. У них

служили: галичани, австрійські льотчики (німці, чех, хорват), а також авіатори, що прибули з Наддніпрянщини (росіяни, осетин тощо). Командир 1-ї сотні Антін Хрущ, хоч і сам вправно вмів літати, був дозорцем у парі з поручиком Михайлом Савчуком — колишнім військовим льотчиком австро-угорської армії. Про цей екіпаж командир Летунського відділу сотник Петро Франко згадував: «Поручники Савчук та Хрущ мали декілька добрих черт характеру: це була їх висока амбіція та роботящість. Але та надто вибуяла амбіція часто вела особливо Савчука надто далеко, що не могло здобути йому симпатій товаришів, тим більше, що його знання пілотажу не було надто високе: не розвиваючи достаточної швидкості, намагався виконувати з літаком недозволені повороти та тим способом розбив два літаки. Вирівняв ті невдачі дійсно смілим летом до Перемишля, де Хрущ обложив бомбами славний міст, відомий в нас з листопада 1918 р.»<sup>106</sup>.

Летунський відділ Галицької армії активно діяв проти польських військ. Льотчик-дозорець Рудольф Земик згодом писав про це: «Із численних летів, що їх виконали наші літаки, згадаю лише 15 наді Львов і 10 над Перемишль. За кожним бомбометним летом старалися наші летуни нанести ворогові, як найбільшій мілітарній шкоді, та спинити його працю в воєнних приготуваннях. В тій цілі обкидали залізничний дворець і електровню у Львові, залізничний дворець і летище в Перемишлі, та залізничний шлях Львів–Перемишль. Під час другого бомбометного лету наді Львів, ушкоджено н. пр. <наприклад> електровню до тої міри, що вона довгий час була в застою. Крім того підчас першого й другого наступу наших військ на лінію Львів–Перемишль, виконали наші боеві літаки кілька успішних піхотних летів, коли з висоти 50–100 м. обстрілювали ворожі обози й боеві відтинки, де ворог зібрався до протинаступу»<sup>107</sup>.

Петро Франко також залишив спогади про бойові операції окремих пілотів Летунського відділу: «Наші два боеві „Ньюпори“ та їх мистецькі пільоти сотник Федір Алелюхін, який в розмові трохи гикався і четар Микола Сериків наводили на противника жах своїми бравурними летами. Сотник Євський, лотиш із яносиніми очима та залізними нервами пописувався над Львовом роблячи мертві петлі довкруги кожної шрапнельної хмаринки, яка вицвітала коло нього. Сериків відплачуючися за напад гнався за польськими аероплянами аж на їх летунський майдан, полетів над ним у малесенькій висоті та весь час сипав зі скоростріла. Ми не довідалися, чи зробив яку шкоду»<sup>108</sup>.

Про інтенсивність та характер застосування авіації Летунського відділу можна дізнатись із журналу польотів 2-ї летунської сотні Никандра Залозного за 21 квітня — 31 травня 1919 р., який зберігся в архівних матеріалах Галицької армії:



ч. п.	день	летів		число ап.	час лету		задачі	замітка
		пілота	доглядник		від	до		
111	28/4	четар Серіков	—	5039	9-35	11-05	лет боевий напрям Львова	
112	-//-	Масикивич	Міхенко	9806	9-40	10	-//-	задачі не сповнили
113	29/4	четар Серіков	—	5039	8-37	10-20	Лет боевий на північ від Львова	
114	-//-	четар Серіков	—	5039	2-10	3-45	Розвідка і боевий лет Борщовиці, Львів	
115	3/5	Найгавзер	Кузьмович	15960	9-10	9-40	Розвідка на фронті під Львовом	задачі не виповнили
116	3/5	Масикивич	Шостакив	9806	9-18	9-35	-//-	задачі не виповнили
117	3/5	четар Серіков		5039	9-20	10-45	Розвідка на фронті під Львовом	
118	3/5	Найгавзер	Земик	15960	2-45	4-30	Розвідка Белзьк-Томатов	
121	8/5	Кубш	Шестаков	9806	11-05	1-08	фотографування ворожих позицій в Белзьку	
122	8/5	Найгавзер	Огар	15960	11-37	1-25	Розвідка в районі Белзьку	

123	8/5	Алелюхін		3374	3-25	4-25	Лет до Стрия	
124	8/5	Серіков		5039	3-32	5-30	Лет до Стрия і назад до Красного	
125	10/5	Залозний		2844	11-30	12-42	Лет до 2 Гал. Корпусу	
127	12/5	Найгавзер	Земик	15960	1-17	2-25	Лет до Держ. Секр. до Станіславава	
128	13/5	Залозний		2844	8-10	9-15	Розвідка на фронті	
129	16/5	Залозний		2844	7-28	7-45	Розвідка на фронті	задача не виповнена
130	17/5	Залозний		2844	3-10	4-10	Розвідка Миколаюв, Капарно	
131	18/5	Залозний		2844	3-30	4-35	Розвідка Баташиче, Жовква	
132	20/5	Залозний		2844	10-20	11-25	Розвідка на фронті	
133	20/5	Залозний		2844	1-43	2-13	Переліт з Красного до Золочева	
134	21/5	Залозний		2844	10-40	12	Розвідка на фронті	
135	22/5	Залозний		2844	2-05	3-55	Лет на розвідку з перелетом до Щєброва	
136	24/5	Залозний		2844	10-30	11-45	Розвідка Щєбрів, Городи	



За даними цього журналу можна зробити два висновки:

- по-перше, від часу створення до 21 квітня 1919 р. 2-а летунська сотня вже здійснила 110 польотів;
- по-друге, в її складі було три літаки-винищувачі «Ньюпор» (№№ 2844, 3374, 5039), пілотовані льотчиками-наддніпрянцями Залозним, Алелюхіним та Серіковим, а також два важких апарати типу «ЛВГ» (№№ 9806, 15960), на яких літали пілоти, загартовані в австро-угорській армії: Найгавзер, Масікевич та Кубш.

Чи не найцікавішим в історії Летунського відділу Галицької армії є питання про повітряні бої з поляками. Перший командир відділу Петро Франко у своїх спогадах (опублікованих 1937 р.) ні словом не торкається цієї теми, окрім одного випадку: «Я мав з польськими літаками тільки одну стрічу над Львовом. Вправді я розпочав обстріл із скоростріла на безнадійно велику віддаль але противник скоро низився...»<sup>109</sup>.

За твердженням польських дослідників, у небі в районі Львова польські та українські льотчики зустрічалися тільки один раз — 29 квітня 1919 р. Причому, начебто, у цьому зіткненні польський пілот Стефан Стец здобув перемогу над українським авіатором, що летів на літакові типу «Ньюпор». Згадка про цей двобій є й в українських джерелах. Зокрема про це писав ветеран Летунського відділу, льотчик-дозорець Рудольф Земик, спогади якого було опубліковано 1922 р.: «До першого воздушного бою прийшло аж із кінцем квітня. Наші два літаки відлетіли на розвідку лінії Львів–Перемишль, урудував чет. Шепарович і бул. Кліш, а другим, боевим літаком, що його завданням було ставити охорону першому літакові перед нападом ворожих, кермував пор. Рувьфер. Коли оба наші літаки заявили над Львовом, пустилося за ними навздогін зовсім відважно 8 польських літаків, та заатакували їх цілою силою. Наш боевий літак кинувся сей час до оборони, щоби тим робом дати змоги розвідувальному літакові відлетіти з району бою. Та вже по першій скорострільній серії зазнав тамі (автор має на увазі, що у льотчика заклонило кулемет. — *Прим. Я. Т.*) в стрілянню й мусів старатися чимскоріше вийти з оточення ворожих літаків. Злетів у долину, а скрившись в хмарі, відлетів понад самими домами Львова, уникаючи тим способом цілковитого оточення»<sup>110</sup>. Інших повітряних боїв між українцями та поляками Р. Земик не згадує.

У 1938 р. з'явилися спогади Івана Лемківського, який стверджував, що також служив у Летунському відділі (насправді особи з таким прізвиськом у списках Галицької армії виявити не вдалося, тож, напевно, «Лемківський» — це псевдонім). Помітно, що у своїх записах автор спирався переважно на раніше опубліковані матеріали Р. Земика та П. Франка. У своїй праці «Летунство УГА» Іван Лемківський, повторюючи Р. Земика, твердить про те, що перший повітряний бій відбувся тільки

наприкінці квітня 1919 р. Трохи нижче, описуючи операції галицької авіації, І. Лемківський додає: «В цих летах відзначувалися спеціально летуни-наддніпрянці, а до своєї трагічної смерті полк. Б. Губер. Очевидець воздушних боїв полк. Губера, знавець летунства, твердить, що його боева тактика була чудом летунської боевої техніки. Після його смерті, примат був весь час в руках сот. Євського — рівнож наддніпрянця, який зістрілів 9 літаків»<sup>111</sup>.

Нагадаємо, що Борис Губер загинув 5 лютого 1919 р., а на думку І. Лемківського та інших польських і українських мемуаристів, перший (можливо, й останній) повітряний бій відбувся лише 29 квітня 1919 р. Отож, у своїй оповіді про Б. Губера та Євського Іван Лемківський говорить про їх ПОПЕРЕДНІ заслуги.

Таким чином, в українській мемуарній літературі 1920–1930-х років йдеться винятково про один повітряний бій, який, очевидно, стався у небі Львова 29 квітня 1919 р. між льотчиками Стефаном Стецем та Францем Рудорфером (слід зауважити, що під час Першої світової війни пілоти служили разом в австро-угорських авіаційних частинах). Щоправда, описуючи цей бій, поляки твердять, що з українського боку було два «Бранденбурги» та один «Ньюпор», який їх прикривав, і при цьому замовчують кількість власних літаків. У польській версії бій виграно С. Стецем, а збитий ним «Ньюпор» був, нібито, взагалі першою повітряною перемогою польської авіації. При цьому підтвержень цього збиття у вигляді уламків «Ньюпора» та інших матеріалів польські мемуаристи і дослідники не наводять. Українські автори згадують лише про два своїх літаки, проте стверджують, що проти них було аж вісім польських, що є теж очевидним перекирчуванням фактів. У будь-якому разі, жодної перемоги С. Стеца у небі Львова 29 квітня не було і «Ньюпор» Рудорфера успішно дістався до свого лєтовища.

У 1958 р. у Канаді вийшло друком ювілейне видання «Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріали до історії)». У ньому було вміщено спогади-дослідження ветерана Летунського відділу сотника Івана Фостаківського, який під час вибуху авіаційної бомби 5 лютого 1919 р. був важко поранений і повернувся до справ лише наприкінці травня. Отож, багатьох подій на власні очі він не бачив. Праця І. Фостаківського створена на основі мемуарів Р. Земика, П. Франка, І. Лемківського, а також власних спогадів. Саме Фостаківський уперше пише про те, що галицька авіація мала повітряні перемоги над поляками: «Загально в місяці квітні зазначилася жвавша діяльність польського летунства на цілому фронті, очевидним отже було, що воно дістало більшу підмогу в нових машинах і пілотах. В цей час була вже на українським фронті зорганізована в Америці „Ескадра льотніча ім. Тадеуша Косцюшкі“, з якої два американські летуни згинули



в боях з українськими летунами. Похоронено їх на цвинтарі „оборонь-цув Львова“. Загалом мисливці галицького летунства закарбували на своїх апаратах 16 збитих польських літаків в повітряних боях, з чого 9 побід було в рахунку сот. Євського а решта пол. Губера, сот. Алелюхіна, чет. Серікова і пор. Рудольфера»<sup>112</sup>.

Щоправда, автор не зазначає, де та за яких обставин відбулися ці повітряні бої, і подає лише два епізоди.

Один з них, за словами І. Фостаківського, стався вже тоді, коли 1-й Галицький авіаційний загін перебував у складі Червоної армії: «Дня 24-го квітня налетіли на станцію Бердичів три польські літаки й скинули бомби. Великої шкоди вони не вчинили, проте сот. Євський вистартував своїм „Ньюпором“ й одного з них зістрілів, за що ще того самого вечора одержав подяку й похвалу команданта 44-ї дивізії, полк. Дубового»<sup>113</sup>.

Однак на заперечення цьому можна навести вагомі аргументи:

1. У списках 1-го Галицького авіаційного загону РСЧА ВІДСУТНЄ прізвище «Євський»;
2. Випадок, який описується І. Фостаківським, не посвідчується жодним з радянських джерел, включаючи матеріали архівного фонду 44-ї стрілецької дивізії, який зберігається у Російському державному військово-історичному архіві.

Також не знаходить підтвердження інформація І. Фостаківського про двох збитих українцями американських льотчиків з ескадрильї ім. Тадеуша Костюшка. По-перше, цей підрозділ прибув до Львова лише 17 листопада 1919 р., коли поляки вже не провадили боїв з Галицькою армією. На Личаківському «Цвинтарі орлят» у Львові було дійсно поховано трьох льотчиків з цієї ескадрильї, але загинули вони за інших обставин:

- 1) лейтенант Едмунд Гравес (американець) — загинув 22.11.1919 в авіаційній аварії під час виконання тренувального польоту у небі Львова;
- 2) капітан Артур Келлі (американець) — загинув 15.07.1920, коли в якості льотчика-дозорця виконував польот з пілотом 21-ї бомбардувальної ескадрильї в районі містечка Голоби;
- 3) капітан Маккалум (англієць) — загинув в авіаційній катастрофі 31.08.1920<sup>114</sup>.

Крім того, цифру у 9 збитих Євським літаків І. Фостаківський взяв зі статті І. Лемківського. А Борис Губер, як зазначалося вище, фізично не міг збити жодного польського апарата, оскільки загинув майже за три місяці до першого зіткнення українських і польських льотчиків у повітрі над Львовом.

Так само: Алелюхін, Серіков або Рудорфер теоретично цілком могли збити польські літаки, проте на практиці цей факт видається більш



**Літак «Ньюпор»-23,**

на якому у травні 1919 р. перелетів до Чехословаччини Франц Рудорфер.  
Фото з видання: Харук А. Крила України. — Київ, 2009

ніж сумнівним. По-перше, треба взяти до уваги, що єдиний відомий повітряний бій з поляками відбувся лише 29 квітня, а вже 16 червня 1919 р. Галицька армія та її Летунський відділ були змушені відступити на територію Східної України, після чого українська авіація припинила протистояння з поляками. Льотчики Алелюхін та Серіков, про яких згадує І. Фостаківський, служили у 2-й летунській сотні. Щоденник бойових вильотів літаків цієї сотні з 21 квітня до 31 травня 1919 р. подано вище. Як бачимо, за цей час Федір Алелюхін вилітав на бойове завдання один раз (8 травня), Микола Серіков — п'ять разів, з яких останній був також 8 травня. Обидва льотчики літали на «Ньюпорах» 23, які використовувалися щонайменше з 1917 р., і вже давно були технічно застарілими. Цілком вірогідно, що пілоти припинили вильоти через вихід з ладу якихось запчастин їхніх літальних апаратів. Франц Рудорфер був пілотом 1-ї летунської сотні й також літав на «Ньюпорі». Які польоти здійснено ним протягом травня 1919 р., ми не знаємо, але достовірно відомо, що 25 травня 1919 р. на своєму літаку Рудорфер перелетів до Чехословаччини.

Інформацію про те, що Євський під час служби у російській армії збив 9 літаків, спростовує перелік льотчиків російської авіації часів Першої світової війни. Найрезультативнішими російськими льотчиками були: Олександр Казаков (19 перемог), Василь Янченко (16), Павло Аргеєв (15), Іван Смірнов і Григорій Сук (по 10), Володимир Стрижевський (7), Євграф Крутень, Іван Лойко, Едуард Пульпе, Віктор Федорів (по 6), Костянтин Вакуловський, Юрій Гільшер, Микола Кокорін, Олександр Пішванов, Ернст Леман, Михайло Сафонів (по 5), Іван Орлов, Донат Макієнок (по 4), Олександр Прокоф'єв-Северський (3)<sup>115</sup>.

Ані Євського, ані Бориса Губера, ані когось іншого з тих, хто служив



у Галицькій армії, у цьому списку немає. З перерахованих асів під час Першої світової війни в авіації Української Держави служили лише Василь Янченко та Іван Лойко, але обидва вони вже наприкінці 1918 р. опинилися у складі білогвардійської армії. Доля інших льотчиків, згаданих у переліку, також достеменно відома, отож, якщо навіть припустити, що «Євський» — це псевдонім, він однаково не міг належати жодному з російських асів.

Позитивної відповіді на запитання, чи існував узагалі військовий із прізвиськом «Євський», не дали навіть ретельні пошуки в архівах Росії та України:

- 1) серед офіцерського корпусу Російської імператорської армії,
- 2) серед льотчиків Російського повітряного флоту,
- 3) у списках авіаторів Української Держави 1918 р.,
- 4) у жодному з документів архіву Галицької армії, включаючи журнал зарахування старшин на службу, а також чисельні старшинські списки, Євський не згадується!

Рудольф Земик, найперший мемуарист Летунського відділу, пише тільки загиблих Бориса Губера та братів Канукових. Петро Франко у своїх спогадах перераховує прізвиська старшин та підстаршин, які «по трагедії в Краснім були в мене в службовім списку». У його переліку наведено імена та прізвиська шести старшин-наддніпрянців: полковника Джамбулата Канукова, сотників Федора Алелюхіна, Никандра Залозного, Івана Шестакова, чотаря Миколи Серікова та хорунжого Михайла Іваніва. Євського у цьому списку немає, хоч в інших місцях мемуарів автор це прізвисько використовує. Крім того, наприкінці своїх спогадів П. Франко говорить про якогось А. Шеремецінського, який лежить на цвинтарі у містечку Красному, але не зазначає, хто він і за яких обставин помер чи загинув<sup>116</sup>.

У праці І. Лемківського інформація Петра Франка спотворена і перекручена. Він писав: «В перших днях грудня 1918 року, командант цієї летунської сотні, полк. Борис Губер, явився в Начальній Команді УГА по прикази. З ним явилось його 6 летунів старшин, а це: полк. князь Кануков, сотник Євський, сотник Булатов, пор. Шеремецінський і хор. Хазбулат-Кануков, всі придніпрянці, бувші російські старшини»<sup>117</sup>. Відомості І. Лемківського самі собою викликають сумніви, оскільки люди з прізвиськом Булатов немає ні серед російських льотчиків, ні у списках авіації Української Держави.

Зважаючи на ту обставину, що Іван Лемківський переважно більшість фактів бере у П. Франка та Р. Земика, можна констатувати, що він, напевно, був мало обізнаний у тому, які саме пілоти служили у Летунському відділі, тож його дані слід використовувати дуже обережно.

Отже, хто такий сотник Євський? П. Франко, який першим «згадав» про нього, писав, що Євський — естонець, який по війні «мабуть вернув до своєї Естонії». Але серед естонців не було льотчиків, які б не тільки носили подібне прізвисько, а й взагалі воювали у складі Галицької армії. Проте з Півночі Росії (з Вологодської губернії) походив Федір Алелюхін, який, судячи з його прізвиська, мав давні фіно-угорські (а відтак і естонські) корені. Більше того, Алелюхін народився поблизу містечка Чесара — давнього інгерманландського (іжорського) поселення, місцеві мешканці якого вважались у Російській імперії «чухонцями» — естонцями. Варто додати, що під час Визвольних воєн тут було створено Інгерманландські полки, які у складі Естонської армії воювали за незалежність. Отож, говорячи про «естонця», П. Франко був недалекокий від істини. Напевно, він знав, що по закінченні Визвольної війни Ф. Алелюхін повернувся на батьківщину, але не до Естонії, а до Радянської Росії. Тому особливо його вихвалити автор не став, імовірно, зважаючи на те, що мемуари могли прочитати не тільки бойові товариші, але й співробітники НКВС. Таким чином сталося літературне «роздвоєння» Федора Алелюхіна на власне Алелюхіна та Євського. Саме цьому останньому — цілком вигаданому персонажу, Петро Франко приписав те, що насправді робив Ф. Алелюхін (зокрема відрядження урядом УНР 1920 р. до Італії для закупівлі літаків).

Однак повернемося до діяльності Летунського відділу Галицької армії. У квітні 1919 р. тут на базі 1-ї летунської сотні за допомогою управи Повітряного флоту УНР було зорганізовано 3-ю летунську сотню, яка нараховувала 5 літаків, мала дислокуватися у Тернополі та діяти проти більшовиків на фронті Дієвої армії УНР. Зі складу цієї сотні під час виконання одного з завдань на більшовицькому фронті загинув військовий льотчик австрієць Р. Томас<sup>118</sup>.

У другій половині травня 1919 р. Летунський відділ Галицької армії втратив одразу три (або й чотири) літаки, трьох пілотів і одного фахівця-інженера. Так, наприкінці травня 1919 р. до Відня було делеговано поручика Степана Слезака (відлетів з пілотом Найгавзером), який від імені уряду ЗОУНР мав передати протест представникам Антанти у зв'язку з окупацією Східної Галичини польською армією генерала Галлера. Вочевидь, коли літак прибув до Відня, назад його вже не відпустили, а відтак обидва пілоти залишилися в Австрії<sup>119</sup>.

25 травня 1919 р. на територію Чехословаччини за досі нез'ясованих обставин перелетіло два (можливо, три) літаки Летунського відділу. Іван Фостаківський писав: «Дня 25-го травня вони відлетіли на приказ летунського референта ДСВС сот. Ев. Пузи на Закарпатську Україну у зв'язку з пляном полк. Віктора Курмановича не відступати далі на схід, а створити фронт на Дністрі з Карпатами й Закарпаттям як запіллям,





**Рештки літака «Фарман»-30,**

на якому розбився сотник Джамбулат Кануков. Фото з часопису «Літопис Червоної Калини»

зискуючи в цей спосіб можливості набування з Чехо-Словаччини так потрібної для УГА зброї й амуніції. Та чехо-словацька влада інтернувала наших летунів й забрала літаки»<sup>120</sup>.

За даними чеських істориків, до Чехословаччини перелетіло два українських літаки: «Ньюпор» 23 № 3598, пілотований Францем Рудорфером, та «Ллойд» Ц.5 № 4634, яким керував Іван Жарський. Потому обидва пілоти виїхали до Відня: Рудорфер повернувся додому, а Жарський прибув у розпорядження офіційного представника ЗОУНР в Австрії. Після відльоту трьох літаків 3-ю летунську сотню було розформовано, а її особовий склад передано на поповнення 1-ї сотні. Сотник Є. Пуза недовго затримався на посаді авіаційного референта і невдовзі був замінений спочатку наддніпрянцем сотником Калініним, а потім австрієм поручиком Груштом.

Загалом же стосовно авіаційного парку Летунського відділу є чимало свідчень у мемуарах, однак вони суперечливі. Найбільш точними є дані документів. За відомістю чисельності Галицької армії за 10.03.1919, на той час у Летунському відділі було 11 літаків, а через два місяці, 15.05.1919, у реєстрах Галицької армії нараховувалося тільки 10 апаратів. Про

типи машин, які перебували на озброєні Летунського відділу у той час, найдостовірніші відомості подав інженер льотчик-дозорець Рудольф Земик. Від твердив, що навесні 1919 р. авіаційний парк Летунського відділу складався з таких типів літаків: «Ньюпор» 21 та 23, «Бранденбург» 64, «Альбатрос» 27, «ЛВГ» та «ДФВ»<sup>121</sup>. За свідченням Петра Франка, всього у складі Летунського відділу налічувалося близько 50 літаків, але переважна більшість їх була непридатна до польотів. Працювали, як твердив П. Франко, лише два «Ньюпори», 4 німецьких літаки «ЛВГ», а також зібрані у майстернях Летунського відділу «Бранденбурги». Крім того, у грудні 1918 р. особистим наказом С. Петлюри П. Франкові було передано два німецьких літаки «Ллойд», один з яких розбито під час випробувань, а інший довго служив у Галицькій армії<sup>122</sup>.

При зіставленні архівних даних про наявність справних літаків у складі Галицької армії станом на березень–травень 1919 р. складається такий перелік:

*1-а летунська сотня:*

літак «Ллойд» Ц.5 № 4634, пілотувався льотчиком І. Жарським, 25.05.1919 перелетів на територію Чехословаччини,

літак «ЛВГ» Ц.5 (пілот Е. Бернгубер?),

літак «Бранденбург» (пілот Ф. Шепарович),

літак «Ньюпор»-21 (пілот М. Савчук?),

літак «Ньюпор»-23 № 3598, пілотувався льотчиком Ф. Рудорфером, 25.05.1919 перелетів на територію Чехословаччини,

літак «Фарман»-30, на якому 21.05.1919 розбився Д. Кануков;

*2-а летунська сотня:*

літак «Ньюпор»-21 №2844 (пілот Н. Залозний)

літак «Ньюпор»-23 № 5039 (пілот М. Серіков)

літак «Ньюпор»-23 № 3374 (пілот Ф. Алєлюхін)

літак «ЛВГ» № 15960 (пілот Найгавзер)

літак «ЛВГ» № 9806 (пілоти І. Масікевич та Кубш).

Цей список не містить літаків типу «ДФВ», можливо, вони з'явилися у складі Летунського відділу Галицької авіації трохи пізніше, у травні 1919 р., коли були передані галичанам для ремонту зі складу Повітряного флоту УНР.

У 20-х числах травня 1919 р. Галицька армія під тиском поляків була змушена відступити у напрямку р. Збруч — на кордон між ЗОУНР та УНР. 2-а летунська сотня залишила Красне та 21 травня відбула на ст. Озірна під Тернополем. Командир Летунського відділу сотник Д. Кануков із двома мотористами особисто вилетів на літаку «Фарман»-30 у район Тернополя, аби відшукати нове місце для летовища. Але літак



виявився несправним і, впадши на землю з висоти 500 м, розбився. Пілот і два пасажери загинули<sup>123</sup>.

У своїх спогадах П. Франко та Р. Земик не вказують причин цієї авіакатастрофи. І. Лемківський та І. Фостаківський стверджують, що її зорганізував десятник військовий льотчик Кубш, засипавши до бензинового баку «Фармана» Д. Канукова сталевий порошок. Якоїсь миті часточки металу перешкодили потраплянню бензину в мотор, і той зупинився, а відтак — сталася аварія. З'ясувати справу безпосередньо у Кубша не вдалося, бо той, нібито, викрав літак і відлетів до поляків<sup>124</sup>.

По загибелі Джамбулата Канукова на чолі Летунського відділу став сотник Осип Заславський.

Протягом травня 1919 р. Летунський відділ втратив за різних обставин 5 чи й 6 літаків:

- збитого десятника Р. Томаса;
- Найгавзера, Ф. Рудорфера та І. Жарського, і, можливо, ще один, що вилетіли за кордон;
- Д. Канукова, який загинув в авіаційній катастрофі.

Отже, у двох авіаційних сотнях зосталось 5 або 6 літальних апаратів, причому найбільш боєздатною залишалася 2-а летунська сотня на чолі з Н. Залозним. Саме на її склад ліг весь тягар подальшої боротьби. Рудольф Земик писав:

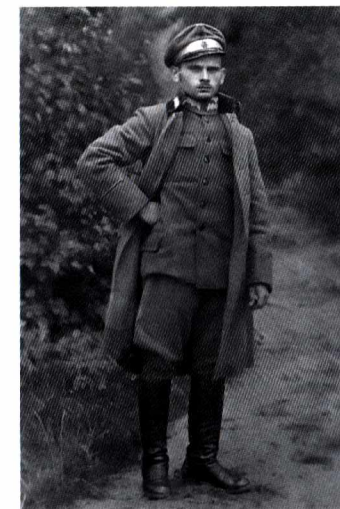
«Булава І У<країнського> Г<алицького> К<орпусу>, що перейшла з Камінки Струмілової до Золочева, а опісля до Тернополя, вислала 2 лет.<унську> сотню з Озірної до Березовець, коло Тернополя. На цьому місці стояла сотня довший час, який використала для змонтовання двох боєвих літаків, що їх сейчас приділено до І У<країнського> Г<алицького> К.<орпусу>. Дотепер обходився І. Корпус лише одним літаком, бо інші робили службу для II. й III. У<країнських> Г<алицьких> К<орпусів>. Перша сотня, яка по страті трьох літаків, розпоряджала лише двома літаками неспосібними до лету, не могла сповняти ніяких завдань, а завдання ті з кожним днем усе більшали. У дальшому відвороті перейшла булава І У<країнського> Г<алицького> К<орпусу> з Тернополя до Сухоставу. По дорозі переслала 2 лет. сотні приказ перейти до Гермаківки. Та через лихі положення сотня одержала приказ дуже пізно й знайшлася в скрутному положенні. Ворог заняв уже був Тернопіль, а лет. сотня в Березівцях не мала ще паровозу до відіздку. Заходила konieczність знищити летунський матеріал, щоби не попав ворогові в руки. Та в останній хвилі вдалося сотні роздобути паровіз і вона відіхала в напрямі Тербовлі, а три летоздатні літаки відлетіли до Гермаківки, де злучилися з 1 сотнею. Недалеко залізничної стації на толоці устроєно тимчасове летище, звідки згадані три літаки вилітали на розвідку. Тяжку працю сповняли вони в

Гермаківці. Тодішній фронт вимагав дуже живої летунської діяльності. Кожний літак, що міг забрати з собою лише на дві години бензини, мусів виконувати денно 5–6 летів»<sup>125</sup>.

6 червня 1919 р. почалася Чортківська офензива — контрнаступ Галицької армії проти поляків. Активну участь у ньому взяв і Летунський відділ, який був передислокований до містечка Тербовля. Механіки відділу спромоглися зібрати кілька нових літаків, відтак у 1-й сотні було тепер 5 боєздатних апаратів, у 2-й — 4. Під час Чортківської офензиви авіація Галицької армії здійснювала переважно розвідувальну роботу. Як свідчив у своїх спогадах сотник І. Фостаківський, здійснюючи тоді польот над Зборовом, пілот «Євський» (напевно, насправді Ф. Алелюхін або М. Серіков) підбив польській літак «Фокер». Польські історики підтверджують втрату літака, але свідчать, що його підбито вогнем з землі. Цей «Фокер» було захоплено українськими військами та згодом у цілком справному стані передано на озброєння Летунського відділу.

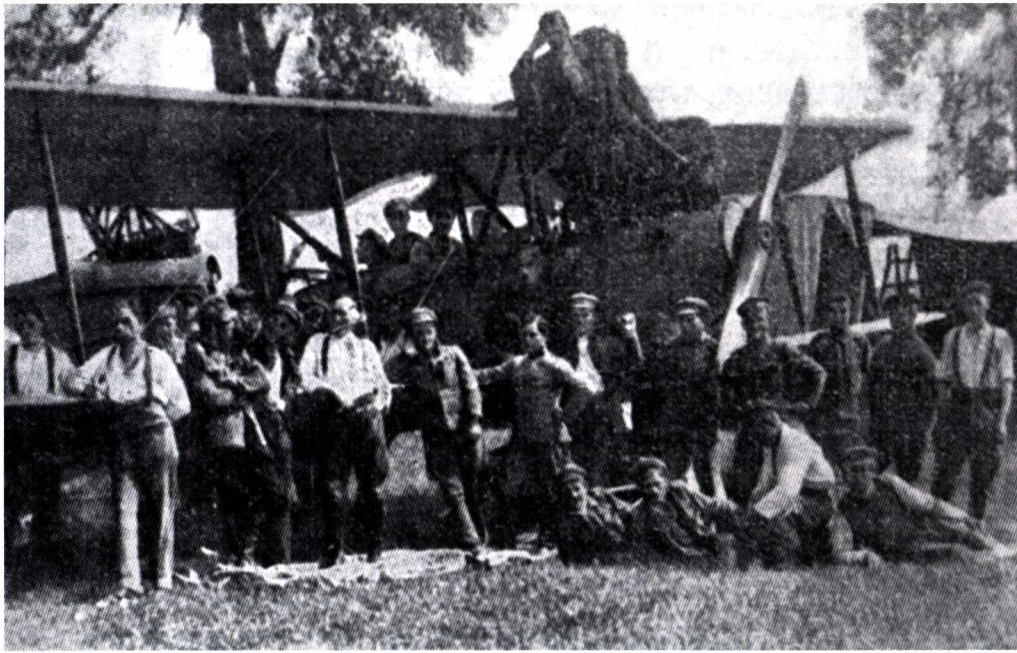
Після закінчення Чортківської офензиви Летунський відділ було переведено до Гусятина, де він зазнав нового польського контрнаступу. Під тиском ворога Галицька армія мусила залишити рідну землю та відійти на територію Східної України. 16 липня 1919 р. Летунський відділ покинув Гусятин і за кілька днів прибув до Кам'янця-Подільського, де в той час розташовувалося управління Повітряного флоту УНР. Зважаючи на напружену бойову працю, яку вже півроку здійснював Летунський відділ Галицької армії, його персонал потребував відпочинку, а літаки — капітального ремонту.

З Кам'янця-Подільського 23 липня Летунський відділ відбув до містечка Шатава, де було полагоджено весь авіаційний парк Галицької армії. Тим часом Галицька армія та Дієва армія УНР почали спільний похід на Київ–Одесу. З 7 серпня 1919 р. Летунський відділ Галицької армії знову перебував на фронті. Спочатку він розміщувався у Шатаві, а потім — у Новій Ушиці. У наступі українських армій галицькі льотчики найбільше уславилися, коли точилася боротьба за оволодіння ст. Жмеринка. І. Фостаківський так описав ці події: «За станцію Жмеринка, ключ до Києва і до Одеси, велася весь перший тиждень місяця серпня завзята та криваві бої. Найбільшу втрату завдавали українським частинам большевицькі могутні панцерники, що під їх прикриттям большевицька піхота вискакувала до протинаступів там, де українські розстрільні йшли



**Льотчик Іван Жарський**  
в уніформі Летунського відділу  
Галицької армії, фото 1919 р.  
З колекції Юлії Олійник





**Особовий склад Летунського відділу Галицької армії**

поруч з літаками типу «ЛВГ» Ц.5 (на передньому плані) та «ДФВ» Ц.5 (на задньому плані), Шатава, 25 липня 1919 р. Фото з часопису «Літопис Червоної Калини»

побідно вперед. Тому дня 7-го серпня дала Начальна Команда приказ летунським сотням вдарити всіми літаками на станцію Жмеринку, а головно виключити з бою ворожі панцерники, скинути на них бомби, поперебивати залізничні рейки та скорострільним вогнем не дати їх направляти. Цілий день 7-го серпня кружляли літаки між Шатавою і Жмеринкою і, виконуючи приказ Начальної Команди, допомогли українській артилерії й піхоті зламати опір большевиків та зайняти Жмеринку»<sup>126</sup>.

Станом на 16.8.1919, коли Летунський відділ знаходився у Новій Ушиці, чисельність його становила:

1-а галицька сотня: 11 старшин, 69 козаків, 8 рушниць, 17 коней, 7 кулеметів, 1 легкове авто, 7 літаків;

2-а галицька сотня: 10 старшин, 71 козак, 20 рушниць, 6 коней, 5 кулеметів, 1 легкове авто, 3 літаки<sup>127</sup>.

Під час наступу українських армій на Київ–Одесу Летунський відділ здійснював майже винятково розвідувальні рейди в райони Старокостянтинова, Вінниці, пізніше — Житомира, Бердичева та Києва. Зважаючи на швидке просування військ, Летунський відділ щоразу змінював місце дислокації: після Нової Ушиці була Вінниця, потім — Козятин. Після розвідувальних польотів вийшли з ладу ще три літаки, тому наказом командування Галицької армії від 27.08.1919 обидві сотні довелося

реорганізувати в одну; її командиром залишився Осип Заславський<sup>128</sup>. За цей час Летунський відділ поповнився лише одним літальним апаратом — радянським, якого підбили вояки з охорони Головного Отамана С. Петлюри (за іншими даними, цей літак було збито у повітряному бою одним із льотчиків Дієвої армії УНР). Після легкого ремонту літак виявився цілком придатним до виконання бойових завдань, і його було подаровано С. Петлюрою Летунському відділу Галицької армії, яким передано у розпорядження одного з найкращих пілотів — сотника Ф. Алелюхіна.

31 серпня 1919 р. українські війська вступили до Києва, але того ж дня під тиском білогвардійців мушили залишити місто. 17 вересня Летунський відділ повернувся до Вінниці, звідки його літаки продовжували розвідувальну роботу на фронті. Щоправда, вже не так жваво, як навесні або в серпні 1919 р. Виконувалися лише поодинокі польоти. Приміром, відомо, що востаннє у складі Летунського відділу Галицької армії льотчик Микола Серіков пілотував 12 жовтня 1919 р. У спогадах ветеранів Летунського відділу подано ще один тогочасний політ, зокрема І. Фостаківський писав: «Під кінець місяця вересня 1919 р., коли УГА з причини шалючої серед її рядів страшної пошести жахливого сипного тифу знайшлася в безвихіднім положенні в „Чотирикутнику Смерти“, Начальна Команда УГА вислала сот. Ш«епаровича» і пор. Хруща літаком до Відня в дипломатичній місії для рятування решти армії. По двох тижнях вертали згадані летуни з важними дипломатичними документами в Україну. Вони вистартували на летовищі в Асперн під Віднем, перелетіли Австрію, Угорщину, Карпати і, минаючи Бесарабію зближались вже до Дністра. Мряки, що залягли Дністрову низину, змусили летунів знизити лет, а тоді румуни обстріляли літак, ушкодили мотор і примусили наших летунів приземлитися на румунським боці, заледве кількост кроків від берега Дністра. В безвихіднім положенні летуни підпалили літак і, відстрілюючися румунській граничній сторожі, добігли до Дністра та кинулися вплав через ріку. Обстрілювані даліше румунами доплили вони до українського берега і, хоч стратили літак, вернули до сотні з дипломатичними документами»<sup>129</sup>.

У Вінниці Летунська сотня Галицької армії весь час мешкала у вагонах. За таких умов, зважаючи на епідемію тифу, переважна більшість особового складу сотні захворіла. Після того, як командування Галицької армії 6 листопада 1919 р. підписало мирну угоду з представниками Збройних сил Півдня Росії, дислокація галицьких частин була змінена. За ініціативою білогвардійського командування 17 грудня 1919 р. Летунську сотню було відправлено до Одеси, де знаходилася велика кількість авіаційних установ та військових частин. 21 грудня сотня прибула до Одеси та розташувалася на території авіаційної фабрики «Анатра» — за 5 км від



Одеси. Командиром сотні у той час був Іван Фостаківський. З огляду на те, що всі літаки та обладнання були запаковані у ящики та люди мешкали у залізничних вагонах, жодної діяльності сотня не провадила. У січні 1920 р. командиром сотні було несподівано призначено сотника Рудольфа фон Кюгне, який прибув з Відня та вступив на службу до Галицької армії в якості найманця. Кюгне одразу усунув І. Фостаківського й А. Хруща, відкомандировавши їх у розпорядження начальника Галицької збірної станиці в Одесі отамана В. Оробця.

До Одеси у цей час наближалися радянські війська, і білогвардійці почали терміново евакуювати місто. Наказ про від'їзд до Криму отримала й Летунська сотня. Щоб дістатись до одеського порту, їй треба було здолати кілька кілометрів залізницею. Для ешелону сотні місцеві залізничники «ніяк не могли знайти... паровоза», як писав про це у своїх спогадах І. Фостаківський. Сотня зосталася в Одесі, куди 5–6 лютого 1920 р. вступили частини РСЧА. До неї повернулися І. Фостаківський і А. Хрущ, а Р. Кюгне відбув до командувача радянською авіацією.

Зважаючи на те, що Галицька армія перейшла на бік більшовиків, Летунська сотня також невдовзі була зарахована до складу РСЧА та перейменована на 1-й Галицький авіаційний загін. Протягом кінця 1919 — початку 1920 р. особовий склад сотні значно змінився. По-перше, тут не лишилось жодного пілота-німця. Останній з них, чотар Фелікс Шепарович, помер від тифу. По-друге, за різних обставин з сотні вийшли майже всі колишні старшини 2-го Подільського авіаційного загону. Так, 10 жовтня 1919 р. білогвардійцями під містечком Монастирище було збито літак Федора Алелюхіна, і хоча тоді між Галицькою армією та Збройними силами Півдня Росії існував мирний договір, білогвардійці вважали пілота військовополоненим і відправили його під арештом до Одеси.

19 жовтня 1919 р. наказом командування Збройних сил Півдня Росії дістав нове призначення сотник Н. Залозний. Його було відправлено на службу до білогвардійського 6-го авіаційного дивізіону, що дислокувався на Дону. Але вже навесні 1920 р., коли рештки білогвардійських військ були інтерновані у Грузії, відмовився їхати до Російської армії генерала П. Врангеля у Крим. Подальша доля Никандра Залозного невідома. Так само немає даних про те, як зникли зі складу сотні І. Шестаков та М. Іванів.

Поручик Микола Серіков, чи не останній з числа «подольців», довго залишався у складі Летунської сотні та намагався всіляко уникнути білогвардійських «мобілізацій». У січні 1920 р. за наказом командира Летунської сотні поручика Серікова було відправлено до Севастополя, щоб придбати бензин для галицьких літаків. Саме тоді розпочалася евакуація білогвардійців з Одеси, а потім місто захопили червоні, тож



**Похорони у Львові американського лейтенанта Е. Гравеса,**

який загинув під час авіаційної катастрофи 22.11.1919

*Robert F. Karolevitz, Ross S. Fenn, Flight of Eagles. The story of the American Kosciuszko Squadron in the Polish-Russian War 1919–1920. — USA. — 1974*

повернутись до своїх М. Серіков не зміг. Зрозумівши це, він попрямував до збірного пункту Галицької армії у Севастополі, аби зареєструватись там і уникнути мобілізації до білих. У вересні 1920 р. Миколу Серікова насильно мобілізували та в якості рядового призначили до одного з авіаційних підрозділів Російської армії генерала П. Врангеля. Участь у боях із червоними він не брав і по евакуації з Криму виїхав до м. Олександрія у Єгипті, де й помер у повоєнний час.

У грудні 1919 — січні 1920 р. майже знекровлена Летунська сотня раптово отримала несподіване поповнення. Звільнився з одеської в'язниці й одразу прибув до сотні Федір Алелюхін. А з Кам'янця-Подільського до складу Летунської сотні на чолі з інспектором авіації сотником О. Єгоровим прибула велика група пілотів та інших фахівців Авіації УНР. Серед них — заслужені українські льотчики військовий старшина Сергій Федорів, сотник Митрофан Богомолів, хорунжий Юрій Арватов. Коли Летунська сотня увійшла до складу РСЧА, політруком



до неї було призначено Івана Гулова з Москви. Командиром 1-го Галицького авіаційного загону став Антін Хрущ, його помічником — Олександр Єгоров.

3 лютого 1920 р. загін відпочивав в Одесі, а наприкінці березня отримав наказ відбути на аеродром Посту-Волинського під Києвом, де вже 2 квітня вивантажився з ешелону й почав збирати свої літаки. За даними штабу 12-ї радянської армії, тоді у складі загону було 7 військових льотчиків, 7 льотчиків-спостерігачів, 162 інших фахівця, 5 літаків, 5 автомашин та 2 мотоцикли. В одному з документів, які вдалося віднайти російському досліднику авіації Марату Хайруліну, перераховано ці 5 літальних апаратів, які залишились у складі 1-го Галицького авіаційного загону:

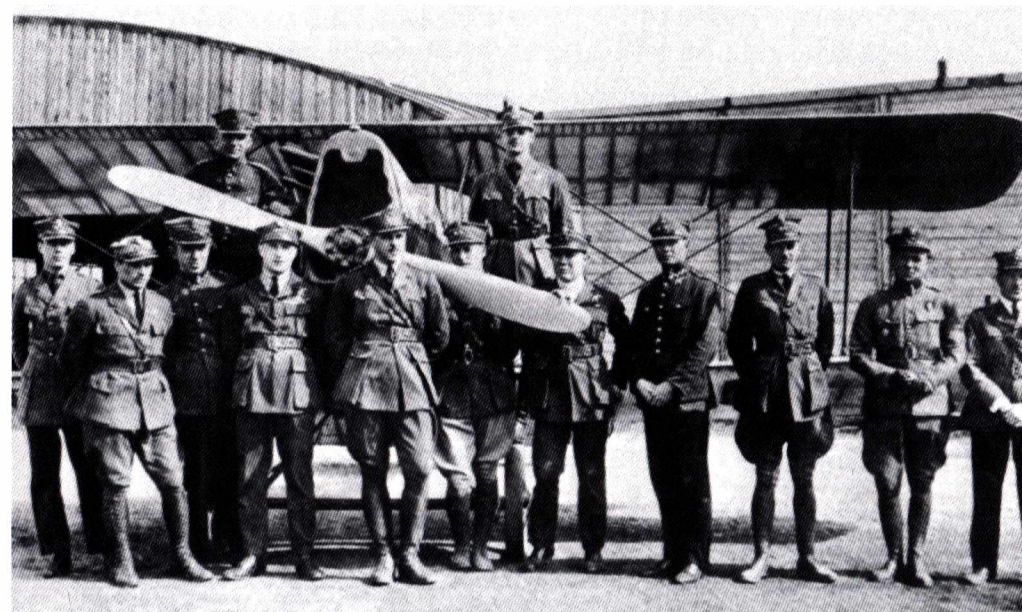
1. «Ньюпор» № 5039 з мотором «Рон» 120НР № 9150, неозброєний;
2. «Ньюпор» № 739 з мотором «Рон» 80НР № 5226, озброєний кулеметом «Віккерс»;
3. «Бранденбург» № 2739 з мотором «Даймлер» 165НР № 7760, озброєний кулеметом «Шварцлозе»;
4. «Бранденбург» № 2740 з мотором «Даймлер» 165НР № 17829, озброєний кулеметом «Льюїс»;
5. «ДФВ» № 2164 з мотором «Бенц» 225НР № 22394, озброєний кулеметом «Льюїс».

Ветеран Летунського відділу Іван Фостаківський, який відповідав за технічне забезпечення літаків у той час, стверджував, що у розпорядженні загону було не 5, а 7 апаратів. Можливо, в ешелонах загону дійсно перебували ще два літаки, які потребували капітального ремонту. Найстаршим з них був «Ньюпор» № 5039, який прибув на озброєння 19 авіаційного загону Російської армії ще в 1917 р. У 1918–1919 рр. на ньому літав Микола Серіков.

Після того, як літаки було зібрано, 18 квітня 1920 р. 1-й Галицький авіаційний загін відбув на ст. Бердичів у розпорядження 12-ї радянської армії, яка вела бої з польськими військами на Правобережній Україні. По прибутті на фронт у складі загону були такі пілоти:

- військові льотчики: Олександр Єгоров, Сергій Федорів, Федір Алюхін, Митрофан Богомолів, Юрій Арватов, Іван Масікевич;
- льотчики-дозорці: Антін Хрущ, Рудольф Земик, Іван Міхенко, Іван Огар, Зеленьяк, Михайло Мовчук, Сильвестр Соневицький.

У Бердичеві загін одразу взяв участь у бойових діях. Іван Фостаківський задував про це: «Сотня станула постоем в цукроварні, а за нею влаштовано аеродром. Літаки, які перелетіли з Києва до Бердичева повітряним шляхом, розпочали негайно свої розвідчі лети»<sup>130</sup>.



**Особовий склад 7-ї авіаційної ескадри ім. Т. Костюшки,**  
до складу якої належали і ветерани боїв з авіацією Галицької армії, перед демобілізацією у Львові,  
1921 р. Фото з видання: *Rok 1920, Warszawa, 2005*

Коли польські війська прорвали фронт, частини 12-ї радянської армії почала відходити в напрямку Києва. 2-а та 3-я бригади ЧУГА перейшли на бік поляків, і лише 1-а бригада, з якою перебував 1-й Галицький авіаційний загін, разом із радянськими частинами відступала, відбиваючись від поляків. 26 квітня літаки загону перелетіли на вигон поруч зі ст. Козятин. Туди ж незабаром прибув і ешелон загону. У Козятині скупчилась велика кількість різних радянських частин, у більшості деморалізованих поразкою та відступом. Цим скористалися поляки, які в ніч з 26 на 27 квітня цілковито оточили Козятин і на світанку атакували його. Це була, фактично, остання ніч існування 1-го Галицького авіаційного загону. Пізніше Іван Фостаківський написав про це: «Вже западала ніч, як зі східної сторони Козятини почулися спершу крісові й скорострільні, а згодом і гарматні стріли. Загально думали, що то наступають на большевиків повстанці, та виявилось, що це була польська 1-ша кавалерійська дивізія ген. Ромера, яка маневруючи лісами на північ і схід від Бердичева, проскочила аж до залізничного шляху Козятин-Хвастів, перервала його й вдарила на Козятин зі сходу. Цілу ніч ішов завзятий бій о станцію, просвічував ясний місяць. Ешелон летунської сотні знашовся між польським молотом й большевицьким ковадлом, бо від поля обстрілювали його поляки, а від станції бив по вагонах большевицький панцерник аж тріски летіли. Були ж там галицькі бунтарі!

Досвітком 27-го квітня всіли ще продертися до літаків на вигоні сот. Євський та пор. Хрущ, пор. Огар і ст. десятник Масікевич і під



скорострільним вогнем вистартували на двох машинах, відлітаючи в сторону Києва.

Коли зійшло сонце, ціла станція Козятин з 10 тисячами полонених була вже в руках поляків. В полон попала й частина старшин, підстаршин і стрільців сотні. Частина прoderлася ніччю на дооколичні села й пробувала дістатися до Києва. Летунський поїзд стояв розбитий й пограблений, — літаки, мотори, крила на площадках посічені кулями. Біля поїзду лежали чотири вбиті вартові, які до краю виповнили свій жовнірський обов'язок, — під вагоном лежав теж прострілений комісар Гулов...»<sup>131</sup>.

Загибель 1-го Галицького авіаційного дивізіону Іван Фостаківський описав загалом правильно, за винятком того, що серед льотчиків, які врятувалися з Козятина, не було міфічного Євського.

У статті І. Лемківського подано подробиці відльоту вцілілих галицьких літаків з Козятина: «В часі боевої суматохи ранено команданта Галицької Летунської Сотні поручика Хруща. Однак він встиг ще приспособити три літаки до відлету; на однім сам сів і всі відлетіли до Києва. Решта літаків — два і решта майна летунської сотні та все стрілецьтво, яке після бою залишилося живим, дісталось до полону»<sup>132</sup>.

Отже, І. Фостаківський твердить, що з Козятина відлетіло два літаки, а І. Лемківський — три. Вичерпну інформацію щодо того, скільки насправді галицьких апаратів відлетіло з Козятина і хто їх пілотував, містять радянські архіви. Тут вказано, що крім 1-го Галицького, у Козятині розташовувався радянський 9-й розвідувальний авіаційний загін. Всього з Козятина справді відбуло три літаки. Один з них («Ньюпор»-23) належав до 9-го розвідувального авіазагону і пілотувався командиром цього загону Колосовим. Інші два апарати, які змогли дістатись до Києва («ДФВ» та «Бранденбург»), були у складі 1-го Галицького авіаційного загону. Таким чином, у Козятині полякам дісталось три галицьких літаки, але, як ішлося в одному з радянських повідомлень, вони були «все ветхое и неисправные».

У наказі по червоному повітряному флоту 12-ї армії від 28 квітня 1920 р. перераховуються військові льотчики, які залишилися в його складі. Серед них згадуються і два пілоти 1-го Галицького авіаційного загону:

- червоний військовий льотчик 1-го Галицького авіаційного загону Ю. Арватов, який прибув до Києва повітряним шляхом;
- червоний військовий льотчик 1-го Галицького авіаційного загону С. Федорів, який також прибув до Києва повітряним шляхом.

З інших наказів по червоній авіації видно, що Ю. Арватов прибув на літакові з льотчиком-дозорцем І. Огаром, а С. Федорів — із льотчиком-дозорцем М. Мовчуком. Під час термінової евакуації Києва радянськими військами 3 травня 1920 р. С. Федорів і М. Мовчук залишилися у місті, а відтак — вважалися дезертирами. Так, можна зробити висновок,

що два вцілілих галицьких літаки насправді пілотували не А. Хрущ та міфічний Євський, а Юрій Арватов і Сергій Федорів. Обидва апарати згодом було передано до радянського 21-го розвідувального авіаційного загону. Ю. Арватов та І. Огар спочатку теж були призначені до 21-го, але вже за кілька днів їх перевели до 23-го розвідувального авіаційного загону.

11 травня 1920 р. до складу радянської авіації приєднався останній командир 1-го Галицького авіаційного загону А. Хрущ, військовий льотчик І. Масікевич та ще деякі ветерани Летунського відділу. У наказі командування 12-ї радянської армії від 2.07.1920 йдеться про надання цим військовослужбовцям грошової винагороди: «Красный летчик-наблюдатель т. Хрущ, красный военный летчик т. Масюкевич, шофер т. Каюченко, шофер т. Столярчук, помощник моториста т. Скрепный, телефонист первого разряда т. Бизан, помощник моториста т. Сайдгереев, аэродромный т. Колоденко. Названные товарищи, будучи окружены в апреле с. г. поляками на ст. Казатин, мужественно пробившись сквозь кольцо противника, и побуждаемые стремлением продолжать дальнейшую борьбу за Советскую Россию, успешно закончили свой отход и соединились с нашими частями несмотря на понесенные потери убитыми, ранеными и пленными»<sup>133</sup>.

Тим же наказом грошовою премією нагороджувались військовий льотчик Ю. Арватов та льотчик-дозорець І. Огар, однак не зазначено, за що саме.

Таким чином, Антін Хрущ, Іван Масікевич та деякі інші військовослужбовці 1-го Галицького авіаційного загону вибралися з Козятина, а потім дісталися до розташування радянських військ пішки. Анто́на Хруща та Івана Масікевича також було призначено до 23-го розвідувального авіаційного загону, куди перед тим відправили й Ю. Арватова та І. Огара. Військові льотчики М. Богомолів, Ф. Алелюхін та О. Єгоров оголошені зниклими безвісти.

У подальшому А. Хрущ, Ю. Арватов, І. Огар та І. Масікевич залишились на службі у Червоній армії. Юрій Арватов зробив стрімку кар'єру й був нагороджений трьома орденами Червоного Прапора. Військовий льотчик Ф. Алелюхін, льотчики-дозорці Л. Міхенко, Р. Земик, Зеленьк, М. Мовчук та С. Соневицький потрапили у польський полон, з якого швидко звільнилися і розпочали службу в Повітряному флоті УНР. Доля Олександра Єгорова між травнем і груднем 1920 р. зовсім не простежується. Тільки 1921 р. він з'являється у рідному Єлисаветграді, де викладає на кавалерійських курсах РСЧА.

На закінчення слід зауважити, що бойова діяльність авіації Галицької армії протягом 1919 р. була надзвичайно напруженою. Петро Франко у своїх спогадах стверджував, що протягом його порівняно нетривалого перебування у Летунському відділі здійснив 40 або 50 польотів. Якщо згадати, що 2-а летунська сотня від часу свого заснування у березні до





**Ветерани Летунського відділу Галицької армії**

у таборі Німецьке Яблонне у Чехословаччині, 1921 р. Фото з фондів ЦДАКФДУ ім. Г. С. Пшеничного

21 квітня 1919 р. встигла здійснити 136 вильотів, свідчення П. Франка виглядають цілком правдоподібними. Так само: Микола Серіков, який у 1920 р. опинився у Криму і був насильно мобілізований до Російської армії П. Врангеля, у своїх особистих документах подав, що у складі українських армій протягом 1918–1919 рр. налітав таку кількість часу:

- на «Ньюпорі»-17 — 38 хвилин;
- на «Ньюпорі»-23 — 110 годин 35 хвилин;
- на «ДФВ» — 14 годин 55 хвилин;
- на «ЛВГ» — 2 години 10 хвилин.

Вочевидь, лівова частка годин нальоту М. Серікова припадає саме на період його служби у складі Летунського відділу Галицької армії (дані надано російським істориком Маратом Хайрулінім).

Наскільки насиченим і небезпечним було бойове життя Летунського відділу, свідчать і його втрати протягом 1919–1920 рр. Загинули у Красному від вибуху авіаційної бомби 8 пілотів (Б. Губер, Т. Томенко, О. Швець, І. Лупул, О. Басан, Х. Кануков, М. Нестор, О. Гумецький), загинули під час авіаційних катастроф — 4 (Д. Кануков, В. Кавута, Ц. Кунке, Е. Бернгубер), збитий — 1 (Р. Томас), помер від тифу — 1 (Ф. Шепарович).

Точно не відомо, чи збили галицькі льотчики бодай один ворожий літак, але інші функції, такі як ведення розвідки, здійснення бомбардування, підтримка піхоти, коригування гарматної стрільби, протягом Визвольної війни вони здійснювали з великою самопосвятою та високим професіоналізмом.

## ПОВІТРОПЛАВНІ ЧАСТИНИ

**П**овітроплавні війська проіснували порівняно недовго, і вже протягом Першої світової війни довели свою малу ефективність і високу вразливість. Повітряні балони — великі «ковбаси», наповнювалися спеціальним розчином і здіймалися у небо за допомогою коловорота. Під «ковбасою» кріпився кіш, у якому сиділи офіцери-дозорці. З нього на землю тягнувся телефонний дріт, і телефоном дозорець доповідав про те, що бачив. Оболонка «ковбас» майже не пробивалася кулями, але була вразлива до гарматних влучань. Офіцери-дозорці, фактично, ставали тут «живими мішенями» для ворожих льотчиків. Ефективність повітроплавних частин виявлялася лише за умов сталого фронту, коли можна було підняти таку «ковбасу» у тилу за передовими позиціями — аби ворожі кулі, розриви снарядів та льотчики не могли її дістати. Але в умовах Визвольної війни в Україні повітроплавні частини давали мало користі. Щоправда, офіцери деяких повітряних балонів таки зуміли відзначитись — під час боротьби у Східній Галичині навесні 1919 р.

Наприкінці 1917 р. у складі управи Повітряного флоту УНР було створено інспекцію повітроплавання на чолі з полковником Гінейком (згодом — полковником Миколою Марковим). Інспектору повітроплавання УНР підпорядковувались інспектори повітроплавання київського та одеського районів (призначені у березні 1918 р.) — сотник Олександр Покідов та військовий старшина Микола Торбін, чотири науково-кадрових повітроплавних загони та два повітроплавних парки. Ці частини УНР (згодом — Української Держави) організовувались на базі решток повітроплавних частин старої російської армії, які демобілізувались на території України. Приміром, Чернігово-Волинський науково-кадровий повітроплавний загін було створено з решток 10-го корпусного повітроплавного загону російської армії.



Станом на 1.11.1918 чисельність повітроплавних частин армії Української Держави була такою:

- Києво-Полтавський науково-кадровий повітроплавний загін (командир — військовий старшина Сергій Федорів) — 25 старшин, 7 урядовців, 59 козаків;
- Чернігово-Волинський науково-кадровий повітроплавний загін (командир — військовий старшина Олександр Зінов'єв) — 14 старшин, 6 урядовців, 25 козаків;
- Харково-Катеринославський науково-кадровий повітроплавний загін (командир — військовий старшина Віктор Попов) — 23 старшини, 5 урядовців, 1 підстаршина, 80 козаків;
- Одесько-Подільський науково-кадровий повітроплавний загін (командир — військовий старшина Георгій Голубев) — 19 старшин, 7 урядовців, 5 підстаршин, 20 козаків;
- Київський повітроплавний парк (командир — полковник Володимир Ляхов) — 20 старшин, 15 урядовців, 293 козаки;
- Одеський повітроплавний парк (командир — полковник Петро Таранов-Белозьоров) — 13 старшин, 3 урядовців, 18 козаків<sup>134</sup>.

Під час Протигетьманського повстання на території, зайнятій білогвардійськими формуваннями, опинилися Одесько-Подільський науко-

во-кадровий повітроплавний дивізіон та Миколаївський повітроплавний парк. Відтак, вони вийшли з підпорядкування інспектора повітроплавання України. Крім того, з 15 грудня 1918 р. цю посаду обійняв військовий старшина Павло Крицький.

Станом на 15.01.1919 у розпорядженні інспектора повітроплавання України залишались: 1-й Чернігово-Волинський (командир — полковник Шабський, 15 старшин), 3-й Києво-Полтавський (командир — сотник Комар, 16 старшин) і 4-й Харково-Катеринославський (командир — значковий Маляр, 15 старшин) повітроплавні загоны та Київський повітроплавний парк (командир — значковий Юрьевський, 16 старшин)<sup>135</sup>.



**Підйом аеростата**

в одній з австро-угорських частин австро-угорської армії, вересень 1918 р. Фото з приватної колекції автора

У розпалі Другої українсько-більшовицької війни повітроплавні частини виявилися цілком непридатними. У січні 1919 р. їх було евакуйовано до Бердичева, а згодом — до Вінниці, Проскурова та Бродів (на територію Західно-Української Народної Республіки). Використати повітроплавні частини у боротьбі проти більшовиків не могли, бо вони переміщувалися повільніше, ніж змінювалася лінія фронту. Коли ж під Львовом утворився сталий фронт, у середині лютого 1919 р. до складу Галицької армії було передано 1-й Чернігово-Волинський науково-кадровий повітроплавний загін на чолі з полковником Атаназієм Шабським. 22 лютого підрозділ прибув до містечка Красне та наказом від 4.03.1919 був



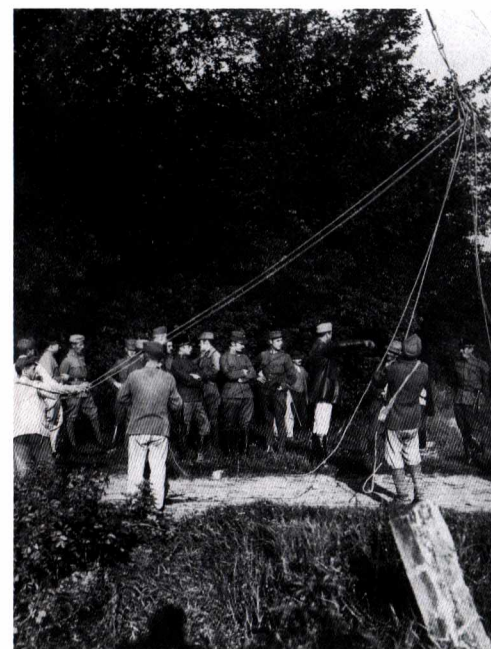
**Закріплення аеростата**

та налагодження телюфонічного зв'язку з ним, вересень 1918 р. Фото з приватної колекції автора

зарахований до Галицької армії у складі 11 старшин, 6 урядовців та 40 козаків<sup>136</sup>. По тому до загону було переведено кількох старшин-галичан, які під час Першої світової війни служили у повітроплавних частинах австро-угорської армії.

Як згадував ветеран Летунського відділу інженер Рудольф Земик, у своєму розпорядженні повітроплавний загін мав усього 2 балони. Один з них був переданий у користування штабу 2-го, інший — 3-го корпусу Галицької армії. Проте ця інформація, напевно, не відповідає дійсності, адже на опублікованому 1938 р. знімку 1-го повітроплавного загону відображено не 2, а 8 повітряних балонів<sup>137</sup>.

Від початку квітня 1919 р. на противільському фронті активно



**Утримання аеростата**

австро-угорськими солдатами, вересень 1918 р. Фото з приватної колекції автора





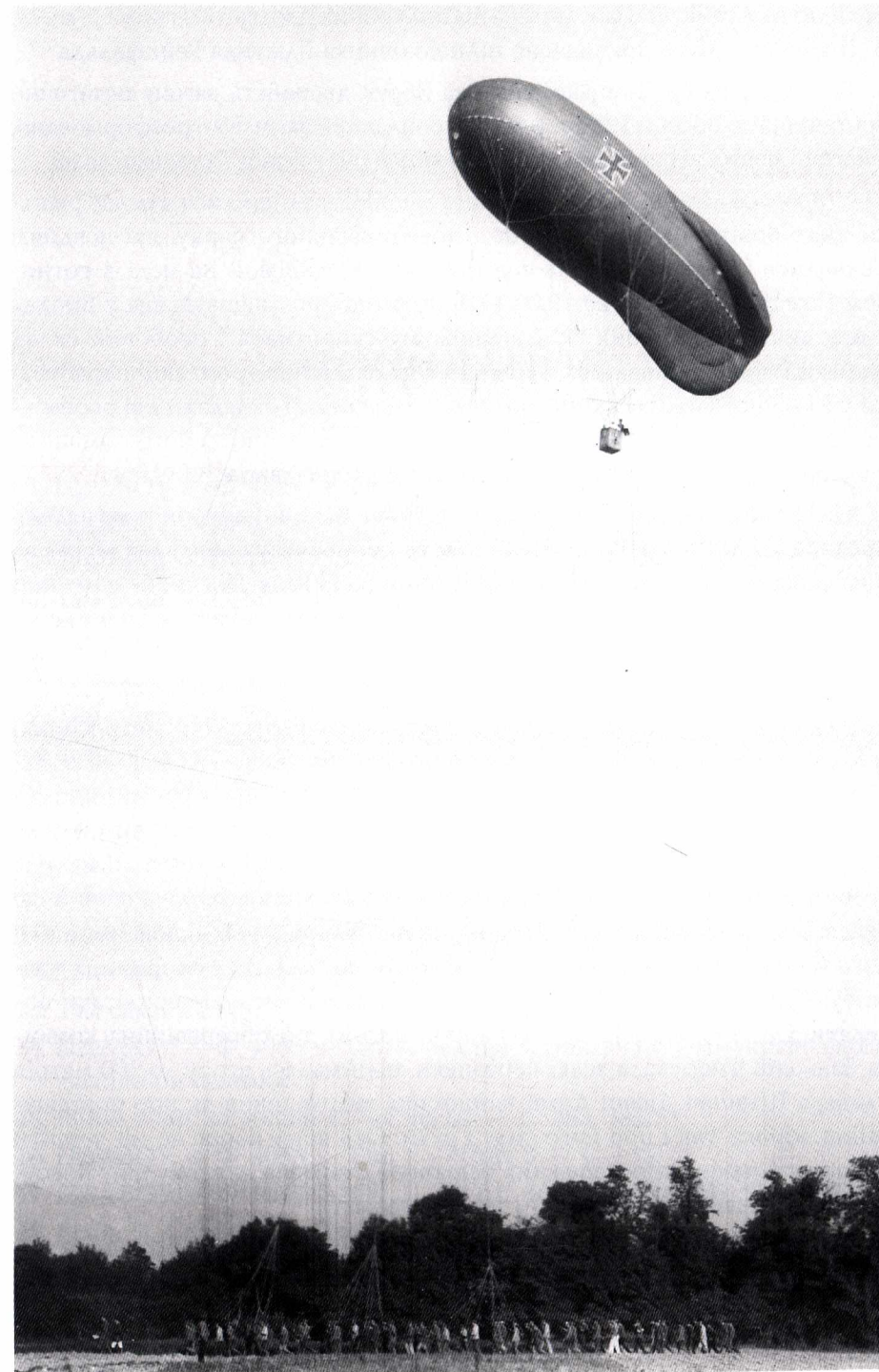
**Малюнок знаку для повітроплавних частин,** запроєктований командиром 1-го повітроплавного дивізіону полковником Атаназієм Шабським з фондів ЦДАВОУ

застосовувалися апарати 1-го повітроплавного загону, про що пізніше писав Рудольф Земик: «Вже з початком квітня почали оба бальони свою діяльність у дуже успішній розвідчій службі. Неодно найдокладніше звітлення відійшло тоді до Команд обох Корпусів. Зорець, що підносився бальоном до 500 м. у гору, видів, як на долоні позиції свого відтинку, та висліджував найменші ворожі рухи. Це дуже не подобалося ворогові й

тому він почав уже від першої хвилини обстрілювати наші бальони артилерією. Та коли це не приносило йому ніяких успіхів і коли вже дістав більшу кількість літаків, почав у другій половині квітня переслідувати їх літаками. Нераз бальон, що був приділений до II УГК (2-го Українського Галицького корпусу. — Прим. Я. Т.) й мав свій постій у районі 2 бригади (коломийської) в Старому Селі, ледве що піднісся в гору, а тут уже до-вкруг нього цілий рій ворожих літаків. Одні крутяться понад ним і кидають на нього бомби, другі перелітають із одної сторони на другу й острілюють його скорострілами, а треті кружляють і сторожать. Перші їх відвідини в такому числі були чогось неприємні. Нагадували колишній австрійсько-італійський фронт, але згодом їх поява стала звичайною. Часами навіть було весело з приводу їх гостини в нас. Бальон любив по-бавитися з ними. Не давав їм спочити. Нераз, коли на бальон нападе ма-са ворожих літаків, його стягнуть. Літаки відлетять і сядуть на свому летищі за Львовом, а бальон поволі й гордо підноситься знов у гору. Не минає кілька хвиль, а коло нього вже знов цілий рій літаків. Нароблять шуму, гуку й стрілянини, що, здається, валиться світ, а бальон, як би не чув. Гордий і надутий сходить поважно в долину. А коли літаки відлетять, він знов підноситься в гору»<sup>138</sup>.

Польські льотчики полювали за українськими балонами. Так, Стефан Стец 10 травня 1919 р. затакував один з українських балонів і примусив його знизитись. Спостерігачі не постраждали, балон теж, але С. Стец чо-мусь записав собі зниження «ковбаси» на землю за повітряну перемогу, яку прирівняв до збиття літака.

Активна діяльність 1-го повітроплавного загону тривала аж до кін-ця травня 1919 р.: коли фронт Галицької армії почав змінюватися, діяль-ність повітроплавців довелося призупинити. Під час відступу Гали-цької армії зі Східної Галичини на територію УНР 16.07.1919 з загону, прихопивши частину його майна та казну, дезертирували командири



**Піднятий у небо австро-угорський аеростат на Італійському фронті,** вересень 1918 р. Фото з приватної колекції автора



полковник Атаназій Шабський та підполковник Дмитро Козаків. На місце А. Шабського було призначено підполковника Едмунда Рейнфельда<sup>139</sup>.

Після переходу Галицької армії за Збруч діяльність загону остаточно припинилася. Восени 1919 р. 1-й повітроплавний загін було розформовано, а його старшин відряджено до технічного відділу штабу Галицької армії.

У розпорядженні штабу Дієвої армії УНР залишилися тільки рештки двох повітроплавних загонів і повітроплавного парку, які невдовзі з'єдналися у 3-й Київський повітроплавний дивізіон на чолі з сотником Комаром. Станом на 12.04.1919 підрозділ розташовувався у Бродах і мав лише 15 старшин<sup>140</sup>. До мінімуму скоротився і особовий склад інспекції повітроплавання. Влітку 1919 р., коли повітроплавці перебували у Кам'янці-Подільському, управління інспекції складала дві особи — сам інспектор, військовий старшина Павло Крицький, та його помічник, начальник технічного відділу хорунжий Віктор Павлов<sup>141</sup>.

На фронті Дієвої армії УНР повітряні балони використовувалися протягом літа 1919 р. Вони брали участь у боротьбі українських військ за Кам'янець-Подільський, Проскурів, Вінницю та Київ. Під час боїв єдиний наявний повітроплавний дивізіон (який відтепер іменувався 1-м) значно зріс чисельно. Станом на 16 серпня 1919 року він мав у своєму складі 17 старшин, 210 козаків, 20 коней, 1 легкове авто та 4 «ковбаси»<sup>142</sup>.

Завідувач канцелярією управи Повітряного флоту УНР Петро Білон згодом згадував про застосування повітряних балонів: «Ці бальони робили не раз цінну прислугу армії. Вони з успіхом вивідували фронт і запілля ворога і передавали ці відомості Головному Командуванню Армії. Але попри те вони завжди стягали на себе увагу ворога, коли підіймалися вгору для спостереження. Зараз же ворог відкривав по них вогонь, а ще гірше, вислав свої літаки, що, оточивши бальон з усіх боків, засипали його й спостерігачів на ньому кулеметним вогнем. Для оборони їх треба було пускати в дію протилітунські гармати, а часом і свої літаки посылати для протидії. Та все ж у гарні, погожі дні обсерваційна команда бальонів ігнорувала всякі небезпеки, підіймалась вгору до 500 метрів і давала Штабові Дієвої Армії найцінніші звідомлення як про розташування ворога, так і про його силу і рухи. Ось чому ворог не міг терпіти діяльності наших спостережних бальонів і старався за всяку ціну позбутися їх, уживаючи до обстрілу і тяжких гармат»<sup>143</sup>.

Восени 1919 р. 1-й повітроплавний дивізіон було розформовано, й відтоді у складі Армії УНР повітроплавні частини не відроджувалися.

## ПОСИЛАННЯ

1. ЦДАВОУ. — Ф. 4588. — Оп. 1. — Спр. 1. — С. 45; Спр. 2. — С. 4.
2. ЦДАВОУ. — Ф. 4588. — Оп. 1. — Спр. 1. — С. 1, 37, 47
3. Там само. — С. 17, 19
4. Там само. — С. 50
5. Там само. — С. 28, 44
6. Там само. — С. 47, 54.
7. Там само. — С. 25, 52
8. Там само. — С. 9, 14.
9. Примаков В. Червоне козацтво у громадянській війні//У дні Жовтня. — Київ, 1987. — С. 29.
10. Удовиченко Н. Начало движения и первичные национальные соединения среди военных украинцев, рукопись, 1920-е гг. — С. 323–324.
11. ЦДАВОУ. — Ф. 1077. — Оп. 5. — Спр. 19. — С. 126–127.
12. Там само. С. 126-зв.
13. Там само. С. 129.
14. ЦДАВОУ. — Ф. 4063. — Оп. 1. — Спр. 3, Накази по 1-му українському авіаційному загону.
15. РГВА. — Ф. 30. — Оп. 1. — Спр. 62. — С. 383, 385.
16. ЦДАВОУ. — Ф. 4063. — Оп. 1. — Спр. 3. — С. 135.
17. ЦДАВОУ. — Ф. 1077. — Оп. 1. — Спр. 36. — С. 103–106, 136–138.
18. Білон П. Спогади. — Пітсбург, 1952. — С. 38.
19. ЦДАВОУ. — Ф. 4588. — Оп. 1. — Спр. 8. — С. 48.
20. Авиаторы — кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия в период Первой мировой войны 1914–1918 годов. — Москва, 2006. — С. 130–131.
21. К истории осведомительной организации «Азбука» // Русское прошлое. — СПб. — 1993. — № 4. — С. 186.



22. Авиаторы — кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия в период Первой мировой войны 1914–1918 годов. — Москва, 2006. — С. 29.
23. Білон П. Спогади. — Пітсбург, 1952. — С. 39–40.
24. ЦДАВОУ. — Ф. 4588. — Оп. 1. — Спр. 4. — С. 24–25.
25. Авиаторы — кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия в период Первой мировой войны 1914–1918 годов. — Москва, 2006. — С. 309.
26. Авиаторы — кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия в период Первой мировой войны 1914–1918 годов. — Москва, 2006. — С. 34, 49.
27. ЦДАВОУ. — Ф. 1077. — Оп. 5. — Спр. 19. — С. 28.
28. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 55. — С. 25.
29. Голос Киева. — 10 декабря (27 ноября) 1918 года. — № 76.
30. ЦДАВОУ. — Ф. 4588. — Оп. 1. — Спр. 10. — С. 41.
31. Там само — С. 52-зв.
32. Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 3. — С. 230, 232.
33. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 38. — С. 14.
34. ЦДАВОУ. — Ф. 2248. — Оп. 1. — Спр. 7. — С. 154.
35. Там само. — С. 46.
36. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 20.
37. Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 3. — С. 136.
38. ЦДАВОУ. — Ф. 4588. — Оп. 1. — Спр. 4.
39. ЦДАВОУ. — Ф. 4588. — Оп. 1. — Спр. 10. — С. 53-зв.
40. Там само. — С. 58-зв.
41. Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 3. — С. 84.
42. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 6. — С. 100, 101.
43. Авиаторы — кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия в период Первой мировой войны 1914–1918 годов. — Москва, 2006. — С. 304.
44. Білон П. Спогади. — Пітсбург, 1952. — С. 31.
45. ЦДАВОУ. — Ф. 2249. — Оп. 1. — Спр. 10. — С. 5–6.
46. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 46.
47. Там само. — С. 49.
48. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 37. — С. 223.

49. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 5. — Спр. 12. — С. 1–2.
50. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 37. — С. 223.
51. ЦДАВОУ. — Ф. 2300. — Оп. 1. — Спр. 1. — С. 1–18.
52. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 20.
53. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8.
54. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 9–10.
55. Білон П. Спогади. — Пітсбург, 1952. — С. 44.
56. Пилипець В. Из життя 1-го Запорізького окремого авіаційного відділу//Дороговаз. — Торонто, 1965. — Ч. 27. — С. 11–12.
57. ДГАСБУ. — Фп. — Спр. 44746, архівно-слідча справа В. О. Мурашка. — С. 23.
58. ДГАСБУ. — Фп. — Спр. 59881. — Т. 72, архівно-слідча справа М. К. Кривенка — С. 60–62.
59. Rimmel R. Staaken at war. — S. 25–26
60. Киевская жизнь. — 19 октября (1 ноября) 1919. — № 42.
61. Bernad D. Rumanian Air Force. — S. 48.
62. Лепкий Л. В річницю смерті полк. Дмитра Вітовського//Літопис Червоної Калини. — Львів. — 1930. — Ч. 7–8. — С. 3.
63. Киевское Эхо. — 21(8).09.1919.
64. Возвращаясь к истории с «Оленой»//Аэрохобби. — Киев, 1994. — №1(5)
65. Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 10.
66. ЦДАВОУ. — Ф. 2300. — Оп. 1. — Спр. 2. — С. 6, 6-зв.
67. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 1. — Спр. 49. — С. 1–2.
68. Там само. — С. 4.
69. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 76.
70. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 64901, архівно-слідча справа М. Н. Щербини.
71. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 10-зв.
72. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 37. — С. 471.
73. Козицький А. Авіація в боях за Львів у серпні 1920 р.//Військово-історичний альманах. — Київ, 2008. — Ч. 1(16). — С. 64.
74. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 10-зв.



75. Гунчак Т. Джерела до новітньої історії України. — Т. 2. — С. 332–334.
76. ЦДАВОУ. — Ф. 2300. — Оп. 1. — Спр. 3. — С. 1–3.
77. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 64–65.
78. Українсько-московська війна 1920 року в документах. — Варшава, 1933. — Ч. 1. — С. 332.
79. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 72.
80. Українсько-московська війна 1920 року в документах. — Варшава, 1933. — Ч. 1 — С. 332.
81. Там само. — С. 337.
82. Там само. — С. 338.
83. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 73.
84. Харук А. Крила України. Військово-повітряні сили України, 1917–1920 рр. — Київ, 2009. — С. 67–68.
85. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 64901, архівно-слідча справа М. Н. Щербини. — С. 32.
86. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. А. Скурського. — С. 62–63.
87. Там само. — С. 11.
88. Там само. — С. 64–65.
89. Там само. — С. 13.
90. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 838. — С. 347.
91. Білон П. Спогади. — Пітсбург, 1952. — С. 48.
92. ЦДІА у м. Львові. — Ф. 659. — Оп. 1. — Спр. 2. — С. 34–35; Спр. 19. — С. 39–40; Спр. 22. — С. 6; Спр. 24. — С. 51–55 та інші.
93. ДАЛО. — Ф. 257. — Оп. 2. — Спр. 1582. — С. 2–3.
94. Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 10. — С. 3.
95. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. — Тернопіль. — 14.12.1918. — Ч. 2.
96. ДАЛО. — Ф. 257. — Оп. 2. — Спр. 326. — С. 1–3.
97. ЦДІА у м. Львові. — Ф. 659. — Оп. 1. — Спр. 15. — С. 40; Спр. 24. — С. 51–55.
98. Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 11.
99. Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 13. — С. 11.

100. ЦДІА у м. Львові. — Ф. 640. — Оп. 1. — Спр. 10. — фото №№ 36, 37, 38, 39, 43.
101. ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 41. — С. 110.
102. Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 14. — С. 3.
103. Там само. — С. 3.
104. Там само. — С. 4.
105. ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 57. — С. 1–2, 31.
106. Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини, Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 10.
107. Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 13. — С. 10.
108. Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 10. — С. 4.
109. Там само. — С. 4.
110. Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 13. — С. 10.
111. Лемківський І. Летунство У.Г.А.//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1938. — Ч. 11. — С. 10.
112. Фостаковський І. Летунство//Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріали до історії). — Вінніпег, 1958. — С. 228.
113. Там само. — С. 239.
114. Robert F. Karolevitz, Ross S. Fenn, Flight of Eagles. The story of the American Kosciuszko Squadron in the Polish-Russian War 1919–1920. — USA, 1974. — S. 54–57; 183–185; 207.
115. Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны. — Москва, 2006. — С. 89.
116. Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 9, 12.
117. Лемківський І. Летунство У.Г.А.//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1938. — Ч. 11. — С. 7.
118. Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 14. — С. 4.
119. Фостаковський І. Летунство//Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріали до історії). — Вінніпег, 1958. — С. 229.
120. Там само. — С. 231.
121. Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 13. — С. 10.



122. Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 10. — С. 4; Ч. 11. — С. 10–11.
123. Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 14. — С. 4.
124. Фостаковський І. Летунство//Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріали до історії). — Вінніпег, 1958. — С. 231.
125. Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 14. — С. 4.
126. Фостаковський І. Летунство//Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріали до історії). — Вінніпег, 1958. — С. 233.
127. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8.
128. ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 55. — С. 145.
129. Фостаковський І. Летунство//Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріали до історії). — Вінніпег, 1958. — С. 229.
130. Там само. — С. 239.
131. Там само. — С. 239–240.
132. Лемківський І. Летунство У.Г.А.//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1938. — Ч. 12. — С. 17.
133. Гражданская война на Украине, сб. док. — Киев, 1967. — Т. 3. — С. 241.
134. Тинченко Я. Українські збройні сили, березень 1917 р. — листопад 1918 р. — Київ, 2009. — С. 399–400.
135. ЦДАВОУ, Ф. 1077. — Оп. 5. — Спр. 19. — С. 124-зв.
136. ЦДАВОУ, Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 1. — С. 67.
137. Лемківський І. Летунство У.Г.А.//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1938. — Ч. 11. — С. 8.
138. Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 13. — С. 11.
139. ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 1. — С. 63-об; Оп. 2. — Спр. 41. — С. 246.
140. ЦДАВОУ. — Ф. 2300. — Оп. 1. — Спр. 2. — С. 2.
141. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 37. — С. 223.
142. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8.
143. Білон П. Спогади. — Пітсбург, 1952. — С. 47

## ДОДАТКИ

### Біографічний довідник українських авіаторів \*

**Алєлюхін Федір Васильович** (27.01.1896–9.09.1937), сотник, військовий льотчик. Народився в селянській родині у с. Павліново Чебсарського району Вологодської губернії. У реєстраційних картках українських армій незмінно власноручно зазначав, що вважає себе українцем. Насправді Чебсарський район здавна був заселений нащадками фіно-угорського племені інгерманландців (іжорців), рештки якого нині збереглися частково на Півночі Росії, частково — в Естонії. Закінчив гімназію, один курс Санкт-Петербурзького політехнічного інституту. 19.08.1914 вступив однорічником до 1-ї авіаційної роти російської імператорської армії, 1.09–1.10.1914 перебував на авіаційних курсах при Петроградському політехнічному інституті, потому до 10.03.1915 навчався у Севастопольській авіаційній школі, звідки дістав призначення пілотом до 30-го корпусного авіаційного загону, в складі якого брав участь у Першій світовій війні. З 13.10.1916 служив у 14-му авіаційному, а з 12.07.1917 — у 9-му винищувальному авіаційному загоні.

За подвиги на фронті дістав офіцерський чин, а пізніше отримав низку наступних звань.

18.11.1915 (зі старшинством з 12.10.1915) — наказом штабу IX армії за бойові заслуги дістав звання прапорщика.

\* До біографічного довідника включено відомості лише про тих авіаторів, що тривалий час служили та воювали у складі українського Повітряного флоту. Біографії осіб, які недовго перебували в українських авіаційних частинах, а потім з власної волі переходили до білогвардійських чи Червоної армії, до довідника не включені. Окремі з поданих життєписів було вміщено у монографії «Офіцерський корпус армії УНР, 1917–1921», кн. 1 (Київ, Темпора, 2007), однак тут вони значно розширені та доповнені.





**Ф. В. Алелюхін,**

фото 1914 р.

З книги: *Летающие тузы. Российские асы Первой мировой войны.* — Москва. — 2006

Лютий 1917 р. (зі старшинством з 12.05.1916) — підвищений до звання підпоручика за 7 місяців служби на фронті та 87 годин перебування у повітрі в бойових умовах.

Вересень 1917 р. (зі старшинством з 12.10.1916) — отримав звання поручика за ще 5 місяців перебування на фронті та 187 годин 25 хвилин пілотування у бойових умовах.

Наприкінці 1917 р. представлений до звання штабс-капітана (зі старшинством з 12.06.1917) за 7 місяців перебування на фронті та 141 годину 25 хвилин польотів під час воєнних дій.

Крім вищезазначеного часу перебував на фронті 9 місяців і додатково налітав у бойових умовах ще 128 годин 30 хвилин.

У грудні 1917 р. 9-й винищувальний авіаційний загін був українізований, 13.03.1918 рештки його демобілізовано. Потому виїхав в Одесу, де 5.04.1918 вступив до складу Армії Української Народної

Республіки. Спочатку служив в Одеському авіаційному дивізіоні Армії УНР (потім — Армії Української Держави), згодом — у 2-му Подільському авіаційному дивізіоні (у Вінниці). За сукупністю загальної кількості нальотів на фронті під час Першої світової війни наказом Військової офіції Української Держави був затверджений у ранзі сотника зі старшинством з 12.07.1918. Під час Протигетьманського повстання у складі дивізіону перейшов на бік військ Директорії. 27.11.1918 за розпорядженням Директорії у складі ескадрильї, виокремлений з Подільського авіаційного дивізіону, відбув до Західно-Української Народної Республіки. З 1.12.1918 служив льотчиком у 1-й польовій летунській сотні Галицької армії, згодом перейшов до 2-ї летунської сотні. Під час польоту 10.10.1919 під м. Монастирище був збитий з кулемета денікінцями та потрапив у полон. У грудні 1919 р. утік з полону та приєднався до своєї сотні, яка на той час перебувала в Одесі. Після захоплення 1-го Галицького авіаційного загону у Козятині 26–27.04.1920 перейшов на службу до Армії УНР. Брав участь

у роботі авіаційної закупівельної комісії УНР в Італії. Потому служив у 1-й Запорізькій авіаційній ескадрильї Повітряного флоту УНР. У 1922 чи 1923 р. повернувся до Радянського Союзу. Мешкав у м. Мала Вішера Ленінградської області. 18.08.1937 заарештований і невдовзі засуджений до страти. Розстріляний у Ленінграді.

Мав такі нагороди:

Відзнака Святого Георгія 4-го ступеня — 13.04.1915 (№ 194207);

Відзнака Святого Георгія 3-го ступеня — 27.04.1915 (№ 81905);

Відзнака Святого Георгія 2-го ступеня — 25.04.1915 (№ 16254);

Відзнака Святого Георгія 1-го ступеня — 6.09.1915 (№ 3473);

Орден Святого Станіслава 3-го ступеня з мечами та биндою — березень 1916 р.;

Орден Святої Анни 4-го ступеня — грудень 1916 р.;

Орден Святої Анни 3-го ступеня з мечами та биндою — вересень 1917 р.;

Орден Святого Володимира 4-го ступеня з мечами та биндою — лютий 1918 р.;

Орден Зірки Румунії кавалерського ступеня — березень 1918 р.

(ЦДАВОУ. — Ф. 3172. — Оп. 1. — Спр. 67. — С. 243–246; Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16).

**Арватов Юрій Гнатович** (1896–10.12.1937), хорунжий, військовий льотчик. Народився у м. Вержболово Сувалкської губернії. У 1916–1917 рр. навчався в англійській авіаційній школі у м. Кройтон, з весни 1917 р. як військовий льотчик воював на Південно-Західному фронті. У 1919 р. служив військовим льотчиком у 1-му Запорізькому авіаційному загоні Повітряного флоту УНР. На початку 1920 р. з групою інших українських льотчиків влився до складу 1-го Галицького авіаційного загону РСЧА. Під час загибелі загону 26–27.04.1920 у Козятині втік з оточення на літаку та дістався до Києва. Потому був призначений червоним військовим льотчиком спочатку до 21-го, а потім — до 23-го розвідувального авіаційного загону РСЧА. З осені



**Радянський військовий льотчик Ю. Г. Арватов,**

фото кінця 1920-х років.

З книги: *Спатарель И. К. Против черного барона.* — Москва. — 1967. — С. 161



1920 р. — командир 9-го авіаційного загону РСЧА, який діяв проти білогвардійських військ П. Врангеля. У середині жовтня 1920 р. очолив авіаційну групу 4-ї радянської армії РСЧА, що брала участь у штурмі Перекопу та взятті Криму. Особисто відзначився в бойових повітряних операціях проти білогвардійців. 1921 р. за діяльність під час ліквідації армії генерала П. Врангеля нагороджений орденом Червоного прапора. Після закінчення громадянської війни очолював 4-й авіаційний загін Робітничо-селянського Червоного флоту. У 1924 р. створив повітряний міст між СРСР та Афганістаном, очолював переганяння радянських літаків з Термеза до Кабула. За успішне виконання цих завдань у 1924 р. нагороджений другим і третім орденами Червоного прапора. Одружився на рідній сестрі майбутнього радянського маршала М. М. Тухачевського Єлисаветі. У 1930-ті роки працював заступником директора з технічної частини радянсько-німецького товариства повітряних сполучень «Дердлуфт». 14.07.1937 заарештований за справою маршала М. Тухачевського, звинувачений у шпигунстві, засуджений до страти 10.12.1937. Похований у братській могилі на цвинтарі «Комунарка» під Москвою.

**Байвенко Володимир Онисимович** (02.09.1885–?) підполковник, військовий льотчик. Народився у Житомирі. Закінчив Рівненське реальне училище, Київське піхотне юнкерське училище (1906), служив у 126-му піхотному Рильському полку (Острог). У 1907 р. склав іспит на звання військового інженера при Миколаївському інженерному училищі та перевівся до 5-го саперного батальйону (Київ). Закінчив Офіцерську військову авіаційну школу (1913). Останнє звання у російській армії — штабс-капітан. На початку 1916 р. потрапив до німецького полону. Після повернення з полону, з 01.03.1918 р. — пілот 1-го Волинського авіаційного дивізіону військ Центральної Ради, згодом — Армії УНР та Армії Української Держави. З 01.11.1918 р. — помічник командира цього дивізіону. 30.01.1919 р. став командиром 1-го кадрового Республіканського авіаційного дивізіону Дієвої армії УНР. З 20.04.1919 р. — голова технічного відділу інспекції авіації та повітроплавання Дієвої армії УНР. 1.07.1919 р. призначений начальником 1-го відділу Учбового дивізіону Авіаційної школи УНР, яка мала створюватися інспекцією авіації Повітряного флоту УНР. 1.08.1919 р. поставлений помічником командира 1-го Київського авіапарку Дієвої армії УНР. З 25.03.1920 р. перебував у резерві старшин Військово-повітроплавної управи Військового міністерства УНР. З 8.06.1920 р. — булавний старшина 2-го відділу організаційної управи Головного управління Генерального штабу УНР. У 1920-х роках жив на еміграції у Польщі. Подальша доля невідома. (ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 169. — С. 144–зв.).

**Басан Олексій** (?–5.02.1919), поручик. Колишній офіцер австро-угорської армії. Наприкінці 1918 р. вступив до Летунського відділу Галицької армії. Загинув під час практичних занять з вивчення авіаційної бомби. Похований у м. Красне (Українська Галицька Армія, матеріали до історії. — Вінніпег, 1968. — Т. 4. — С. 101).

**Бернгубер Едвард** (22.10.1897–1920), чотар, військовий льотчик. Народився у Відні, австрійський німець. Під час Першої світової війни був мобілізований до австро-угорської армії, після навчання у Терезієнштадтській військовій академії служив у 1-му ландверному уланському полку, що здебільшого складався з вояків-українців. Згодом закінчив авіаційну школу, став військовим льотчиком. 25.02.1919 вступив добровольцем до Летунського відділу Галицької армії, в якому перебував протягом 1919 р. У 1920 р. вступив на службу до Повітряного флоту УНР, яким був делегований до Італії для придбання літаків. Випав з кабіни і розбився під час випробування одного з цих літальних апаратів (ЦДАВОУ. Ф. 2188 — Оп. 2. — Спр. 136 — С. 14-зв-15).

**Білон Петро Павлович** (1879–?), старший дорадчий управління Повітряного флоту УНР. Народився у м. Васильків Київської губернії. Закінчив Народний університет у Москві. З 1911 р. служив квартирмейстером (військовим урядовцем) у 132-му піхотному Бендерському полку (Київ), у складі якого брав участь у Першій світовій війні. У 1917 р. — на тій самій посаді у 3-му авіапарку (Київ). У 1918 р. призначений старшим діловодом управління авіації та повітроплавання Української Держави, з 19.02.1919 — начальник канцелярії інспектора Повітряного флоту УНР. 1921 р. висвятився й відтоді виконував обов'язки польового священника 6-ї Січової дивізії Армії УНР. З 1923 — православний ієрей у США. Автор чисельних праць та спогадів.



Священник о. Петро Білон,  
фото 1921 р.  
Зі збірника «За Державність»

**Богомолів Митрофан Іванович (Гнатович(?))**, командир авіаційного загону УНР, військовий льотчик. Колишній старший унтер-офіцер російської імператорської армії. Закінчив Одеську школу авіації (6.06.1917), потім служив льотчиком у складі 2-го армійського



авіаційного загону. У березні–червні 1919 р. — командир 4-го бойового авіаційного загону Повітряного флоту УНР, згодом — помічник командира цього підрозділу. На початку 1920 р. з групою інших пілотів Повітряного флоту УНР вступив до 1-го Галицького авіаційного загону РСЧА. Зник безвісти після захоплення загону у Козятині 26–27.04.1920 (дані надано дослідником Маратом Хайруліним).

**Голіцинський Клавдій Миколайович** (19.07.1884–?), підполковник, військовий льотчик. Уродженець м. Вінниця (у Подільській губернії). Закінчив 2-гу Кишинівську гімназію, курс юридичного факультету Дерптського університету, в 1906–1907 рр. служив у російській армії. З 1.09.1914 — однорічник 2-го розряду Гатчинської авіаційної школи, з 29.03.1915 — прапорщик, військовий льотчик 11-го корпусного авіаційного загону. Від 1.09.1915 працював молодшим офіцером авіаційного дивізіону Оборони ставки Верховного головнокомандувача. З 1.12.1915 — поручик, з 1.10.1916 — штабс-капітан. У червні 1917 р. пілотував у 39-му корпусному авіазагоні, за місяць — у 12-му авіаційному загоні. З серпня 1917 р. — командир 12-го авіазагону. Останнє звання в російській армії — штабс-капітан (з 1.10.1916). У грудні 1917 р. перебував при штабі української авіації в Києві. З січня 1918 р. — льотчик українізованого 5-го авіаційного парку, з березня — командир решток 5-го авіапарку, що переформувалися у Київський авіаційний парк Армії УНР. Від серпня 1918 р. — льотчик Волинського авіаційного дивізіону, від 1.10.1918 — сотник. Після початку Протигетьманського повстання з власної ініціативи сформував у своєму дивізіоні відділ з трьох літаків, на чолі якого прибув у розпорядження штабу військ Директорії. Згодом керував цим відділом під час облоги Києва, за сумісництвом був помічником командира Волинського авіаційного дивізіону. З грудня 1918 р. — інспектор авіації Південного району. 11.02.1919 відряджений з державним дорученням за кордон, зокрема в серпні 1919 р. був радником місії УНР у Польщі. У червні 1920 р. повернувся до Дієвої армії УНР, де обіймав посаду начальника технічного відділу управи військово-повітряних сил. З 1.10.1920 — старшина для доручень цієї управи, з 29.06.1921 — т. в. о. начальника загального відділу Інженерно-технічної управи. 1.04.1921 отримав звання підполковника. Подальша доля невідома (ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 55. — С. 25; Спр. 614. — С. 4–9; Спр. 652. — С. 46–47; Записна книжечка О. Жуковського з 1919 року//Український історик. — Торонто, 1986. — Ч. 3–4. — С. 105)

**Городиський Євген** (1893–?), чотар, льотчик-дозорець. Народився в с. Забойки Тернопільського повіту, Галичина. Напередодні Першої світової війни навчався на юридичному факультеті Львівського університету.

У 1914 р. мобілізований до австро-угорської армії. З 1.11.1918 служив у Галицькій армії, з 5.12.1918 — у запасній летунській сотні.

**Губер Борис Олександрович** (21.03.1891–5.02.1919), сотник, військовий льотчик. Походив із дворян Московської губернії, закінчив Псковський кадетський корпус, Віленське військово-училище (1913), Військову школу льотчиків-дозорців (1916) і Севастопольську військову авіаційну школу (1917). Під час Першої світової війни воював у складі 19-го корпусного авіаційного загону. 24.08.1916 атакував і збив літак ворога, за що нагороджений орденом Святого Георгія 4-го ступеня. Останнє звання в російській армії — штабс-капітан. У 1918 р. вступив на українську військову службу. Був помічником командира 2-го Подільського дивізіону з муштрової та технічної частини. Наприкінці 1918 р. у складі дивізіону прибув до м. Красне, де розташовувався Летунський відділ Галицької армії, й обійняв посаду помічника командира Летунського відділу з технічної частини. Загинув від вибуху авіаційної бомби під час проведення практичних занять. Похований у м. Красне. Сотник Петро Франко так згадував про Б. Губера: «Тоді, коли полк. Канукова всюди повно: в бараках, гангарах, майстернях, коло скоростріль, полк. Губер сидів у своїй кімнаті. Це була мовчазна людина, москаль з походження, який важко переживав драму російської армії» (Авиаторы — кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914–1918 годов, биографический справочник. — Москва. — 2006. — С. 93; Франко А. Летунський відділ УГА// Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 9)



**Б. О. Губер,**  
фото 1916 р.  
З фондів Центрального  
державного архіву  
кінофотофонодokumentів  
у м. Санкт-Петербург

**Гумецький Орест** (10.02.1891–5.02.1919), поручик, авіаційний технік. Народився в с. Далеба Дрогобицького повіту, Галичина. На початку Першої світової війни мобілізований до австро-угорської армії; воював у складі 27-го ландверного полку. 1.12.1918 вступив до Галицької армії, згодом — до Летунського відділу. Загинув від вибуху авіаційної бомби під час проведення практичного заняття. Похований у м. Красне (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 9-зв-10; Українська Галицька Армія, матеріали до історії. — Вінніпег, 1968. — Т. 4. — С. 101).

**Єгоров Олександр Іванович** (15.03.1889–1961), сотник, військовий льотчик. Закінчив Херсонське реальне (1908) та Єлисаветградське кавалерійське училища (1910). Брав участь у Першій світовій війні в





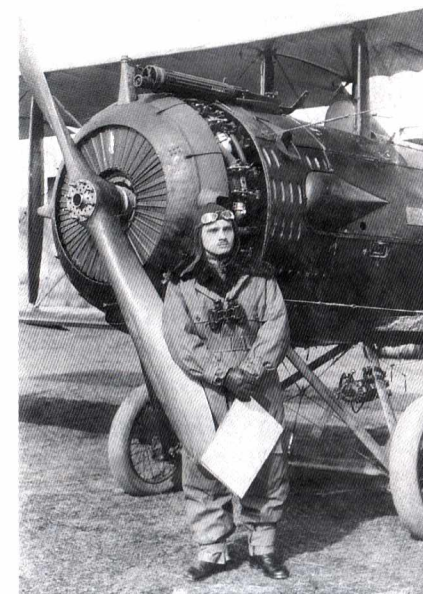
**О. І. Єгоров,**  
фото 1919 р. З приватної колекції автора

складі 9-го гусарського Київського полку. У 1916 р. закінчив винищувальне відділення Севастопольської військової авіаційної школи. Потому служив у 12-му корпусному авіаційному загоні на Південно-Західному фронті; відзначився як військовий льотчик. Останнє звання у російській армії — штабс-ротмістр 3 16.12.1917 військовий льотчик 1-го Українського авіаційного загону військ Центральної Ради, з кінця грудня 1917 р. — його командир. Залишався на цій посаді протягом 1918 р., коли загин кілька разів перейменовувався (на 1-й Український армійський, 1-й Запорізький, 2-й гарматний 8-го Катеринославського корпусу та 46-й) і в листопаді перейшов на бік Директорії. З червня 1919 р. виконував обов'язки інспектора авіації Повітряного флоту УНР. 22.07.1919 призначений ін-

спектором авіації Повітряного флоту УНР. З вересня 1919 р. — в. о. інспектора Повітряного флоту УНР. Обставини служби О. Єгорова у листопаді-грудні 1919 р. точно не відомі. За даними, які вже мешкаючи в СРСР поширював він сам, 18.11.1919, пілотуючи літак в районі Вапнярки-Бірзули, він нібито зазнав аварії та як полонений білогвардійців потрапив до Одеси. Однак більш вірогідно, що у листопаді 1919 р. він залишався з рештками особового складу української авіації у Кам'янці-Подільському, а коли залишки Дієвої армії УНР вирушили у Зимовий похід, з групою добровольців-авіаторів відбув до Одеси, де від початку 1920 р. служив (як помічник командира) у 1-го Галицького авіаційного загону РСЧА, який тоді перебував на одеському заводі «Анатра». 26–27.04.1920, під час захоплення загону в Козятині, зник за загадкових обставин. Про перебіг служби у 1920–1923 рр. відомостей немає. У 1923 р. прибув з Москви до Єлисаветграда, де певний час викладав в Українській кавалерійській школі ім. С. Будьонного. З 1925 р. — викладач Військово-повітряної академії ім. Жуковського у Москві, начальник штабу навчальної ескадрильї ім. В. І. Леніна. У 1931 р. арештований за справою «Весна» (сфабрикована ДПУ «контрреволюційна змова колишніх офіцерів проти радянської влади»), згодом звільнений з ув'язнення, але без права повертатися до авіації. Став одним з організаторів і керівників Центрального будинку авіації та космонавтики у Москві, де працював до останніх днів життя. Помер і похований у Москві (ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 1. — Спр. 49. — С. 1–2; Оп. 2. — Спр. 37. — С. 223; Білон П.

Спогади. — Пітсбург. — 1952. — С. 45; Волков С. В. Офицеры армейской кавалерии. — Москва, 2004. — С. 196–197; матеріали з власного архіву автора)

**Жарський Іван**, десятник, військовий льотчик. З січня 1919 р. служив у Летунському відділі Галицької армії. 25.05.1919 на літаку «Ллойд» Ц.5 перелетів на територію Чехословаччини й там був інтернований. Згодом виїхав до Відня, де протягом 1919–1920 рр. працював у представництві ЗОУНР. У 1920–1921 рр. знаходився у складі Української бригади у містах Німецьке Яблонне та Йозефів (Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 10).



**Іван Жарський,**  
фото 1920-х років.  
З колекції Юлії Олійник

**Жаховський Олександр Григорович** (?–12.03.1961), підполковник, військовий льотчик. 1912 р. завершив навчання в Єлисаветградському кавалерійському училищі та призначений у 5-й драгунський Каргопольський полк, у складі якого брав участь у Першій світовій. Під час війни закінчив військову авіаційну школу. Останнє звання — ротмістр. З весни 1918 р. перебував на службі в авіаційних частинах військ Центральної Ради. Від серпня 1918 р. обіймав посаду командира 1-го гарматного загону 8-го Катеринославського авіаційного дивізіону Армії Української Держави. 25.07.1918 звільнений з військової служби за власним бажанням. За кілька тижнів знову вступив на українську військову службу та був призначений льотчиком 1-го гарматного загону 6-го Полтавського



**О. Г. Жаховський,**  
фото 1919 р. Фото з приватної колекції автора



авіаційного дивізіону. Після початку Протигетьманського повстання очолив рештки 6-го Полтавського авіаційного дивізіону, із якими згодом влився до 1-го Українського (Запорізького) загону Повітряного флоту УНР. З червня 1919 р. — командир 1-го Запорізького авіаційного загону Армії УНР, з 19 березня 1920 р. — помічник командувача Повітряного флоту УНР. У період з травня 1920 р. до кінця 1922 р. був командиром 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї УНР, після розформування якої мешкав у Польщі. Згодом емігрував до Бразилії. Помер і похований у м. Сан-Паулу, (Незабытые могилы. — Москва, 1999. — Т. 2. — С. 518).

**Залозний Никандр Семенович** (3.11.1890–?), сотник, військовий льотчик. Народився у м. Харцизьк. Закінчив Севастопольську військову авіаційну школу (1916), з 2.08.1916 служив військовим льотчиком у 14-му корпусному авіаційному загоні, згодом — 30-го. У 1917 р. отримав звання штабс-капітана. Протягом 1918 р. служив у 2-му Подільському авіаційному дивізіоні Армії Української Держави, у складі якого в грудні відбув до Летунського відділу Галицької армії. Був військовим льотчиком, а з березня 1919 р. — командиром 2-ї летунської сотні Летунського відділу Галицької армії. У листопаді 1919 р. разом із Летунським відділом ГА перейшов до складу авіації Збройних сил Півдня Росії. З 19.11.1919 призначений до 6-го авіаційного дивізіону Збройних сил Півдня Росії, із яким пізніше евакуйований до Грузії. Подальша доля невідома (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16; дані, надані російським істориком Маратом Хайруліним).



**Н. С. Залозний,**  
фото 1916 р.  
Надане для публікації  
дослідником М. Хайруліним

**Заславський Осип** (6.02.1897–?), поручик, військовий льотчик. Народився у Тернополі. Закінчив реальну гімназію, під час Першої світової війни мобілізований до австро-угорської армії. Став військовим льотчиком, служив у 27-й та 23-й авіаційних ротах. 30.11.1918 вступив до Галицької армії; невдовзі відправлений до складу Летунського відділу і з наступного року служив у його 1-й сотні. Від 21.05.1919 — командир Летунського відділу Галицької армії. На початку 1920 р. залишив Летунський відділ і перейшов у кінноту. Станом на 5.03.1920 — ад'ютант штабу Кавалерійського полку 3-ї бригади ЧУГА. 6.04.1920 у складі своєї частини брав участь у повстанні проти більшовиків, а незабаром

приєднався до армії УНР і був учасником її рейдів у Зимовому поході. Згодом служив у 5-й Херсонській дивізії. 24.08.1920 разом з іншим вояками-галичанами дістався до Чехословаччини. У 1920–1921 рр. перебував у складі Української бригади в Німецькому Яблонному та Йозефові. Подальша доля невідома (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16; Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 59. — С. 397-зв, 398).

**Земик Рудольф** (12.11.1891–?), поручик, льотчик-дозорець. Народився в Чернівцях. Закінчив політехнічний інститут, працював інженером, на початку Першої світової війни мобілізований до австро-угорської армії. 10.11.1918 вступив до Галицької армії, з грудня 1918 р. служив у Летунському відділі ГА, займався ремонтом літаків, як льотчик-дозорець брав участь у бойових польотах. Пізніше перебував на службі в 1-му Галицькому авіаційному загоні ЧУГА аж до його знищення 27.04.1920. Згодом опинився в Армії УНР, деякий час залишався в резерві управи її Повітряного флоту, потім перейшов до складу 5-ї Херсонської дивізії. 24.08.1920 разом з іншими вояками-галичанами перейшов на територію Чехословаччини. У 1920–1922 рр. служив в Українській бригаді у Німецькому Яблонному та Йозефові. Автор перших спогадів про Летунський відділ Галицької армії. Доля після 1922 р. невідома (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 7-зв-8, 15-зв-16; Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 13. — С. 9–11; Ч. 14. — С. 3–5; Ч. 15. — С. 4–5).

**Золотов Павло** (13.11.1892–8.11.1979), поручик, військовий льотчик. Народився у Таганрозі в родині донського козака та польки. У 17-річному віці захопився авіаційною справою, невдовзі втік з дому, дістався до Санкт-Петербурга, де влаштувався учнем механіка. У 1913 р. склав іспити на звання авіаційного механіка, згодом працював старшим механіком на російському військовому аеродромі Мокотов у Варшаві. 1915 р. закінчив Севастопольську військову авіаційну школу, згодом брав участь у повітряних боях на фронті Першої світової війни; останнє звання — поручик. У 1918 р. служив льотчиком 2-го гарматного загону 2-го Подільського авіаційного дивізіону Армії Української Держави. У 1920 р. вступив до 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї Армії УНР, у складі якої потрапив у 1-шу польсько-французьку авіаційну школу в Бидгощі.



**П. Золотов,**  
фото 1921 р. З приватної колекції автора



На запрошення поляків працював там інструктором до 1926 р. 1924 р. придбав два списаних літаки типу «Альбатрос» VII, на яких почав перевозити пасажирів, виступав як льотчик-спортсмен і займався рекламою різних підприємств, малюючи їх товарні знаки на своїх літаках. Крім того, протягом 1926–1932 рр. працював інструктором авіації в аероклубах Вільно та Лодзі. З 1932 р. працював інструктором і випробувачем літаків в авіаційному клубі Любліна. У 1944-му заарештований нацистською владою та як заручник вивезений до Німеччини. 1945 р. повернувся до Любліна, де обійняв посаду керівника цивільного авіаційного клубу. 1949 р. від польської комуністичної влади отримав заборону літати; поновив польоти на спортивних літаках лише 1960 р. Протягом 1950–1970-х років займався реставрацією старих літаків, які зберігалися у колекціях Музею авіації й аеронавтики у Кракові та Музею техніки у Варшаві. Помер і похований у Любліні (Біографія на польських інтернет-ресурсах: [www.tnn.pl/slownik\\_biograficzny.php?ids=390](http://www.tnn.pl/slownik_biograficzny.php?ids=390); [www.samoloty.pl](http://www.samoloty.pl)).

**Іванов Михайло** (3.11.1893–?), чотар. Народився у Санкт-Петербурзі. Під час Першої світової війни мобілізований до російської армії. У 1917 р. — прапорщик. 1918 р. вступив до складу 2-го Подільського авіаційного дивізіону, де виконував обов'язки завідувача гарматною частиною; звання — хорунжий Армії Української Держави. У грудні 1918 р. із дивізіоном відбув до складу Летунського відділу Галицької армії, в якому обіймав таку ж посаду. 31.07.1919 дістав військово звання чотаря Галицької армії. Доля після осені 1919 р. невідома (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16).

**Кавута Василь** (24.09.1891–березень 1919 р.), старший десятник, військовий льотчик. Народився у с. Дубляни Львівського повіту, Галичина. Напередодні Першої світової війни працював гірником на шахті, згодом — слюсарем з ремонту машинного устаткування. У 1914 р. мобілізований до австро-угорської армії: служив у будівельних частинах і авіації, де здобув звання військового пілота. 26.11.1918 вступив до Галицької армії, 7.12.1918 зарахований до запасної летунської сотні. Літав разом із командиром Летунського відділу сотником Петром Франком. 4.01.1919 збитий і разом з П. Франком потрапив у польський полон. Невдовзі втік і дістався до Красного. У березні 1919 р. направлений до штабу авіації УНР з метою відібрати для Летунського відділу найліпші літаки. Загинув під час авіакатастрофи у Проскуріві. Похований на цвинтарі у Красному (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 4-зв-5; Земик Р. Деяко про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 14. — С. 3; Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 11).

**Калінін Костянтин Олексійович** (17(29).12.1889–12.09.1938) — командир авіадивізіону Дієвої армії УНР. Видатний авіаконструктор, на честь якого було названо планету «Костянтин». Народився у Варшаві, походив з селян м. Валуйки на Вороніжчині (колишніх слобідських козаків). Закінчив Одеське військово училище (1912), Гатчинську авіаційну школу (1916). Служив у 3-ій Сибірській стрілецькій гарматній бригаді, з 1913 р. — у 2-му Владивостоцькому фортечному артилерійському полкові. Від жовтня 1916 р. — військовий льотчик 26-го корпусного авіаційного загону. Останнє звання у російській армії — штабс-капітан.



**К. О. Калінін,**  
фото 1920-х років.  
З музею Харківського авіаційного заводу

У 1918 р. служив в авіації Армії Української Держави. З 03.12.1918 р. — командир 1-го Волинського авіаційного дивізіону. Від березня 1919 р. обійняв посаду інспектор авіації Київського району, з травня — інспектор авіації Галицької армії. Влітку-восени 1919 р. — завідувач авіаційного складу Повітряного флоту УНР, в управі якого служила канцеляристкою і дружина Костянтина Калініна Софія. 1920 р. у Козятині потрапив до червоних і як авіаційний фахівець був відправлений до Москви. У 1920–1922 рр. навчався у Московському інституті Червоного повітряного флоту, звідки в лютому 1922 р. відрахований як колишній петлюрівець. Прибуває до Києва, де вступає на механічний факультет Київського політехнічного інституту. У березні 1923 р. призначений завідувачем конструкторського бюро на Київському авіаційному заводі № 6 (Ремвоздух-6). 1925 р. закінчив механічний факультет КПІ, а наступного року очолив авіаційне конструкторське бюро у Харкові (згодом — власного імені) на авіазаводі ім. Раднаркому УРСР. Працював над конструюванням і спорудженням літаків цивільної та військової авіації. Фактичний засновник радянської цивільної авіації. Під його керівництвом було створено понад 20 типів літаків, зокрема:

К-1 (1923–1925) — перший радянський пасажирський літак, розрахований на 1–2 членів екіпажу та 3–4 пасажирів. Розроблений К. О. Калініним у Києві під час роботи на підприємстві Ремвоздух-6. Уперше піднявся в небо над Києвом 26.07.1925. Рекомендований до серійного виробництва, але жоден із серійних екземплярів не був добуваний.



К-2 (1925–1927) — пасажирський літак, схожий на К-1, створений авіаконструктором уже в Харкові на Авіазаводі ім. Раднаркому УРСР. Перший політ — 12.05.1927. Було збудовано кілька екземплярів К-2, які використовувалися в СРСР для аерофотозйомки та картографічних робіт.

К3 (1927) — санітарний літак, розроблений на основі К-2. Його салон облаштований під перевезення трьох носилок з постраждалими.

К-4 (1928) — пасажирський літак, розрахований на 6 пасажирів; усього збудовано 22 таких апарати.

К-5 (1926–1929) — найбільш успішний пасажирський літак Костянтина Калініна, розрахований на 2 пілотів та 8 пасажирів. Уперше здійснив політ у Харкові 18.10.1929. Серійне виробництво цього типу літаків почалося 1930 р.; створено близько 260 екземплярів. До 1940 р. був найбільш використовуваним пасажирським літаком Аерофлоту СРСР; в експлуатації до 1943 р.

К-6 (1930) — поштовий літак, який міг переобладнуватися для бомбардування.

К-7 (1929–1935) — багатоцільовий військовий літак-гігант: використовувався як бомбардувальник, десантний та транспортний засіб. Екіпаж — 12 пілотів. Озброєний 8 гарматами, 8 кулеметами; міг переносити до 16 600 кг. авіаційних бомб, вояків-десантників чи військових вантажів. У свій час був найбільшим радянським літаком. Перший політ на ньому здійснено у Харкові 21.08.1933. Під час випробувань виявилися технічні вади, які призвели до загибелі літака та всього екіпажу. Апарат було відправлено на доробку. 1935 р., у зв'язку зі зміною державної концепції військового літакобудування, подальша робота над К-7 була припинена.

К-9 — літак-моноплан (крило розташовано над фюзеляжем та кріпиться до нього кількома стійками).

К-10 — спортивний низькоплан.

К-12 — перший радянський надзвуковий бомбардувальник, більш відомий як «Жар-Птиця» (за яскравість кольорів). Вважається першим у світі бомбардувальником, яким започаткована надзвукова авіація

К-13 (1933–1936) — бомбардувальник, розрахований для 3 пілотів. Міг підніматися в небо до 7800 м і переносити до 1 т бомб. Озброєний 3 кулеметами. Єдиний дослідний екземпляр створено 1936 р. у Воронежі. Літак мав один суттєвий недолік: його було визнано заважким. виправити становище К. О. Калінін не встиг.

К-14 (1933–1936) — «мирний» варіант бомбардувальника К-13, розрахований на 2 членів екіпажу та 12 пасажирів. Проект не здійснений.

У 1938 р. заарештований і страчений НКВС.

1990 р. Міжнародний планетний центр (США) затвердив для ново-

відкритої планети № 3347 назву «Костянтин». Як ішлося в тексті офіційного повідомлення — «На честь Костянтина Олексійовича Калініна (1889–1938) — видатного льотчика і талановитого конструктора, що розробив низку аеропланів різних типів, один з яких дістав Золоту медаль на Міжнародній авіаційній виставці у Берліні 1928 р.» (ЦДАВОУ. — Ф. 2248. — Оп. 1. — Спр. 7. — С. 154; ДГАСБУ. — Фп. — Спр. 406. — Т. 7, С. 286; Ляховецкий М. Б. Все в крыле: страницы жизни и творчества авиаконструктора К. А. Калинина. — Харьков, 1986; Савин В. С. Планета «Константин». — Харьков, 1994; История авиации, библиографический указатель. — Москва, 2003. — С. 244)

**Кануков Джамбулат** (1.04.1887–21.05.1919), сотник, військовий льотчик. Магометанин, син Тагаурського алдара Терської області. Закінчив Владикавказьку чоловічу гімназію, Тверське кавалерійське училище за 2-м розрядом (1909). Вийшов корнетом до 7-го гусарського Білоруського полку (Володимир-Волинський). Мав важкий характер, тому під час навчання в училищі сам відраховувався до Осетинського кінного дивізіону, а згодом — 27.09.1912 — був звільнений у запас. Після початку Першої світової війни добровільно повернувся до армії. З 19.07.1914 — у розпорядженні штабу 2-ї армії, з 18.09.1914 за власним бажанням прикомандирований до 22-го піхотного Нижегородського полку, з 10.10.1914 виконував обов'язки ад'ютанта цього полку. 15.05.1915 дістав контузію та евакуйований з фронту. 25.06.1915, по одужанні, за власним бажанням переведений до 17-го корпусного авіаційного загону, де служив льотчиком-дозорцем. 17.10.1915 відраджений на навчання до Військової авіаційної школи. 10.05.1916 підвищений до звання поручика. 7.08.1916 закінчив школу та дістав звання військового льотчика. З 20.10.1916 служив у 14-му авіаційному загоні, з 24.03.1917 очолював 30-й авіаційний загін. Останнє звання у російській армії — штабс-ротмістр. У 1918 р. вступив до Армії Української Держави, де очолював 2-й Подільський авіаційний дивізіон, із яким у грудні 1918 р. прибув до м. Красне — у склад Летунського відділу Галицької армії. Після прибуття до ГА вирішив здійснити «переворот»: самочинно оголосив себе полковником і спробував зайняти посаду командира Летунського відділу. Незважаючи на те, що галицьке командування не ставило під сумнів вигадане звання Канукова, йому не було дозволено обійняти посаду командира Летунського відділу. Окремим наказом Кануков був призначений помічником з муштрової частини командира Летунського відділу сотника П. Франка. З 26.03.1919 — командир Летунського відділу Галицької армії. Загинув в авіаційній катастрофі під ст. Озірною біля Тернополя.

Сотник Петро Франко згодом так характеризував свого помічника: «Полк. Кануков був чудовий знавець літання і добрий організатор. Своєю



веселою, товариською вдачею скоро зумів позискати всіх. Завжди мав нові «нечувані» ідеї: вмонтовував могутні двигуни на маленькі орли, щоби дійти до великої швидкості, наших пілотів, що вмiли літати на повільних «авіятках» та «льйодах», посадив на скорі «нюпори» і не зражувався початковими невдачами. Полк. Кануков із самого звуку двигуна означував непомільно, який літак летить» (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 16-зв-17; РГВИА. — Ф. 2008. — Оп. 1. — Спр. 1398. — С. 3-3-зв; Франко А. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів. — 1937, Ч. 11. — С. 9).

**Кануков Хазбулат** (?–5.02.1919), хорунжий. Рідний брат Джамбулата Канукова. У грудні 1918 р. з 2-м Подільським авіаційним дивізіоном прибув до складу Летунського відділу Галицької армії. Загинув від вибуху авіаційної бомби під час проведення практичного заняття. Похований у м. Красне (Українська Галицька Армія, матеріали до історії. — Вінніпег, 1968. — Т. 4. — С. 101).

**Козловський Георгій (Юрій) Іванович** (1895–?), сотник (?), військовий льотчик (?). Серед списків військових льотчиків та льотчиків-дозорців російської армії відсутній. Ймовірно, закінчив Українську авіаційну школу в Києві навесні 1918 р., але дані щодо цього неточні. У 1918 р. служив льотчиком винищувального загону 2-го Подільського авіаційного дивізіону Армії Української Держави. Вступив до Армії УНР у травні 1920 р. у Вінниці. З 19.09.1920 очолював 1-й бойовий авіаційний загін 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї, на чолі якого пізніше відбув на фронт. У листопаді 1920 р. усунений з посади через інтриги проти командира 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї сотника О. Жаховського та відкомандирований до запасних військ. У 1921 р. певний час служив в управлінні інспектора технічних військ Армії УНР, але звідти також звільнений за інтриги проти головного інспектора полковника О. Козьми. Крім того, у серпні 1921 р. вища атестаційна комісія при Військовому міністерстві УНР виявила, що насправді Г. Козловський не є сотником і, до того ж, самочинно присвоїв собі орден Святого Георгія 4-го ступеня, що носив на мундирі. На початку 1923 р. разом зі старшим братом, сотником Армії УНР, вирішив повернутися до СРСР. 13.04.1923 відбув із Варшави на батьківщину. Мешкав у Кам'янці-Подільському, намагався заробляти кооперацією, але більшість часу був безробітним. Фактично забезпечував прожиття роботою в ДПУ, куди був завербований як таємний агент: мав прізвисько «Метельський» і виказував радянським каральним органам ветеранів АУНР, що залишились мешкати в СРСР. Зокрема, видав ДПУ льотчиків В. Федченка та Л. Скурського. Доля після 1930 р. невідома (ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 52795. — С. 55–56).

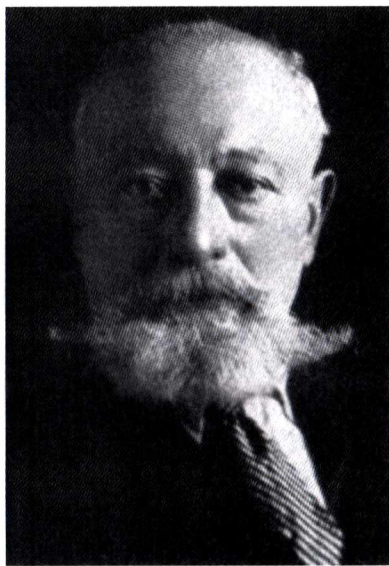
ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 4. — Спр. 29. — С. 7, 13; Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 55. — С. 109).

**Костів Василь** (5.2.1889–?), поручик, технічний старшина. Народився у с. Буцнів Тернопільського повіту, Галичина. Закінчив гімназію, кілька курсів політехнічного інституту. Під час Першої світової війни був мобілізований до австро-угорської армії. З грудня 1918 р. служив у Летунському відділі Галицької армії. Влітку 1919 р. як технічний експерт відправлений до Берліна для закупівлі літаків на замовлення Повітряного флоту УНР та Галицької армії. У 1920 р. з рештками Галицької армії дістався до Чехословаччини, де й оселився. Подальша доля невідома. Сотник Петро Франко згадував про нього: «Одним із кращих технічних старшин був Костів, завжди спокійний, здержливий із червоним відмороженим обличчям. У всіх труднощах знаходив щасливий вихід і я мав із нього на правду поміч» (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16; Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 10).

**Кривенко Микола Кіндратович** (1894–1.03.1938), хорунжий, військовий льотчик. Народився у с. Тиниця Бахмацького повіту Чернігівської губернії. Закінчив 2-класне училище, склав іспит за 6 класів реального училища. У грудні 1914 р. мобілізований до російської армії, служив у солдатській команді Гатчинської військової авіаційної школи, пізніше закінчив солдатське відділення цієї школи, став льотчиком. З літа 1916 р. воював у складі 3-го армійського авіаційного загону. У березні 1917 р. за 50 годин бойових польотів дістав звання прапорщика, наприкінці року демобілізований. 1918 р. приєднався до Національного союзу, був одним з організаторів повстання проти влади гетьмана П. П. Скоропадського на Чернігівщині. У грудні перебував у складі 1-ї Козацько-стрілецької (Сірожупанної) дивізії, згодом — помічник житомирського губернського коменданта, співробітник військово-наукового відділу Генштабу УНР. З серпня 1919 р. перебував у Німеччині, де як військовий експерт належав до складу посольства УНР у Берліні. У 1923 р. повернувся на батьківщину. Працював референтом ВСНХ УРСР і був таємним співробітником ДПУ. Заарештований у Харкові за справою «Українського Національного Центру» 6.11.1930. Засуджений 7.02.1932 до 3 років позбавлення волі. Термін відбував у ДмитровЛАГу. Під час перебування в таборах перейшов на адміністративні посади у системі ГУЛАГ. Працював начальником фінансової частини ВяземЛАГу. Знов заарештований 15.08.1937, засуджений 5.01.1938 до страти (ДГАСБУ — Фп. — Спр. 59881. — Т. 72, архівно-слідча справа Кривенка М. К.).



**Крицький Павло Митрофанович** (3.11.1868—після 1924), полковник, повітроплавець. Уродженець с. Мала Дівиця Прилуцького повіту Полтавської губернії. Закінчив Прилуцьку гімназію (1888), Московські військово-училищні курси (1893), Офіцерську військово-електротехнічну школу (1896), Офіцерську повітроплавну школу (1901). У складі 7-го саперного батальйону брав участь у Китайському поході 1900–1901 рр., у складі 1-го Східносибірського саперного батальйону — у Російсько-японській війні 1904–1905, з 1.10.1909 — підполковник. 20.04.1914 призначений командиром 4-ї авіаційної роти, 20.03.1915 — командиром фортечної Новогеорگیївської повітроплавної роти. 7.08.1915 у складі залоги Новогеорگیївської фортеці потрапив у німецький полон, звідки повернувся 12.10.1918. З 20.10.1918 — помічник командира Херсонсько-Миколаївського науково-повітроплавного загону, з 12.11.1918 — начальник відділу повітроплавного управління Повітряного флоту Української Держави.



**Крицький П. М.,**  
фото 1920-х років. З книги: Білон П.  
Спогади. — Пітсбург, 1952. — Ч. 1

Від 15.12.1918 — т. в. о. інспектора повітроплавства УНР, від 15.01.1919 — інспектор повітроплавства УНР. З 16.11.1919, по розформуванні інспекції, працював у закордонному відділі Генерального штабу; інтернований поляками. Від 10.01.1920 — булавний старшина для доручень при командирі 4-ї стрілецької бригади Армії УНР, від 24.04.1920 перебував у резерві старшин 2-ї запасної бригади Армії УНР, був співробітником Військово-технічної управи Військового міністерства УНР. З 9.11.1920 — начальник штабу Технічних військ Армії УНР. Навесні 1924 р. переїхав до Львова, де працював інженером. Помер у Львові (ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 165. — С. 51–52; Спр. 653. — С. 34–55; Білон П. Спогади. — Пітсбург, 1952. — С. 40, 47–48; Єрмолаєв Л. Спомин//Тризуб. — 1973. — Ч. 71. — С. 7–9)

**Кудря Федір Євдокимович** (16.02.1894–1920), сотник, льотчик-дозорець. Народився у с. Скопці Переяславського повіту Полтавської губернії. Навчався на механічному факультеті Київського політехнічного інституту. Під час Першої світової війни мобілізований до російської армії, закінчив артилерійське училище, служив у 33-й гарматній бригаді. Згодом навчався в Київській школі льотчиків-дозорців і за цим фахом у складі 33-го корпусного авіаційного загону брав участь у бойових діях; останне

звання у російській армії — штабс-капітан. У 1917 р. був активним членом Української партії соціалістів-революціонерів. Восени 1917 р. — комісар Центральної Ради на Південно-Західному фронті. З 16.12.1917 — льотчик-дозорець 1-го Українського авіаційного загону військ Центральної Ради, з 16.01.1918 — «революційний головнокомандувач Південно-Західного фронту», призначений на цю посаду Центральною Радою. Від початку лютого 1918 р. — голова демобілізаційної комісії фронту. Навесні 1918 р. призначений командиром 3-го авіаційного парку в Києві, але 15.06.1918 звільнений зі служби та взагалі з Армії Української Держави. У листопаді-грудні 1918 р. був активним діячем повстання проти П. П. Скоропадського, наприкінці грудня 1918 р. — у січні 1919 р. виконував обов'язки командувача авіацією військ Директорії, згодом став командиром Київського авіаційного парку. На початку грудня 1919 р. долучився до отамана О. Волоха, який із кількома частинами Армії УНР перейшов на бік червоних, і був призначений командиром сотні. Того ж місяця захворів на тиф. По одужанні повернувся в рідне село. У квітні 1920 р. приїхав до Києва, де дочекався приходу польських та українських військ. Вступив до АУНР і був зарахований до резерву управління Повітряного флоту. Виїхав у розпорядження управління до Кам'янця-Подільського, та, крім цього, вступив тут до університету. У липні 1920 р., по відході українських військ із Кам'янця-Подільського, залишився у місті й вирішив повернутися на батьківщину, однак дорогою — у м. Калинівка Вінницького повіту, був схоплений місцевими органами ЧК. Потому відправлений до Сквирської в'язниці, де підмовляв ув'язнених здійснити колективну втечу. 18.08.1920 був переведений до Києва, а 27.09.1920 колегією Київської губернської ЧК засуджений до страти. У Повітряному флоті УНР також служив урядовцем рідний брат Федора Д. Є. Кудря, який залишився у Радянській Росії та в 1920-ті роки був членом правління «Українбанку» в Харкові (ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 9571, архівно-слідча справа Кудрі Ф. Є.).

**Кузьмович Степан** (10.12.1893–?), чотар, військовий льотчик. Народився у Тернополі. До Першої світової війни навчався у ветеринарному інституті. 2.09.1914 добровольцем вступив до Легіону УСС австро-угорської армії, згодом закінчив летунську школу. Вступив 25.11.1918 до Галицької армії у ранзі хорунжого, з 5.12.1918 — у запасній летунській сотні. 10.10.1919 дістав звання чотаря Галицької армії. По закінченні Визвольної війни залишився в СРСР і в 1923 р. мешкав у Харкові. Подальшу долю з'ясувати не вдалося. Петро Франко так згадував про С. Кузьмовича: «До літання ставився із захопленням, був спокійний та відважний. Відбув 5 чи 6 летів» (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 14-зв-15; Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини, Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 10).



**Лупул (Люпул) Євген (Іван?)** (?–11.02.1919), поручик. Походив з Буковини. На початку 1919 р. вступив до Галицької армії та зарахований у Летунський відділ. 5.02.1919 був важко поранений від вибуху авіаційної бомби під час проведення практичного заняття. Помер від ран за тиждень у госпіталі м. Золочів. Похований у м. Красне. У спогадах П. Франка Євген (Іван?) Лупул помилково іменується підхорунжим (Українська Галицька Армія, матеріали до історії. — Вінніпег, 1968. — Т. 4. — С. 101).

**Ляліч Нікола** (4.11.1895–?), поручик, військовий льотчик. Народився у с. Кніп, Далмація, хорват. Закінчив реальну школу, військову академію, офіцерську школу пілотів. У складі австро-угорської авіації брав участь у Першій світовій війні. 13.12.1918 добровольцем вступив до Летунського відділу Галицької армії та служив у ньому щонайменше до травня 1919 р. Подальша доля невідома (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16).

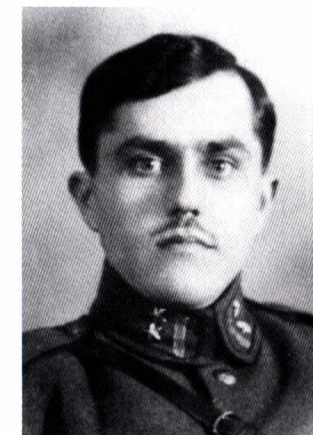
**Масікевич Іван**, військовий льотчик. Перебував у лавах Летунського відділу Галицької армії з весни 1919 р., потому — в 1-му Галицькому авіаційному загоні ЧУГА. Під час знищення загону в Козятині 26–27.04.1920 зміг уникнути полону та пробився до розташування радянських військ. Зарахований до червоної авіації; в складі 13-го Казанського розвідувального авіаційного загону воював з Російською армією генерала П. П. Врангеля. Подальша доля невідома.

**Міхенко Леонід Андрійович** (30.06.1898–27.02.1938), чотар, льотчик-дозорець. Народився у Тернополі. Закінчив гімназію, навчався в інституті. У серпні 1917 р. мобілізований до австро-угорської армії, закінчив старшинську авіаційну школу, став льотчиком-дозорцем. 1-го листопада 1918 р. у званні хорунжого вступив до Галицької армії, а в грудні 1918 р. перейшов у Летунський відділ. Виконував обов'язки льотчика-дозорця та фотографа. 31.07.1919 підвищений до звання чотаря Галицької армії. 27 квітня 1920 р., під час знищення 1-го Галицького авіаційного загону РСЧА, залишився у Козятині, був полонений поляками. Згодом перейшов на службу до Армії УНР: зарахований льотчиком-дозорцем до складу 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї. У листопаді 1920 р. разом із льотчиком П. Золотовим здійснював бойові вилети проти червоних військ. Після інтернування Армії УНР на польській території повернувся до Тернополя. Навчався у медичних інститутах у Тернополі, Відні та Празі. З 1923 р. — член Комуністичної партії Західної України. У 1925 р. здійснив подорож до УСРР, де був завербований розвідувальним управлінням РСЧА. 1926 р. через причетність до терористичних актів Української військової організації мусив тікати з Польщі та виїхати до СРСР. Оселився у Києві, працював завідувачем аптеки

ім. К. Маркса на вулиці Воровського, 17 (нині — Хрещатик), згодом — завідувачем відділу постачання аптечного управління УСРР. Мешкав на вулиці Короленка, 47, кв. 9 (нині — Володимирська). 9.03.1933 заарештований за справою Української військової організації, засуджений 1.10.1933 до 10 років ув'язнення. Загинув у концтаборі в Каргополі. Брат Л. А. Міхенка Богдан (1906 р. н.), член КПЗУ, також виїхав до СРСР і мешкав у Києві. Був заарештований у 1935 р. і засуджений у 1936 р. до 5 років позбавлення волі. Дружина Л. А. Міхенка Катерина Нечипорівна (1904 р. н.) у 1936 р. засуджена до 5 років позбавлення волі (ДГАСБУ. — Фп. — Спр. 55190. — Т. 1, архівно-слідча справа Міхенка Л. А.; ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16; ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 55192, архівно-слідча справа Міхенка Б. А. та Міхенко-Гусакової К. Н.).

**Мовчук Михайло** (11.10.1894–?), чотар, льотчик-дозорець. Народився у с. Мамаїв Зборівського повіту, Галичина; закінчив гімназію. З початком Першої світової війни мобілізований до австро-угорської армії, навчався у військовій авіаційній школі. 7.11.1918 у званні хорунжого вступив до Галицької армії, у грудні 1918 р. перевівся до Летунського відділу. 31.07.1919 підвищений до звання чотаря Галицької армії. У складі Летунського відділу, а згодом — 1-го Галицького авіаційного загону ЧУГА залишався до її загибелі 27.04.1920. Потому певний час перебував у резерві управління Повітряного флоту УНР. Влітку 1920 р. повернувся на батьківщину (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16).

**Молоко Іван** (11.11.1889–10.10.1968), військовий урядовець. Народився у с. Борисівка Харківської губернії. Під час Першої світової війни служив військовим урядовцем у складі російської армії, у 1917 р. — на тій самій посаді в 3-му Київському авіаційному парку. З 1918 р. — незмінний завідувач господарства 1-го Українського (Запорізького) авіаційного загону. У 1922 р., після остаточного розформування 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї, виїхав до Чехословаччини. Закінчив Вищу господарчу школу в Чехословаччині (1926). Емігрував до Парагваю, згодом — до Аргентини, працював агрономом. Похований на англійському цвинтарі у Буенос-Айресі. Зберіг колекцію фотографій з життя 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї, яка публікується у цій книзі (Інформацію надано Арсенієм Созоником та Ігорем Василюком, Буенос-Айрес).



**Молоко І.,**  
фото 1921 р.  
З приватної колекції





**Мурашко В. О.,**  
фото 1930-х років.  
Наріжний С. Українська  
еміграція. — Прага, 1942

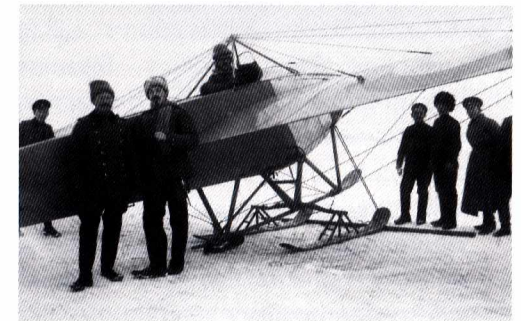
**Мурашко Василь Опанасович** (6.03.1894–після 1957 р.), полковник, військовий льотчик (?). Народився у с. Вересоч на Чернігівщині. Закінчив Чернігівську класичну гімназію, юридичний факультет Київського університету, 1-ше Київське військове училище (1.05.1915), Севастопольську військову авіаційну школу (10.07.1917; за іншими даними — у цьому закладі не навчався). Під час Першої світової війни — офіцер 70-го піхотного Рязського полку, нагороджений орденом Святого Георгія 4-го ступеня (18.09.1916) та Георгіївською зброєю (8.03.1917, за бій 14.07.1916), останнє звання в російській армії — штабс-капітан. З 13.09.1918 — старшина 4-го Сердюцького полку Армії Української Держави, з 1.01.1919 помічник інспектора авіації Київського району, з 9.04.1919 — командир Київського авіаційного загону, згодом відлетів

до Берліна. 20.08.1919 призначений експертом уряду УНР у справі закупівлі авіаційного майна у Німеччині, Чехословаччині та Австрії. З 13.08.1920 — т. в. о. начальника управління Повітряного флоту УНР. У 1921–1922 рр. — начальник управління Повітряного флоту УНР. З 1922 р. мешкав на еміграції у Чехословаччині, Здобув освіту на лісовому відділі Української господарської академії у Подебрадах (1927), потому працював лісничим на Закарпатській Україні. З 1938 р. — активний член Союзу гетьманців-державників, був начальником організаційного відділу та заступником керівника союзу в Чехословаччині. 1942 р. за сприяння П. П. Скоропадського відвідав Київ і Лохвицю, за кілька днів був відкликаний німцями з України, бо зіткнувся там з нацистським терором стосовно мирного населення. По поверненні до Чехословаччини відмовився від подальшої діяльності в СГД, оскільки організація продовжувала підтримувати тісні стосунки з Німеччиною. Переїхав до Судет, де наприкінці 1944-го — у 1945 р. підтримував чеський антифашистський партизанський рух. Улітку 1945 р. заарештований СМЕРШ, провів 9 місяців під слідством, але був звільнений завдяки наполяганням чеських партизанів. У подальшому мешкав під м. Підмокле у Чехословаччині (ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 652. — С. 46–47; Білон П. Спогади. — П'їтсбург, 1952. — С. 48; Прохода В. Записки непокірливого. — Новий Ульм, 1972. — Кн. 2. — С. 34, 62–64; Київ, 1996. — Кн. 3. — С. 197–198).

**Найгавзер**, десятник, військовий льотчик. Учасник Першої світової війни, ветеран австро-угорської армії. Наприкінці лютого 1919 р. на за-

прошення уряду ЗУНР із групою австрійських фахівців вступив до складу Летунського відділу Галицької армії. Наприкінці травня 1919 р. із поручиком Степаном Слезакіом відлетів до Відня. Потому до Галицької армії не повертався (Фостаковський І. Летунство//Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріяли до історії). — Вінніпег, 1958. — С. 229).

**Наконечний Олександр Омелянович** (23.04.1887–?), сотник, військовий льотчик. Закінчив Одеське міське училище, Школу авіації військового часу Імператорського Московського товариства повітроплавства (1914), навчався у Севастопольській військовій авіаційній школі (1916, 1917). Під час Першої світової війни служив у 13-му корпусному авіаційному загоні, брав участь у повітряних боях, був нагороджений орденом Святого Георгія 4-го ступеня (29.05.1917, за здійснення бомбардування ст. Єловка 26.11.1916). З 16.12.1917 — командир 1-го Українського авіаційного загону військ Центральної Ради, за кілька днів перейшов на роботу до Центральної Ради. З 16.04.1918 — начальник авіації УНР, згодом — авіації Української Держави (до 27.08.1918). Від 25.12.1918 — інспектор авіації УНР, від червня 1919 р. — начальник Військово-авіаційної школи УНР. У липні 1919 р. призначений командиром 4-го бойового авіаційного загону, з 16.08.1919 — інспектор авіації Дієвої армії УНР та Галицької армії. 1.11.1919 звільнений з посади інспектора через профнепридатність, повернувся на посаду командира 4-го авіаційного загону. У виданні «Офіцерський корпус Армії УНР (1917–1921)», Київ, 2007, кн. 1, помилково зазначено, що Олександр Наконечний у 1920 р. мешкав у Києві та очолював антирадянську організацію. Останнім часом за матеріалами ДГАСБУ вдалося перевірити цю інформацію, і вона виявилася неправдивою. Насправді, антирадянську організацію у Києві у 1920–1921 рр. очолював однофамилець видатного льотчика. Відтак, інформації про його долю після 1919 р. ми не маємо (ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 1. — Спр. 49. — С. 1–4; Авиаторы — кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914–1918 годов. — Москва, 2006. — С. 201; Голинков Д. А. Крушение антисоветского подполья в СССР. — Москва, 1978. — Кн. 2. — С. 139).



**О. О. Наконечний (другий зліва),**  
фото 1916 р.  
З фондів Центрального державного архіву  
кінофотофонодокументів у м. Санкт-Петербурзі



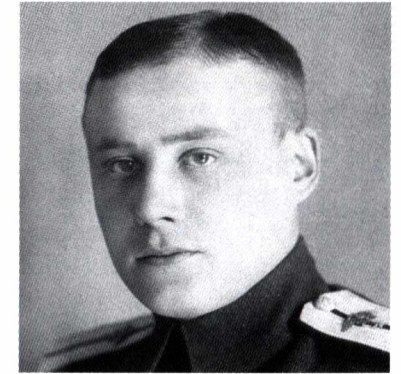
**Новак Фердинанд (?)**, сотник. Навесні 1919 р. недовго служив у Летунському відділі, потому повернувся додому (Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 9).

**Нестор Михайло (?–5.02.1919)**, хорунжий. З кінця 1918 р. служив у Летунському відділі Галицької армії. Загинув від вибуху авіабомби під час проведення практичних занять. Похований у м. Красне (Українська Галицька Армія, матеріали до історії. — Вінніпег, 1968. — Т. 4. — С. 101).

**Огар Іван Дмитрович (28.08.1892–19.06.1938)**, чотар, льотчик-дозорець. Народився у Тернополі. Закінчив гімназію, два курси механічного факультету Віденського політехнічного інституту. 1914 р. мобілізований до австро-угорської армії, навчався у військовій школі, служив у 15-му піхотному полку. У 1918 р. закінчив курси льотчиків-дозорців, потому ніс службу в австро-угорській авіації, де, виконуючи завдання, налітав 60 годин. З початку 1919 р. служив льотчиком-дозорцем у Летунському відділі Галицької армії, з лютого 1920 р. — у 1-му Галицькому авіаційному загоні РСЧА. Під час загибелі загону в Козятині 26–27 квітня 1920 р. здійснив із льотчиком Ю. Арватовим утечу на одному з літаків і прибув у розпорядження радянського командування. З 2.05.1920 — льотчик-дозорець 21-го розвідувального авіаційного загону РСЧА, з 10.05.1920 — на тій же посаді у 23-му розвідувальному авіаційному загоні РСЧА. Станом на 21.02.1921 перебував на військовій службі у цьому загоні. У 1932 р. викладав в Оренбурзькій авіаційній школі РСЧА, згодом — начальник авіації Західно-Сибірського крайового комітету організації «Осоавіахім», майор РСЧА. 17.09.1937 заарештований за справою антирадянської військово-фашистської змови в РСЧА, 19.06.1938 засуджений до страти та того ж дня розстріляний (Сувениров О. Ф. Трагедия РККА, 1937–1938. — Москва, 1997. — С. 460; РГВА. — Ф. 11812. — Оп. 1. — Спр. 18, С. 2, 8, 9; інформація, надана дослідником М. Хайруліним).

**Островідов Сергій Миколайович (1889–?)**, сотник, військовий льотчик. Навчався у Санкт-Петербурзькому політехнічному інституті на суднобудівельному відділенні. 19.08.1914 вступив добровольцем до 1-ї авіаційної роти російської армії. Закінчив Севастопольську авіаційну школу (5.05.1915), потому воював у складі 23-го корпусного авіаційного загону. 4.12.1915 підвищений до звання прапорщика, невдовзі став підпоручиком. Під час Першої світової війни нагороджений відзнаками Святого Георгія 4-го, 3-го та 2-го ступенів, а також всіма орденами до ордена Святого Володимира 4-го ступеня з мечами та биндою. З квітня 1918 р. обіймав посаду помічника голови технічного відділу

управління авіації УНР, потім — Української Держави (формально значився льотчиком винищувального загону 1-го Волинського авіаційного дивізіону, потім — льотчиком 13-го загону 3-го Одеського авіаційного дивізіону). Наказом Військової офіції Української Держави від 16.10.1918 отримав звання поручика російської служби з перейменуванням у значкові української служби. Після приходу до влади Директорії залишився на старому місці. Влітку-восени 1919 р. — льотчик 1-го Запорізького авіаційного загону Дієвої армії УНР, брав активну участь у боях проти радянських військ. 1920 р. перебував у закордонних відрядженнях із закупівлі авіаційного та іншого військового майна. До листопада 1920 р. повернувся в АУНР і як військовий льотчик вступив до 2-ї бойової групи 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї, дістав звання сотника. По інтернуванні Армії УНР разом із особовим складом ескадрильї відбув до 1-ї польсько-французької авіаційної школи у Бидгощі, де протягом 1921–1922 рр. працював інженером. Згодом емігрував до Франції, закінчив школу цивільного суднобудування, потому працював інженером. Подальша доля невідома (відомості надані дослідником М. Хайруліним).



**Островідов С. М.**,  
фото 1916 р.  
Надане для публікації  
М. Хайруліним

**Павленко Віктор Олексійович (10.11.1886–1932?)**, генерал-хорунжий Дієвої армії УНР. Походив з міщан Харківської губернії. Отримав домашню освіту, закінчив Чугуївське піхотне юнкерське училище за 2-м розрядом (1906), вийшов підпоручиком до 29-го піхотного Чернігівського полку (Забалканський штаб, Польща). Напередодні Першої світової війни навчався у Севастопольській авіаційній школі, служив військовим льотчиком XVIII корпусного авіаційного загону. За повітряні бої у січні-лютому 1915 р. нагороджений Георгіївською зброєю (2.06.1915). З кінця 1916 р. — підполковник, начальник повітряної охорони ставки Верховного Головнокомандувача російськими військами у м. Могильові. На Першому Всеукраїнському військовому з'їзді 18–20.05.1917



**Павленко В. О.**,  
фото 1920-х років.  
Зі збірника «За державність»



обраний членом Українського Генерального Військового комітету. З кінця липня 1917 р. — представник Українського Генерального Військового Комітету при Ставці Верховного Головнокомандувача. Командувач Київської військової округи, з 13.12.1917 — завідувач авіаційною справою української армії. Від 5.12.1918 до листопада 1919 р. обіймає посаду начальника управління Повітряного флоту УНР і одночасно — начальника Тилу Дієвої армії УНР. З 19.03.1920 — т. в. о. начальника (згодом — начальник) управи Повітряного флоту УНР, з 11.07.1921 до 3.11.1921 — в. о. Військового міністра УНР. У 1928 р. повернувся до СРСР. Ймовірно, працював сторожем в одному з колгоспів на Кубані, помер від голоду під час Голодомору (РДВІА. — Ф. 409. — Оп. 1. — п/с 6553; ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 91. — С. 71–73; Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 37. — С. 223; Ф. 1076. — Оп. 1. — Спр. 1-а — С. 16; Білон П. Спогади. — Пiтсбург, 1952; Омелянович-Павленко М. Спогади українського командарма. — Київ, 2002. — С. 44, 66).

**Панкеев Микола Петрович** (7.12.1886–?), полковник, військовий льотчик. Уродженець Києва, кубанський козак за походженням. Закінчив Костянтинівську реальну школу, Одеське піхотне юнкерське училище (1906), вийшов хорунжим до 3-го Кубанського пластунського батальйону. З початком Першої світової війни переведений до 78-го піхотного Навагінського полку, в якому командував ротою та батальйоном. Після навчання у Двінській школі льотчиків-дозорців (січень 1916), служив у 13-му авіаційному загоні, згодом став військовим льотчиком. 15.06.1917 дістав звання підполковника за бойові заслуги. Крім того, за час Першої світової війни нагороджений всіма орденами до Святого Володимира 4-го ступеня з мечами та биндою, а також англійським військовим хрестом короля Георга. Неодноразово був поранений: у груди, ногу, голову; контужений, двічі розбивався на літаку. З 1.03.1918 — помічник командира, невдовзі — командир Київського авіаційного парку. 2.02.1919 призначений начальником організаційного відділу управління Повітряного флоту УНР, а в червні 1919 р. — начальником електротехнічного відділу базисного технічного складу Повітряного флоту УНР. З грудня 1919 р. мешкав у Кам'янці-Подільському. У березні 1920 р. приряджений до штабу 2-ї запасної бригади. З 26.04.1920 — командир Учебного куреня Польової жандармерії (ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 1. — Спр. 68. — С. 91–92; Оп. 2. — Спр. 919. — С. 314–316).

**Поготовко Михайло Миколайович** (8.11.1891–31.03.1944), підполковник, льотчик-дозорець. Уродженець с. Баранове Валкського повіту Харківської губернії. Закінчив Полтавське реальне училище, 1-е Київське військово-училище (1.12.1914), вийшов до 30-го піхотного Полтавського

полку, у складі якого брав участь у Першій світовій війні; остання посада в полку — полковий ад'ютант. Після навчання у Військовій школі льотчиків-дозорців у Києві (16.12.1916) служив за цим фахом у 8-му корпусному авіазагоні, 1-му Туркестанському корпусному авіазагоні, брав участь у його українізації та переведенні 15.11.1917 до Києва. Останнє звання в російській армії — штабс-капітан. Нагороджений усіма орденами до Святого Володимира 4-го ступеня з мечами та биндою, Георгіївською зброєю. З 15.12.1917 — льотчик-дозорець 1-го Українського авіаційного загону, з яким увійшов до складу Гайдамацького коша Слобідської України, з 12.03.1918 — льотчик-дозорець та осавул 1-го Запорізького авіаційного загону (до вересня 1918 р.) 1.01.1919 призначений юрисконсультом управління Повітряного флоту УНР, 10.02.1919 — начальником господарчо-рахівничого відділу управління Повітряного флоту УНР. З 22.03.1919 — начальник загальномуштрового відділу управління Повітряного флоту УНР. Від 19.02.1920 перебував у Кам'янці-Подільському поза штатом. З 19.05.1920 — помічник начальника управління Повітряного флоту УНР, з 27.02.1921 — т. в. о. командира Учебного куреня Польової жандармерії Армії УНР. З 1923 р. мешкав на еміграції у Варшаві. Навесні 1940 р. очолив Український допомоговий комітет у Варшавській окрузі, виступав за створення українських частин у складі вермахту, був одним з ініціаторів створення Українського Визвольного Війська, загинув у Варшаві від кулі бойовика Армії Крайової. Похований у Варшаві на православному цвинтарі «Волья» (ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 1. — Спр. 68. — С. 103–104; Оп. 2. — Спр. 653. — С. 127; Боляновський А. Українські військові формування в збройних силах Німеччини (1939–1945). — Львів, 2003. — С. 45, 251, 252, 258, 367; Прохода В. Записки непокірливого. — Торонто, 1969. — Кн. 1. — С. 422).

**Пуза Євген**, сотник, льотчик-дозорець. Походив із Закарпатської України. З лютого 1919 р. служив у Летунському відділі Галицької армії, з 10.04.1919 обіймав посаду авіаційного референта Державного секретаріату військових справ ЗОУНР. 25.05.1919 віддав наказ двом чи трьом українським літакам перелетіти на територію Чехословаччини. З 1920 р. мешкав у м. Берегові на Закарпатті (Франко П. Летунський відділ УГА// Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 9).



**Поготовко М. М.,**  
фото 1920-х років. З видання: *Вісті братства колишніх воєнків 1УД УНА.* — Мюнхен, 1954. — Ч. 43–44





**Рудорфер Франц,**  
фото 1918 р.  
З видання: *Albatros D.II & D.III Oeffag, JaPo, 1998*

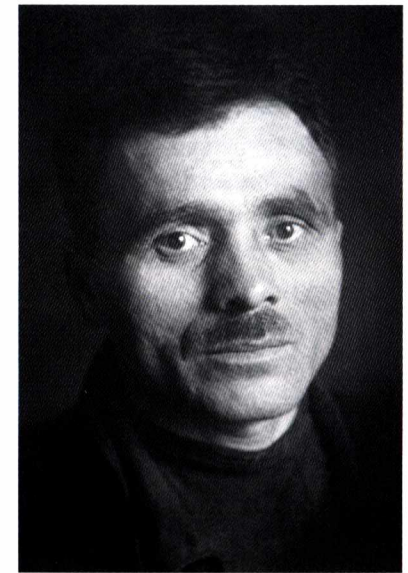
**Рудорфер (Рудольфер) Франц** (29.08.1897–1919), поручик, військовий льотчик. Народився у Відні, австрійський німець. Навчався у гімназії, 15.03.1915 вступив добровольцем до австро-угорської армії, згодом закінчив військову авіаційну школу, брав участь у повітряних боях на Італійському фронті, вважався одним з австрійських асів. 10.12.1918, уже як доброволець Галицької армії, відряджений до Летунського відділу, в складі якого брав участь у бойових операціях проти польських військ. 25.05.1919 на літаку «Ньюпор» 23 перелетів на територію Чехословаччини, а звідти повернувся додому (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16).

**Савчук Михайло** (27.09.1892–?), поручик, військовий льотчик. Народився у Чернівцях. Кадровий офіцер австро-угорської армії. Під час Першої світової війни закінчив офіцерські школи льотчиків-дозорців та пілотів. 23.12.1918 вступив до Летунського відділу Галицької армії, вважався одним з найкращих пілотів. Після поразки Галицької армії у війни з Польщею емігрував до Австрії, осів у Відні, де одружився з оперною співачкою. Подальша доля невідома (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16; Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 10).

**Серіков Микола Михайлович** (27.06.1898–28.05.1980), поручик, військовий льотчик. Народився у Харкові. На початку Першої світової війни вступив добровольцем до складу російської армії, служив в авіації, за що нагороджений Георгіївськими хрестами 4-го, 3-го, 2-го та 1-го ступенів. Закінчив Севастопольську військову авіаційну школу (листопад 1916 р.), потому був військовим льотчиком у складі 19-го корпусного авіаційного загону, у 1917 р. отримав звання поручика. 12.10.1918 мобілізований до 2-го Подільського авіаційного дивізіону, з яким у грудні того ж року відбув до складу Летунського відділу Галицької армії, де здійснював службу у званні чотаря, вважався одним із найкращих пілотів. 31.07.1919 дістав звання поручика Галицької армії. Під час своєї військової служби протягом 1914–1919 рр. налітав понад 263 години, у тому числі 128 годин 18 хвилин в українській авіації. Зокрема, під час перебування у 2-му Подільському дивізіоні та Летунському відділі Галицької армії він провів у небі на літаках: «Ньюпор»-17 — 38 хвилин, «Ньюпор»-23 — 110 годин 35 хвилин, «ДФВ» — 14 годин 55 хвилин, «ЛВГ» — 2 години 10 хвилин. Останній

політ здійснив 12-го жовтня 1919 р. У листопаді 1919 р. із Летунським відділом Галицької армії перейшов до Збройних сил Півдня Росії. Був відряджений до Севастополя за бензином для Летунського відділу, але не зміг повернутися до Одеси через наступ Червоної армії. З 21.02.1920 перебував на обліку в збірному пункті Галицької армії у Севастополі. 20.09.1920 мобілізований до Російської армії генерала П. Врангеля та призначений у 5-й авіаційний загін на солдатську посаду для випробування у придатності до несення служби льотчика-дозорця. У листопаді 1920 р. евакуювався до Галліполі, звідки емігрував до Єгипту. Помер та похований у м. Олександрія (Єгипет). Петро Франко згадував про М. Серікова: «Поважніший, хоч і молодший був Серіков. Це був дуже гарний юнак, високий та стрункий, який подобався усім жінкам» (ЦДАВОУ, ф. 2188, оп. 2, Спр. 136, С. 15-зв-16; Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 10; Беляков В. В. Российский некрополь в Египте, Москва. — 2001; інформація, надана дослідником Маратом Хайрулінім).

**Скурський Лев Олександрович** (1889–після 1934), хорунжий, військовий льотчик. Народився у с. Пришивально Васильківського повіту Київської губернії. Походив з родини будівельника, який працював у Києві на будівництві Критого ринку, Луцьких казарм тощо. Закінчив реальну школу у Фастові, потому був покликаний на дійсну військову службу, яку відбував у Києві. У складі авіаційних частин російської армії брав участь у Першій світовій війні. 1917 р. отримав звання унтер-офіцера. У 1917 р. з групою інших російських пілотів відряджений до Франції, де навчався у школах авіації у Шартрі, Аворі, Пата Казо. 12.10.1917 разом з іншими авіаторами прибув до Петрограда. По розпаді російської армії зарахований до РСЧА та призначений на службу військовим льотчиком у Смоленський авіаційний загін. Втік з Радянської Росії на батьківщину. Певний час служив в авіації Української Держави, але був звільнений як особа, що не мала офіцерського звання. У січні 1919 р. служив льотчиком Особливого авіаційного загону Осадного корпусу Дієвої армії УНР, здійснював бойові польоти під час боротьби українських військ з більшовиками на Лівобережній Україні. Протягом 1919 р. служив у 4-му авіаційному загоні Дієвої армії УНР, здійснював



**Скурський Л. О.,**  
фото 1930 р. З архівно-слідчої справи



неодноразові повітряні операції, причому в червні 1919 р. наказом по авіації за бойові заслуги та вдало проведені повітряні розвідки дістав ранг хорунжого. У листопаді 1919 р. з дозволу командира загону О. Наконечно-го залишив Проскурів, в якому розташовувався 4-й авіаційний загін, та разом із дружиною виїхав до Кам'янця-Подільського, де до квітня 1920 р. приватно мешкав у тестя (працівника місцевої польської поліції). У квітні 1920 р. за наказом Військового міністерства УНР виїхав до Варшави, де мала формуватись 1-а Запорізька авіаційна ескадрилья Армії УНР. 19.09.1920 зарахований до 1-го бойового авіаційного загону, в складі якого у листопаді 1920 р. брав участь у повітряних бойових операціях проти Червоної армії. Після інтернування Армії УНР на польській території здійснив переліт з Ярмолинців до Львова. Потому був відправлений у Бидгощ, куди у той час прибула вся 1-а Запорізька авіаційна ескадрилья. У 1922 р. перейшов працювати на завод «Блюмве» у Бидгощі. 1.02.1923 відправлений у табір для осіб, що бажали повернутися до Радянської Росії, у Повзонках (Варшава), і 13.04.1923 відбув на батьківщину. Після повернення намагався влаштуватися на завод «Ремвоздух» № 6 у Києві, але по 3 днях роботи був звільнений. Потому перебивався випадковими заробітками, бідував. 10.11.1926 нарешті влаштувався мідником на завод «Червоний Жовтень» у Фастові. Остаточо оселився у Фастові за адресою: станція Дачна, 11. Дружина Л. О. Скурського, Софія Іллівна Вавіловська, мешканка Кам'янця-Подільського, по відступі Армії УНР утекла до Польщі, але 17.06.1921 приїхала у Бидгощ — до чоловіка. Згодом повернулася на батьківщину разом із чоловіком. Померла у Синельниковому 11.10.1927. Брат Скурського, Петро Олександрович, працював механіком у Славуті в майстернях Земсоюзу. У квітні 1919 р. приїхав до брата Л. О. Скурського, який у той час служив у Здолбуновому в 4-му авіаційному загоні. Добровільно вступив до загону на посаду моториста й служив у ньому до кінця 1919 р. У 1920–1922 р. — моторист 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї. Одружився з місцевою мешканкою. Повертатися на батьківщину відмовився, бо не міг змиритися з пануванням більшовиків. 15.11.1930 був заарештований під час масової спецоперації ДПУ з вилучення колишніх білогвардійців, засуджений на 5 років позбавлення волі. Працював на будівництві Біломорсько-Балтійського каналу. 23.10.1934 достроково звільнений за заліком трудовнів і відїхав до Черкас. Подальша доля невідома (ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 60238, архівно-слідча справа Л. О. Скурського).

**Слезак Стефан**, поручик, інженер-конструктор. З кінця грудня 1918 р. завідував ремонтними майстернями Летунського відділу Галицької армії. У травні 1919 р. з пілотом Найгавером відлетів до Відня, де від імені уряду ЗОУНР передав представникам Антанти протест у зв'язку з наступом польської армії генерала Галлера. Залишився у Відні (Фостаковський І.

Летунство//Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріяли до історії). — Вінніпег, 1958. — С. 229).

**Соневицький Сильвестр** (12.01.1896–?), чотар, технічний старшина та льотчик-дозорець. Народився у Бережанах, закінчив гімназію. Під час Першої світової війни мобілізований до австро-угорської армії, служив техніком в автомобільних частинах 5-ї, 6-ї, 10-ї та 11-ї армій. 10.11.1918 у званні хорунжого вступив до Галицької армії. З грудня 1918 р. служив у Летунському відділі ГА. 31.07.1919 отримав звання чотаря Галицької армії. Залишався у складі Летунського відділу, а пізніше — 1-го Галицького авіаційного загону РСЧА аж до часу його загибелі 27.04.1920. Потому деякий час перебував у резерві управління Повітряного флоту УНР. Влітку 1920 р. повернувся на батьківщину. Як згадував П. Франко, С. Соневицький «був добрим майстром у репарації моторів і віддавав нам за час війни поважні прислуги». Перебуваючи у Летунському відділі, також часто як льотчик-дозорець вилітав на бойові завдання (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16; Франко П. Летунський відділ УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 11. — С. 10).

**Сухенко Василь Іванович** (7.08.1893—після 1962 р.), сотник, льотчик-дозорець. Народився у Києві. Навчався у Переяславській гімназії та Київському політехнічному інституті. Після початку Першої світової війни пішов на військову службу та закінчив школу прапорщиків (1.05.1915). З 1.06.1915 навчався у Гатчинській авіаційній школі, випущений з неї 1.10.1915 зі званням льотчика-дозорця. Служив у 10-му авіаційному загоні, остання посада — ад'ютант загону, останнє звання у російській армії — штабс-капітан. Нагороджений орденами Святої Анни 4-го ступеня, Святого Станіслава 3-го ступеня з мечами та биндою, Святої Анни 3-го ступеня з мечами та биндою. З 15.03.1918 перебував на військовій службі в Армії УНР, обіймав різні посади у штабі авіації. З 10.01.1919 — військовий льотчик евакуйованого до Проскурова Полтавського авіаційного дивізіону Повітряного флоту УНР (до 30.03.1919). З 1.05.1919 — член української військово-технічної місії УНР у Відні, Берліні та Празі, яка займалася закупівлею озброєння, зокрема літаків, для Дієвої армії УНР. 20.06.1920 повернувся з закордону до Армії УНР і був зарахований льотчиком-дозорцем у 1-шу Запорізьку авіаційну ескадрилью. З 10.10.1920 обіймав посаду коменданта групи 1-ї летунської франко-польської школи у Бидгощі. 1.06.1922 був демобілізований з Армії УНР. Потому працював інженером-електриком на різних польських підприємствах, згодом здобув освіту у Вищій Політехніці у Відні, обіймав керівні посади на різних промислових підприємствах Франції. Зокрема тривалий час керував промисловим відділом фабрики «Simens Kolike» та фабрикою «Philips»



Metalix». Протягом 1930–1950-их років мешкав у Парижі. Помер після 1962 р. (ЦДАВОУ. — Ф. 5235. — Оп. 1. — Спр. 1598. — С. 115–116).

**Томас Рудольф** (?–1919), десятник, військовий льотчик. З лютого 1919 р. служив у Летунському відділі Галицької армії. Загинув у квітні або травні 1919 р. на більшовицькому фронті під час виконання бойового завдання (Земик Р. Дещо про літунство УГА//Український Скиталець. — 1922. — Ч. 14. — С. 4).

**Томенко Теодор** (25.05.1892–5.02.1919), поручик, повітроплавець. Народився у с. Дебеславці, Коломия, Галичина. Закінчив торгівельну академію, працював юристом. Брав участь у Першій світовій війні в австро-угорській армії у складі повітроплавних частин. До Галицької армії вступив 17.11.1918, з 6.12.1918 служив у Летунському відділі. Загинув від вибуху авіаційної бомби під час проведення практичного заняття. Похований на батьківщині (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 4-зв-5; Українська Галицька Армія, матеріали до історії. — Вінніпег, 1968. — Т. 4. — С. 101).

**Торічнев Василь Миколайович**, підполковник, льотчик-дозорець. Народився у Черкасах. У 1917 р. працював доглядачем авіаційних майстерень у Київському політехнічному інституті, з 1.03.1918 (наказ від 21.07.1918) — молодший механік потягу-складу-майстерні Чернігівського авіаційного дивізіону. 31.07.1918 призначений льотчиком-дозорцем розвідувального загону Волинського авіаційного дивізіону. З 9.09.1918 — механік потягу-складу-майстерні 4-го авіаційного дивізіону; з 13.06.1919 — помічник інспектора авіації УНР з технічної частини, з 1.12.1920 — т. в. о. старшини для доручень (ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 652. — С. 46).

**Тоцький Микола Васильович** (18.05.1894 — після 1948 р.), сотник, льотчик-дозорець. Народився у с. Старий Олексинець Кременецького повіту Волинської губернії. Закінчив Рівненську реальну школу. З 15.12.1893 служив однорічником 2-го розряду у 42-му піхотному Якутському полку, в складі якого брав участь у Першій світовій війні. Навчався у школі прапорщиків у Києві (15.05.1915), потому — прапорщик 247-го запасного батальйону (Новоузенськ). Після Оранієнбаумської кулеметної школи 15.03.1916 направлений на службу до 2-го запасного кулеметного полку (Стрільна під Петроградом). 20.04.1916 отримав звання підпоручика та незабаром був відправлений на фронт — до 3-го стрілецького полку. З 21.09.1916 — поручик, з 17.05.1917 — штабс-капітан. 5.06.1917 за власним бажанням відкомандирований на посаду гарматного дозорця у 10-й корпусний повітроплавний загін, який перебував на Румунському фронті.

17.12.1917 цей підрозділ було офіційно українізовано. 10.03.1918 рештки його прибули до Києва, де були використані Військовим міністерством УНР як кадри для формування українських повітроплавних частин. З 15.06.1918 служив у Чернігово-Волинському повітроплавному дивізіоні Армії Української Держави. 1.09–30.12.1918 навчався на інженерному відділенні Інструкторської школи старшин, потім повернувся до складу дивізіону. 25.01.1919 за наказом командування Дієвої армії УНР дивізіон приєднався до складу Галицької армії, де невдовзі (1.03.1919) був розділений на два. До одного з них — 1-го бойового загону, що ввійшов до складу II Галицького корпусу, гарматним дозорцем було зараховано й М. В. Тоцького. Згодом у його складі Микола Тоцький брав участь у всіх бойових діях II Галицького корпусу на території Галичини та Наддніпрянщини. У листопаді 1919 р. потрапив у радянський полон, але в грудні звільнений і відправлений до лав РСЧА. Відмовився служити у радянських військах і переховувався в Києві. На початку травня 1920 р. після звільнення Києва польськими та українськими військами, вступив до 6-ї Стрільцевої дивізії Армії УНР. 20.05.1920 відїхав до Варшави, де почала формуватись 1-а Запорізька авіаційна ескадрилья Армії УНР. 1.06–1.07.1920 перебував на курсах льотчиків-дозорців, потому за фахом був зарахований до ескадрильї. У листопаді 1920 р. як льотчик-дозорець брав участь у повітряних операціях проти червоних у складі 1-го авіаційного загону 1-го Запорізької авіаційної ескадрильї Армії УНР. Після відступу Армії УНР на територію Польщі разом з особовим складом ескадрильї був відправлений до Бидгощі, де працював у 1-й летунській польсько-французькій школі. 21.02.1923 звільнений з інтернування; приватно мешкав у Польщі. Під час Другої світової війни виїхав до Німеччини. Станом на 2.09.1948 перебував в українському таборі для переміщених осіб у м. Людвігсбург. Подальша доля невідома (ЦДАВОУ. — Ф. 5235. — Оп. 1. — Спр. 1599. — С. 85–89).

**Федорів Сергій Олександрович**, підполковник, військовий льотчик. Станом на 1.01.1910 поручик 93-го піхотного Іркутського полку (Псков). Згодом закінчив Офіцерську повітроплавну школу в Гатчині та перейшов на службу до повітроплавних частин. Останнє звання у російській армії — підполковник. У 1918 р. був помічником командира, а потім — командиром Києво-Полтавського науково-кадрового повітроплавного загону. Напевно, 1918 р. або навесні 1919 р. опанував фах військового льотчика. Навесні-влітку 1919 р. очолював 3-й бойовий авіаційний загін Повітряного флоту УНР. З січня 1920 р. служив у 1-му Галицькому авіаційному загоні ЧУГА. Під час знищення загону в Козятині 26–27.04.1920 відлетів на вцілому літаку в напрямку Києва, де залишався й 3.05.1920, а після заняття міста польськими військами дезертирував із Червоної армії. Подальша доля невідома.



**Федченко Венедикт Михайлович** (1894-5–6.08.1927), поручик, військовий льотчик. Народився у с. Негринці Хотинського повіту Бессарабської губернії. Навчався у Кишинівському реальному училищі (1911), потому працював лісничим, заочно здобував фах агронома. Під час Першої світової війни мобілізований до російської армії, закінчив артилерійське училище. У 1917 р. — підпоручик Севастопольської фортечної артилерії, відвідує курси Севастопольської військової авіаційної школи (вересень 1917 р.). Навесні 1918 р. прибув до Києва, де брав активну участь у створенні Повітряного флоту УНР, у 1919 р. служив в авіації Директорії та Дієвої армії УНР. 20.08.1919 відлетів із В. Мурашком до Берліна, а потім — до Відня й Праги, де працював експертом у справі закупівлі авіаційного та військового майна для Армії УНР. У травні 1920 р. прибув до Кам'янця-Подільського і отримав призначення командиром резерву Повітряного флоту УНР. Наприкінці червня — на початку липня 1920 р. через хворобу полковника В. Павленка був т. в. о. начальника управління Повітряного флоту УНР. У липні 1920 р., після того, як радянські війська здобули Кам'янець-Подільський, залишився у місті та легалізувався під власним прізвищем, але з фальшивими документами, за якими з листопада 1916 р. до червня 1920 р. начебто перебував в австро-угорському полоні. Працював у радянських лісових господарствах на території Кам'янецького, Проскурівського, Могилів-Подільського округів, а також Молдавської АССР. У 1927 був упізнаний і викритий сексотом «Метельським» (колишнім сотником АУНР Г. І. Козловським). Заарештований 14.06.1927 у Могилеві-Подільському. Категорично заперечував, що був колись офіцером, військовим льотчиком і служив в Армії УНР. Повісився в камері у ніч на 6 серпня 1927 р. (ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 52795, архівно-слідча справа Федченка В. М.; ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 37. — С. 471).



**Фостаківський І.,**  
фото 1919 (?) р. З книги: *Українська Галицька Армія, матеріали до історії.* — Вінніпег, 1958. — Т. 1

**Фостаківський Іван** (1.01.1890–26.12.1964), сотник, льотчик-дозорець. Народився у с. Товстим, повіт Скалат, Галичина. Закінчив гімназію у Тернополі (1909), Торговельно-експортну академію у Відні (1911). У 1912–1913 рр. відбував строкову військову службу у фортечній артилерії фортеці Катаро (Південна Далмація). Напередодні Першої світової війни працював у банківській сфері, був люстратором крайового патронату фінансової спілки «Райфайзен». Під час війни служив у гірській та польовій артилерії.

12.12.1918 у званні поручика вступив до Летунського відділу Галицької армії, був льотчиком-дозорцем. 5.02.1919 важко поранений від вибуху авіаційної бомби під час проведення практичного заняття. Тривалий час перебував на лікуванні. У травні 1919 р. повернувся до Летунського відділу ГА. 31.07.1919 отримав звання сотника Галицької армії. Навесні 1920 р. демобілізувався й повернувся на батьківщину. Згодом емігрував до Сполучених Штатів Америки. Автор спогадів. Помер у м. Готдейл, штат Массачусетс, США (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 7-зв-8; Фостаківський І. *Летунство//Українська Галицька Армія, матеріали до історії.* — Вінніпег, 1958. — Т. 1. — С. 217–240, 657; *Матеріали до історії Української Галицької Армії.* — Вінніпег, 1966. — Т. 3. — С. 7).

**Франко Петро Іванович** (21.06.1890–28.06.1941), сотник, льотчик-дозорець. Син видатного українського письменника Івана Франка, народився у с. Нагуевичі біля Дрогобича. Закінчив Львівську Політехніку, школу старшин піхоти у Вінер-Нойштадт, літню школу у м. Райльовац під Сараєвом (1916). Вступив на українську службу в ранзі поручика, з 1.01.1919 — сотник. З 1.01.1918 був референтом авіаційних справ Державного військового секретаріату ЗУНР та очолював Летунський відділ Галицької армії. 4.01.1919, виконуючи з льотчиком В. Кавутою бойове завдання, збитий поляками і потрапив у полон, звідки невдовзі втік та 21.01.1919 повернувся у Летунський відділ. Залишався командиром Летунського відділу до 26.03.1919, а референтом авіаційних справ — до 10.04.1919. 14.04.1919 відбув із місією Українського Червоного Хреста до Белграда. У 1922 р. повернувся на батьківщину і працював викладачем у Коломийській гімназії, у 1931 р. виїхав до СРСР, став старшим науковим співробітником Інституту прикладної хімії в Харкові. У 1936 повернувся до Східної Галичини, викладав у гімназіях Львова та Яворова. Протягом 1939–1941 рр. декан товарознавчого факультету Українського державного інституту радянської торгівлі у Львові. У 1940 р. обраний депутатом Верховної ради УРСР. Заарештований у червні 1941 р. у Львові. За одними даними, загинув під час втечі на ст. Прошова поблизу Тернополя, за іншими — страчений у в'язниці. Автор спогадів про Летунський відділ Галицької армії (ЦДІА у м. Львові. — Ф. 640. — особистий фонд П. І. Франка; Франко П. *Летунський відділ*



**Франко П. І.,**  
фото 1916 р.  
З фондів ЦДІА у м. Львові



УГА//Літопис Червоної Калини. — Львів, 1937. — Ч. 10. — С. 3–5; Ч. 11. — С. 9–11).

**Хрущ Антін Васильович** (29.10.1891–?), поручик, льотчик-дозорець. Народився у с. Рожнів, Буковина. Закінчив учительську семінарію, працював викладачем. З початком Першої світової війни мобілізований до австро-угорської армії, навчався в офіцерській школі льотчиків-дозорців, потому воював у складі авіації, мав 120 годин лету. 8.11.1918 вступив до Галицької армії, а в грудні 1918 р. перейшов до Летунського відділу Галицької армії. З березня 1919 р. — командир 1-ї летунської сотні Летунського відділу Галицької армії, з лютого 1920 р. — командир 1-го Галицького авіаційного загону ЧУГА, вступив до РКП(б). Під час загибелі загону в Козятині 26–27 квітня 1920 р. зумів вибратися з оточеного поляками міста разом із кількома іншими вояками і приєднався до радянських військ. Був відправлений до школи військових льотчиків у Москві, по закінченні якої 10.09.1920 служив за фахом у 23-му розвідувальному авіаційному загоні РСЧА. Станом на 20.02.1921 перебував на службі у складі загону (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16; РГВА. — Ф. 11812. — Оп. 1. — Спр. 18. — С. 2, 8, 10).

**Швець Осип** (1895–5.02.1919), хорунжий (чотар посмертно), льотчик-дозорець. Народився у с. Пустомити Львівського повіту, Галичина. До Першої світової війни навчався в університеті. У 1914 р. мобілізований до австро-угорської армії, служив у Легіоні УСС та 15-му піхотному полку. Закінчив військову авіаційну школу, потому перебував в авіації. 8.12.1918 вступив до Галицької армії і був призначений до запасної летунської сотні. Загинув від вибуху авіаційної бомби під час проведення практичного заняття. Похований у м. Красне. Розпорядженням Державного секретаря військових справ від 25.03.1919 отримав звання чотаря (посмертно) (Українська Галицька Армія, матеріали до історії. — Вінніпег, 1968. — Т. 4. — С. 101).

**Шевченко Леонтій Андрійович** (1891–1919), хорунжий, військовий льотчик. Напередодні Першої світової війни працював електромеханіком у казармах 132-го піхотного Бендерського полку в Києві. У вересні 1915 р. вступив добровольцем до 1-ї авіаційної роти, із якою брав участь у Першій світовій війні. Закінчив Севастопольську військову авіаційну школу (10.08.1916), згодом як військовий льотчик воював у складі 7-го армійського та 1-го Гвардійського корпусного авіаційних загонів. З 7.03.1917 служив на Центральній аеронавігаційній станції, 30.06.1917 дістав звання прапорщика. З жовтня 1917 р. — у складі бази 13-го авіаційного дивізіону. З грудня 1917 р. обіймав посаду помічника командувача українською авіацією підполковника В. Баранова. Навесні-влітку

1918 р. — звенигородський повітовий комендант. У середині червня 1918 р. заарештований німцями разом зі своїм перекладачем Ярославом Телішевським і вивезений у невідомому напрямку. Загинув у 1919 р. (ЦДАВОУ. — Ф. 1077. — Оп. 1. — Спр. 35. — С. 318; Білон П. Спогади. — Пiтсбург, 1952. — Ч. 1. — С. 29–30; відомості, надані дослідником М. Хайруліним).

**Шепарович Фелікс** (?–6.01.1920), чотар, військовий льотчик. Народився у Відні, австрійський німець. Рідний брат сотника Едмунда Шепаровича — командира 1-ї кінної бригади Галицької армії. Під час Першої світової війни закінчив старшинську авіаційну школу і як військовий льотчик воював на Західному фронті. На початку 1919 р. вступив до Летунського відділу Галицької армії. Помер від тифу в потязі на залізниці між Вапняркою та Крижополем. Похований у м. Крижопіль (Шкруменяк Ю. Поїзд мерців. — Львів, 1922. — С. 60; Українська Галицька Армія, матеріали до історії. — Вінніпег, 1968. — Т. 4. — С. 120).

**Шеремецинський Микола Валеріанович**, поручик, військовий льотчик. У складі 220-го піхотного Скопинського полку брав участь у Першій світовій війні; нагороджений орденом Святого Георгія 4-го ступеня (наказ від 27.09.1916). З 7.07.1915 до 19.04.1917 — льотчик-дозорець 11-го корпусного авіаційного загону. Закінчив Севастопольську військову авіаційну школу (1917). З січня 1918 р. — військовий льотчик 1-го Українського армійського авіаційного загону. Влітку 1919 р. — командир 5-го бойового авіаційного загону Повітряного флоту УНР. У мемуарах галицьких авіаторів згадується хорунжий Аркадій Шеремецинський, який у квітні 1919 року покінчив життя самогубством і був похований на цвинтарі у м. Красне. Можливо, вони помиляються, і насправді писали саме про М. В. Шеремецинського (РГВА. — Ф. 30. — Оп. 1. — Спр. 62. — С. 409, матеріали надано дослідником Маратом Хайруліним).

**Шестаков Іван** (31.01.1893–?), сотник, льотчик-дозорець. Народився у м. Бендери (Бессарабія). Закінчив Миколаївське інженерне училище, служив у саперних частинах, згодом перевівся до авіації та в складі 30-го корпусного авіаційного загону брав участь у Першій світовій війні. Останнє звання у російській армії — штабс-капітан. 22.05.1918 вступив на українську військову службу та був зарахований льотчиком-дозорцем до 1-го гарматного загону 2-го Подільського дивізіону Армії Української Держави, із яким у грудні 1918 р. відбув до складу Летунського відділу Галицької армії, де також ніс службу як льотчик-дозорець. Доля після осені 1919 р. невідома (ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 136. — С. 15-зв-16).



## Польські супротивники українських льотчиків

**Бастир Стефан** (17.08.1890–6.08.1920), капітан, військовий льотчик. Народився у м. Уланов. У складі австро-угорської авіації брав участь у Першій світовій війні. З 4.11.1918 очолював польський авіаційний загін у Львові, у 1920 — заступник начальника авіації 6-ї польської армії. Загинув в авіаційній катастрофі у Львові (ЦДІА у м. Львові. — Ф. 659. — Оп. 1. — Спр. 15. — течка № 5).

**Беаурін (де Беаурін) Януш** (25.12.1893–1959), поручик, льотчик-дозорець, з 1937 р. — генерал бригади Війська Польського. Народився у Варшаві, навчався у Варшавській гімназії та на механічному факультеті Львівської Політехніки. З 1914 р. служив у Польських легіонах австро-угорської армії. 1916 р. закінчив авіаційну школу у Вінер-Нойштадт, потому у складі 34-ї австрійської авіаційної роти воював на Італійському фронті. У 1918 р. повернувся до Львова, де був одним з організаторів Польської Організації Військової. 13.11.1918 збитий українськими підрозділами у небі над Львовом. З 13.11.1918 лікувався у лікарнях Львова та Кракова. По одужанні з березня 1919 р. обіймав посаду начальника штабу управління військово-повітряних сил Головного командування Війська Польського. Після завершення польсько-радянської війни працював у галузі літакобудування, зокрема у 1926 р. створив і очолив Інститут технічних досліджень авіації. Протягом 1935–1939 рр. — заступник командувача авіації Війська Польського. По закінченні Другої світової війни перебував на еміграції у Великобританії (ЦДІА у м. Львові. — Ф. 659. — Оп. 1. — Спр. 15. — течка № 8; *Slownik biograficzni generalow wojska polskiego 1918–1939.* — Warszawa, 1998. — S. 73).



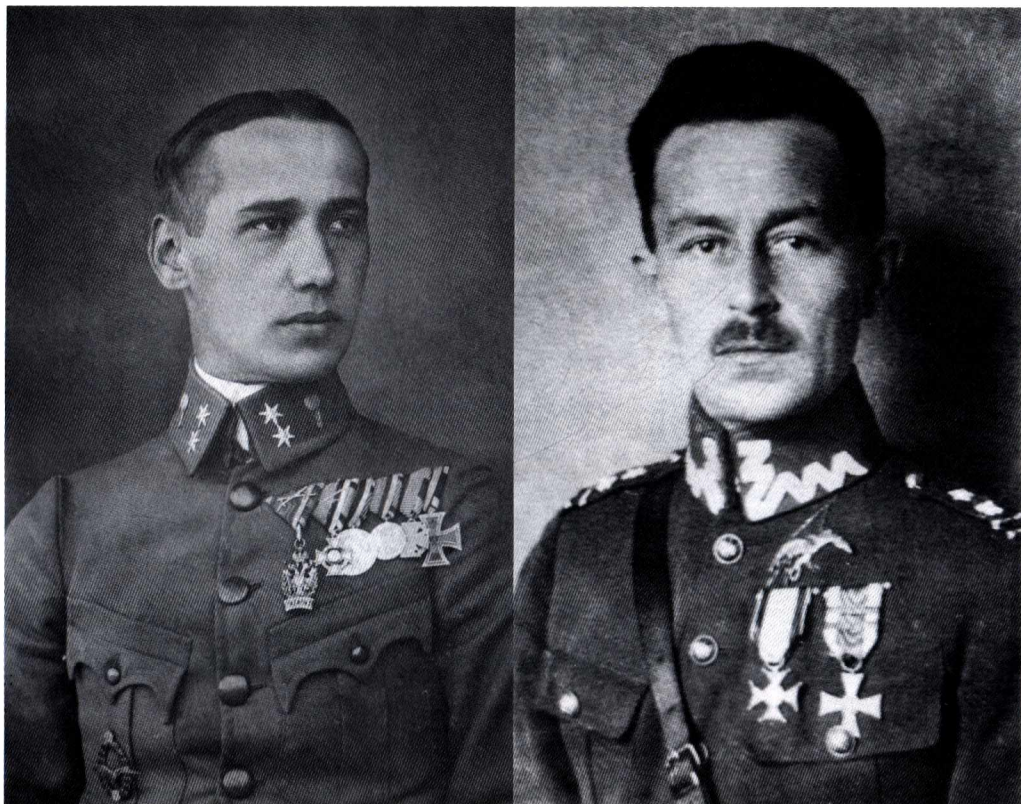
**1. Стефан Бастир,**  
фото 1920 р. Із фондів ЦДІА у м. Львові

**2. Януш Беаурін,**  
фото 1930-х років. Із фондів ЦДІА у м. Львові

**Роланд Євген** (2.12.1891–?), поручик, військовий льотчик. Народився у Львові. Під час Першої світової війни служив у складі авіації австро-угорської армії, з 5.11.1918 — у польському авіаційному загоні у Львові. 13.11.1918 під час виконання бойового завдання підбитий українськими військами, дістав важку контузію. Від 14.10.1920 перебував у резерві, мешкав у Львові. У 1930-ті роки був одним з організаторів і керівників авіаційної секції польського Союзу оборонців Львова (ЦДІА у м. Львові. — Ф. 659. — Оп. 1. — Спр. 22. — С. 18–19).

**Стец Стефан** (25.11.1889–11.05.1921), поручик, військовий льотчик, згодом — майор Війська Польського. Народився у Львові. Служив у польському авіаційному загоні у Львові з 5.11.1918. У 1920 р. — заступник командувача польської авіації. Загинув в авіаційній катастрофі у Варшаві. 24.11.1935 перепохований на Цвинтарі «Орлят» у Львові (ЦДІА у м. Львові. — Ф. 659. — Оп. 1. — Спр. 23. — С. 40–42)





**1. Стефан Стец,**  
фото 1918 р. Із фондів ЦДІА у м. Львові  
**2. Владислав Торунь,**  
фото 1920-х р. Із фондів ЦДІА у м. Львові

**Торунь Владислав** (7.07.1889–9.08.1924), поручик, льотчик-дозорець, згодом — підполковник Війська Польського. Народився у м. Новий Санч. З 4.11.1918 був заступником з технічної частини командира польського авіаційного загону у Львові. У повоєнний час — начальник авіаційних майстерень у Варшаві. Трагічно загинув. 24.11.1935 перепхований на Цвинтарі «Орлят» у Львові (ЦДІА у м. Львові. — Ф. 659. — Оп. 1. — Спр. 23. — С. 55–56)

## Командний та особовий склад Повітряного флоту 1918 р.\*

### *Інспекція Повітряного флоту УНР (з травня 1918 р. — Української Держави):*

Горшков Георгій, полковник, військовий льотчик, голова інспекції;  
Вегинер Олександр, полковник, голова інспекції (після Г. Горшкова);  
Андреев Сергій, полковник, військовий льотчик, голова технічного відділу;  
Мрочковський Антон, сотник, військовий льотчик, голова відділу;  
Терлецький Валеріан, значковий, військовий льотчик, помічник голови відділу;  
Соколовський Сергій, військовий льотчик, помічник голови відділу, 1.10.1918 звільнений з посади;  
Репік Грицько, військовий льотчик, помічник голови відділу;  
Береziцький Олександр, військовий льотчик, помічник голови відділу;  
Білон Петро, дорадчий, старший діловод.

### *Інспекція Авіації УНР (з травня 1918 р. — Української Держави):*

Наконечний Олександр, хорунжий, військовий льотчик, з 16.04.1918 — голова інспекції (до 27.08.1918, 1.10.1918 усунутий з посади та зовсім звільнений від служби);  
Баранов В'ячеслав, полковник, військовий льотчик, з 27.08.1918 — в. о. голови інспекції;  
Андреев Сергій, полковник, військовий льотчик, з 22.09.1918 — в. о. голови інспекції;  
Самійло Павло, полковник, військовий льотчик, з 1.10.1918 голова інспекції.

\*Список складено за неповними даними, переважно на підставі Наказів по Авіації Української Держави (ЦДАВОУ. — Ф. 1077. — Оп. 1. — Спр. 48; ф. 2300. — Оп. 1. — Спр. 2. — С. 7–8).



**Інспекція авіації Київського району:**

Баранов В'ячеслав, полковник, військовий льотчик, голова інспекції;  
 Вальницький, військовий старшина, військовий льотчик, помічник голови інспекції, з 27.08.1918 — голова інспекції;  
 Голубов Павло, військовий старшина, військовий льотчик, помічник голови інспекції, з 16.10.1918 — в. о. голови інспекції.

**Інспекція авіації Харківського району:**

Гаусман Тимофій Платонович, військовий старшина, військовий льотчик, голова інспекції;  
 Яковлев Михайло Андрійович, сотник, військовий льотчик, помічник голови інспекції;  
 Шишков Михайло Михайлович, сотник, військовий льотчик, помічник голови інспекції.

**Інспекція авіації Одеського району:**

Самійло Павло, військовий старшина, військовий льотчик, голова інспекції;  
 Павловський, сотник, військовий льотчик, помічник голови інспекції, з 4.10.1918 — в. о. голови інспекції.

**1-й Волинський авіаційний дивізіон****(управління та всі авіазагони — Житомир):**

1-й авіаційний загін (26-й корпусний авіаційний загін РІА)  
 2-й авіаційний загін (28-й корпусний авіаційний загін РІА)  
 3-й авіаційний загін (9-й винищувальний авіаційний загін РІА)  
 4-й авіаційний загін (4-й Сибірський корпусний авіаційний загін РІА)  
 Коваленко, сотник, військовий льотчик, помічник командира дивізіону з муштрової частини;  
 Лойко Іван, значковий, військовий льотчик, помічник командира дивізіону з технічної частини;  
 Синдер, значковий, осавул дивізіону;  
 Комоско-Гневко, сотник, завідувач гарматною частиною дивізіону;  
 Мартинюк, хорунжий, завідувач фотографічною частиною дивізіону;  
 Мушинський, сотник, завідувач аеронавігаційною частиною дивізіону;  
 Романов, сотник, завідувач радіотелеграфною частиною дивізіону;  
 Калінін, значковий, військовий льотчик, командир 1-го авіаційного загону;  
 Куранов, хорунжий, військовий льотчик, льотчик 1-го авіаційного загону;  
 Данилов, хорунжий, військовий льотчик, льотчик 1-го авіаційного загону;  
 Фрейман, хорунжий, військовий льотчик, льотчик 1-го авіаційного загону;  
 Єфімов, сотник, дозорець 1-го авіаційного загону;  
 Гребнев, хорунжий, дозорець 1-го авіаційного загону;

Тихосиров, хорунжий, військовий льотчик, командир 2-го авіаційного загону;  
 Петров, значковий, військовий льотчик, льотчик 2-го авіаційного загону;  
 Зуев, хорунжий, льотчик-дозорець, дозорець 2-го авіаційного загону;  
 Гурков, значковий, військовий льотчик, командир 3-го авіаційного загону;  
 Лазарев, сотник, військовий льотчик, командир 4-го авіаційного загону;  
 Григор'єв, хорунжий, військовий льотчик, льотчик 4-го авіаційного загону;  
 Стадницький-Коленда, сотник, дозорець 4-го авіаційного загону, 2.10.1918 звільнений з посади;  
 Коноваленко, значковий, льотчик-дозорець, дозорець 4-го авіаційного загону;  
 Куновський, значковий, голова потягу-складу-майстерні дивізіону;  
 Гартман Костянтин, старшина, молодший механік потягу-складу-майстерні дивізіону.

**2-й Подільський авіаційний дивізіон****(управління та всі авіазагони — Вінниця):**

7-й авіаційний загін (2-й корпусний авіаційний загін РІА)  
 8-й авіаційний загін (2-й Гвардійський корпусний авіаційний загін РІА)  
 9-й авіаційний загін (7-й винищувальний авіаційний загін РІА)  
 10-й авіаційний загін (19-й та 32-й корпусні авіаційні загони РІА)  
 Губер Борис, значковий, військовий льотчик, помічник командира дивізіону з муштрової та господарчої частини;  
 Іванов Михайло, хорунжий, завідувач гарматною частиною дивізіону, 1.08.1918 звільнений з посади;  
 Мнухін, старшина, завідувач фотографічною частиною дивізіону;  
 Пігулевський, старшина, завідувач радіотелеграфу дивізіону;  
 Мілевський, значковий, завідувач аеронавігаційною частиною дивізіону, з 23.09.1918 — осавул дивізіону;  
 Алелюхін, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Козловський, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Безкровний, значковий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Турчак-Абрамович, сотник, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Котович, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Буксгевден, хорунжий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Золотарьов, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону, звільнений зі служби;  
 Губарев, старшина, дозорець розвідувального загону, звільнений зі служби;  
 Красюк Олександр, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;



Лобко-Лобановський Віктор, льотчик-дозорець, дозорець розвідувального загону;  
 Бржезицький Олексій, сотник, дозорець розвідувального загону, 30.09.1918 звільнений з посади;  
 Потарідзе, військовий льотчик, командир 1-го гарматного загону, звільнений зі служби;  
 Воронін, військовий льотчик, командир 1-го гарматного загону, звільнений зі служби;  
 Карклін Рудольф, значковий, військовий льотчик, командир 1-го гарматного загону, 1.10.1918 звільнений з посади;  
 Скворцов, військовий льотчик, з 1.10.1918 — командир 1-го гарматного загону;  
 Макейчик Василь, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Лупинський Чеслав, сотник, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Баторський Володимир, старшина, дозорець 1-го гарматного загону, 23.09.1918 звільнений з посади;  
 Шестаков Іван, льотчик-дозорець, дозорець 1-го гарматного загону;  
 Огородзінський, старшина, дозорець 1-го гарматного загону;  
 Яічників, сотник, військовий льотчик, командир 2-го гарматного загону, 1.10.1918 звільнений з посади;  
 Іванов Михайло, військовий льотчик, командир 2-го гарматного загону;  
 Золотов Павло, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Жуковський, старшина, дозорець 2-го гарматного загону;  
 Сімонов Віктор, значковий, з 20.07.1918 голова потягу-складу-майстерні 2-го авіаційного дивізіону.

**3-й Херсонський авіаційний дивізіон**  
*(управління та всі авіазагони — Одеса):*

13-й авіаційний загін (1-й Залізний авіаційний загін)  
 14-й авіаційний загін (27-й корпусний авіаційний загін РІА)  
 15-й авіаційний загін (Одеський авіаційний загін)  
 16-й авіаційний загін (36-й корпусний авіаційний загін РІА)  
 Руднев Євген, сотник, військовий льотчик, командир дивізіону, 5.10.1918 звільнений з посади;  
 Гартман, військовий старшина, військовий льотчик, помічник командира дивізіону, 3.07.1918 звільнений з посади;  
 Кованько Олександр, військовий льотчик, помічник командира дивізіону;  
 Колчанов, старшина, осавул дивізіону, 22.08.1918 звільнений з посади;  
 Легат, значковий, військовий льотчик, осавул дивізіону;  
 Торопов Олекса, військовий льотчик, завідувач гарматної частини дивізіону;

Телесницький Володимир, старшина, завідувач фотографічної частини дивізіону;  
 Спенглер Арьєд, старшина, завідувач аеронавігаційної частини дивізіону;  
 Камінський 1-й Володимир, сотник, військовий льотчик, командир винищувального загону, 5.10.1918 звільнений з посади;  
 Думбадзе Антон, сотник військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Краузе Костянтин, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Камінський 2-й Олексій, хорунжий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону, 5.10.1918 звільнений з посади;  
 Садовніков Гаврило, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Михайлов Сергій, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Моляревський Василь, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Павлов Іван, старшина, дозорець розвідувального загону;  
 Вросинський Вітольд, старшина, дозорець розвідувального загону;  
 Савелов Костянтин, сотник, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону, 16.09.1918 звільнений з посади;  
 Соменко Кузьма, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Мізерський Борис, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Волошановський Флоріан, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Васильєв Стефан, хорунжий, льотчик-дозорець, дозорець 1-го гарматного загону, 16.09.1918 звільнений з посади;  
 Бик, військовий льотчик, командир 2-го гарматного загону;  
 Поляков Андрій, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Мінчонок, сотник, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону, 20.08.1918 звільнений з посади;  
 Томашевський, старшина, льотчик-дозорець 2-го гарматного загону;  
 Кононенко, військовий льотчик, голова потягу-складу-майстерні дивізіону;  
 Куниця Сергій, льотчик-дозорець, молодший механік потягу-складу-майстерні дивізіону.

**4-й Київський авіаційний дивізіон**  
*(управління та всі авіазагони — Київ):*

19-й авіаційний загін (3-й Сибірський корпусний авіаційний загін РІА)  
 20-й авіаційний загін (4-й гарматний авіаційний загін РІА)  
 21-й авіаційний загін (6-й винищувальний авіаційний загін РІА)  
 22-й авіаційний загін (31-й корпусний авіаційний загін РІА)  
 Бруяк, військовий старшина, військовий льотчик, командир дивізіону;  
 Сусалін, військовий льотчик, завідувач аеронавігаційної частини дивізіону, 1.08.1918 звільнений з посади;



Семенов Олександр, сотник, військовий льотчик, завідувач радіотелеграфної частини дивізіону, з 1.08.1918 — командир винищувального загону;  
 Орлов, значковий, осавул дивізіону, з 1.08.1918 завідувач радіотелеграфної частини дивізіону;  
 Єгоров Олександр, сотник, льотчик-дозорець, завідувач аеронавігаційної частини дивізіону;  
 Германюк, сотник, льотчик-дозорець, дозорець винищувального загону, з 1.08.1918 — осавул дивізіону;  
 Коровацький, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Гранковський, військовий льотчик, льотчик винищувального загону, 1.09.1918 — звільнений з посади через хворобу;  
 Остахнович, значковий, дозорець винищувального авіаційного загону;  
 Цамаєв Григорій, льотчик-дозорець, дозорець розвідувального загону, 1.09.1918 звільнений з посади;  
 Каймовський, військовий старшина, військовий льотчик, командир 1-го гарматного загону;  
 Кістяковський Олександр, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Крилов, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Камінів Григорій, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону, 1.08.1918 звільнений з посади;  
 Самуйлов, сотник, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Гричишкін, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону, 1.09.1918 звільнений з посади;  
 Єрмолинський, сотник, льотчик-дозорець, дозорець 1-го гарматного загону;  
 Марков, сотник, військовий льотчик, командир 2-го гарматного загону.

**5-й Чернігівський авіаційний дивізіон**  
*(управління, 25-й та 27-й авіазагони — Київ;  
 26-й та 28-й авіазагони — Ніжин \*)*

25-й авіаційний загін (12-й корпусний авіаційний загін РІА)  
 26-й авіаційний загін (9-й корпусний авіаційний загін РІА)  
 27-й авіаційний загін (2-й винищувальний авіаційний загін РІА)  
 28-й авіаційний загін (—)  
 Прохоров, льотчик-дозорець, завідувач радіотелеграфної частини дивізіону, 20.07.1918 звільнений з посади;

\* Після закінчення формування 26-й та 28-й авіаційні загони мали перевестися до Чернігова

Недзельницький, значковий, завідувач радіотелеграфної частини дивізіону;  
 Каціновський, льотчик-дозорець, завідувач аеронавігаційної частини дивізіону, 20.07.1918 звільнений з посади;  
 Соловйов, льотчик-дозорець, завідувач аеронавігаційної частини дивізіону, звільнений з посади;  
 Локотков, сотник, льотчик-дозорець, завідувач аеронавігаційної частини дивізіону;  
 Максимовський, військовий льотчик, командир винищувального загону;  
 Фокін, військовий льотчик, льотчик винищувального загону, 21.07.1918 звільнений з посади;  
 Снігірьов, військовий льотчик винищувального загону, 1.06.1918 звільнений з посади;  
 Толмягов, сотник, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Олейніков, сотник, льотчик-дозорець, дозорець винищувального загону;  
 Зигін, військовий льотчик, льотчик винищувального загону, 1.09.1918 звільнений з посади;  
 Міхельсон Олександр, сотник, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Базилевич, хорунжий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Хмільєвський, військовий льотчик, командир розвідувального загону;  
 Федяєв, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону, 20.07.1918 звільнений з посади;  
 Чуприна Валеріан, військовий льотчик, льотчик розвідувального авіаційного загону;  
 Матушинський, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону, 3.08.1918 звільнений з посади;  
 Павловський, військовий льотчик, командир 1-го гарматного загону;  
 Сокирич, військовий старшина, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Повшєдний, хорунжий, льотчик-дозорець, дозорець 1-го гарматного загону;  
 Федоров Віктор, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону, 6.08.1918 звільнений з посади;  
 Чернатинський Костянтин, сотник, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону, 6.08.1918 звільнений з посади;  
 Константинов, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Малиновський Володимир, старшина, голова потягу-складу-майстерні дивізіону.



**6-й Полтавський авіаційний дивізіон**  
(*управління та всі авіазагони — Харків \**):

31-й авіаційний загін (–)  
 32-й авіаційний загін (–)  
 33-й авіаційний загін (–)  
 34-й авіаційний загін (–)  
 Гриньов Лев, сотник, військовий льотчик, командир дивізіону;  
 Демичев Іван, сотник, військовий льотчик, помічник командира дивізіону з муштрової частини;  
 Горн Борис, сотник, військовий льотчик, помічник командира дивізіону з технічної частини;  
 Левенець Максиміліан, значковий, льотчик-дозорець, завідувач фотографічної частини дивізіону;  
 Кузнецов Сергій, значковий, льотчик-дозорець, завідувач артилерійської частини дивізіону;  
 Шахнович Олександр, сотник, льотчик-дозорець, завідувач радіотелеграфної частини дивізіону;  
 Гриньов Владислав, старшина, завідувач радіотелеграфом дивізіону;  
 Васильєв Гліб, значковий, льотчик-дозорець, осавул дивізіону;  
 Янченко Василь, військовий льотчик, командир винищувального загону;  
 Вольський Віктор, військовий льотчик, льотчик винищувального загону, 20.07.1918 наказ про призначення відмінено;  
 Чистоклетов Сергій, значковий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Макієнок Донат, військовий льотчик, льотчик винищувального загону, на посаду не прибув, 14.09.1918 звільнений зі служби;  
 Максимович-Васильковський Василь, сотник, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Литвиненко Дмитро, хорунжий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Семенов Василь, сотник, військовий льотчик, командир розвідувального загону, 21.09.1918 звільнений з посади;  
 Ільяшенко Сергій, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Мазикін Аркадій, значковий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Молов Грицько, льотчик-дозорець, дозорець розвідувального загону, 19.07.1918 звільнений з посади;  
 Терешкевич, сотник, льотчик-дозорець, дозорець розвідувального загону;

\*6-й Полтавський авіаційний дивізіон формувався у Харкові, але потім мав перевестися до Полтави

Мікерін Іван, значковий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Римкевич Іван, хорунжий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Скуднов Михайло, хорунжий, льотчик-дозорець, дозорець розвідувального загону;  
 Величай Тимофій, сотник, військовий льотчик, командир 1-го гарматного загону;  
 Комарницький, значковий, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Сергєєв Микола, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Жаховський, сотник, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Волконський, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону, 31.10.1918 звільнений зі служби;  
 Лутц Олександр, значковий, військовий льотчик, командир 2-го гарматного загону;  
 Башкатов Анатолій, значковий, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Роцін Іван, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Сапов (Саков?) Олександр, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Федоров Дмитро, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону, 12.08.1918 звільнений зі служби;  
 Богатирьов Грицько, значковий, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Богатирьов, значковий, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Богатирьов Юрій, значковий, льотчик-дозорець, дозорець 2-го гарматного загону;  
 Брашеван Михайло, хорунжий, голова потягу-складу-майстерні;

**7-й Харківський авіаційний дивізіон**  
(*управління та всі авіазагони — Київ \**):

37-й авіаційний загін (8-й армійський авіаційний загін РІА)  
 38-й авіаційний загін (1-й Туркестанський корпусний авіаційний загін РІА)  
 39-й авіаційний загін (–)  
 40-й авіаційний загін (1-й Український гарматний авіаційний загін)

\*7-й Харківський авіаційний дивізіон формувався у Києві, але згодом мав перевестися до Харкова



Шоманський Роман, полковник, військовий льотчик, командир дивізіону;  
 Зінов'єв Олександр, військовий старшина, військовий льотчик, помічник командира зі стройової частини;  
 Іванов Володимир, значковий, військовий льотчик, помічник командира з технічної частини;  
 Котлярів Михайло, хорунжий, військовий льотчик, завідувач радіотелеграфної частини дивізіону;  
 Желнін Борис, урядовець, завідувач аеронавігаційної частини дивізіону;  
 Поцелуєв, сотник, завідувач аеронавігаційної станції дивізіону;  
 Гридін, значковий, з 16.06.1918 завідувач артилерійської частини дивізіону, 11.10.1918 звільнений з посади;  
 Кузьмінський, сотник, військовий льотчик, завідувач артилерійської частини дивізіону;  
 Шафранський Олександр, значковий, льотчик-дозорець, завідувач фотографічної частини дивізіону;  
 Новаковський, значковий, завідувач фотографічної частини дивізіону;  
 Розвадовський Дмитро, льотчик-дозорець, осавул дивізіону;  
 Бафталовський Микола, сотник, військовий льотчик, командир винищувального загону;  
 Пішеванов Олександр, хорунжий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Зарін Олександр, хорунжий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Вишняков Олександр, хорунжий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Скурський, військовий льотчик, льотчик винищувального загону, 30.09.1918 виключений зі складу дивізіону;  
 Філін Микола, льотчик-дозорець, дозорець винищувального загону;  
 Суханов, хорунжий, старшина винищувального загону;  
 Драгаль Микола, сотник, військовий льотчик, командир розвідувального загону;  
 Брянцев Борис, сотник, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Бардашевський, хорунжий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Марш-Маршад Григорій, хорунжий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Марш-Маршад Данило, хорунжий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Боровий Тимофій, хорунжий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Лясковський Олександр, хорунжий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;

Писанко Олександр, полковник, льотчик-дозорець, дозорець розвідувального загону;  
 Шапошніков Микола, військовий старшина, дозорець розвідувального загону;  
 Лященко Сергій, значковий, військовий льотчик, командир 1-го гарматного загону;  
 Тихонов Микола, хорунжий, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Холщевніков Володимир, сотник, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Суханов, значковий, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Хинцинський Євген, льотчик-дозорець, дозорець 1-го гарматного загону, 24.07.1918 звільнений з посади;  
 Дема Олександр, значковий, старшина 1-го гарматного загону;  
 Багровніков Іван, значковий, військовий льотчик, командир 2-го гарматного загону;  
 Делінстаузен Едуард, сотник, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону, 1.08.1918 звільнений з посади;  
 Колонтаєв Василь, сотник, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Янковіус Віктор, сотник, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Живаго Костянтин, значковий, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Невдачний В'ячеслав, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Воронцов Дмитро, значковий, старшина 2-го гарматного загону;  
 Лігаров Микола, значковий, льотчик-дозорець, дозорець 2-го гарматного загону.

**8-й Катеринославський авіаційний дивізіон**  
*(управління, 43-й, 44-й, 45-й авіазагони — Катеринослав, 46-й авіазагін — Слов'янськ):*

43-й авіаційний загін (16-й корпусний авіаційний загін РІА)  
 44-й авіаційний загін (3-й армійський авіаційний загін РІА)  
 45-й авіаційний загін (8-й винищувальний авіаційний загін РІА)  
 46-й авіаційний загін (1-й Український армійський авіаційний загін)  
 Коровніков Дмитро, військовий старшина, військовий льотчик, командир дивізіону, 8.10.1918 звільнений з посади;  
 Заборовський Сергій, полковник, військовий льотчик, з 8.10.1918 командир дивізіону;  
 Турчановський, сотник, помічник командира з технічної частини;  
 Васильєв В'ячеслав, льотчик-дозорець, завідувач артилерійської частини дивізіону, 5.07.1918 звільнений з посади;



Плущевський Євген, сотник, завідувач артилерійської частини дивізіону;  
 Завадський Маріан, завідувач фотографічної частини дивізіону;  
 Карачевський Ігор, сотник, завідувач аеронавігаційної частини дивізіону;  
 Плущевський Євген, старшина, завідувач аеронавігаційної частини дивізіону;  
 Трегубов Володимир, старшина, завідувач радіотелеграфної частини дивізіону;  
 Носик Йосип, хорунжий, осавул дивізіону;  
 Кисилевич Микола, військовий льотчик, командир винищувального загону;  
 Калугін Іван, сотник, військовий льотчик, станом на 31.10.1918 командир винищувального загону;  
 Касперович Борис, хорунжий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Черевко Яків, хорунжий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Ідзиковський Людвик, хорунжий, військовий льотчик, льотчик винищувального загону;  
 Висоцький Костянтин, військовий льотчик, льотчик винищувального загону, 12.08.1918 звільнений з посади;  
 Василевський Пилип, військовий льотчик, командир розвідувального загону;  
 Павловський Іван, сотник, військовий льотчик, з 25.07.1918 — командир розвідувального загону;  
 Третьяков Олександр, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Машкін Андрій, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Букалов Олександр, хорунжий, військовий льотчик, льотчик розвідувального загону;  
 Осипов, значковий, льотчик-дозорець, дозорець розвідувального дивізіону;  
 Гофман Борис, льотчик-дозорець, дозорець розвідувального загону;  
 Дошек Анте, льотчик-дозорець, дозорець розвідувального загону;  
 Кузнецов Микола, хорунжий, дозорець розвідувального загону;  
 Жаховський Олександр, військовий льотчик, командир 1-го гарматного загону, 25.07.1918 звільнений зі служби на власне прохання;  
 Анжельсон, сотник, військовий льотчик, командир 1-го гарматного загону;  
 Абрам Микола, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Сияндер Олександр, хорунжий, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Горбачов Михайло, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;  
 Тихонович Петро, сотник, військовий льотчик, льотчик 1-го гарматного загону;

Трифонов В'ячеслав, льотчик-дозорець, дозорець 1-го гарматного загону, 21.07.1918 звільнений за недисциплінованість;  
 Єгоров, сотник, військовий льотчик, командир 2-го гарматного загону;  
 Кутейніков, сотник, військовий льотчик 2-го гарматного загону;  
 Попченко Яків, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Грищенко Євграф, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Андреев Георгій, військовий льотчик, льотчик 2-го гарматного загону;  
 Коле Мануїл, льотчик-дозорець, дозорець 2-го гарматного загону;  
 Вержбицький, значковий, льотчик-дозорець, дозорець 2-го гарматного загону;  
 Якубов Леопольд, значковий, голова потягу-складу-майстерні дивізіону.

#### **Ескадра повітряних кораблів (Вінниця):**

Ніжевський Роберт, військовий старшина, військовий льотчик, начальник ескадри повітряних кораблів, восени 1918 р. звільнився зі складу ескадри та від'їхав на службу до білогвардійської Добровольчої армії;  
 Неймарк, сотник, начальник ескадри повітряних кораблів;  
 Рего Юрко, хорунжий, військовий льотчик;  
 Гаврилов Олександр, військовий льотчик, до 28.12.1918 звільнився зі складу ескадри;  
 Ларіонов Микола, військовий льотчик, до 28.12.1918 звільнився зі складу ескадри;  
 Шаров Яків, сотник, військовий льотчик;  
 Дмитровський, сотник;  
 Лавров, хорунжий;  
 Кулішов, хорунжий;  
 Рупшінський, сотник;  
 Синявін, значковий;  
 Бачинський, хорунжий.

#### **Київський авіаційний парк:**

Кудря, старшина, командир 3-го авіаційного парку, 15.06.1918 звільнений з посади;  
 Голіцинський, військовий льотчик, з 2.03.1918 командир 5-го авіаційного парку (до часу його розформування);  
 Богдашевський, військовий старшина, військовий льотчик, з 1.03.1918 — завідувач майстерень Київського авіапарку, з 15.06.1918 — командир об'єднаного Київського авіапарку;  
 Панкеев, сотник, військовий льотчик, помічник командира Київського авіаційного парку;  
 Нестеренко, сотник, військовий льотчик, помічник командира Київського авіаційного парку;



Передков, військовий льотчик, з 20.06.1918 — завідувач аеродромом Київського авіаційного парку;  
 Яновський, значковий, військовий льотчик, осавул Київського авіаційного парку.

### **Одеський авіаційний парк:**

Жовнер Митрофан, сотник, військовий льотчик, командир авіаційного парку;  
 Владіміров Леонід, військовий льотчик, завідувач майстерень Одеського авіаційного парку;  
 Пржигодський Валеріан, військовий льотчик, завідувач авіаційної школи Одеського авіаційного парку;  
 Анкудович Микола, льотчик-дозорець, завідувач аеродромом Одеського авіаційного парку;  
 Салов Володимир, старшина, осавул Одеського авіаційного парку;  
 Мхчіянц Амаяк, військовий льотчик, завідувач гвинтовим відділом Одеського авіаційного парку;  
 Дрямов Михайло, льотчик-дозорець, завідувач автомобільною частиною Одеського авіаційного парку;  
 Сомов Павло, льотчик-дозорець, завідувач аеронавігаційної частини Одеського авіаційного парку;

### **Харківський авіаційний парк:**

Делібалта, сотник, військовий льотчик, з 3.06.1918 — помічник командира Харківського авіаційного парку;  
 Батанов, значковий, військовий льотчик, з 1.05.1918 — командир немущтрової сотні Харківського авіаційного парку.



Типи літаків та їх стан у складі дивізіонів інспекції Харківського району у вересні 1918 р.

тип літака	належність до підрозділу	пілот	стан	примітка
<i>6-й Полтавський авіаційний дивізіон</i>				
Ньюпор XXIII			справний	отриманий з Київського авіапарку
Ньюпор XXIII			справний	отриманий з Київського авіапарку
Ньюпор XXIII			справний	отриманий з Київського авіапарку
Вуазен			потребує капітального ремонту	отриманий з Київського авіапарку
Вуазен			потребує капітального ремонту	отриманий з Київського авіапарку
Моран-Монокок			перебуває у ремонті	отриманий з Київського авіапарку
Ньюпор X			справний	отриманий з Київського авіапарку
Maprem			без мотору	отриманий з Київського авіапарку



Спад-Рон			потребує капітального ремонту	отриманий з Київського авіапарку
Фарман ХХХ			потребує капітального ремонту	отриманий з Київського авіапарку
Фарман ХХХ			потребує капітального ремонту	отриманий з Київського авіапарку
<b>7-й Харківський авіаційний дивізіон *</b>				
Сопвич	управління дивізіону	полковник Шоманський	перебуває у капітальному ремонті	
Ньюпор Х	управління дивізіону		перебуває у капітальному ремонті	
Ньюпор ХХІІІ	винищувальний загін	сотник Бафталовський	Справний (в ящиках)	прибув з Одеського авіапарку
Ньюпор ХХІІІ	винищувальний загін	хорунжий Зарін	справний (в ящиках)	прибув з Одеського авіапарку
Ньюпор ХХІІІ	винищувальний загін	хорунжий Пішеванов	справний (в ящиках)	прибув з Одеського авіапарку

\* Станом на 1.09.1918 командир 7-го Харківського дивізіону доповідав: «Всім самолітам потрібний капітальний ремонт, для польотів зараз не здатні» (ЦДАВОУ. — Ф. 4588. — Оп. 1. — Спр. 3. — С. 12–13).

Моран-Монокок	винищувальний загін		перебуває у капітальному ремонті	прибув з Одеського авіапарку
Ньюпор ХХІІІ	розвідувальний загін	значковий Боровий	справний (в ящиках)	прибув з Одеського авіапарку
Моріс-Фарман	розвідувальний загін	хорунжий Лясковський	перебуває у ремонті	
Фарман ХХХ	розвідувальний загін	сотник Драгаль	збирається	
Моран-Парасоль	1-й гарматний загін	сотник Холщевніков	без мотору, перебуває у ремонті	
Буазен	1-й гарматний загін	хорунжий Марш-Маршад	перебуває у капітальному ремонті	
Сопвич	2-й гарматний дивізіон	значковий Багровніков	без мотору	
Буазен	2-й гарматний дивізіон	Сотник Колонтаєв	перебуває у ремонті	
<b>Катеринославський авіаційний дивізіон</b>				
Мартем	управління дивізіону		без мотору	не прибув з Києва
Ньюпор ІХ	винищувальний загін			не прибув з Києва



Ньюпор XVIII	винищувальний загін	значковий Кисилевич	потребує дрібного ремонту	
Ньюпор XXI	винищувальний загін	хорунжий Касперович	справний	
Ньюпор XXIII	винищувальний загін			не прибув з Києва
Ньюпор XXIII	винищувальний загін			не прибув з Києва
Кодрон	розвідувальний загін			не прибув з Києва
Сопвич	розвідувальний загін		без мотору	не прибув з Києва
Кодрон	розвідувальний загін	значковий Василевський	справний	
Фарман XXX	1-й гарматний загін	сотник Павловський	справний	
Декан	1-й гарматний загін	хорунжий Обрам	справний	
Декан	1-й гарматний загін		на ремонті	
Фарман XXX	1-й гарматний загін		без мотору	
Кейс	1-й гарматний загін		справний	
Iaum	1-й гарматний загін		справний	

(ЦДАВОУ. — Ф. 4588. — Оп. 1. — Спр. 3. — С. 1–2, 3, 10–11, 12–13).

### Спис старшин 1-го повітроплавного дивізіону

Дата остатнього іменування	Степень	Ім'я прозвіще	Рік і місце уродження	Службове приділення	Степень здібності
3-го Січня 1919-го р.	Полковник	Опанас Шабський	1879. Херсонщині	Командант дивізіону	Польова служба
1-го Марта 1919 р.	Підполковник	Александр Молостов I	1888. Полтавщині	Начальник техчасті	Польова служба
1-го Марта 1919 р.	- // -	Володимір Молостов II	1891. Полтавщині	Начальник постачання	Польова служба
- // -	Сотник	Петро Кражиновський	1894. Бердичів	Командант муштрової півсотні	Не муштрова посада
- // -	Сотник	Іван Подвінський	1870. Межиречье	Осаул	- // -
- // -	Сотник	Юрко Василенко	1895. Кременець	Пілот-дозорець	Польова служба
1-го Марта 1919 р.	Підполковник	Дмитро Козаків	1892. Київ	Командант 1-го від.	- // -
- // -	Сотник	Евген Сімонов	1896. Міргород	Пілот-дозорець	- // -
5-го Травня 1919 р.	Сотник	Грицько Гречанівський	1896. Лубни	Довишколу	- // -



- // -	Поручник	Федор Бутенко	1897. Київ	Довишколу	- // -
1-го Вересня 1919	Поручник	Ервин Шобер	1897. Прага	Механик	- // -
1-го Серпня 1916	Четарь	Тадей Зубелик	1894. Перемишль	Гарматчик-дозорець	Лехка служба
17-го Серпня 1918 р.	Четарь	Кость Алексевиц	1889. Яворов	Гармат. Дозорець	Польова служба
1-го Марта 1919 р.	Підполковник	Едмунд Рейнфельд	1882. Тукум	Командант 2-го від.	- // -
1-го Марта 1919 р.	Сотник	Микола Тоцький	1892. Кременец	Пілот-дозорець	- // -
1-го Марта 1919 р.	Сотник	Федор Панченко	1895. Новоград-Волинськ	Пілот-дозорець	- // -
15-го Мая 1919	Хорунжий	Денис Яцожинський	1898-р. Нижнів	Пілот-дозорець	Яко ранений не муштрована посада

Постій Озеряни дня 20-го Червня 1919-го року.

Командант 1-го Повітроплавного Дивізіону,  
Полковник (підпис)  
В. об. Ад'ютанта,  
Молод. Старшина (підпис)



---

## ІЛЮСТРАЦІЇ



Киевский Губотдел Г. П. У. Форма № 21.  
 Наименование Органа производящего учет: *Кас*  
 Алф. *Кас*

**Учетная карточка № 810 286**

Для бывших офицеров белых армий и проживавших на тер. оккуп. белыми

Имя и отчество: *Калитин Константин Александрович*  
 Служебное: *Служба в авиации*  
 Национальность: *Украинец*  
 Место рождения: *Киев, 1908*  
 Образование: *Высшее*  
 Год рождения: *1889*

Была арестована: *З*

1. Сколько раз  
 2. Кем  
 3. Когда  
 4. За что

**Служба у белых.** У ч е т.

1. Где первый раз был на учет  
 2. Когда  
 3. Где служил в это время  
 4. В какой должности  
 5. Результат суда

В какой армии служил (назв. на оккуп. какой именно бел. армией)  
*Пермь*

В какой части или должности, если служил (если не служил, чем занимался).  
*Зав. Цехом Ст. Авиация*

В какой последний раз и где произведен  
*Льв.-Киевская (на фронт)*

Служил ли в контр-разведке или разведывательном органе

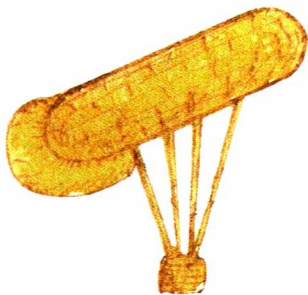
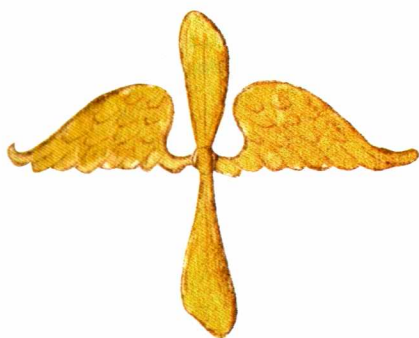
Служил в красной армии или Советской армии.  
 В какой части или учрежд.  
 В какой должности.

Место для фотографической карточки

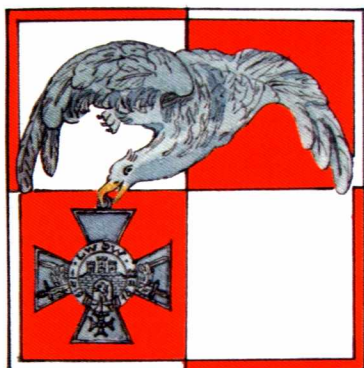
**Облікова анкета 1923 р. для органів ДПУ**  
 «колишнього білого офіцера» Костянтина Калініна.  
 З фондів ДГАСБУ



**Авіаконструктор Костянтин Калінін**  
 з членами свого конструкторського бюро у Харкові біля літака К-4, квітень 1930 р. Фото з приватної колекції Олександра Пересацька



**Знаки для авіаційних та повітроплавних частин УНР,**  
 запроваджені наказом по Військовому міністерству від 30 липня 1919 р.  
 З фондів ЦДАВОУ



**Ескіз знаку авіаційної секції польського Союзу оборонців**  
 Львова проти українських військ,  
 розроблений у 1934–1935 рр. Малюнок з фондів ЦДІА у м. Львові



**Ветеран авіаційної секції з остаточним**  
**варіантом знаку на мундирі,**  
 виготовленим зі срібла у 1937 р. у кількості близько  
 100 штук. Фото з фондів ЦДІА у м. Львові



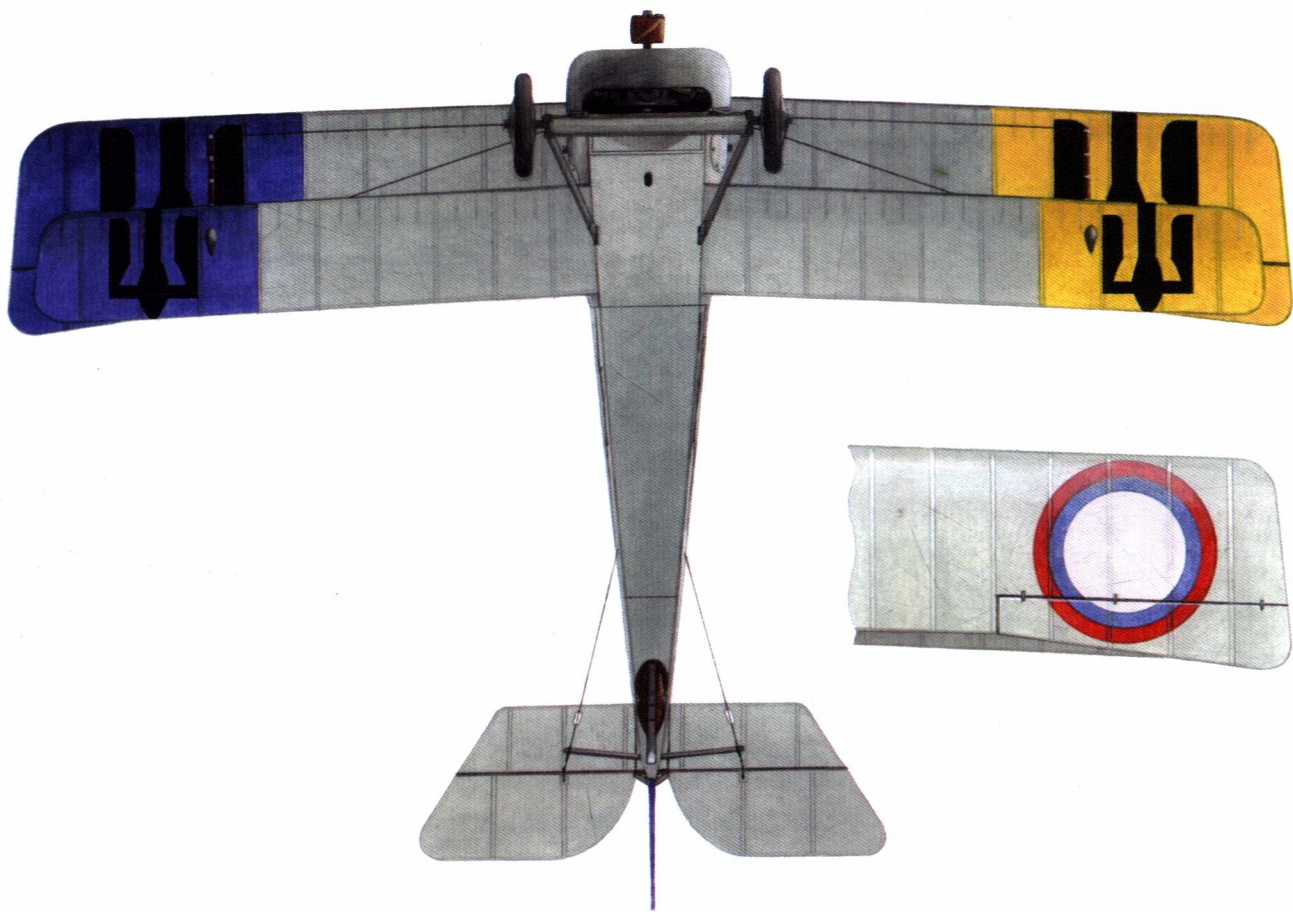


**Стратегічний бомбардувальник «Цепелін Штаакен» XIV R.70,**  
 переобладнаний під транспортний літак. На борту намальовано білий тризуб, блакитні серійний № та аббревіатура назви німецької авіаційної компанії «D.L.R.» — «Deutsche Luft-Rederei», літо-осінь 1919 р. Реконструкцію здійснено на підставі фотографій на сс. 37–45



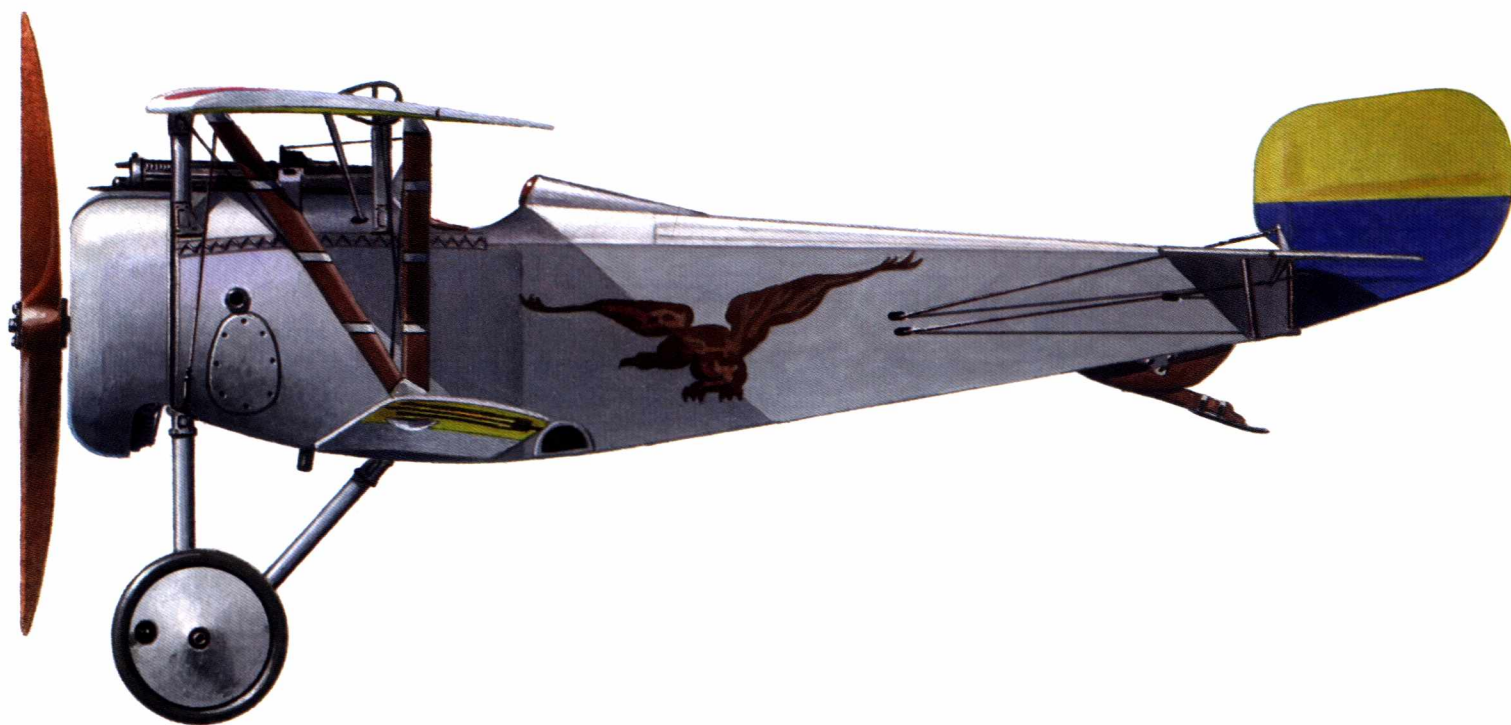
**Розпізнавальний знак (жовтий тризуб),**  
 на правій консолі нижнього крила бомбардувальника «Цепелін Штаакен» XIV R.70, літо-осінь 1919 р.





**Одномісний літак-випищувач «Ньюпор» 23 №3598**

зі складу 1-ї летунської сотні Галицької армії, вид знизу, весна 1919 р. На малюнку також подано розпізнавальні знаки на крилах цього літака, коли він був у складі російської армії у 1917 р.



**Одномісний літак-випищувач «Ньюпор» 23 №3598**

зі складу 1-ї летунської сотні Галицької армії, весна 1919 р. Реконструкцію здійснено на підставі фото на с. 89 та інших даних





**Двомісний літак-розвідник «Бранденбург» Ц.1 64-ї серії**

зі складу 2-ї летунської сотні Галицької армії, весна 1919 р. Реконструкція за фотографією на с. 81



**Перший літак Летунського відділу Галицької армії,**

двомісний розвідник «Бранденбург» Ц.1 27-ї серії, січень 1919 р. Реконструкція за фотографією на с. 76





**Двомісний літак-розвідник «ЛВГ» Ц.5 №15960/17**

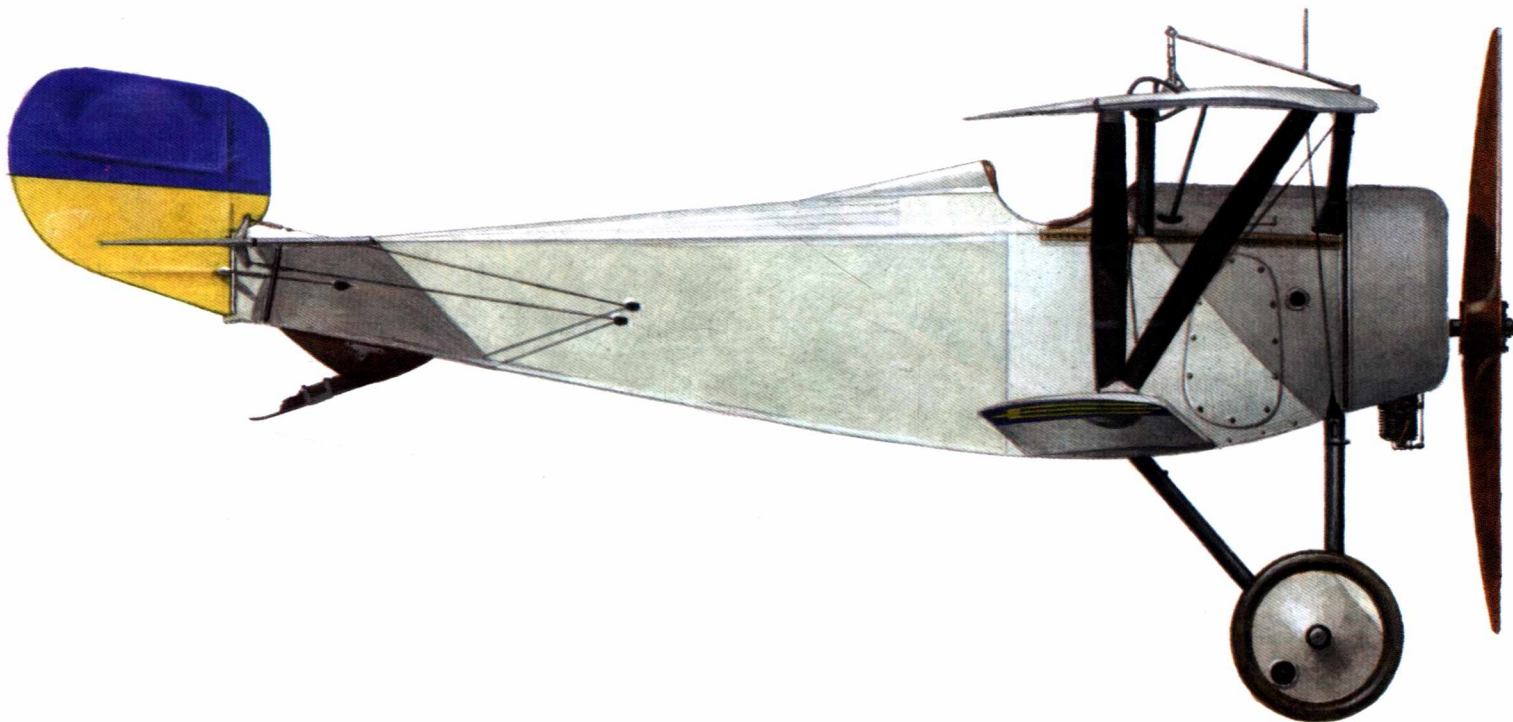
зі складу 2-ї летунської сотні Галицької армії, весна 1919 р. Реконструкція за фотографією на с. 81



**Двомісний літак-розвідник «Ллойд» Ц.5 46-ї серії №34**

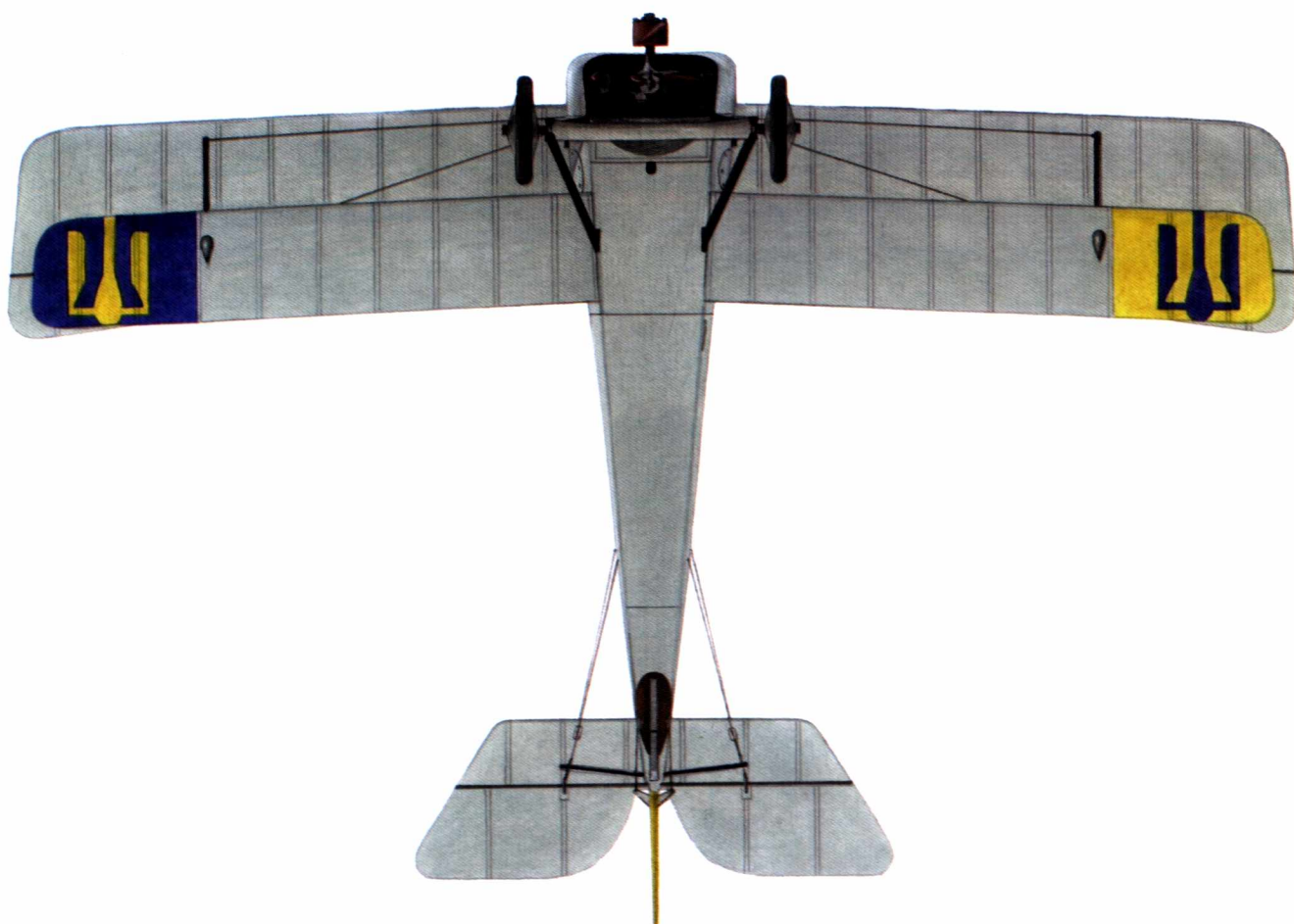
зі складу 2-ї летунської сотні Галицької армії, весна 1919 р. Реконструкція за фотографією на с. 81





**Одномісний літак-випишувач «Ньюпор» 21 №2844**

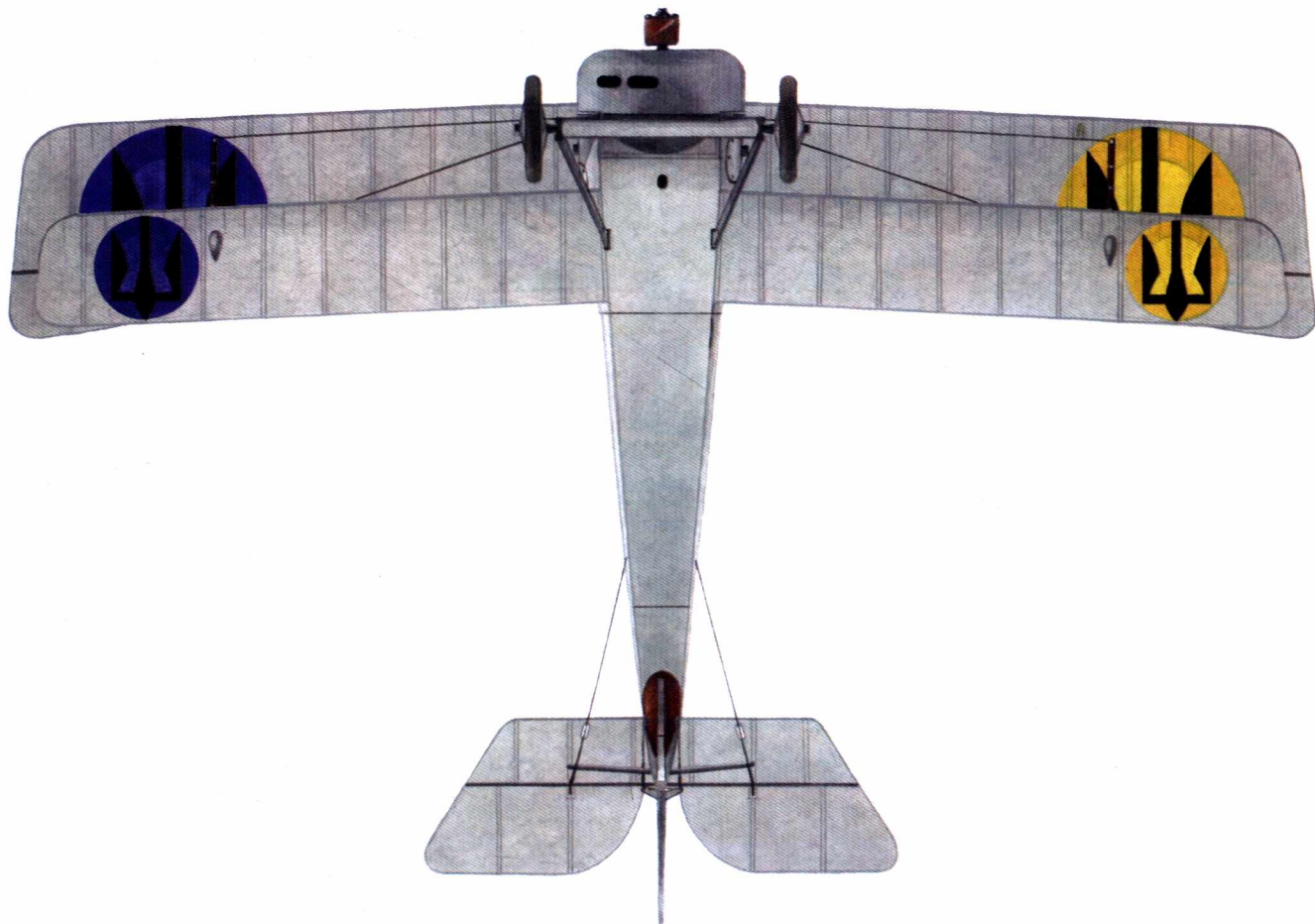
зі складу 2-ї летунської сотні Галицької армії, весна 1919 р. Реконструкція за фотографією на с. 81



**Одномісний літак-випишувач «Ньюпор» 21 №2844**

зі складу 2-ї летунської сотні Галицької армії, вид знизу, весна 1919 р. Реконструкція за фотографією на с. 32





**Одномісний літак-випишувач «Ньюпор» 23**

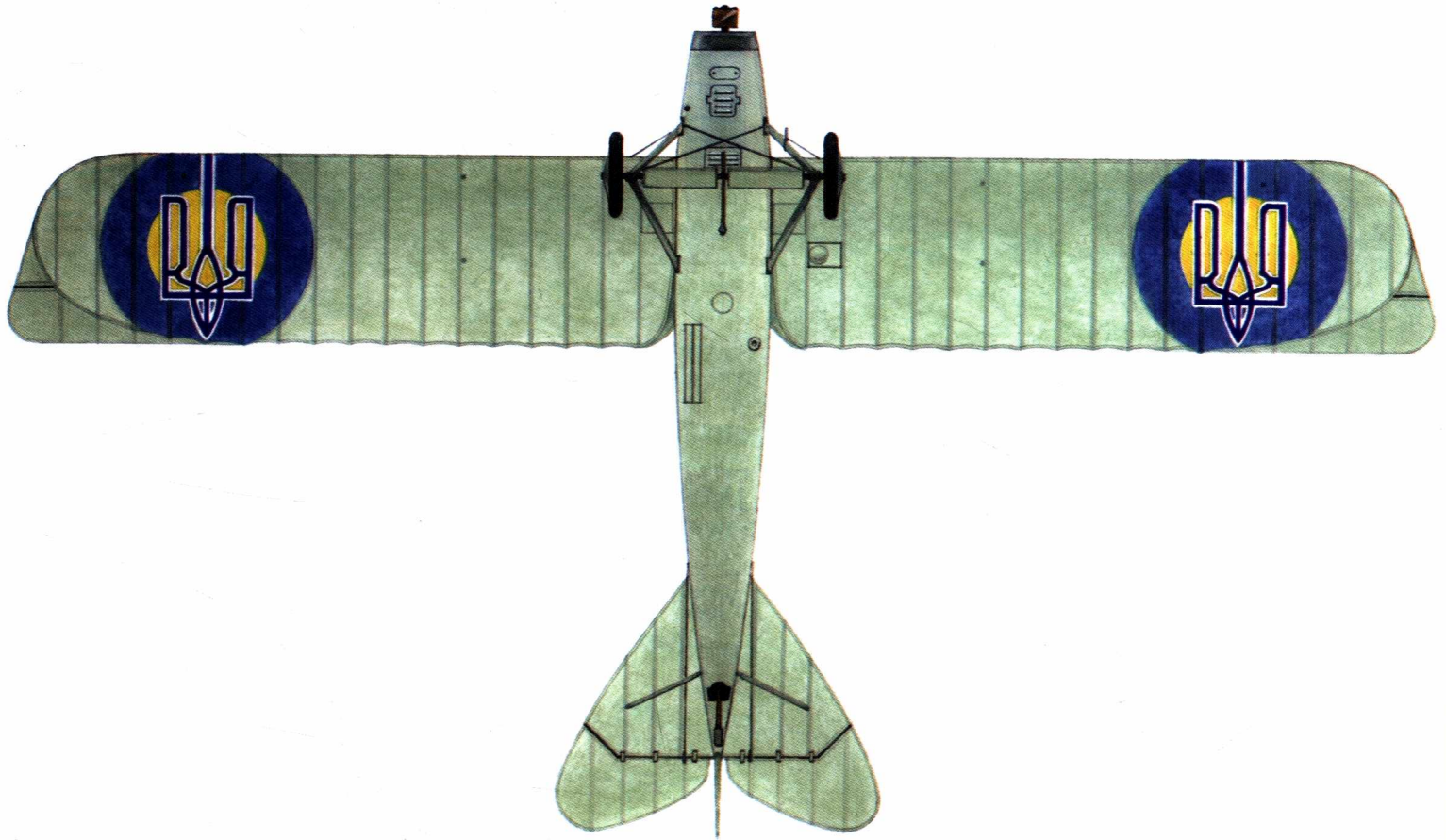
зі складу Летунського відділу Галицької армії, вид знизу, літо 1919 р. Реконструкція за фото на с. 40



**Літак «Гота» г. 7,**

кінець 1919 р. Реконструкція за фото на с. 51





**Літак «ДФВ» Ц.5,**

який був на озброєнні 1-го Українського (Запорізького) авіаційного загону, весна 1918 р.

*Реконструкція розпізнавальних знаків здійснена на підставі фотографії на С. 10*







**Повітряний бій у небі Львова**

29 квітня 1919 р. між польським льотчиком  
Стефаном Стецем і українським Францем Рудорфером.



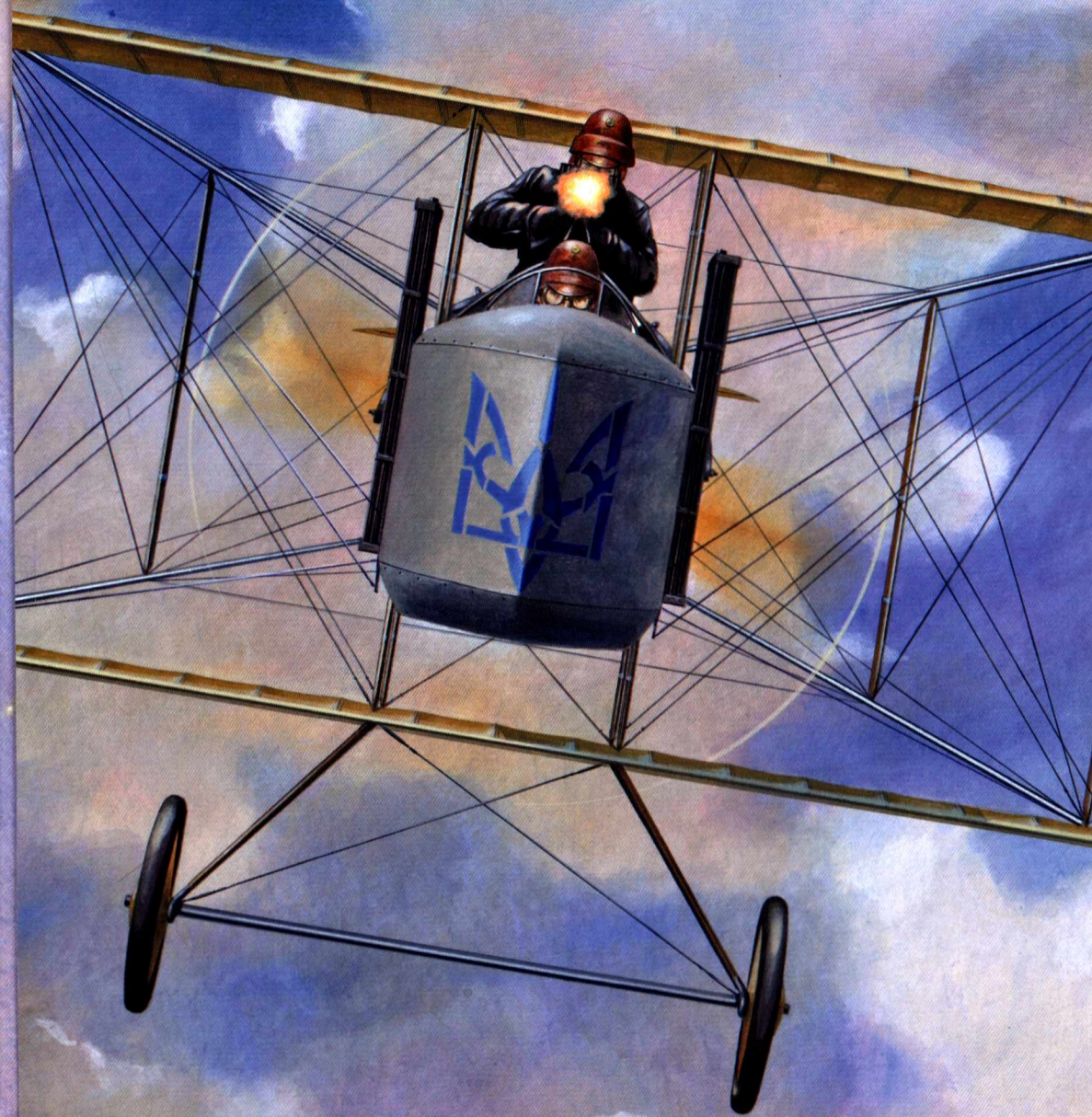
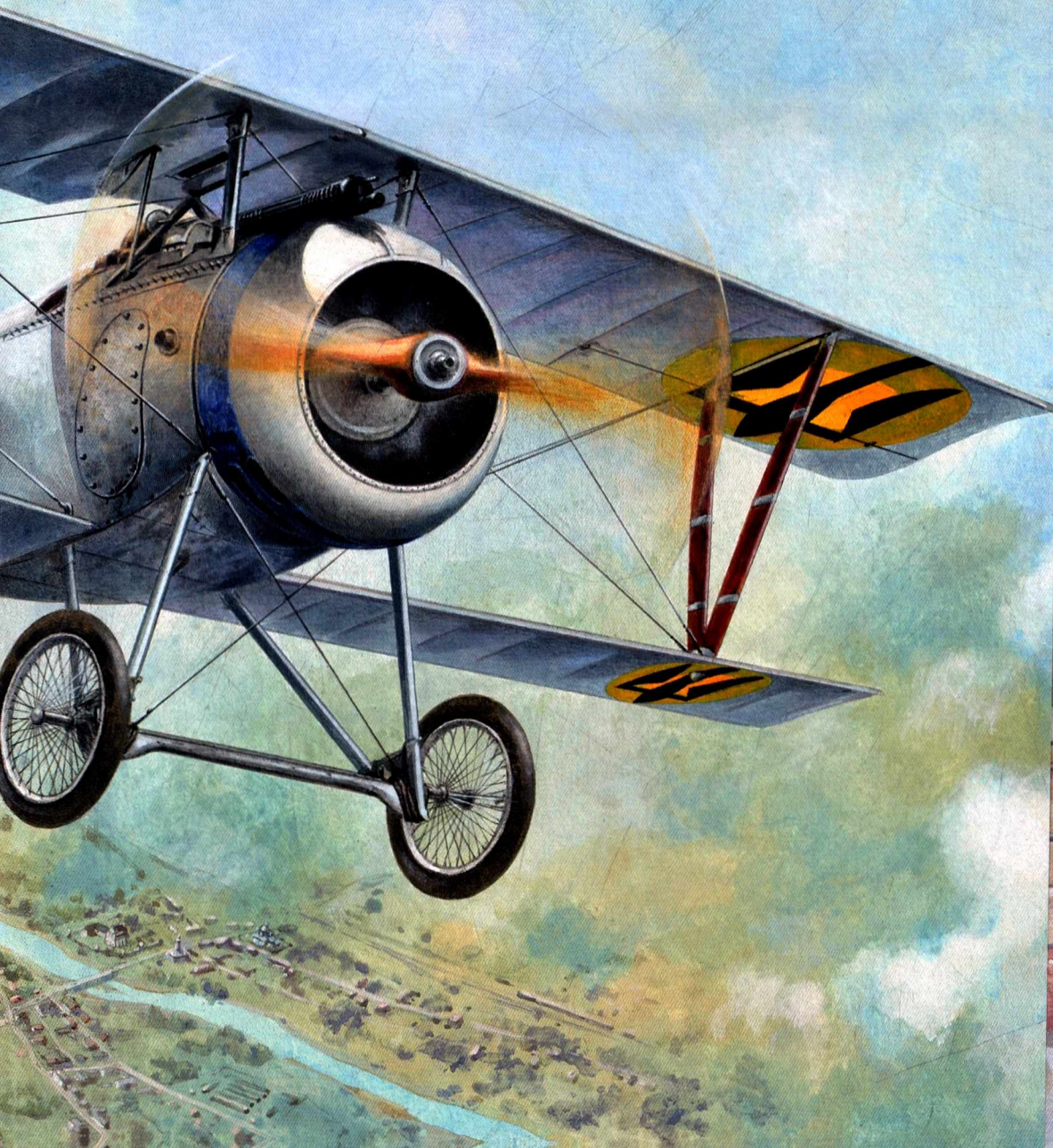


**Літак «Альбатрос» 625/18 здійснює бомбардування залізничної станції,** листопад 1920 р. Зважаючи на те, що ці літаки були отримані зі складу польської авіації та початково мали польські розпізнавальні знаки, українські льотчики замальовували білий колір жовтим, а червоний — синім.





Політ українських літаків над Тербовлею,  
попереду — «Ньюпор» 23 №5039,  
травень—червень 1919 р.



Атака українського літака «Фарман» 30,  
березень 1919 р.





ТОВ «ТЕМПОРА»  
Київ

01030, Київ, вул. Богдана Хмельницького, 32, оф. 4  
Тел./факс: (044) 234-46-40, e-mail: tempora@ukr.net  
www.tempora.com.ua

Свідоцтво про внесення до державного реєстру:  
ДК, № 2406 від 13.01.2006

*Я. Тинченко*

### **Герої українського неба**

Науково-популярне видання

Редактор — Ю. Олійник  
Коректор — Л. Марченко

Комп'ютерна верстка та макет — Ю. Жарков

Підписано до друку 15.05.10. Формат 70x100 $\frac{1}{6}$   
Умовн.-друк. арк. 16,2. Обл.-вид. арк. 14,05.  
Папір офсетний. Гарнітура Ворнок.  
Друк офсетний. Наклад 2000.

Надруковано: ТОВ «Майстерня книги»  
Адреса: м. Київ, вул. М. Кривоноса, 2Б  
тел./факс: (044) 248-89-31, 248-46-47  
e-mail: oranta@oranta-druk.kiev.ua

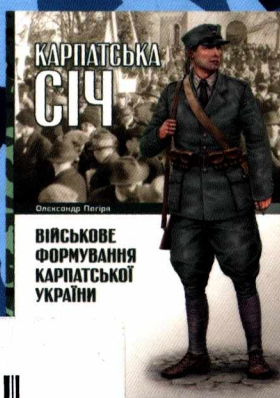
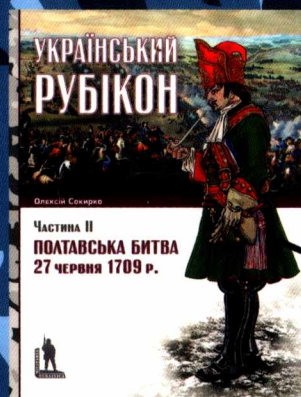
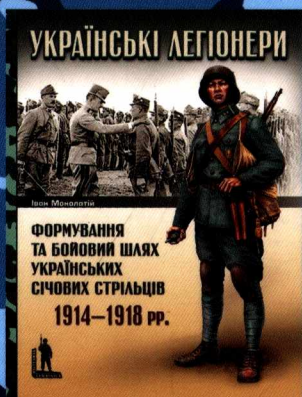
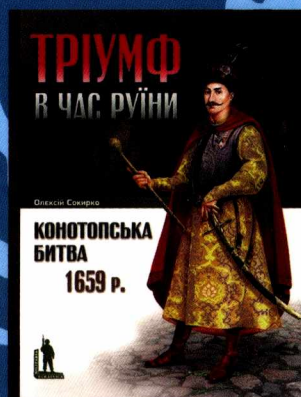
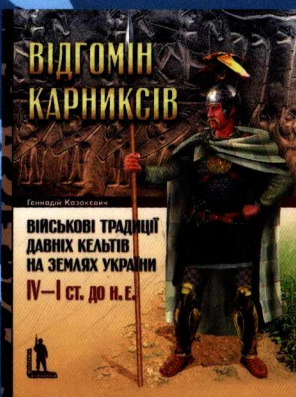
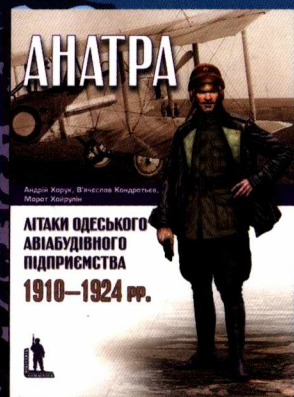
Свідоцтво про внесення до державного реєстру:  
КІ № 82 від 06.09.2005



У СЕРІЇ



ЧИТАЙТЕ ТАКОЖ:



НБ ПНУС



782603



9 789668 201943

