

63.3(44кр)621

# КРИЛА УКРАЇНИ

Андрій Харук

ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНІ  
СИЛИ УКРАЇНИ

1917—1920 рр.



*Світлій пам'яті мого Тата,  
Івана Євгеновича Харука.*

**Андрій Харук**  
**КРИЛА УКРАЇНИ**  
**Військово-повітряні сили України**  
**1917–1920 рр.**

ОБОВ'ЯЗКОВИЙ ПРИКЛАДНИК

НБ ПНУС



782609

УДК 355.354 (477) "19"  
ББК 68.53 (4 УКР)  
Х 20



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

Редактори: *Юлія Олійник, Ірина Давидко*  
Макет та комп'ютерна верстка: *Дмитро Адаменко*  
Обкладинка: *Віктор Кузик*

*Автор висловлює щирю подяку Ю. Олійник, Д. Адаменку,  
І. Василю (Аргентина), А. Созоніку (Аргентина) та  
Я. Тинченку за допомогу у підготовці книги.*

#### **Харук А.**

Крила України: Військово-повітряні сили України,  
1917–1920 рр. — К.: Темпора, 2008. — 96 с.: іл.  
ISBN 978-966-8201-71-4

Книга присвячена одній з малодосліджених сторінок  
історії Перших визвольних змагань 1917–1920 рр. —  
зародженню та розвитку української військової авіації.  
На підґрунті архівних джерел автор ретельно дослі-  
див стан національних військово-повітряних сил за ча-  
сів Центральної Ради, Української Держави гетьмана  
П. Скоропадського, Армії УНР та УГА. Видання супро-  
воджують числені кольорові реконструкції українських  
вояків та літаків.

Видання розраховане на всіх, хто цікавиться історією  
України.



УДК 355.354 (477) "19"  
ББК 68.53 (4 УКР)  
Х 20

© А. Харук, текст, 2009  
© Т. Штик, ілюстрації, анотації, 2009  
© В. Заяць, ілюстрації, 2009  
© Д. Адаменко, анотації, 2009  
© Центр ім. В. Липинського, 2009  
© Темпора, 2009

ISBN 978-966-8201-71-4

## **ЗМІСТ**

- 4** Передмова
  
- 6** База для формування  
військово-повітряних сил України
- 6** Російська імператорська армія
- 16** Імператорські та Королівські Збройні Сили
  
- 18** Військово-повітряні формування  
доби Центральної Ради  
(березень 1917 – квітень 1918 рр.)
  
- 31** Військово-повітряні сили Української Держави  
гетьмана П. Скоропадського  
(травень–грудень 1918 р.)
  
- 54** Військово-повітряні сили Директорії УНР
  
- 70** Авіація Української Галицької армії
  
- 91** Післямова
  
- 92** Джерела та література

## ПЕРЕДМОВА

Становлення Збройних сил України у 1917–1920 рр. відбувалось з урахуванням національних військових традицій і на основі досвіду Першої світової війни. Ця війна увійшла в історію людства як перша війна моторів, у якій в небачених досі масштабах використовувались новітні технічні винаходи — автомобілі, танки, літаки, засоби радіозв'язку тощо. В арміях воюючих держав поряд із традиційними родами зброї, такими, як піхота, кавалерія чи артилерія, з'являються і нові, зокрема авіація. Так само і в Збройних силах України періоду 1917–1920 рр. існували нові роди зброї, покликані до життя Першою світовою війною. Серед них помітне місце належить військово-повітряним силам. Військово-повітряні (авіаційні та повітроплавні) формування існували в структурі Українських збройних сил на усіх етапах національно-визвольної боротьби цього періоду і брали посильну участь в цій боротьбі. Однак, упродовж десятиліть сам факт існування військово-повітряних сил незалежної України замовчувався радянською офіційною історіографією, та й зараз лишається маловідомим для ширшого загалу. Сподіваємось, що наша праця, не претендуючи на стовідсоткову повноту охоплення матеріалу, дозволить скласти загальне уявлення про шляхи формування, організаційну структуру та бойове застосування військово-повітряних сил України періоду боротьби за державність у 1917–1920 рр.

## БАЗА ДЛЯ ФОРМУВАННЯ ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНИХ СИЛ УКРАЇНИ

### РОСІЙСЬКА АРМІЯ

Напередодні більшовицького перевороту 25 жовтня 1917 р.<sup>1</sup> та проголошення Української Народної Республіки в Україні існувала досить солідна база для створення власних військово-повітряних сил, яка включала три основні компоненти, що дістались у спадок від колишньої Російської імперії: бойові авіаційні частини, навчальні і допоміжні авіаційні частини, а також підприємства авіаційної промисловості.

Бойова авіація Росії станом на осінь 1917 року мала досить складну організаційну структуру. Найчисельнішим і найактивнішим із цих компонентів була армійська авіація. Її підрозділи в адміністративному відношенні підпорядковувались «Управлінню військово-повітряного флоту»<sup>2</sup>, що займалось питаннями технічного постачання авіаційних підрозділів, розміщенням замовлень на авіаційну техніку в Росії і за кордоном, підготовки кадрів тощо. Бойовим використанням авіації на сухупутному театрі воєнних дій займалась «Канцелярія польового генерал-інспектора авіації і повітроплавання при Ставці Верховного головнокомандуючого»<sup>3</sup>. Армійська авіація використовувалась, здебільшого, децентралізовано і її підрозділи в оперативному відношенні підпорядковувались командирам корпусів, командуючим арміями та фронтами.

Для повсякденного керівництва бойовою роботою армійської авіації при штабах відповідних ланок

<sup>1</sup>Тут і далі дати до 1 березня 1918 р. наведені за старим стилем.

<sup>2</sup>Російська аббревіатура — УВВФ або Увофлот.

<sup>3</sup>Скорочено — Авіаканц.

існували фронтові та армійські польові управління авіації і повітроплавання. Головним призначенням цього роду авіації була безпосередня підтримка та бойове забезпечення наземних військ: ведення розвідки, забезпечення зв'язку між штабами різних рівнів, коригування вогню польової артилерії, а також нанесення бомбових ударів і прикриття власних військ від атак ворожої авіації.

В організаційному відношенні армійська авіація зводилась в авіаційні дивізіони, які надавались польовим арміям. Кожен дивізіон включав кілька загонів (від 3 до 10) різного призначення: винищувальних (для протидії ворожій авіації), артилерійських (для коригування вогню артилерії), корпусних та армійських (призначались в основному для ведення розвідки та безпосередньої підтримки наземних військ).

Суттєвим недоліком російської армійської авіації була відсутність в її складі фронтових ударних авіачастин — легких бомбардувальних та штурмових. Виконання їх функцій покладалось відповідно на літаки-розвідники та винищувачі, але цих машин часто не вистачало навіть для виконання їх основних завдань — розвідки і прикриття власних військ.

За штатним розписом кожен авіаційний загін повинен був мати 8–10 літаків, однак через значні бойові і небойові втрати фактична кількість літаків в загоні, як правило, була значно меншою. Наприклад, станом на 20 липня 1917 р. укомплектованість авіатехнікою корпусних авіазагонів становила 42%, артилерійських — 74%, винищувальних — 85% і лише в армійських авіазагонах кількість літаків майже відповідала штатові.

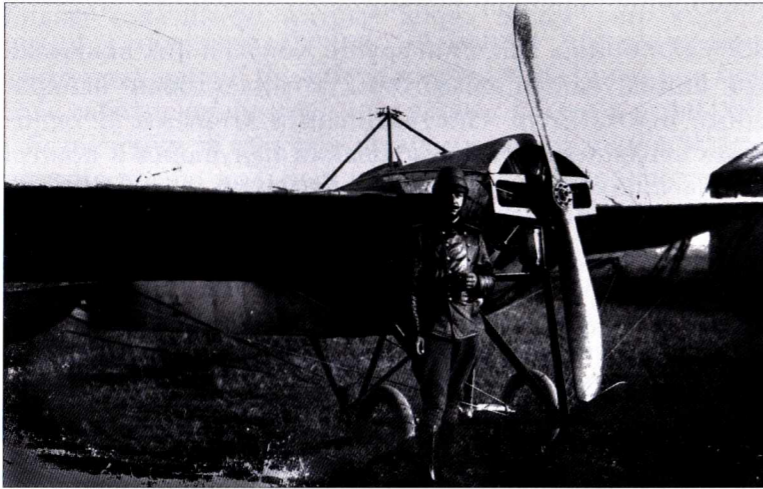
Специфічною рисою російських авіазагонів того часу була їх неоднорідність. Фактично, лише винищувальні загони комплектувались літаками одного призначення. До складу армійських і артилерійських загонів поряд з літаками-розвідниками і коригувальниками входили винищувачі прикриття, корпусні ж авіазагони з кінця 1916 р. включали три відділення: розвідувальне, артилерійське та винищувальне, укомплектовані літаками відповідного призначення. Завдяки мішаному принципіві комплектування зростала автономність авіазагонів та гнучкість їх використання, однак наявність в підрозділах різнотипної авіатехніки (іноді один загін використовував одночасно літаки трьох–чотирьох типів) суттєво ускладнювала матеріально-технічне забезпечення та ремонт літаків.

Особливе місце серед частин армійської авіації посідали бойові авіаційні групи. Кожна з них включала три винищувальні авіазагони, укомплектовані найкращими пілотами та найсучаснішими літаками. Їх основним завданням було завоювання панування в повітрі на ключових ділянках фронту.

Влітку 1917 р. уся російська армійська авіація нараховувала 84 авіаційних загони: 24 винищувальних, 9 з яких об'єднувались у три бойові авіагрупи, а також 44 корпусних, 4 артилерійських і 12 армійських. Вони були розподілені між п'ятьма фронтами: Північним, Західним, Південно-Західним, Румунським та Кавказьким.

На теренах України розташовувались авіаційні підрозділи Південно-Західного і Румунського фронтів, об'єднані у сім авіаційних дивізіонів: 7-й, 8-й, 11-й і 13-й в арміях Південно-Західного, а також 4-й, 6-й і 9-й в арміях Румунського фронту. Найвищої могутності російська армійська авіація на теренах України досягла в червні 1917 р., коли в процесі підготовки до літнього наступу тут було зосереджено більше половини її авіазагонів — 43, з них на Південно-Західному фронті 31 авіазагін і ще 12 — на Румунському. Тут знаходились найкраще підготовлені і оснащені частини армійської авіації, зокрема 1-й, 2-й і 4-й артилерійські авіазагони, придані підрозділам важкої артилерії, а також 1-а та 2-а бойові авіагрупи, підпорядковані відповідно VII-й та XI-й арміям. Ці сили розташовувались, насамперед, на напрямках головного удару. Наприклад, на Південно-Західному фронті тій же XI-й армії було придано 13 авіазагонів, що нараховували 86 літаків, а VII-й — 9 авіазагонів із 72 літаками. VIII-ма армія мала шість авіазагонів (31 літак), а Особлива — п'ять (36 літаків). Загалом же на Південно-Західному фронті було зосереджено 225 літаків, які протягом червня 1917 р. використовувались досить активно і із значним ефектом. Але провал літнього наступу поставив авіачастини у скрутне становище — відступ завдав авіації значно більших втрат, ніж наступ. Так, сім авіазагонів XI-ї армії, зосереджених в Тернополі, 7 липня 1917 р. зазнали серйозних збитків внаслідок німецького бомбардування. А авіатори VII-ї армії в паніці відступу спалили 18 цілком нових літаків. У відносному порядку відступали лише авіачастини VIII-ї армії, які втратили тільки три несправних літаки. Загалом же події червня–липня 1917 р. завдали суттєвих втрат армійській авіації Південно-Західного і Румунського фронтів, втрат, які так і не були

Моноплан «Nieuport-IV» —  
один з основних типів  
навчальних літаків,  
що використовувалися  
в авіаколах на теренах України



належним чином компенсовані. П'ять авіазагонів довелося взагалі розформувати.

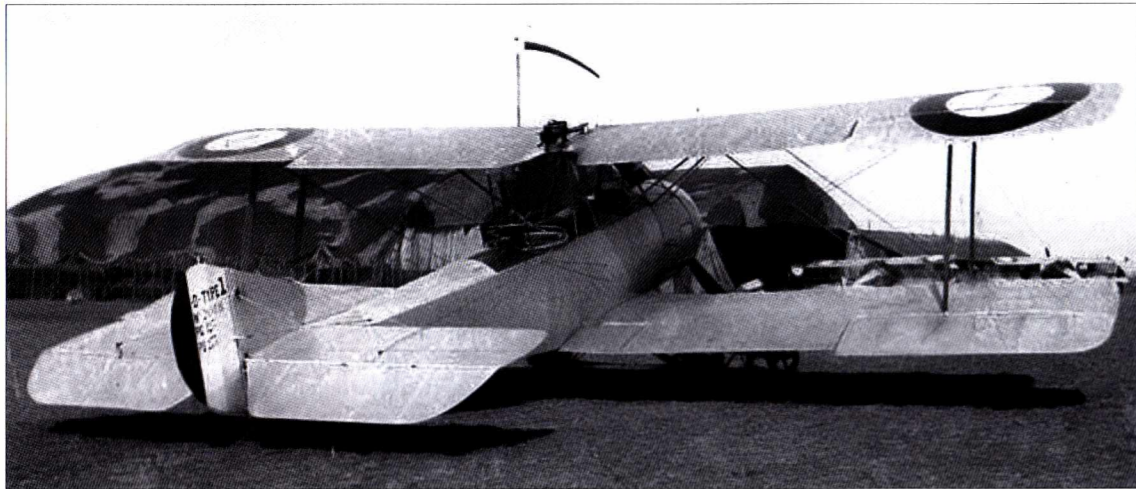
При аналізі технічного оснащення авіації на території України будемо спиратись на останнє перед революцією повне зведення про кількісний склад і типаж літаків російської армійської авіації, яке відноситься до 1 червня 1917 р. На той час в підрозділах армійської авіації — загонах, парках, базах, складах — знаходився 581 придатний до бойових польотів літак (не враховуючи тих машин, що потребували ремонту), з них 259 (або 44,6%) — на Південно-Західному та Румунському фронтах.

Основу парку армійської авіації становили літаки французької конструкції — частково імпортовані, але здебільшого складені на російських підприємствах: московському заводі «Дукс», петроградських підприємствах Щетініна і Лебедева та інших. До них відносились винищувачі і розвідники «Ньюпор», «SPAD», «Вуазен», «Кодрон», «Моран» різних модифікацій. На Південно-Західному та Румунському фронтах їх нараховувалось 214. Літаки російської конструкції були представлені розвідниками «Анаде» одеської фірми «Анатра». Тут їх було 35. По п'ять машин було англійського походження (розвідники «Сопвіч») та трофейних німецьких. В технічному відношенні переважна більшість літаків відносилась до морально застарілих типів. Відносно непоганим було лише становище у винищувальній авіації, яка мала 55 більш сучасних «Ньюпорів» модифікацій «XXI», «XXII» та «XXIII» і кілька ще кращих «SPAD S VII». Ці машини за своїми льотними та пілотажними якостями наближались до німецьких винищувачів того часу, проте поступались їм за озброєнням — російські винищувачі несли по

одному кулемету, тоді як їх суперники — по два. Суттєво обмежувались можливості російських винищувачів і недостатньою кількістю синхронізаторів — пристроїв для стрільби з кулемета через гвинт. Ними оснащались майже виключно імпортовані машини, а більшість «Ньюпорів» російського складання отримували мало ефективні кулеметні установки «Льюїс» чи «Кольт» для стрільби над гвинтом. Крім того, слід мати на увазі, що цілий ряд машин, таких, як «Ньюпор X» чи «SPAD A2/A4», відносячись номінально до винищувачів, фактично у 1917 р. були вже непридатними до служби в цій якості.

Набагато гіршим, ніж у винищувальній, було становище у розвідувальній авіації. Наймасовішими літаками цього призначення на Південно-Західному і Румунському фронтах були «Фармани» та «Вуазени» різних модифікацій — їх нараховувалось відповідно 47 та 20. Ці машини являли собою громіздкі біплани із штовхаючими гвинтами та малопотужними двигунами. Характерне розташування гвинта на цих літаках перекривало хвостові сектори обстрілу для бортового кулемета, роблячи літак практично незахищеним від атак винищувачів. Ця вада поглиблювалась малою швидкістю і недостатньою маневреністю. Союзники Росії давно позбулися подібних літаків. Скажімо у Франції «Вуазени» були переведені в навчальні підрозділи ще у 1916 р., а «Фармани» — в перші місяці 1917 р. В лютому того ж року французький Директорат авіації офіційно заборонив подальше будівництво бойових літаків із штовхаючими гвинтами. В Росії ж ці літаки продовжували будуватись і активно використовувались на фронті, незважаючи на великі втрати. На загальному тлі дещо виділялись нечислені імпортовані легкі розвідники із переднім розташуванням гвинта — «Моран», «Ньюпор XII» та «Сопвіч», які мали кращі льотні якості та більш ефективне оборонне озброєння. Небагато поступався їм літак російського виробництва «Анаде», у якого, однак, виникали проблеми із забезпеченням надійної роботи мотоустановки. Спільною вадою усіх літаків-розвідників російської армії було дуже мале бомбове навантаження, яке не перевищувало кількох десятків кілограм.

За період з червня по жовтень 1917 р. технічне оснащення російської армійської авіації дещо покращилось. Якщо в попередні роки в російську армію потрапляли, здебільшого, літаки застарілих іноземних типів, то влітку-восени 1917 р. почали надходити відносно нові моделі. Зокрема, авіаційні загонами отримали

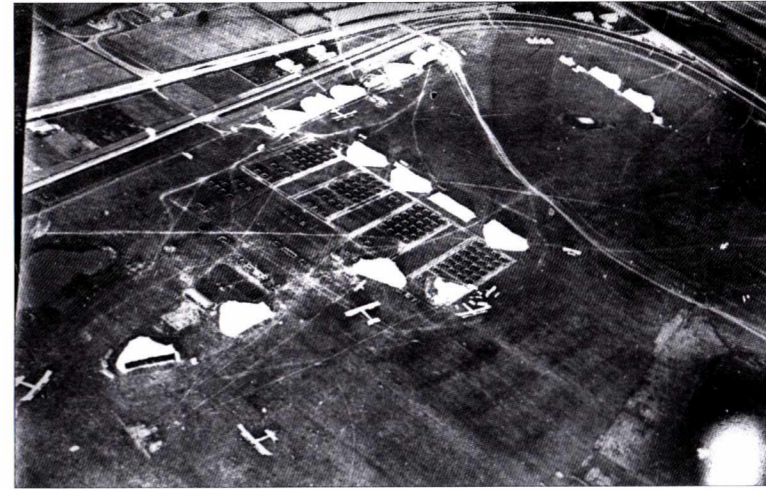


Британський «Sopwith 1,5 strutter», збудований за ліцензією у Франції, на службі французьких ВПС

вдосконалені моделі винищувачів «Ньюпор»: «XXIV» та «XXVII», нові розвідники «Анасал» та деякі інші машини. Однак кількісно, як і раніше, переважали застарілі зразки.

Характерною рисою російської армійської авіації був дуже короткий термін служби літаків, що не перевищував 9 місяців, причому кожні 2–3 місяці машина повинна була проходити капітальний ремонт. Таке становище можна пояснити низькою культурою виготовлення і технічного обслуговування, а також високою інтенсивністю експлуатації літаків. Більшість літаків армійської авіації оснащалися ротативними двигунами французької розробки — досить легкими і простими в експлуатації, але дуже ненадійними, які до того ж, поглинали у неймовірній кількості дефіцитну рицинову олію. Ресурс такого двигуна не перевищував 500 годин, а міжремонтний період складав усього 50 годин. Лише останні модифікації «Фарманів» та «Вуазенів», а також літаки «Анасал» обладнувались стаціонарними моторами рідинного охолодження «Сальмсон».

Іншою суттєвою складовою частиною бойової авіації поряд з армійськими авіаційними підрозділами була Ескадра повітряних кораблів, головна база якої з осені 1916 р. знаходилась у Вінниці. Вона являла собою досить потужне в кількісному відношенні з'єднання стратегічної бомбардувальної авіації, що підпорядковувалось безпосередньо Верховному головнокомандуючому. Станом на 25 жовтня 1917 р. Ескадра нараховувала понад 1550 чол. особового складу, з них близько 1000 чол. знаходилось на головній базі, а решту — в складі авіазагонів на фронті. В структурі Ескадри було п'ять авіазагонів, з них 1-й розміщувався у Болгарійці



База Ескадри повітряних кораблів на околиці Вінниці 1917 р. З колекції М. Хайруліна

в підпорядкуванні командування Румунського фронту і мав два бомбардувальники, 2-й (чотири бомбардувальники) був приданий Південно-Західному фронту і розташовувався у Стріхівцях, 3-й загін у складі Західного фронту знаходився за межами України. У Вінниці розташовувався 4-й запасний авіазагон, в якому нараховувалось 10 бомбардувальників, з них два використовувались для підготовки екіпажів, шість перебувало в ремонті, а ще два щойно прибули з заводу і знаходились у стадії остаточного монтування та регулювання. 5-й авіазагон був нещодавно сформований і не встиг отримати літаки. Крім авіазагонів, Ескадра мала метеостанцію, фотолабораторію, досить потужні ремонтні майстерні, розташовані на території колишнього заводу на околиці Вінниці, зенітну батарею та авіашколу для підготовки пілотів важких літаків. На озброєнні знаходилось 20 чотиримоторних важких бомбардувальників типу «Ілля Муромець», 16 з яких перебувало на території України. Ці машини будувались авіаційним відділом «Російсько-Балтійського вагонного заводу»<sup>1</sup> у Петрограді за проектом видатного представника київської школи літакобудування Ігоря Івановича Сікорського. Крім того, Ескадра мала понад 30 одномоторних літаків. Однак технічний стан літаків був незадовільний — до бойової роботи були готові лише шість бомбардувальників. Крім того, самі літаки «Ілля Муромець» вважались морально застарілими і потребували заміни.

Необхідним компонентом військової авіації, поряд з бойовими підрозділами, були допоміжні авіаційні частини, призначені для ремонту і технічного

<sup>1</sup>Російсько-Балтійський вагонний завод (РБВЗ, «Руссобалт») — одне з найвідоміших у колишній Російській імперії машинобудівних підприємств, що, між іншим, виготовляло автомобілі та літаки.

обслуговування літаків та іншого обладнання, а також для постачання авіаційних підрозділів різними видами майна, боеприпасами, паливно-мастильними та іншими витратними матеріалами. Серед допоміжних авіаційних частин російської військової авіації слід виділити авіапарки, основним завданням яких був ремонт і технічне обслуговування літаків. Кожен авіапарк являв собою досить значне підприємство, персонал якого міг нараховувати 2–3 тисячі чол. — здебільшого кваліфікованих робітників. Організаційна структура авіапарку передбачала наявність в його складі деревообробних майстерень, слюсарного і механічного цехів із необхідним обладнанням (20–30 верстатів), цеху ремонту авіадвигунів із випробувальними стендами, майстерні з ремонту приладів, а також кузні, зварювальної та інструментальної майстерень. Для забезпечення автономного енергопостачання авіапарк мав власну електростанцію. Одночасно в авіаційному парку могло ремонтуватись 30–40 літаків і стільки ж двигунів. Таке підприємство могло здійснювати будь-які види ремонту літаків аж до капітального включно. Ремонтувались також інші види складної техніки — наприклад, автомобілі. Обладнання авіапарку забезпечувало можливість випуску власними силами деяких видів запасних частин, скажімо, повітряних гвинтів. Крім ремонту авіатехніки, парки виконували також функції складів авіаційного майна та паливно-мастильних матеріалів. Станом на кінець 1917 р. в Україні розміщувалось чотири авіапарки із семи, наявних в російській армійській авіації: 1-й в Одесі, 3-й та 5-й в Києві і 6-й в Полтаві. Для технічного обслуговування і ремонту літаків в прифронтовій смузі кожному авіаційному дивізіону надавався потяг-майстерня, який включав до 50 спеціально обладнаних вагонів. У вагонах розташовувалось ремонтне устаткування та склади запасних частин і витратних матеріалів. На основі потягів-майстерень у прифронтовій смузі розгортались дивізіонні авіабази.

Грамотна повсякденна експлуатація і ефективне бойове використання такої складної техніки, як авіаційна, вимагає наявності добре підготовлених кадрів льотного складу та наземного персоналу. Тому в структурі військової авіації суттєве місце належить навчальним підрозділам. Основні військові навчальні авіаційні заклади Росії станом на осінь 1917 р. знаходились в Криму. Це, насамперед, Качинська авіашкола поблизу Севастополя та її відділення в Сімферополі та Бельбеці. Вона мала

у своєму розпорядженні близько 120 навчальних літаків, а також ремонтні майстерні та іншу матеріальну базу. Крім неї тут знаходилась Севастопольська школа морської авіації, Феодосійська авіашкола, а також школа льотчиків-спостерігачів в Євпаторії, переведена в Крим з Києва восени 1917 р. Рівень втрат льотного складу в Першу світову війну був дуже високий. Як правило, упродовж року повністю мінявся весь склад авіазагону. Військові авіаційні навчальні заклади не могли повністю компенсувати цих втрат. Тому військове відомство залучало до підготовки пілотів і цивільні авіашколи, однією з яких була школа Одеського аероклубу. В Києві з 1917 р. діяла єдина в своєму роді школа аеронавігаторів, що готувала штурманів та фахівців з навігаційного і метеорологічного забезпечення польотів. Підготовка механіків здійснювалась у навчальних класах на базі ремонтних майстерень авіапарків.

Поряд із авіаційними підрозділами, до складу військово-повітряних сил Росії, як і інших країн-учасниць Першої світової війни, входили повітроплавні частини. Ці підрозділи оснащались прив'язними аеростатами різних систем, а їх основним призначенням було коригування артилерійського вогню і ведення спостереження за лінією фронту. Основними повітроплавними формуваннями в російській армії були повітроплавні загони двох типів — корпусні та армійські, які зводились у повітроплавні дивізіони. Дивізіон об'єднував усі повітроплавні частини тієї чи іншої армії. В його структурі, крім повітроплавних загонів, формувалась база дивізіону, на яку покладалось вирішення питань матеріально-технічного забезпечення. Для ремонту матеріальної частини і постачання повітроплавних підрозділів необхідним майном на кожному з фронтів (в тому числі і на Південно-Західному та Румунському) був створений повітроплавний парк. Всього в російській армії станом на жовтень 1917 р. існувало 14 повітроплавних дивізіонів, що об'єднували 87 повітроплавних загонів: 28 армійських та 59 корпусних. З них на Південно-Західному та Румунському фронтах розташовувались сім дивізіонів, в складі яких було близько сорока армійських та корпусних повітроплавних загонів. Основу технічного оснащення російських повітроплавних загонів становили аеростати французької системи «Парсеваль» (частково імпортовані, а частково — випущені в Росії), досить застарілі і недосконалі. Восени 1917 р. з Франції почали надходити досконаліші аеростати системи «Како», але їх було порівняно небагато.





Час життя літака у воєнних умовах був коротким — навіть, якщо вдавалось уникнути знищення в бою, за 8–9 місяців літак повністю зношувався. Це потребувало постійного поповнення, яке забезпечувалось не лише імпортом, але й власним виробництвом. Південь України був, поряд з Москвою і Петроградом, одним з трьох основних осередків російської авіаційної промисловості. Провідна роль тут належала одеському заводу «Анатра», де будувались розвідники-біплани «Анаде» та «Анасал», навчальні літаки «Фарман» та «Моран». Велось спорудження сімферопольської філії, де розпочався випуск винищувачів «Ньюпор XVII» та велась підготовка до виробництва авіамоторів «Іспано-Сьюїза». Також в стадії налагодження виробництва знаходився крупний авіазавод в Бердянську, де планувалось випускати розвідники «Фарман ХХХ» і «Анасал», та авіамоторний завод «Дека» в Олександрівську (нині Запоріжжя), де готувався випуск двигунів за взірцем німецького «Мерседеса».

## ІМПЕРАТОРСЬКІ ТА КОРОЛІВСЬКІ ЗБРОЙНІ СИЛИ

Як і в інших великих арміях, де авіація була відокремлена в окремий рід зброї, австро-угорські «Імператорські та Королівські Повітряні сили»<sup>1</sup> були розподілені за призначенням (подано стан на кінець війни):

- 77 *Flik*<sup>2</sup> — авіаційних сотень (бойові підрозділи), що поділялись на кілька видів:
  - *D*<sup>3</sup> — дивізійні для фронтової розвідки та корегування артилерійської стрільби;
  - *F*<sup>4</sup> — далекої розвідки;
  - *G*<sup>5</sup> — бомбардувальні;
  - *J*<sup>6</sup> — винищувальні;
  - *K*<sup>7</sup> — корпусні (фронтowa розвідка на користь командування корпусу);
  - *P*<sup>8</sup> — з одномісних літаків фоторозвідки;
  - *Rb*<sup>9</sup> — з літаків фоторозвідки для складання військових карт;
  - *S*<sup>10</sup> — сотні штурмової авіації;
- 11 *Flep*<sup>11</sup> — авіаційних парків (служби тилу);
- 22 *Flek*<sup>12</sup> — авіаційні запасові сотні (для підготовки пілотів, спостерігачів та наземного технічного персоналу);
- 5 *Flars*<sup>13</sup> — авіаційних арсеналів (для виготовлення та капітального ремонту літаків, зброї та спорядження).

На західноукраїнських землях база для формування української військової авіації була значно скромнішою. На час розпаду Австро-Угорської монархії (жовтень 1918 р.) територія Галичини була тиловою смугою. Тут не дислокувався жоден авіаційний підрозділ першої лінії, а знаходились лише допоміжні частини. Зокрема, в Перемишлі (аеродром Гуречко) дислокувалась 17-а

<sup>1</sup>Kaiserlich und Königliche Luftfahrtruppen (k. u. k. LFT)

<sup>2</sup>Fliegerkompanie

<sup>3</sup>Divisionfliegerkompanie

<sup>4</sup>Fernaufklärungskompanie

<sup>5</sup>Grossflugzeugkompanie

<sup>6</sup>Jagdfliegerkompanie

<sup>7</sup>Korpsfliegerkompanie

<sup>8</sup>Photoimitzerkompanie

<sup>9</sup>Reibenbildaufklärungskomplnie

<sup>10</sup>Schlahtfliegerkompanie

<sup>11</sup>Fliegeretappenpark

<sup>12</sup>Fliegerersatzkompanie

<sup>13</sup>Fliegerarsenal

запасна авіарота. У Львові знаходився 4-й авіапарк. Однак і львівське, і перемиське летовища опинились в руках поляків. В Станіславі, Зборові, Стрию, Красному та деяких інших місцевостях перебували бази формування польових авіаційних рот, однак усі ці підрозділи воювали на італійському фронті, а в Галичині від них лишилися тільки аеродромні споруди та деяке майно. Після підписання Берестейського миру<sup>1</sup> до Одеси на завод «Анатра» було передислаковано з Італійського фронту 4-й авіаційний арсенал.

На озброєнні розміщених в Галичині частин знаходилась далеко не нова в моральному і зношена в фізичному відношеннях техніка. Перш за все, це двомісні біплани-розвідники «Ганза-Бранденбург С. I». Спроектвані в Німеччині визначним конструктором Ернестом Хейнкелем, такі машини будувались у двоєдиній монархії заводами «Фенікс» та «Уфаг». «Бранденбурги» відзначались легкістю пілотування, непоганими злітно-посадочними якостями та відносно значним бойовим навантаженням. Останні серії таких машин мали двигуни потужністю 200—230 к.с., однак в Галичині документально підтверджено лише наявність апаратів зі значно слабшими 160-сильними моторами «Австро-Даймлер» — серії 27 (виробництва «Фенікс») та 64 («Уфаг»). Літаки «Ганза-Бранденбург С. I» озброювались турельним кулеметом «Шварцльозе», а також могли нести 100—150 кг авіабомб. Приблизно відповідали їм розвідники «Ллойд С. II» і «С. III», які теж зустрічались в Галичині. Імператорсько-королівські повітряні війська мали на озброєнні й винищувачі типів «Ганза-Бранденбург D. I», «Альбатрос» та «Фоккер» різних модифікацій, однак факти використання цих літаків українською авіацією не встановлені.

Відзначимо, що спільною рисою для усіх австро-угорських літаків (як, зрештою, і німецьких, які з 1919 р. теж з'являються на озброєнні української авіації) було використання рядних двигунів рідинного охолодження (т. зв. «автомобільного типу») — важчих, але потужніших і надійніших за поширені в російській та французькій авіації ротативних (повітряного охолодження) мотори.

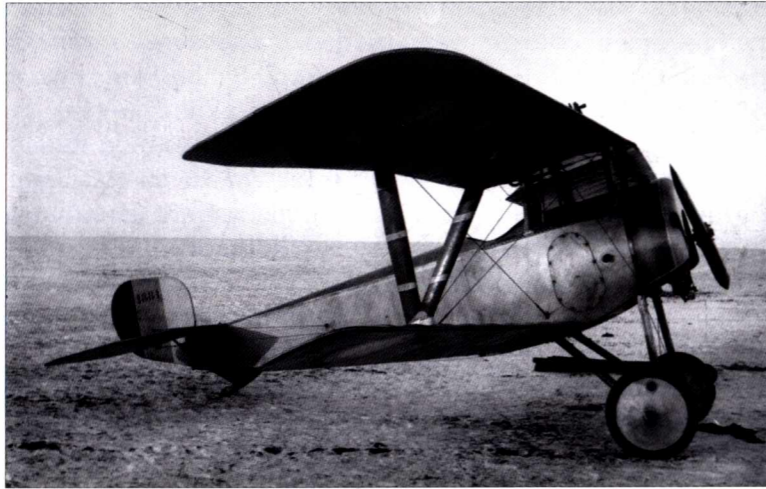
<sup>1</sup>Берестейський мир — договір між Центральними Державами (Німеччиною, Австро-Угорщиною, Туреччиною та Болгарією), Українською Народною Республікою та РРФСР, що було підписано 27 січня (9 лютого) 1918 р. Четвертий Союз та РСФРР визнали незалежність УНР та перші зобов'язалися передати Україні Холмищину та Підляциця й перетворити Східну Галичину на коронний край, а остання — звільнити Україну від окупації. Центральна Рада УНР, у відповідь, пообіцяла продати Німеччині та Австро-Угорщині сільсько-господарську продукцію та частину майбутнього врожаю збіжжя 1918 року.

## ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНІ ФОРМУВАННЯ ДОБИ ЦЕНТРАЛЬНОЇ РАДИ (березень 1917 – квітень 1918 рр.)

Національно-визвольний рух, що розгорнувся в Україні після Лютневої революції, не міг оминати і російську армію, в якій перебувало на службі кілька мільйонів українців. Спочатку тиллові гарнізони, а згодом і фронтові частини охопило могутнє національне піднесення, яке було стихійним на перших початках, але поступово набувало все більш організованих форм. У березні 1917 р. в Києві виникло дві військові організації, які ставили своїм завданням сприяти створенню Збройних Сил України: Організаційний комітет для формування Українського війська та Військовий клуб ім. гетьмана Полуботка. Першочерговою вимогою цих організацій стала українізація армії, тобто виділення військовослужбовців-українців в окремі частини. Однак цілий ряд факторів, а насамперед — розпорошеність сил і неоднозначне ставлення різних складових українського національно-визвольного руху до військових проблем, ускладнювали вирішення цього завдання. Для подолання цих проблем «Клуб ім. гетьмана Полуботка» висунув пропозицію скликати Всеукраїнський військовий з'їзд. З'їзд, який проходив в Києві на початку травня 1917 р., зібрав близько 1000 делегатів, що представляли 1 млн. солдатів-українців. Однією з головних його ухвал стало рішення про організацію єдиного керівного органу, що мав би координувати й очолити українське військове будівництво. Ним став «Український генеральний військовий комітет» (УГВК). До складу цієї установи в різний час входили і представники військово-повітряного флоту: підполковник В. О. Павленко, командир 1-го повітроплавного дивізіону полковник О. М. Пилькевич, пілот 10-го винищувального

Український національний університет  
імені Василя Стефаника  
код 02125266  
НАУКОВА БІБЛІОТЕКА  
7 8 2 6 0 9

**«Nieuport-XXII»**  
одного з авіагонів  
Південно-Західного фронту  
Стерно поворотів хвостового  
оперення розфарбовано  
в національні російські кольори:  
білий, блакитний, червоний.



авіаційного загону рапорщик М. М. Полозов та майстер Центральної аеронавігаційної станції в Києві солдат С. Г. Колосов. Використовувались вони на відповідальних становищах, зокрема, Пилькевич і Полозов 10 серпня 1917 року були призначені представниками УГВК при Головному управлінні російського Генерального Штабу.

Процес українізації був властивим для частин усіх родів зброї, але інтенсивність його була неоднаковою. Найбільш активно цей процес розгортався в піхоті, кавалерії, деяких артилерійських підрозділах. В той же час авіаційні частини значною мірою лишались осторонь національного руху. Пояснити таке становище можна кількома причинами. По-перше, в авіації служило відносно небагато національно свідомих офіцерів-українців, котрі могли б очолити українізацію. По-друге, рядовий склад авіації з огляду на специфіку служби, традиційно комплектувався переважно робітниками з центру Росії та русифікованих українських промислових районів. Зрозуміло, що серед них українська національна ідея не могла знайти багатьох прихильників. Гальмувався національний рух і розпорошеністю особового складу авіації по відносно невеликих підрозділах, що перешкоджало гуртуванню військовослужбовців-українців. В тих же частинах, де українців було порівняно багато, все одно переважав російський елемент, котрий часто зводив на нівель зусилля по українізації, буквально тероризуючи особовий склад. Типовим прикладом цього може служити ситуація в розташованому у Полтаві 6-му авіаційному парку. Як повідомлялось в телеграмі до Центральної Ради від 17 червня 1917 року, в цій частині було майже

400 українців, але внаслідок російської агітації усі вони «*боятся визнати себе такими*».

Ще одним суттєвим фактором, що стримував українізацію авіаційних частин, була домінуюча в українському національно-визвольному русі концепція, що передбачала відмову від регулярної армії і побудову Збройних Сил на територіально-міліційних засадах. Це, по-суті, робило неможливим існування технічно складних родів військ, котрі вимагали тривалої підготовки фахівців-професіоналів, — таких, як авіація. Як наслідок — аж до листопада 1917 року не було завершено українізацію жодного військово-повітряного підрозділу.

Звичайно, не можна стверджувати, що український рух у військово-повітряних підрозділах взагалі не розвивався. В низці частин військово-повітряного флоту Росії ще влітку 1917 р. були створені українські громади. До них, зокрема, відносився 33-й корпусний повітроплавний загін. В діяльності Всеукраїнської ради військових депутатів брали активну участь підпоручники Д. Околот із 9-го армійського та А. Шумовський із 10-го корпусного повітроплавних загонів. У списках делегатів Третього українського військового з'їзду фігурують прізвища представників 3-го авіапарку, 4-го та 7-го повітроплавних дивізіонів, 39-го корпусного повітроплавного загону. Іноді вони представляли досить числені українські громади. Наприклад, делегат А. Бондаренко на з'їзді виступав від імені 355 військовослужбовців-українців 2-ї передової авіабази.

Позитивні зрушення у авіаційній галузі розпочались після проголошення Української Народної Республіки. Нова українська держава створювалась в умовах загрози агресії з боку більшовиків. За таких обставин одним з першочергових завдань української влади стало створення боездатних Збройних Сил, здатних захистити республіку. В структурі цих збройних сил мало знайти місце і для авіації. Після проголошення УНР Український генеральний військовий комітет дістав офіційний статус і постановою Центральної Ради від 7 листопада 1917 р. був реорганізований із напівгромадської організації в державну установу — Генеральне Секретарство військових справ (номінально Військовий секретаріат існував з 17 червня, однак свого апарату він не мав). Авіацією в структурі Військового секретаріату займався Технічний відділ, очолюваний суто цивільною людиною — інженером Шумицьким. З метою покращення керівництва авіаційними частинами наприкінці



**Олександр Пилькевич**  
(2.V.1877 – 15.X.1922)

Генерал-хорунжий Армії УНР.  
В 1910–1911 рр. — навчався в Офіцерській повітроплавній школі, після закінчення був призначений до 8-ї повітроплавної роти. 3 11.V.1912 р. — капітан.  
Під час війни командував 1-м повітроплавним дивізіоном.  
Останнє звання у російській армії — полковник.  
На I-му Всеукраїнському військовому з'їзді був обраний членом Українського Генерального Військового комітету. З кінця липня 1917 р. — представник УГВК при Головному штабі російської армії у Петрограді. 3 23.XI.1917 р. — отаман для особливих доручень Українського Генерального штабу. В другій половині 1918 р. — консул Української Держави у Москві. 3 15.XI.1918 р. — уповноважений отаман для особливих доручень штабу військ Директорії. З січня 1919 р. — головний інспектор національно-культурно-політичних справ у Дієвій армії УНР. 3 16.V.1919 р. — командир 12-го Немирівського полку ім. І. Сірка Дієвої армії УНР. 16.VI.1919 р. був усунутий з посади. Згодом — призначений командувачем Окремого корпусу прикордонної охорони. 3 липня 1920 р. до 30.X.1920 р. — за сумісництвом начальник залоги Кам'янець-Подільського.

листопада 1917 р. в системі цього відділу було створене Управління Повітряного Флоту. Із врахуванням досвіду Першої світової війни та особливостей підготовки, оснащення і бойового використання військово-повітряних підрозділів, утворювались дві паралельні організації, одна з яких керувала авіаційними формуваннями, а інша — повітроплавними частинами.

До керівництва військово-повітряними силами УНР були залучені досить досвідчені фахівці-практики. Першим командуючим української військової авіації став підполковник колишньої російської армії, в минулому командир 7-го авіаційного дивізіону В'ячеслав Юрійович Баранов, а його першими співробітниками — військовий льотчик Л. А. Шевченко, прапорщик 2-го Гвардійського авіазагону, та Д. П. Левицький — підпоручик, льотчик-спостерігач 9-го армійського авіазагону. Начальником повітро-плавних відділів у листопаді 1917 р. було призначено полковника Гинейка. 13 грудня 1917 р. відповідно до наказу Генерального Секретаріату військових справ ч. 71 «завідуючим авіаційною справою Української Народної армії» був призначений підполковник Віктор Олександрович Павленко. Павленко був людиною досить знаною і авторитетною в українських військових колах. Життєвий шлях його в дореволюційний період загалом являв собою типову кар'єру офіцера-льотчика російської імператорської армії. Закінчивши 1909 р. піхотне училище, Павленко захопився модним в той час серед офіцерів авіаційним спортом. Це захоплення привело його у Севастопольську авіашколу, після закінчення якої він служив у різних авіаційних частинах. З кінця 1916 р. Павленко перебував на доволі престижній посаді начальника повітряної охорони імператорської ставки, однак після Лютневої революції залишив цей пост і прибув в Україну. Тут він активно включився в український військовий рух, беручи, зокрема, участь у створенні 1-го Українського полку ім. Богдана Хмельницького та організації УГВК. Першим українським військовим з'їздом Павленка було обрано до складу УГВК, причому прізвище його стояло четвертим в списку членів цього комітету після прізвищ С. Петлюри, І. Луценка та В. Винниченка. З серпня 1917 року Павленко був представником УГВК при Ставці Верховного Головнокомандуючого, а з 14 листопада він перебував на дуже важливій посаді тимчасово виконуючого обов'язки командувача військами Київської військової округи. Особисті якості В. Павленка

характеризує Д. Дорошенко, називаючи його людиною дуже емоційною, з певним організаторським хистом. З іншого боку, С. Петлюра недолюбливав Павленка, називаючи його «авіатором, що увесь день літає у минулому». Незважаючи на офіційну назву своєї посади — «завідувач авіаційною справою» — Павленко, по суті, очолював усі військово-повітряні сили УНР (авіацію і повітроплавання), Баранов же зберіг за собою командування авіаційним компонентом і його посада в той час іменувалась «голова української авіації». Саме на плечі Павленка, Баранова та їх соратників лягли всі проблеми перших місяців існування українських Військово-Повітряних Сил.

Важливим завданням управління авіації стало налагодження обліку авіаційного майна, що знаходилося на території України — літаків, авіаційних двигунів, запасних частин і комплектуючих, ремонтного обладнання, а також палива, мастила, авіаційних боеприпасів та інших витратних матеріалів. Ця робота, незважаючи на скромний штат управління, велась досить успішно. На початку січня 1918 р. в реєстрах управління авіації вже значилось 188 літаків 26-ти моделей. Найпоширенішими серед них були винищувачі «Ньюпор» різних модифікацій (загалом — 48), а також розвідники «Анаде» (35), «Буазен» (33) та «Фарман ХХХ» (22).

Формування авіації армії УНР взимку 1917/1918 рр. йшло двома шляхами. Перший з них — це утворення нових авіаційних частин, укомплектованих українцями. Так, відповідно до наказу Військового секретаріату ч. 64, 12 грудня 1917 р. в Києві на базі 5-го авіапарку почалось формування 1-го Українського армійського авіазагону. Розпорядженням голови української авіації Баранова від 16 грудня його командиром був призначений військовий льотчик хорунжий Наконечний. Наприкінці місяця цей загін, крім наземного персоналу, мав у своєму складі п'ятьох пілотів (Наконечний, Чудновський, Єгоров, Качан, Кутра) та чотирьох повітряних спостерігачів (Морей, Неревський, Чечет, Торчинів). Ще раніше, 4 грудня, почалось формування на базі Авіаційного артилерійського відділення при польовій офіцерській школі 1-го Українського гарматного (артилерійського) авіазагону. В січні 1918 р. було утворено управління 1-го Українського авіаційного дивізіону. З наявних архівних документів можна зробити висновок, що йому були перепідпорядковані кілька авіазагонів, але які саме — встановити не вдалося.



**Віктор Павленко**  
(10.XII.1886 – 1932?)

Генерал-хорунжий Армії УНР. Напередодні війни закінчив Севастопольську авіаційну школу, служив військовим льотчиком XVIII корпусного авіаційного загону. За повітряні бої був нагороджений Георгіївською зброєю. З кінця 1916 р. — підполковник, начальник повітряної охорони ставки Верховного Головнокомандувача російських військ у Могилеві. На I-му Всеукраїнському військовому з'їзді обраний членом Українського Генерального Військового комітету. З кінця липня 1917 р. — представник УГВК при Ставці Верховного Головнокомандувача. З початку листопада 1917 р. — командувач Київської військової округи. З 13.XII.1917 р. — завідувач авіаційною справою у військах Центральної Ради. З 25.XII.1918 р. — до листопада 1919 р. — командувач управління повітряного флоту Дієвої армії УНР, одночасно — начальник Тилу Дієвої армії УНР. З 19.III.1920 р. — т. в. о. начальника Управи авіації та повітроплавання Армії УНР. З 11.VII.1921 р. до 03.XI.1921 р. — в. о. Військового міністра УНР. У 1928 р. виїхав до СРСР.

Іншим шляхом формування українських військово-повітряних сил стала українізація авіаційних частин колишньої російської армії. Найкращим прикладом в цьому відношенні був виведений з Румунського фронту і розташований на аеродромі Пост-Волинський під Києвом 6-й авіаційний дивізіон. До його складу входили чотири авіазагони: 10-й винищувальний, 6-й, 20-й і 36-й корпусні. Під час українізації командуванню дивізіона вдалося зберегти більшу частину кадрів, і в його складі нараховувалось близько 70 одних тільки льотчиків, без врахування допоміжного персоналу. Чи не найраніше, ще перебуваючи на фронті, був українізований 9-й корпусний авіазагін. Трохи пізніше українізація була здійснена в 6-му винищувальному авіазагоні (він став називатись 1-й Український винищувальний), а також у 8-му і 13-му армійських авіаційних загонах. В першій половині грудня 1917 року був українізований Одеський фортечний авіазагін, а у січні 1918 року — 12-й корпусний авіазагін VIII-ї армії та 7-й авіазагін 2-ї бойової авіагрупи. З повітроплавних підрозділів першим був українізований 10-й корпусний повітроплавний загін на Румунському фронті. Прикладом протилежного роду є доля Ескадри повітряних кораблів. Українізація обернулася для неї суцільною демобілізацією, оскільки більшість її особового складу становили вихідці з Росії. На службі в ній залишилось з попереднього складу усього 33 чол.: 16 офіцерів та 17 урядовців. Хоч в Ескадру і був призначений український комісар — лікар Базилевич, ні він, ні ті нечислені кадрові офіцери, що залишились в Ескадрі, не змогли зберегти її матеріальну базу від розкрадання. Особливо при цьому «відзначились» бійці 7-го полку ім. гетьмана Дорошенка, котрі при потуранні своїх старшин розтягли на дрова цінну спеціально підготовлену авіаційну деревину. Серйозних збитків завдала Ескадрі і природна стихія — сильна буря в листопаді 1917 р. знищила 8 літаків «Ілля Муромець».

20 жовтня 1917 р. було порушено клопотання про українізацію 3-го авіапарку. Українське військове керівництво запропонувало обміняти бажаних виїхати в Росію на 130 українців з Гатчинської авіашколи та 40 — з дислокованого в Твері 7-го авіапарку. Однак реалізувати ці наміри спочатку не вдалось, і в 3-му авіапарку лишилась значна частка пробільшовицьки настроєних росіян. В ніч з 29 на 30 листопада на територію авіапарку були введені українські війська і призначений новий

командир — підпоручик Мефедовський. Авіапарк увійшов в підпорядкування Управління Повітряного Флоту УНР. Для підготовки кадрів 30 грудня 1917 р. було прийнято рішення про створення авіашколи на базі 3-го авіапарку на аеродромі Пост-Волинський під Києвом. Відповідальним за це був призначений військовий льотчик-інструктор хорунжий Компанієць. 7 січня 1918 р. управління української авіації звернулось до голови будівельної комісії 2-ї Київської (Миколаївської) військової школи з проханням виділити один корпус для розміщення персоналу школи, слухачів та навчальних класів, але, вочевидь, реально українська авіашкола в Києві так і не була утворена. Велась підготовка і до взяття під український контроль авіашкіл в Криму. Про це можна судити з листа Баранова до політичного відділу Генерального секретаріату військових справ від 24 грудня 1917 р., в якому він просить «...дати козакові Євпаторійської школи летунів-дозорців Пашутинському всі накази з приводу українізації війська і забезпечити його літературою з цього питання». Ще раніше, 22 листопада 1917 р., наказом по військовому секретарству УНР ч. 17 було оголошено про українізацію Одеської авіашколи. Цим же наказом передбачалось формування на базі школи двох бойових авіазагонів, однак, ймовірно, ці підрозділи так і не були сформовані. Слід відзначити, що 31 грудня наказом по Одеському військовому округу був затверджений склад дорадчого органу при окружному інспекторіві військово-повітряного флоту — Одеської авіаційної ради, до складу якої були обрані Павловський, Сотенко, Писаренко, Александрович і (кандидатом) Чернета. Льотчик 1-го Одеського авіазагону Іванівський був призначений делегатом зв'язку Одеської авіаційної ради при військовому комісарові округу.

Наступ більшовицьких частин в січні-лютому 1918 р. показав, наскільки слабкою була армія УНР. Лише окремі її полки вчинили опір загарбникам, решту ж частин, розкладених більшовицькою агітацією і дезорієнтованих непродуманою військовою політикою керівництва УНР, залишились нейтральними, або навіть підтримали більшовиків. Досить пасивною виявилась і українська військова авіація, яка, фактично, ще не вийшла із стадії формування, а більшість її підрозділів не досягли оперативної готовності. Двічі українські військові літаки літали на розвідку ворожих позицій. Взяли вони участь і в боях за Київ. Тут найактивніше діяв авіазагін

**Літак «Nieuport-XXIII» авіації  
армії Української Держави**

Літак колись належав Російській імператорській армії про що свідчать розпізнавальні знаки, що було залишено, проте — зображений на цій фотографії літак несе на собі вже українське жовто-блакитне означення (див. стор. 48).  
Ілюстрований український часопис «Око», ч. 15, 1918 р.



під командуванням полковника Нечитайла, який нараховував 12 літаків і близько 120 чоловік особового складу. За свідченням командира полку Червоного козацтва В. Примакова, українська авіація під час боїв за Київ щоденно бомбардувала артилерію Муравйова, що з лівого берега Дніпра обстрілювала місто, і станцію Дарниця, де стояли більшовицькі панцирні потяги. Однак 25 січня ця бойова робота припинилась — полк Примакова захопив аеродром Пост-Волинський, де базувався український авіазагін. Полковник Нечитайло і ряд інших льотчиків потрапили до полону, а літаки були виведені з ладу — бійці Примакова порозколювали шашками пропелери і розбили молотами мотори. За цей «подвиг» червоним козакам було оголошено подяку в наказі по армії.

Тимчасова окупація України більшовиками призвела до згубних наслідків для української авіації. Управління справами авіації і повітроплавання в Україні більшовики доручили колишньому авіамеханіку комісару М. Васильеву. Його основним завданням стало взяття під контроль числених авіаційних підрозділів та звільнення їх від неблагонадійних з погляду більшовицьких властей елементів. Саме з цією метою своїм наказом № 6 Васильєв розформує управління 6-го авіаційного дивізіону та 1-го Українського гарматного авіазагону, а також звільняє з військової служби усіх осіб, що служили в штабі української авіації. 1-й Український армійський авіазагін, як і ряд інших українізованих формувань, перейшов на бік більшовиків і дістав нову назву — «1-й український авіаотряд Советской Республики» (до речі, в подібному дусі були перейменовані і деякі інші підрозділи — наприклад, Одеська

авіашкола стала «1-й Украинской социалистической школой авиации»).

Усі авіаційні підрозділи, що лишались в районі Києва, нові власті підпорядкували командуванню 11-го авіадивізіону. До їх числа увійшли 11 авіазагонів (7-й, 8-й, 9-й і 31-й корпусні, 6-й, 8-й, 9-й та 13-й армійські, 2-й артилерійський, 1-й Гвардійський і 3-й Сибірський корпусний), а також база та управління дивізіону. Загалом ці частини нараховували 70 літаків і близько 270 чол. особового складу.

Якщо технікою підрозділи були укомплектовані майже повністю, то надійного персоналу катастрофічно не вистачало. Тому більшовики, не маючи змоги привести військову авіацію в бойову готовність, вживали усіх зусиль, щоб вивезти військово-повітряні частини на територію Росії, сподіваючись там їх переформувати. Особливо активізувався цей процес після укладення Брестського миру, коли більшовицькі війська змушені були залишити територію України. Близько тридцяти авіаційних підрозділів евакуювалось в Росію. Зокрема, більшовикам вдалось вивезти значну частину майна авіапарків.

Після того, як більшовики в березні 1918 р. були вигнані з території України, розгорнулась робота по відновленню і розбудові структур українських збройних сил на засадах регулярної армії. В системі Військового міністерства УНР було утворено Управління інспектора Повітряного Флоту, яке складалось з двох відділів — авіаційного і повітроплавного. Авіаційний відділ очолював сотник Наконечний, в минулому командир 1-го Українського авіазагону. На посту ж інспектора Повітряного Флоту (командуючого Військово-Повітряними Силами) 9 березня 1918 р. наказом по Військовому міністерству ч. 66 знову був затверджений підвищений у званні до полковника В. О. Павленко. Однак він пробув на цій посаді недовго, і в середині квітня 1918 р. із незрозумілих причин подав у відставку. На його місце 15 квітня наказом військового міністра О. Т. Жуковського був призначений отаман Горшков. Хоч в документах його ініціалів немає, ймовірно це був Георгій Георгійович Горшков, в минулому полковник російської армії, останній перед революцією командир Ескадри повітряних кораблів. Ще за Павленка Горшков прикладав значні зусилля до створення бездотної авіації. Оскільки супроводжувана масовою демобілізацією реорганізація армії тривала, то проблема збереження авіаційних спеціалістів залишалась

Старшини 1-го Запорозького авіазагону з гістьми.

Зліва направо:

сотник Жаховський, сотник Берестовенко, ад'ютант 1-го Запорозького кінно-гайдамацького полку ім. Костя Гордієнка сотник Гончаров, сотник Гвоздьов, командир кінного дивізіону Чорних Запорозжів сотник Римський-Корсаков, сотник Сгоров, поручник Чистокатов, сотник Алексєєв.

Літо 1918 р.



і надалі актуальною. На розв'язання неї Горшков звертав особливу увагу. Так, в підписаному ним 1 березня наказі про створення демобілізаційних комісій в авіаційних частинах Південно-Західного та Румунського фронтів зазначалося, що необхідно докласти всіх зусиль для збереження *«особового персоналу, який потребує спеціальної підготовки»*. На жаль, подальша доля цього, без сумніву, талановитого пілота і організатора авіації виявилась сумною. Після повалення гетьманського режиму в грудні 1918 р. Директорія звільнила його з поста командуючого військово-повітряними силами, призначивши на скромну посаду начальника Одеської авіашколи. З початку 1919 р. він перебував на службі у більшовиків, проте за кілька місяців Горшкова звинуватили у зраді і стратили.

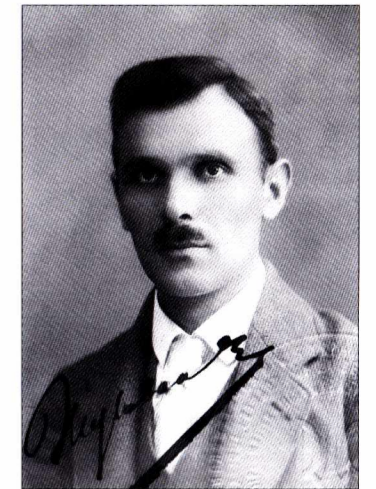
Революційні події і більшовицька окупація призвели до майже повної втрати командуванням авіації зв'язку з авіаційними підрозділами. Саме цим можна пояснити появу наказу ч. 124 від 27 березня 1918 р. по Управлінню української авіації. Відповідно до нього, всі авіаційні частини поділялись на дві категорії. До першої відносились підрозділи колишньої російської авіації, що ще продовжували існувати, а до другої — новоутворені частини. Підрозділи обох категорій мали подати відповідні відомості про склад і дислокацію до Генерального Штабу для затвердження наказом по військовому міністерству. Такими заходами передбачалось впорядкувати організаційну структуру української авіації та закріпити юридичний статус її підрозділів.

Буремні події надзвичайно негативно позначились навіть на тих частинах, які ще зберегли свій особовий

склад. Відсутність належного технічного обслуговування літаків призводили до численних аварій. Цьому ж сприяли і тривалі перерви в польотах, що знижували рівень льотної майстерності пілотів. Тому 27 квітня 1918 р. Горшков видає наказ, перший параграф якого гласив: *«Всім авіаційним інституціям та частинам: на час проведення демобілізації та формування нових частин рішуче забороняю усякі польоти, позаяк самольоти в довгий час не ремонтувались, нема добрих засобів для їх регулювання та ремонту, льотники довго не літали і через те дуже часто за останні часи почали робиця прикрі випадки паданів льотників»*. Польоти дозволялись лише по 1-у Українському армійському авіазагону котрий на той час уже організаційно оформився і ніс бойову службу. Вильоти ж інших льотчиків могли здійснюватись лише за дозволом штабу авіації. По суті, це означало, що в останні дні свого існування Центральна Рада мала у своєму розпорядженні тільки один боєготовий авіаційний загін. Цей же наказ впорядковував питання матеріально-технічного забезпечення. Для налагодження належного обліку технічних засобів заборонялась передача будь-якого майна безпосередньо з однієї частини в іншу. Усі подібні операції мали проводитись лише через штаб авіації.

Вищезгаданий 1-й Український авіазагін займав особливе місце серед авіачастин армії УНР. На відміну від інших загонів, що підпорядковувались безпосередньо Управлінню Повітряного флоту, він знаходився в оперативному підпорядкуванні найбільш боєздатного з'єднання — 1-ї Запорозької дивізії (згодом — Запорозького корпусу), а тому в джерелах часто іменується Запорозьким авіазагоном. Склад підрозділу був невеликим — на початку березня 1918 р. він мав 5 літаків. Через місяць в ньому нараховувалось за одними даними 4 літаки, а за іншими — 12 (можливо, що в першому випадку мова йде лише про боєздатні машини, а в другому — про загальну кількість літаків в підрозділі). Запорозький авіазагін відзначався добре підготовленим і дисциплінованим особовим складом, а також налагодженою системою бойової підготовки. Командував цим підрозділом з березня 1918 р. М. Баранів.

В цей же період була розроблена і затверджена загальна організаційна структура Військово-Повітряного Флоту УНР. В її основу був покладений територіальний принцип організації. Передбачалось створення трьох



**Олександр Жуковський**  
(22.XI.1884–1925?)

Підполковник Армії УНР,  
військовий міністр УНР.

З 12.IX.1916 р. — підполковник,  
командир батальйону та помічник  
командира полку. Нагороджений  
Георгіївською зброєю.

На II-му Всеукраїнському  
військовому з'їзді був  
обраний членом Українського

Генерального Військового  
Комітету, завідував агітаційно-  
просвітнім та організаційним  
відділом УГВК. З кінця липня

1917 р. — представник УГВК при  
Генеральному штабі

у Петрограді. Після Жовтневого  
перевороту повернувся до Києва,  
був помічником українського  
генерального військового  
секретаря С. Петлюри.

Брав безпосередню участь  
у січневих боях проти більшовиків  
у Києві. З 12.II.1918 р.

(фактично — з 09.II.1918 р.) —  
військовий міністр Центральної  
Ради. 28.IV.1918 р. був

заарештований та ув'язнений  
німцями

у справі банкіра Доброго.  
З 15.XII.1918 р. — начальник  
Окремого корпусу кордонної

охорони УНР. З березня 1919 р. —  
посол та військовий аташе УНР  
у Чехо-Словаччині та голова всіх  
посольств УНР за кордоном.

З 16.III.1920 р. — ревізор  
українських дипломатичних місій  
за кордоном.

військово-повітряних районів з центрами в Києві, Харкові та Одесі. В цих містах розташовувались три авіапарки, що повинні були обслуговувати вісім корпусних авіаційних дивізіонів (в складі Волинського, Подільського, Одеського, Київського, Чернігівського, Полтавського, Харківського та Катеринославського армійських корпусів). Кожен авіадивізіон складався управління і чотирьох авіаційних загонів: двох гарматних (артилерійських), одного розвідувального та одного винищувального. Ескадру повітряних кораблів передбачалось зберегти як резерв бомбардувальної авіації Генерального Штабу. Авіація доповнювалась двома повітроплавними районами з центрами в Києві та Миколаєві, де розташовувались повітроплавні парки, а також чотирма навчально-кадровими повітроплавними дивізіонами: Чернігово-Волинським, Одесько-Подільським, Києво-Полтавським та Харківсько-Катеринославським.

Органи центрального управління військово-повітряними силами мали бути представлені Управлінням інспектора повітряного флоту в складі Генштабу. Це управління поділялось на два відділи — повітроплавний та авіаційний, очолювані відповідними інспекторами. Для розв'язання питань матеріально-технічного забезпечення передбачалось створення авіаційного відділу в складі апарату начальника інженерного постачання, підпорядкованого Головному начальнику постачання.

Ухвалення стрункої організаційної структури військово-повітряних сил, безперечно, позитивним. Проте до моменту гетьманського перевороту втілити цю структуру в життя не вдалось.

## **ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНІ СИЛИ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВИ ГЕТЬМАНА П. СКОРОПАДСЬКОГО (травень-грудень 1918 р.)**

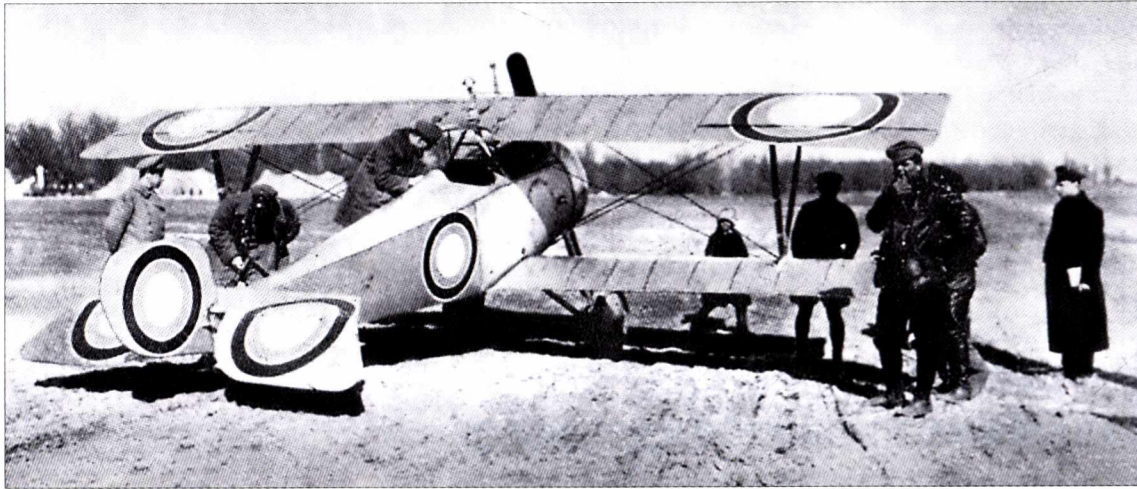
По-різному можна оцінювати гетьманування Павла Скоропадського, та беззаперечним є те, що в цей час уряд робив усе можливе для побудови боєздатних Збройних сил. Низка чинників, як внутрішніх, так і зовнішніх, перешкодили реалізувати цей намір, проте досягнуто було досить багато. Перш за все, був наведений лад у системі управління та організаційних структурах, між іншим й військової авіації. На дійсну службу у військово-повітряні сили Української Держави повернулось понад 200 старшин-льотчиків та інших фахівців, що за часів Центральної Ради були звільнені або самі залишили службу. Саме ці професіонали-авіатори займались створенням нових структур української військової авіації.

На даний час, незважаючи на обмеженість архівних матеріалів, можна вважати встановленими прізвища більшості керівного складу гетьманської авіації. Зокрема, інспектором Повітряного Флоту (командуючим Військово-Повітряними Силами) був полковник Горшков, інспектором авіації — спочатку полковник Наконечний, з 24 вересня 1918 р. — полковник Андреев, а з 7 жовтня — полковник Самойлов, який до цього у званні військового старшини перебував на посаді інспектора авіації Одеського району. Інспектором повітроплавання у травні 1918 р. був отаман Костенко, а пізніше — полковник Ванькович. На посаді інспектора авіації Київського району послідовно змінились полковник Баранов, військовий старшина Голубов та полковник Микола Марков, а авіацією Харківського району беззмінно командував отаман (згодом полковник) Гаусман, призначений на посаду 13 травня 1918 р. Ескадру повітряних кораблів очолив військовий



**Павло Скоропадський  
(3(15).V.1873–26.IV.1945)**  
Український громадський,  
політичний і військовий діяч,  
гетьман Української Держави,  
«Головнокомандувач  
Української Армії та Фльоти»  
(29.IV.1918–14.XII.1918),  
один із лідерів та ідеологів  
гетьманського руху.





**Літак «Nieuport-XVII» авіації армії Української Держави**

Літак колись належав Російській імператорській армії про що свідчать розпізнавальні знаки, що було залишено.

Ілюстрований український часопис «Око», ч. 15, 1918 р.

старшина Р. А. Ніжевський, який до цього командував на Румунському фронті 1-м бойовим авіаційним загonom Ескадри. Пізніше його замінив сотником Неймарк. Проте слід відзначити, що служба колишніх царських офіцерів в українській авіації не завжди проходила бездоганно. Деякі з них, симпатизуючи білогвардійському рухові, стали на шлях прямої зради. На жаль, серед останніх виявився і один з організаторів української авіації полковник В. Баранов. В червні 1918 р. він вступив у таємні переговори з агентами Всевеликого Війська Донського, а в липні–серпні організував без відома гетьманського уряду доставку на Дон двох ешелонів з авіатехнікою (загалом 20 літаків) та групи льотчиків на чолі з полковником Ковальовим. Дізнавшись про ці махінації, уряд Скоропадського видав розпорядження про арешт Баранова, однак він встиг втекти за межі України, а згодом очолив авіацію Всевеликого війська Донського. І вже зовсім кричущою стала спроба перельоту на Кубань, організована командиром Одеського авіадивізіону Рудневим і командиром одного з загонів цього дивізіону Надеждінім. Підготувавши зазделегідь проміжну бази на острові Бірючому, 16 вересня 1918 р. вони разом з шістьма однодумцями спробували викрасти вісім літаків: шість «Ньюпорів», одного «Анаде» та одного «Фарман ХХХ». Щоправда два з них розбилися на злеті з одеського аеродрому, п'ять змушені були здійснити вимушені посадки, і лише «Ньюпор», пілотований хорунжим Шевчуком досяг мети — Катеринодару. Звичайно, подібні випадки суттєво ускладнювали роботу по розбудові військово-повітряних сил Української Держави. Хоча існує припущення, що подібні дії жвивались не без

відома військового керівництва Української Держави, навіть самого гетьмана, який симпатизував донцям.

При формуванні Повітряного Флоту загалом дотримувались схеми, розробленої в часи Центральної Ради. Розпорядженням управління Повітряного Флоту був запроваджений суворий порядок нумерації авіаційних підрозділів. Дивізіони отримали номери тих корпусів, до яких вони прикріплялись. Авіаційні загони мали суцільну нумерацію, причому парні номери відводились для гарматних авіазагонів, непарні, що не діляться на три — для розвідувальних, і непарні, що діляться на три — для винищувальних. Передбачалось залишити проміжки в нумерації, оскільки в перспективі склад кожного дивізіону мав бути доведений до шести загонів — трьох гарматних, двох розвідувальних і одного винищувального. Таким чином, наприклад, до складу 1-го (Волинського) корпусного авіаційного дивізіону входили 1-й розвідувальний авіазагін, 2-й і 4-й гарматні та 3-й винищувальний, до 2-го (Подільського) — 7-й розвідувальний, 8-й і 10-й гарматні та 9-й винищувальний і т. д. Наказами по управлінню інспектора авіації ч. 101 від 5 серпня та ч. 108 від 12 серпня 1918 р. був затверджений повний перелік корпусних авіаційних частин армії Української Держави із вказанням підрозділів, на базі яких ці частини формувались, та їх дислокація.

Формування і реорганізація авіаційних частин не завжди проходили без проблем. В деяких випадках командування сухопутних підрозділів не поспішало передавати Управлінню Повітряного флоту ті авіачастини, що опинились у них в підпорядкуванні. Прикладом цього може служити доля 1-го Українського армійського (Запорозького) авіазагону, що з квітня 1918 р. знаходився у Слов'янську в підпорядкуванні бригади Натієва (Запорозької бригади). Наказом по авіації Української Держави ч. 77 від 12 липня 1918 р. ця частина мала бути передислокована до Катеринослава і увійти до складу 8-го авіаційного дивізіону як 46-й гарматний авіазагін. Однак таке рішення викликало опір командування бригади. В кінцевому підсумку в серпні 1918 р. інспектор авіації Харківського району змушений був погодитися на компроміс: підпорядкувати 1-й Український авіаційний загін в технічному відношенні 8-му авіадивізіону, а в оперативному і господарському — бригаді Натієва.

Штатна чисельність авіаційних підрозділів визначалась цілою низкою документів, частково затверджених ще в часи Центральної Ради. Зокрема, комплектування

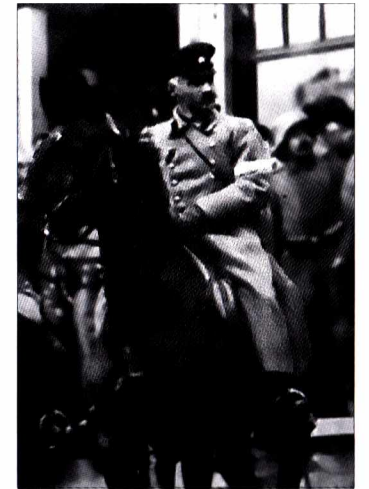
підрозділів особовим складом здійснювалось відповідно до розроблених в березні–квітні 1918 р. штатів: № 5 для районного управління інспектора авіації, № 6 для гарматного авіазагону, № 8 для розвідувального, № 9 для винищувального, № 10 для потяга-майстерні, № 11 для авіапарку, № 1 для районного управління інспектора повітроплавання, № 2 для навчально-кадрового повітроплавного загону, № 3 для повітроплавного парку. Кількість літаків в підрозділах була визначена циркуляром інспектора авіації Наконечного від 23 травня 1918 р. Відповідно до встановлених у ньому норм, в кожному авіаційному загоні повинно було нараховуватись 10 літаків — 5 першої черги і 5 другої черги. До першої черги відносились машини зовсім нові, та такі, що ще не були у крупному ремонті. Їх передбачалось берегти для участі у можливих бойових діях, а в мирний час дозволялось використовувати лише для виконання особливо відповідальних завдань, наприклад для кур'єрських польотів з пакетами чи з представниками командування. До другої черги мали бути віднесені ті літаки, що вже пройшли капітальний ремонт, або потребували незначного ремонту, що міг бути виконаний силами самого загону. Такі машини мали використовуватись для повсякденних тренувальних польотів. У червні 1918 р. було прийнято рішення мати крім літаків у загонах, ще по дві машини в управлінні дивізіону — для підтримання льотної майстерності пілотів, що служили в управлінні, а також для здійснення зв'язку з підрозділами. Таким чином, укомплектований за штатом корпусний авіаційний дивізіон повинен був мати 42 літаки, а для восьми дивізіонів (без врахування Ескадри повітряних кораблів і навчальних підрозділів) потрібно було 336 машин. Деякі дослідники, зокрема Л. Шанковський, оцінюють загальну чисельність гетьманської авіації у 500 літаків. Однак реально ця цифра була значно нижчою, ніж передбачалось штатами — влітку 1918 р. авіація Української Держави нараховувала за архівними даними 193 літаки, в тому числі 189 легких машин і чотири важкі бомбардувальники типу «Ілля Муромець». Слід також врахувати той факт, що значна частина цих літаків була небоєздатною, багато машин потребували більш-менш складного ремонту, заміни двигунів тощо.

Основу авіаційного парку армії Української Держави становили колишні російські літаки, значною мірою зношені та застарілі. Прагнучи посилити власні військово-повітряні сили, гетьманський уряд наполе-

гливо шукав шляхи придбання для них нової авіатехніки, проте можливостей для цього було не надто багато. Найпотужніший український авіазавод «Анатра» в Одесі опинився під повним контролем австро-угорської окупаційної влади. Хоч він і продовжував працювати, але збудовані тут влітку–восени 1918 р. літаки-розвідники «Анараль» надходили не до гетьманської авіації, а до цісарсько-королівського війська, яке замовило одеській фірмі 200 таких машин. Постачання літаків з країн Антанти припинилось, оскільки гетьманський режим був союзником Німеччини. Намагаючись реанімувати власну авіаційну промисловість, гетьманський уряд приймає рішення про передачу в розпорядження військового відомства бердянського авіаційного заводу фірми «Матіас». Тут знаходились вузли і деталі для сотні замовлених ще царським урядом розвідників «Фарман ХХХ» — ці морально застарілі, але фізично нові літаки могли суттєво посилити гетьманську авіацію. 16 жовтня 1918 р. голова інженерного комітету головного інженерного управління видав розпорядження про створення комісії для «обміркування» даного питання. Наказом по Повітряному Флоту ч. 80 від 18 жовтня 1918 р. представником від авіації до цієї комісії був призначений виконуючий обов'язки старшого осаула Управління Повітряного Флоту хорунжий Павлінець, який «за царя» був військовим представником на заводі «Матіас». Проте падіння гетьманського режиму перешкодило налагодженню роботи цього підприємства.

Досить значну увагу, незважаючи на важке загальне фінансово-економічне становище, гетьманський уряд звертав на питання матеріального забезпечення військовослужбовців-авіаторів, намагаючись гарантувати їм пристойний життєвий рівень. Наприклад, влітку 1918 р. розмір грошового утримання командира авіадивізіону становив 800 карбованців на місяць, а підпорядковані йому старшини одержували на 10–25% менше. Щоб скласти уявлення про співвідношення грошового утримання і цін, наведемо тогочасні ціни на деякі товари повсякденного попиту: пуд пшеничного хліба коштував 11 крб., пуд сала — 133 крб., пуд мила — 60 крб., відро вина — 16 крб. 34 коп.

Однак, незважаючи на досить пристойні заробітки, становище із забезпеченням кваліфікованими кадрами, як льотними, так і технічними, було далеко не безхмарним. Наприклад, влітку 1918 р. в Катеринославському



**Олександр Натієв  
(1873–15.VI.1919)**

Генеральний хорунжий Армії Української Держави.  
Останнє звання у російській армії — полковник.  
У 1917 р. — начальник 6-го важкого мортирного дивізіону 6-го армійського корпусу, зі складу якого у листопаді 1917 р. було виділено 2-й Січковий Запорізький корпус. Деякий час був інспектором артилерії цього корпусу. З середини лютого 1918 р. — інспектор артилерії Окремого Запорізького загону військ Центральної Ради. З 03.III.1918 р. — начальник Окремої Запорізької бригади. З 20.V.1918 р. — генеральний хорунжий. 14.X.1918 р. був звільнений за власним проханням. У листопаді 1918 р. разом з генералом К. Прісовським (першим командиром Окремого Запорізького загону) займався формуванням т. зв. Окремого загону вірних запорожців, що мав увійти до складу військових формувань, що обороняли Київ від військ Директорії. 14–15.XII.1918 р. був арештований, невдовзі — звільнений. Вийшов на Північний Кавказ, де вступив до Збройних Сил Півдня Росії.

авіаційному дивізіоні із належних за штатом двох гарматних авіазагонів, особовим складом був укомплектований лише один, а інший існував лише на папері. Розвідувальний загін того ж дивізіону мав трьох повітряних спостерігачів, але лише одного пілота. Іноді пілотів не вистачало навіть для боездатних літаків. Так, один льотчик при трьох цілком справних літаках був у винищувальному авіазагоні Полтавського дивізіону. Відчувалась гостра нестача кваліфікованих технічних спеціалістів — Харківський авіапарк замість належних за штатом понад 300 чол. в травні 1918 р. нараховував всього 24 військовослужбовця. Та некомплект наземного персоналу досить швидко був зведений до мінімуму за рахунок прийому вільнонайманих майстрів відповідного фаху — слюсарів, механіків, столярів тощо. Наприклад, лише протягом червня в Харківський авіапарк було прийнято по вільному найму понад 70 чол. Проблема ж забезпечення льотними кадрами зберігала свою гостроту протягом усього часу існування Української Держави.

Поряд із повсякденними турботами по формуванню авіаційних частин та комплектуванню їх технікою і особовим складом, командування Збройних сил Української Держави вело пошук більш досконалої перспективної організаційної структури як для Повітряного Флоту в цілому, так і для його окремих складових. До нової структури пред'явлено було цілий ряд вимог. Передусім, це спрощення схеми управління та матеріально-технічного забезпечення, пов'язане із усуненням подвійного підпорядкування військово-повітряних підрозділів (з одного боку — інспекторату Повітряного флоту, з іншого — командуванням армійських корпусів), що було суттєвим недоліком попередньої організації. Дві паралельні організаційні структури — адміністративну та оперативну — передбачалось замінити однією. Іншим досить складним завданням було знаходження компромісу при визначенні штатного складу авіазагонів та їх кількості між оперативними потребами Збройних Сил, з одного боку, та наявними матеріальними і людськими ресурсами — з іншого. Із врахуванням таких вимог у вересні–жовтні 1918 р. була розроблена низка нормативних актів, в яких знайшла вияв нова концепція побудови українських військово-повітряних сил. Ця концепція передбачала перехід від територіальної структури авіації до мішаної — територіально-цільової. Відповідно до цього, загальне керівництво військово-

повітряними силами здійснював головний інспектор технічних військ через генерального старшину для доручень по авіації. Управління районних інспекторів авіації реорганізовувались в управління територіальних авіагруп — Київської, Харківської та Одеської.

Замість восьми корпусних територіальних авіаційних дивізіонів мішаного складу передбачалось формування дев'яти авіадивізіонів за цільовим принципом — трьох винищувальних, трьох гарматних і трьох розвідувальних. Авіагрупа мала включати по одному дивізіону кожного типу, які, в свою чергу, поділялись на авіазагони — по три в дивізіонах Київської і Харківської авіагруп і по два в дивізіонах Одеської авіагрупи. Управління авіадивізіону включало командира (штатна категорія полковник) та заступника. Штатна чисельність розвідувального авіазагону мала становити 17 чол. (7 старшин і 10 козаків), гарматного — 16 чол. (відповідно 6 і 10), винищувального — 15 чол. (5 і 10). Вочевидь, що ця кількість включала лише льотний склад та мотористів, інші категорії допоміжного аеродромно-технічного персоналу включались до складу бази дивізіону. Тобто саме дивізіон, а не загін, був найнижчою організаційною ланкою, здатною здійснювати повноцінну бойову діяльність. Цей факт може свідчити про те, що українське командування відійшло від думки про розпорошене використання авіаційних підрозділів, передбачаючи їх масоване використання на ключових ділянках фронту.

Кожен авіазагін повинен був мати 10 літаків — п'ять бойових та п'ять тренувальних. Загалом в підрозділах Київської та Харківської авіагруп мало бути по 90 літаків (по 15 винищувачів, розвідників та коригувальників, а також 45 тренувальних), а в Одеській — 60 (відповідно по 10 і 30). Таким чином, кількість літаків, потрібних для комплектування авіагруп за штатом, зменшилась порівняно з попередньою організаційно-штатною структурою майже на 100 одиниць — з 336 до 240. Безперечно, в цьому проявився більш реалістичний підхід командування до оцінки існуючого стану і наявних можливостей для розвитку українських військово-повітряних сил. Крім літаків, передбачалось забезпечити підрозділи належним допоміжним майном, зокрема, автотранспортом.

Розв'язання питань ремонту та технічного обслуговування літаків покладалось, як і раніше, на авіаційні парки. Їх кількість і дислокація (Київ, Харків, Одеса), за новою організаційною структурою, змін не зазнали.

Однак з врахуванням накопиченого досвіду в жовтні 1918 р. був розроблений і запроваджений новий штатний розклад — єдиний для усіх трьох авіапарків. Відповідно до нього, авіапарк очолювався старшиною у званні полковник чи військовий старшина і нараховував в своєму складі 314 чол.: 14 старшин, 21 урядовця та 279 муштрових і немустрових козаків.

Неодмінною умовою створення боездатних військово-повітряних сил Української Держави було налагодження підготовки льотних та технічних кадрів високої якості та в достатній кількості. Питаннями організації підготовки авіаспеціалістів займалась секція по спеціальним школам в складі комісії військових шкіл. В липні 1918 р. членами цієї комісії були призначені від авіації — інспектор авіації Наконечний і від повітроплавання — начальник організаційного відділу управління повітроплавання Козельський. Основним елементом системи підготовки кадрів мала стати авіаційна школа із досить складною та розгалуженою структурою, яка включалась до складу навчально-випробувального аеродрому. Штати авіашколи були розроблені та затверджені восени 1918 р. Школа прирівнювалась до авіаційної групи, очолювати її мав генерал-хорунжий, а чисельність особового складу мала становити за штатом 347 чол. (53 старшини, 2 лікарі, 24 урядовці, 141 муштровий і 56 немустрових козаків, 71 вільнонайманий майстер). Безпосередньо підготовкою льотного складу в структурі авіашколи мав займатись навчальний авіаційний дивізіон, очолюваний полковником. Він включав технічну і навчальну частини. Остання, в свою чергу, поділялась на чотири навчальні відділення. У I-му відділенні майбутні пілоти проходили початкову льотну підготовку, II-е — забезпечувало основну підготовку льотчиків-винищувачів, III-е — займалось підготовкою льотчиків розвідувальної та коригувальної авіації, а в IV-му — льотчики проходили курс підвищеної підготовки, відпрацьовуючи вищий пілотаж та польоти особливої складності (нічні, групові). Всього дивізіон мав нараховувати 82 чол. постійного складу (без врахування курсантів) та 70 навчальних літаків. Теоретичну підготовку майбутніх льотчиків, а також спеціалістів з обробки та дешифрування аерофотознімків та фахівців в галузі метеорологічного забезпечення здійснював навчальний відділ. Він включав канцелярію, п'ять навчальних кабінетів (моторний, артилерійський, фотографічний, фотограметричний, а також метеорологічний і аеронавігаційний), аеродинамічну лабораторію та книгозбірню.

Подвійні функції мали виконувати наявні в складі авіашколи навчальні авіаційні майстерні. З одного боку, вони забезпечували ремонт авіатехніки школи, з іншого — готували спеціалістів з технічного обслуговування літаків, для чого в їх структурі створювався навчальний клас мотористів. Основу особового складу майстерень (71 чол. із 96-ти) мали становити кваліфіковані вільнонаймані майстри. Забезпеченням повсякденної діяльності авіашколи, а також медичним обслуговуванням персоналу і курсантів та охороною шкільних об'єктів займався адміністративно-господарський відділ, який за штатом налічував 77 чол.

Однак створення такої чисельної і складної структури, якою мала стати згідно планів командування авіаційна школа, гальмувалось через складнощі фінансового та кадрового плану. Нові ж льотчики потрібні були негайно. Тому було прийнято рішення використати базу невеликої авіашколи, яка існувала в Одесі ще з часів Російської імперії. 14 жовтня 1918 р. було затверджено штат Одеської авіаційної школи. Цей невеликий підрозділ мав нараховувати у своєму складі четверо старшин та 20 козаків, а також два автомобілі. Власних же літаків, відповідно до штату, школа не мала, і мусила використовувати авіатехніку Одеської авіагрупи.

Ще два навчальних авіаційних підрозділи передбачалось створити в складі Київської авіагрупи. Перший з них — це навчальний гарматний авіаційний загін, який мав нараховувати у своєму складі 69 чол. (15 старшин та 54 козаки), 12 літаків та чотири автомобілі. 14 жовтня 1918 р. затверджується штат ще одного підрозділу — навчального гарматного радіотелеграфного загону. Чисельність його особового складу мала становити 43 чол. (двоє старшин та 41 козак). Літаків цей загін не мав, а основу його технічного оснащення складали шість наземних радіостанцій. Головним призначенням цих двох загонів було забезпечення навчального процесу старшинської артилерійської школи, курсанти якої мали відпрацьовувати з їх допомогою взаємодію підрозділів польової артилерії із літаками-коригувальниками.

Тривалий час залишалась невизначеною доля Ескадри повітряних кораблів. Протягом літа 1918 р. в ній зберігався мінімум особового складу. Жодних польотів не проводилось, здійснювались лише роботи по складуванню, впорядкуванню і перевірці матеріальної частини. До того ж, значно скоротився авіаційний парк Ескадри — 30 травня 1918 р. пожежа, що спалахнула за нез'ясованих

обставин, знищила на Вінницькому авіаскладі 11 літаків. З огляду на це, 8 липня 1918 р. було видано наказ про розформування Ескадри повітряних кораблів. Але історія даного формування не завершилась. У вересні 1918 р. на його основі передбачалось створити важкий авіаційний дивізіон, підпорядкувавши його навчально-випробувальному аеродрому. Проте через деякий час приймається рішення про передачу важкого авіадивізіону до складу авіаційної школи. На його озброєнні мало знаходиться чотири важких бомбардувальники і вісім легких літаків бойового супроводу. Кількість особового складу цього підрозділу була порівняно невеликою, і мала становити 48 чол. (12 старшин, 1 урядовець та 35 козаків). Це можна пояснити тим, що дивізіон не розглядався тоді як самостійна військова частина і повністю залежав від авіашколи в питаннях матеріально-технічного забезпечення, аеродромного обслуговування та ремонту літаків, а через це фактично не міг би вести бойові дії. Хибність такого підходу до бомбардувальної авіації стала зрозумілою досить швидко, і вже 14 жовтня був затверджений тимчасовий штат Ескадри повітряних кораблів як повноцінної самостійної частини, що прирівнювалась до авіагрупи. У її складі передбачалось утворити чотири основних компоненти — штаб, важкий авіадивізіон, майстерню та склад. Кількість літаків мала залишитись попередньою — чотири важких та вісім легких, однак чисельність особового складу значно зростала і мала скласти 103 чол. (19 старшин, 5 урядовців та 79 козаків). У такому вигляді Ескадру передбачалось використовувати як резерв Генерального штабу для завдання бомбових ударів на велику віддачу та ведення стратегічної повітряної розвідки. Протягом жовтня-листопада 1918 р. командування Ескадри, очолюване сотником Неймарком, вживало заходів по комплектуванню підрозділів особовим складом, і в грудні в ній уже служило 138 чол. (11 старшин, 12 урядовців, 65 майстрів та 50 козаків вартової команди). Проте через несправність літаків жодних польотів не здійснювалось і фактично Ескадра була небоєздатною.

Впровадження нової організаційної структури українських військово-повітряних сил мало підвищити їх боездатність і гнучкість використання, поліпшити систему управління та матеріально-технічного забезпечення авіаційних підрозділів. Але на ділі зміни в організації авіації впроваджувались досить повільно, і до падіння гетьманського режиму більшість передбачених новим планом підрозділів так і не були розгорнуті.

Значно менше, ніж про організаційну структуру і плани розвитку військово-повітряних сил, збереглося в архівах даних про повсякденну діяльність авіації. Протягом травня–жовтня 1918 року українська авіація в жодних боях участі не брала, обмежуючись тренувальними польотами. Для підтримання майстерності льотного складу, відповідно до запроваджених в червні 1918 р. нормативів, на кожен літак щомісяця мало виділятися паливо з розрахунку на 4 години нальоту. Характерно, що коли в серпні 1918 р. Міністерство внутрішніх справ звернулось з проханням виділити бойові літаки для участі в придушенні селянських виступів, військовий міністр відповів, що в українській авіації є лише один боездатний літак типу «Буазен», решту ж потребують певного часу для ремонту і регулювання. Можна припустити, що реальний стан речей не був настільки плачевний, просто командування військово-повітряних сил намагалось стояти осторонь внутрішніх чвар.

Значну увагу військова влада Української Держави приділяла впровадженню у ділове листування та повсякденний вжиток української мови як необхідного атрибуту національної армії. Це стосувалось і авіації. Яскравим свідченням процесів українізації може служити наказ інспектора авіації Харківського району полковника Гаусмана ч. 47 від 29 червня 1918 р.: *«Наказую командирам підлеглих мені авіачастин вжити заходів з приводу найскорішого навчання старшин і урядовців доручених їм авіачастин Українській Державній Мові».*

Однак такої послідовності, як у питанні про мову, не було проявлено при вирішенні проблеми про інший атрибут національної військової авіації — знаки національної належності, що наносяться на літаки. Кілька місяців в цій сфері не було визначеності. Лише наприкінці вересня 1918 р. в авіаційні частини надходить розпорядження, відповідно до якого на літаках повинні були лишатись знаки колишньої російської авіації — триколірні (червоно-синьо-білі) кокарди. Нові ж знаки державної належності — тризуби чорного кольору — слід було наносити на крила лише тих літаків, які на той момент жодних знаків не несли. Вибір саме чорного кольору для знаків українських військово-повітряних сил можна пояснити тим, що цей колір вважався стандартним для розпізнавальних знаків тодішніх союзників Української Держави — держав Четвертого союзу.

## ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНІ СИЛИ ДИРЕКТОРІЇ УНР

Ініційоване соціалістичними партіями в листопаді 1918 р. повстання<sup>1</sup> призвело до падіння гетьманського режиму й встановлення влади Директорії УНР. Розглядаючи питання про склад як збройних сил Директорії загалом, так і їх окремих родів зброї (в т.ч. й військової авіації) слід мати на увазі, що вони склалися з двох компонентів. Перший з них — це власні збройні сили Директорії УНР, або Дієва Армія. Початково вона складалась, головним чином, із залишків гетьманських військ, що підтримали новий уряд, та різного роду повстанських загонів, а в травні 1919 р. була реорганізована на регулярних засадах. Другий компонент — це збройні сили Західно-Української Народної Республіки, тобто — Українська Галицька Армія. З проголошенням 22 січня 1919 р. злуки УНР та ЗУНР це формування формально підпорядковувалось Директорії, фактично ж зберігало значну автономію. Історія створення та бойовий шлях авіації УГА детальніше розглядається в наступному розділі, в даному ж розділі головна увага зосереджується на авіації Дієвої армії УНР.

Протигетьманське повстання загалом негативно позначилось на українській військовій авіації. Цей негативний вплив зумовлювався, насамперед, черговою кадровою кризою, викликаною, крім усього іншого, вкрай недовірливим ставленням нового керівництва України до старшин колишньої гетьманської армії. Через це більшість організаційних структур військової авіації виявились зруйнованими, а військово-повітряні частини позбулися решток боєздатності. Однак саме окремі підрозділи авіації Української Держави, що стали



День Іллі Пророка (свято авіації)  
20 липня 1921 р. в Бидгощі.  
В центрі — священик о. Петро  
Білон. Внизу сидять льотчики  
Федір Алелюхін, Лев Скурський  
і Павло Золотов

на бік нового уряду, склали основу військово-повітряних сил Директорії. До цих частин слід віднести, зокрема, підрозділи, придані Полтавському та Запорозькому корпусам, які одразу ж підтримали антигетьманське повстання. Це 6-й (Полтавський) авіаційний дивізіон і 46-й гарматний (1-й Український) авіазагін із складу 8-го Катеринославського авіадивізіону. Підтримали Директорію і деякі авіаційні частини, розташовані на Правобережжі, зокрема, Ескадра повітряних кораблів, а також низка допоміжних підрозділів, наприклад, дослідна організація — Головний аеродром, розташований в Херсоні. На базі цієї установи та комісії з будівництва авіазаводів планувалось створити аеротехнічний інститут — досить солідну організацію із штатним складом близько 160 чол. Директорія призначила навіть відповідального за реорганізацію — полковника Пещанського. Та цей план, як і багато інших, залишився нереалізованим. Більшість авіаторів залишили службу в українському війську, перейшовши до денікінської Добровольчої армії чи інших збройних формувань, а матеріальна частина авіаційних підрозділів була знищена чи захоплена більшовиками.

Внаслідок охарактеризованих вище негативних процесів роль української військової авіації в боротьбі проти більшовицького наступу наприкінці 1918— на початку 1919 рр. виявилась досить пасивною. В архівах досі не виявлено жодних даних про здійснення бойових польотів в даний період. Головною ж турботою українських авіаторів була евакуація і впорядкування ще не втраченого майна і техніки. Вцілілі авіаційні частини зосереджувались у Проскуріві. Чисельність українських

<sup>1</sup>Повстання Директорії — збройні події з 14 листопада по 14 грудня 1918 року, в наслідок яких гетьман П.П. Скоропадський був позбавлений влади, що перебрала на себе так звана «Директорія». Повстання спричинила політика гетьмана й оголошення майбутньої федерації з відновленою Росією. Ці дії, в свою чергу, були викликані революціями в Австро-Угорщині та Німеччині, в наслідок яких «Центральні держави» програли Першу світову війну.

**Двомісний навчально-тренувальний біплан «Ганза-Бранденбург Б.1» (Hansa-Brandenburg B.1) (Hansa-Brandenburg B.1) 76-ї серії, No. 82, виготовлений фірмою «Фішаменд» (Fisamend)**

*3-тя авіасотня УГА, летовище Тереховля, травень 1919 року*

Разом з основною, бойовою версією австро-угорського літака «Ганза-Бранденбург Ц.1» (див. стор. 56) випускалася й інша модифікація для навчання пілотів — «Б.1». Він відрізнявся тим, що мав простішу конструкцію, слабший двигун, не ніс озброєння та менше важив.

Розмах крил сягав 12,3 м, а довжина фюзеляжу — 8,45 м. На літак встановлювали двигун «Мерседес» (Mercedes) потужністю 100 к.с., що дозволяло розвинути йому швидкість до 150 км/год.

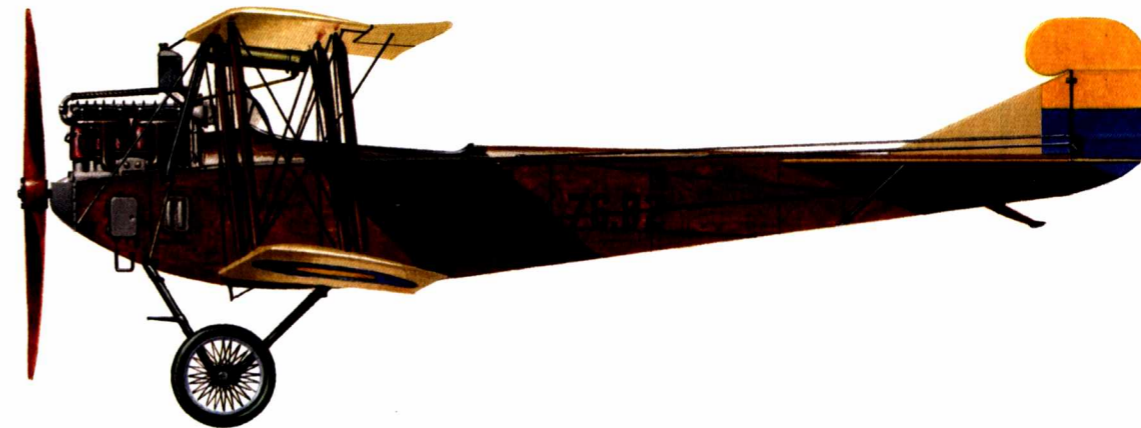
Крила та хвостове оперення були обтягнуті полотном, фюзеляж вкрито фанерою, а капот та лючки виготовлені з алюмінієвих листів.

Літак не камуфлювався, всі його дерев'яні та полотняні частини вкривалися прозорим аеролаком. В українській авіації на цьому літаку було розташовано такі розпізнавальні знаки: жовто-блакитні кокарди зверху на верхньому та знизу на нижньому крилах, а вертикальні площини хвостового оперення фарбувалися в національні кольори.

Переважаюча більшість літаків цього типу знаходилася в навчальних центрах в тиллових районах Австро-Угорщини.

Після розпаду Австро-Угорщини вони, природно, потрапили до авіаційних підрозділів Польщі та України.

В українських ВПС цей літак використовували як зв'язковий та кур'єрський.



Тарас Штук © 2007

**Двомісний розвідник «ДФВ Ц.5» (DFW C.V)**

*Летунський відділ УГА, летовище Красне, січень 1919 року*

Це класичний німецький цілком дерев'яний двостійковий біплан із змішаною обшивкою.

Оскільки літаки цієї моделі та літаки моделі «Ельфауге» (див. стор. 57) розробляло одне конструкторське бюро, то вони дуже схожі за своїми технічними та льотними характеристиками.

Розмах крил сягав 13,27 м, а довжина фюзеляжу — 7,88 м. Літак обладнували двигуном «Бенц Бц.4» (Benz Bz.IV) потужністю 200 к.с., що дозволяло йому розвивати швидкість 160 км/год.

Літак був камуфльований за німецьким стандартом того часу: верхні площини крил та хвостового оперення — у широкі поперечні смуги темно-зеленого та фіолетового кольорів; нижні поверхні — світло-блакитного кольору.

Фюзеляж та вертикальне хвостове оперення виготовлялися з деревини і, як правило, камуфлювалися, а разом з ними металічні капоти двигуна та лючки.

Розпізнавальні позначення українського «летунства» нанесено на цей літак наступним чином: довгі поперечні смуги жовтого та блакитного кольорів на верхніх та нижніх крилах та на хвостовому оперенні.

На бортах фюзеляжу зроблено написи «За Волю України!»

Літаки цієї моделі залишалися на озброєнні німецького війська до кінця Першої світової війни, а після її завершення деяка їх кількість потрапила до українських ВПС. Виходячи з модифікації цього літака та схеми його фарбування, можна припустити, що він збудований наприкінці весни — на початку літа 1917 року, а тому його серійний номер лежить в межах «Ц.6000/17» — «Ц.6199/17». 22 січня 1919 року, в день урочистого проголошення об'єднання УНР та ЗУНР в єдину державу, цей літак знаходився на одному з київських летовищ й за умов нельотної погоди участі в польотах не брав.



**Одномісний винищувач «Ньюпорт 23 Ц.1» (Nieuport 23 C.1), No. 3598**

*Летунський відділ УГА, 1-а авіасотня, летовище Дуліби (біля Стрия), квітень 1919 року*

Розмах крил сягав 8,17 м, а довжина фюзеляжу — 5,77 м.

Півтораплан класичної схеми французького виробництва. Весь літак фарбовано у сріблястий колір.

Українські розпізнавальні знаки розташовано у вигляді жовто-блакитних кокард зверху та знизу верхнього крила, знизу на нижньому крилі та смуг національних кольорів на вертикальному стерні хвостового оперення.

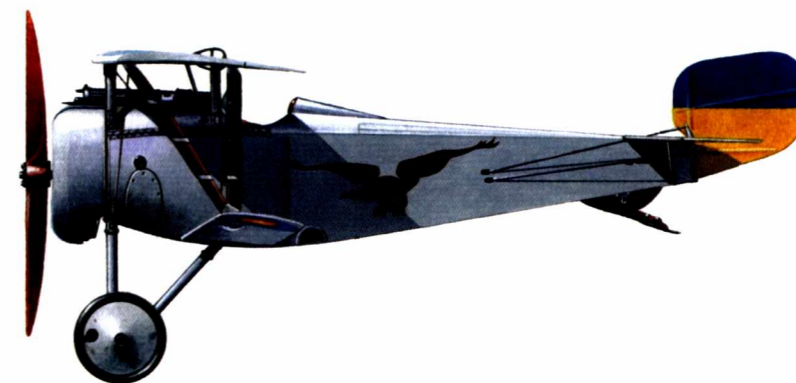
На боковий поверхні фюзеляжу намальовано особисту емблему пілота: хижий птах з розпростертими крилами темно-коричневого та світло-коричневого кольорів.

Саме цей літак був найбільш відомим у ВПС Російської імперії — він належав до славнозвісного 19-го корпусного авіаційного загону й на ньому літав поручик Борис Губер. Його можна зустріти в російських ілюстрованих виданнях — з «георгієвською стрічкою» та написом «Боб.» на фюзеляжі, з білими черепом з кістками на чорному вертикальному стерні хвостового оперення.

У березні 1918 року цей літак потрапив до австро-угорського війська, а наприкінці року, за невідомих обставин, — до Української Галицької Армії.

В ремонтних майстернях він отримав фюзеляж від іншого (невідомо якого) «Ньюпора» та ротативний двигун «Рон» (Rhone) No. 3520 потужністю 90 к.с.

23 травня 1919 року цей літак, пілотований поручником Рудорфером, приземлився біля Кошице у Словаччині й чехословацька влада конфіскувала його, а пілота інтернувала.





**Рядовий українізованого 5-го авіаційного парку під час несення караульної служби**  
Весна 1917 р.

5-й авіаційний парк було розташовано у Києві неподалік від Києво-Печерської Лаври. Тому солдати-українці були у постійному вирі подій й жваво підтримали українізацію своєї частини. Однак події «революції» вплинули й на послаблення військової дисципліни. Тому караульний вільно палить самокрутку й носить гвинтівку так, як йому зручно. В іншому його однострій, екіпірування та озброєння відповідають вимогам уставу.

Солдат носить шинель для нижніх чинів піших частин, що застібалася на внутрішні гапlickи. Її оздоблено польовими петлицями та погонями захисного кольору. Гудзика на петлицях носили лише офіцери та унтер-офіцери. На погонах коричневою фарбою через трафарет нанесено емблему повітряних частин Російської імператорської армії у вигляді пропелера з крилами та номер «5» зі скороченням «пр.».

Як головний убір караульний використовує «складну шапку» для нижніх

чинів. Її було заведено лише в авіаційних частинах в 1914 році, тому згодом вона отримала назву «пілотка».

Оскільки російська армія під час Першої світової війни відчувала постійну кризу в устаткуванні, то навіть у фронтових частинах деякі предмети замінювалися на довоєнні, нестандартні та трофейні! В даному випадку солдат користується поєсним ремінем до парадної форми мирного часу з чорної шкіри. Ремінь прикрашає сталава пряжка з емблемою технічних та інженерних частин, до яких належала авіація, — державним гербом у вигляді двоголового орла, який спирається на перехрещені сокири. На ремені солдат носить шкіряний підсумок зразка 1909 року для набоїв.

Озброєння складається в першу чергу з гвинтівки системи Мосін-Наган, що завдяки своєму калібру отримала неофіційну назву «трюхлінійка». Не зважаючи на те, що ще під час війни було запропоновано шкіряний ремінець

до гвинтівки замінити на тесьмянний, у солдата ремінь зразка 1911 р.

Як холодну зброю в 1914 р. для військовослужбовців авіаційних, повітроплавних та автомобільних частин було заведено кортик. Два роки по тому його використання було розповсюджено на зенітників та мотоциклістів. Але по чисельним фотографіям видно, що часто-густо кортик замінювали на «бебут» зразка 1907 р. — довгий кинжал для нижніх чинів жандармів. Наступного року їм озброїли кулеметників, а в 1909 р. — нижніх чинів пішої артилерії. Ще за рік його отримали розвідники піхотних полків. «Бебут» був дуже популярний у війську.

Оскільки українізовані частини не отримували будь якого «національного» однострою (його ще не існувало взагалі!), то солдати та деякі офіцери використали всілякі нарукавні пов'язки та нагрудні банти.

**Сотник авіації Армії Української Держави в формі для польотів**  
Осінь 1918 р.

Першим наказом гетьманської влади щодо однострою українського війська був «Наказ ч. 207 по Військовій Офіції Армії Української Держави» від 6 червня 1918 р., яким замість прямокутної або овальної кокарди із зображенням Св. Архістратига Михайла, було заведено круглу кокарду із золотим тризубом на синьому тлі.

16 червня наказами чч. 221 та 222 було заведено погони. Це стало, по суті, проголошенням повернення до стабільності царського режиму, відмови від наслідування революційних традицій буремного 1917 року, що, між іншим, позначився й боротьбою з офіцерами та погонями. Перший наказ заводив польові погони захисного кольору та гудзика із зображенням тризубу, а другий — парадні. Останні нагадували одночасно німецькі погони та погони військових чиновників старої, царської армії. Авіація отримала погони із срібного жгута с прошивкою жовтою та синьою нитками. Ранги відзначалися за допомогою «зірочок» у вигляді ромба, кольору, протилежного кольору погонів. В цьому

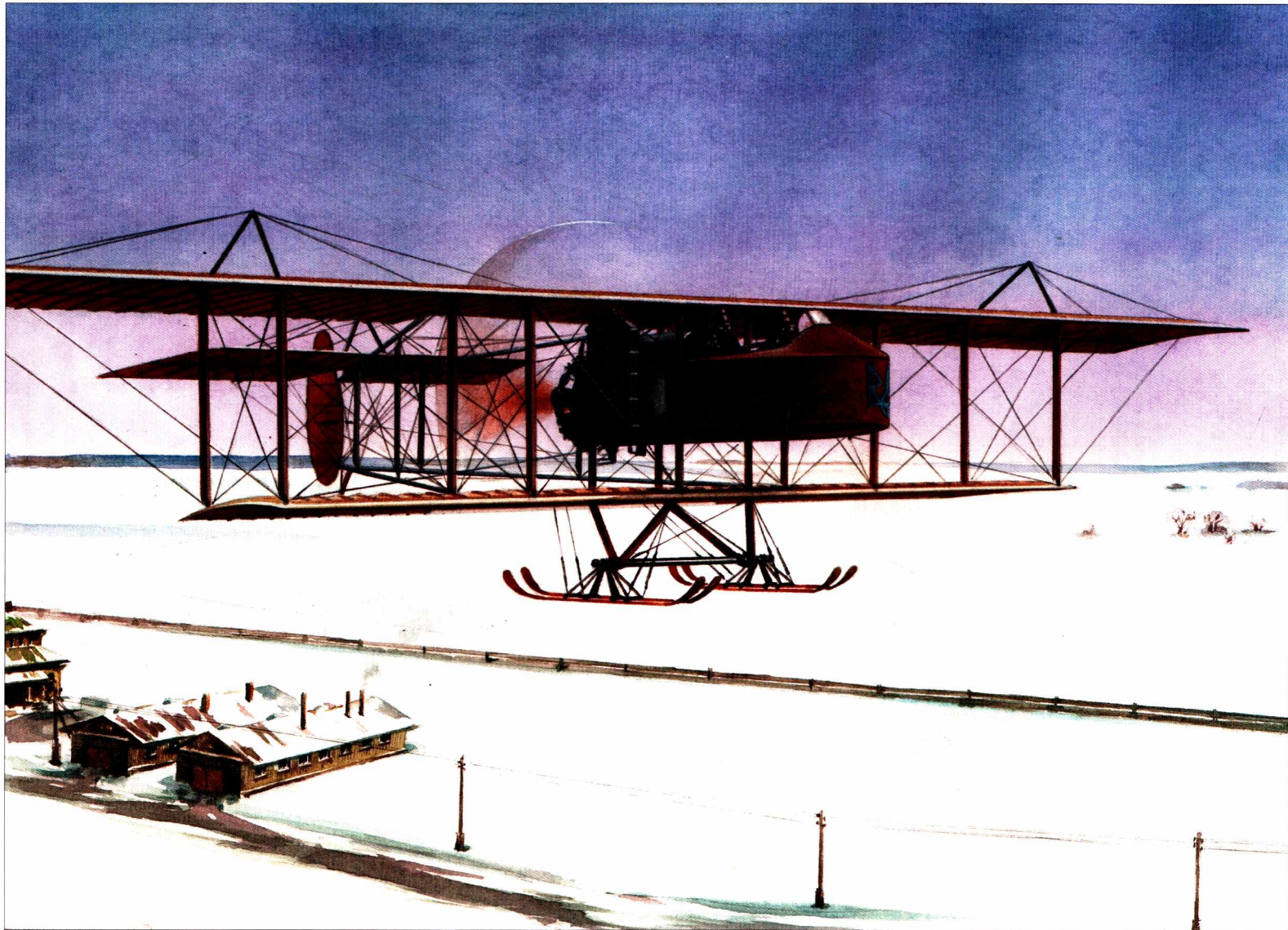
випадку — жовтого металу. Сотник мав по дві таких зірочки.

28 серпня наказом ч. 534 було заведено польовий однострій нового зразку. Він базувався на англійському френчі, що увійшов в моду в Російській імператорській армії під час Першої світової війни: китель прикрашали великі накладні кишені з бантовими складаками. Кантом кольору роду зброї оздоблювалися клапани верхніх кишень, комір та обшлага. Окремо наказ наголошував на можливості використання для коміра та обшлагів матеріалу більш темного відтінку за колір кителя. Цей сотник замовив собі китель з коміром із німецького сукна. Піхота та інженери отримали штані («напівгаліфе з легким бриджем») захисного кольору, всі інші роди зброї — сіро-сині. У офіцерів мали бути кольорові канти за родом зброї. Лише авіація за наказом отримала штані чорного кольору. Як головний убір всі мали отримати фуражку англійського зразку з м'якими околком та верхом. Кантом роду зброї оздоблювався лише верх.

Для польотів сотник використовує спеціальний однострій старого зразку, заведений в Російській імператорській армії ще 3 січня 1914 р. До комплексу серед іншого входили шкіряні шолом, куртка та рукавички. Перший виготовлявся за французьким зразком з коричневої шкіри, пробки та вати й прикрашався у нижніх чинів кокардою, а у офіцерів — кокардою та зображенням великого двоголового орла, що спирався на перехрещені пропелер й меч. Сотник зняв старі кокарду та емблему, а замість них прикріпив українську кокарду. Льотна куртка виготовлялася з чорної шкіри на підкладці з байки. Вона прикрашалася чорним оксамитовим коміром, оздобленим червоним кантом. Рукавички також були з чорної шкіри й виготовлялися з крагами.

Окремим наказом для офіцерів заводилися поєсний ремінь та портупея через праве плече, що виготовлялися із шкіри коричневого кольору







**Офіцерська «пілотка» (вгорі) та шкіряний шолом військового льотчика (внизу) авіації Російської імператорської армії**

На відміну від «шапки що складається» для нижніх чинів, офіцерська «пілотка» не лише оздоблювалася офіцерською кокардою та золотим галуном «навхрест», але й її вилоги виготовлялися з чорного оксамиту. Шкіряний шолом нижніх чинів прикрашала лише солдатська кокарда.

А. Кибовський, А. Степанов, К. Цыпленков «Униформа российского военного воздушного флота», Т. 1. М., 2004

#### **Двомісний розвідник «Фарман Ф.30» (Farman FXXX)**

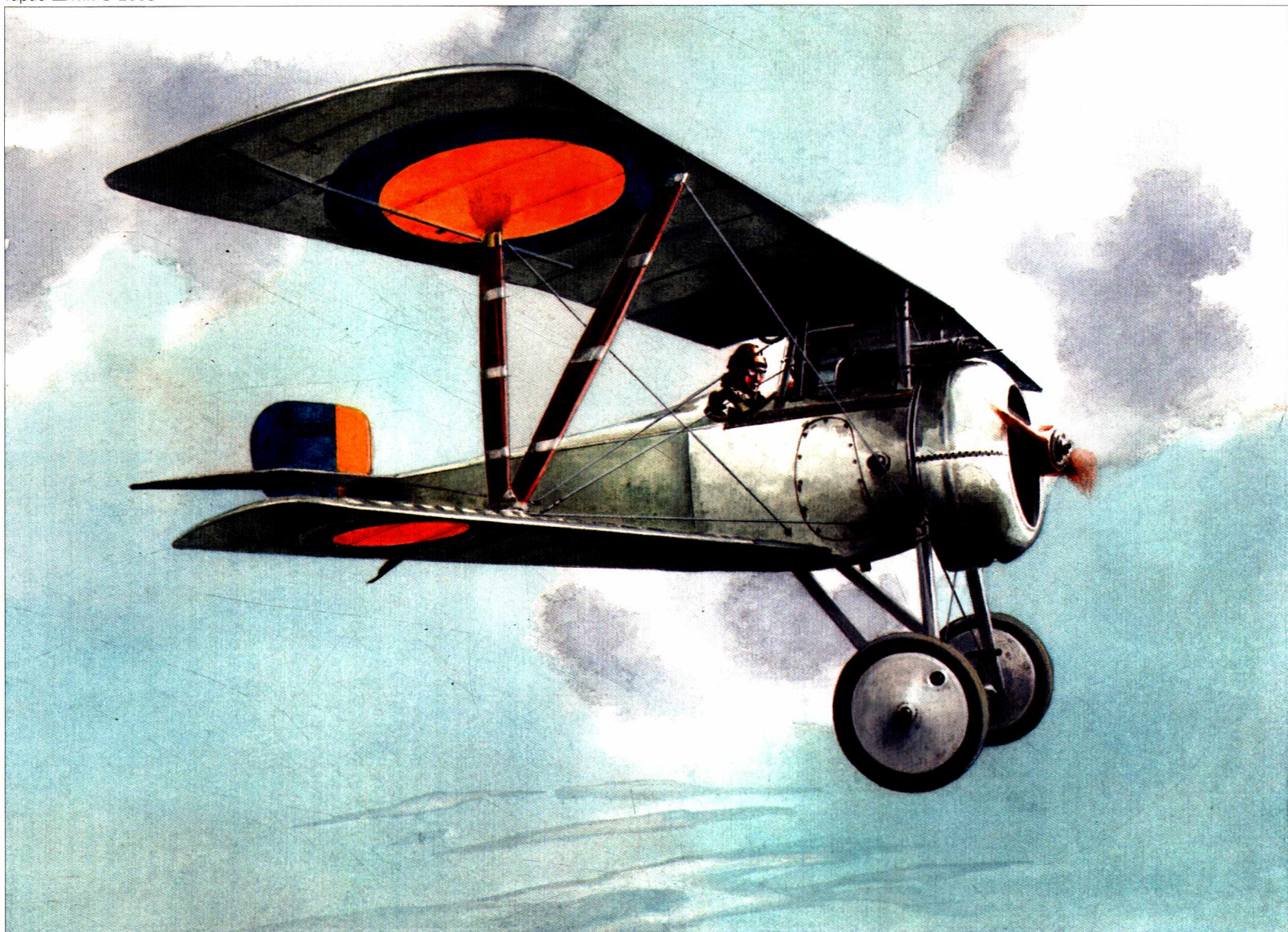
Запорозький авіазагін, Авіація Української Народної Республіки, лютий-березень 1918 року

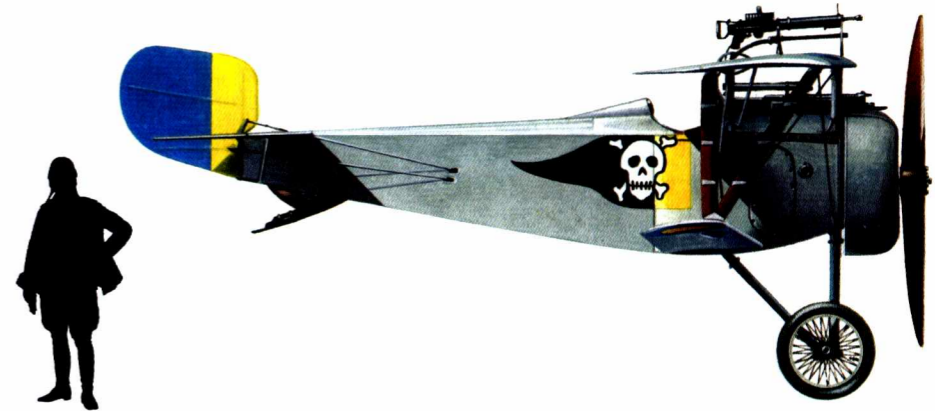
Французський аероплан «Фарман Ф.30» був одним з основних та наймасовіших розвідників ВПС Російської імперії. Він виготовлявся за ліцензією на московському заводі «Дукс». Популярності цього літака разом з іншим, схожим за конструкцією також французьким аеропланом «Воазен» (*Voisin*), сприяла можливість встановлення на них найбільш розповсюдженого на теренах Росії авіаційного двигуна «Сальмсон» (*Salmson*). Незважаючи на те, що «Фармани» та «Воазени» мали архаїчну конструкцію, вони широко застосовувалися на всіх фронтах Громадянської війни. Це був багатостійковий двомісний півтораплан змішаної конструкції типової для всіх «Фарманів» схеми зі штовхаючим гвинтом та ферменим фюзеляжем. Лонжерони, міжкрильові стійки, повздовжні балки хвостової ферми, стійки шасі та каркас хвостового оперення виготовлялися з тонкостінних сталевих труб. Гондола мала дерев'яний каркас та фанерно-дюралеву обшивку. Крила й хвостове оперення були вкриті полотном. Стійки — обшиті деревом. Розмах крил сягав 15,81 м, а довжина фюзеляжа — 9,2 м. На літаки встановлювали зіркоподібні двигуни водяного охолодження «Сальмсон» різної потужності (від 130 до 175 к.с.). Максимальна швидкість сягала приблизно 135 км/год.

Літаки зазвичай були натуральних кольорів матеріалів, з яких вони збиралися, та вкриті прозорим аеролаком.

Так і цей літак має потемніле від часу оригінальне забарвлення. Невідомо, чи були на ньому перефарбовані старі російські розпізнавальні знаки, що розташовувалися у вигляді триколірових кокард зверху на верхньому крилі й знизу на нижньому, але на носі гондоли було намальовано тризуб блакитного кольору. Оскільки польоти здійснювалися у зимку, то колісне шасі замінено на лещата.

Декілька аеропланів цієї моделі за часів Гетьманату знаходились на озброєнні корпусних авіапарку та авіадивізіону Харківського корпусу та корпусних авіадивізіонів Полтавського та Катеринославського корпусів Армії Української Держави.





**Одномісний винищувач «Ньюпор 17 Ц.1» (Nieuport 17 C.1)**

*Летунський відділ УГА, пілот — сотник Сергій Євський, летовище Красне, лютий 1919 року*  
Півтораплан класичної схеми французького виробництва.

Літак озброєний допоміжним кулеметом "Льюїс" (Lewis), розташованим над верхнім крилом.

Весь літак сріблястого кольору.

Розмах крил сягав 8,22 м, а довжина — 6,01 м.

На літак встановлювали ротативні

двигуни «Рон» (Rhone) потужністю 110 к.с.

або «Клерже» (Clerget) потужністю 130 к.с.,

що дозволяли літаку розвинути швидкість до 174 км/год.

Розпізнавальні знаки:

жовто-блакитні кокарди зверху й знизу на верхньому крилі, знизу на нижньому крилі — жовто-блакитне стерно повертів.

Особиста емблема пілота на бортах фюзеляжу:

білий череп з кістками що перехрещуються

(«труп'яча чашка») на жовто-чорному тлі трикутного прапора.

Літак розпочав службу у ВПС Російської імперії,

а з часом потрапив як спадок до авіації Армії Української Держави.

Після повалення Гетьманату він був переданий авіації Української Галицької Армії.

**Одномісний винищувач «Ньюпор 23 Ц.1» (Nieuport 23 C.1) No. 3226 французького виробництва з двигуном «Рон» (Rhone) 9Je No. 100612**

*Харківський корпусний авіадивізіон, Авіація Армії Української Держави, весна-літо 1918 року*

Літаки «Ньюпор» були найчисельнішими та найпопулярнішими винищувачами ВПС Російської імперії до часу її поразки в Першій світовій війні. Такими вони залишилися й на фронтах Громадянської війни.

Не була виключенням й українська авіація, якій «Ньюпори» дісталися у спадок від Південно-Західного фронту.

Разом з літаками, що були виготовлені у Франції, використовувалися й ліцензійні аероплани

московського заводу «Дукс».

Конструктивно «Ньюпори» були цілком дерев'яними одностійковими півторапланами з полотняною обшивкою.

Носова частина фюзеляжу та капот двигуна виготовлялися з алюмінієвих листів.

Геометричні розміри «Ньюпора 17» та «23» були однаковими, ці моделі розрізнялися лише двигунами

та розташуванням кулемета відносно осі літака. «Ньюпор 17» обладнювався ртативним двигуном «Рон» 9Jb

потужністю 110 к.с., а на «Ньюпор 23» встановлювали ротативний двигун «Рон» 9Je потужністю 120 к.с.

Максимальна швидкість літака сягала 160-165 км/год.

Переважна кількість літаків ще на заводі фарбувалася в сріблястий колір, що отримували шляхом додавання

в прозорий аеролак алюмінієвого порошку. Металеві частини літака додатково ще й полірувалися

і від цього виглядали значно світлішими.

У цього літака змінені стандартні знаки розпізнавання ВПС Росії: поверх триколірових кокард,

що розташовувалися зверху і знизу верхніх крил та знизу на нижніх крилах, перефарбовано в українські

національні кольори — білі поля зафарбовано жовтим кольором, а червоні та сині — блакитним.

Така ж доля спіткала й триколірове вертикальне стерно хвостового оперення — воно стало жовто-блакитним.

Такі нові розпізнавальні знаки літак міг отримати ще за часів Центральної Ради,

таким він перебував і після повалення гетьмана Павла Скоропадського

в Летунській ескадрі УГА на летовищі в Красному в лютому 1919 року.



### Поручник авіації Галицької Армії в парадному однострої Осінь 1919 р.

Поручник носить однострій, заведений в Галицькій Армії згідно з «Розпорядком XLVI Державного Секретаріату Військових Справ» від 22 квітня 1919 р., що базувався на уніформі, розробленій для Українських Січових Стрільців в 1916 році. Той, в свою чергу, з одного боку наслідував австро-угорський військовий мундир, а з іншого — продовжував моду, що розповсюдилася серед офіцерів цісарсько-королівського війська під впливом мундирів баварських гірських стрільців. Останній відрізнявся накладними кишнями з бантовими складками. Усуси лише змінили форму клапанів кишень.

Наказом було запроваджено оригінальну систему розрізнення рангів за допомогою нарукавних галунів різної ширини та оздоблення й оздоблення петлиць-«зубчаток» на комірі. Колір петлиць відповідав роду зброї — для інженерних частин, до яких було віднесено й авіацію, це був «попелястий» колір. Молодші («сотенні») старшини, до яких відносився поручник, відзначалися вузькими золотими полосками

на суконому тлі кольору роду зброї, вільний кінець яких прикрашали розетки, та вузьким золотими шнуром навколо петлиць.

Наказ передбачав використання не лише штанів-галіфе, але дозволяв старшинам та старшим підстаршинам для вихідної форми використати прямі чорні штани з кантом кольору роду зброї. Такі штани походили ще з однострою австро-угорської армії, але там мали канти для всіх червоні. Самі такі, старі штани носить цей поручник.

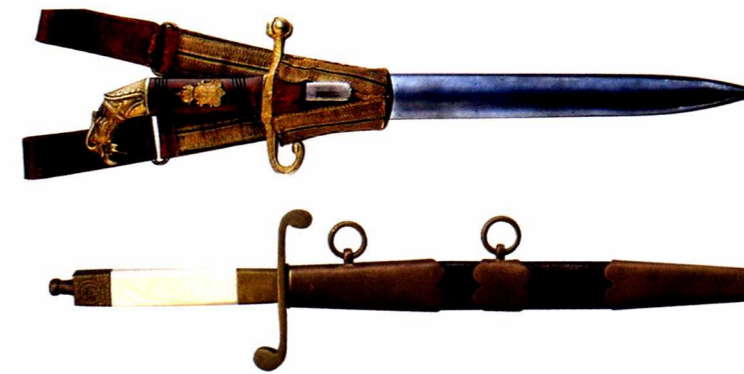
«Квітневий» наказ заводив шапку-«мазепинку» зразка Січових Стрільців. Але після того, як Галицька Армія була вимушена припинити боротьбу з поляками та об'єднатися з Армією УНР, змінилися й умови постачання. Таким чином за «Розпорядком LXXIV Диктатора» головним убором галичан стала шапка-«київлянка» (або «петлюрівка») — м'який кашкет англійського зразка, заведений в українському війську ще за гетьмана П. Скоропадського.

Як холодну зброю льотчик використовує кортик офіцерів авіації австро-

угорської армії. Хоча документів про його заведення досі не знайдено, але достатня кількість однакових зразків, що зберіглася, примушує припустити, що такий наказ був. Завдяки своєму незвичайному дизайну кортик набув популярності серед генеральної старшини габсбургської монархії — у січні 1917 року імператор Карл I наказав всім офіцерам змінити шаблі на унтер-офіцерські штик-ножі.

В Галицькій Армії заборонялося носити нагороди та знаки австро-угорського війська (за винятком офіцерського «Хреста Воєнних Заслуг» та солдатської «Медаль За Хоробрість»). Але цей офіцер начепив «Військовий Хрест Імператора Карла» (за перебування на фронті), «Медаль За Поранення» (кількість поранень відзначалася вузькими полосками на стрічці — в цьому випадку одне) та «Знак Льотчиків» (зразка за правління Франца Йосифа).

Завершують ансамбль офіцерські білі рукавички.



### Кортик офіцерів авіації Імператорських та Королівських збройних сил

Ймовірно кортик особливого зразка було заведено в 1917 році за імператора Карла (M.C. Ortner, E. Artlieb «With Drawn Sword», Vienna)

### Кортик офіцерів авіації Російської імператорської армії

Заведено в 1914 році разом з іншими предметами обмундирування російської військової авіації. (Приватна колекція)

### Сотник авіації Армії Української Народної Республіки Літо 1920 р.

В 1920 р. в однострої збройних сил УНР було внесено деякі зміни. В першу чергу це стосувалося знаків розрізнення рангів та державної приналежності.

Ще в літку 1919 р остаточно було вирішено залишити українському війську як верхній одяг китель крою «френч» та фуражку, що на Західній Україні отримала назву «петлюрівка». В той же самий час авіація та повітроплавні частини отримали краповий колір, як барву роду зброї. В наступному

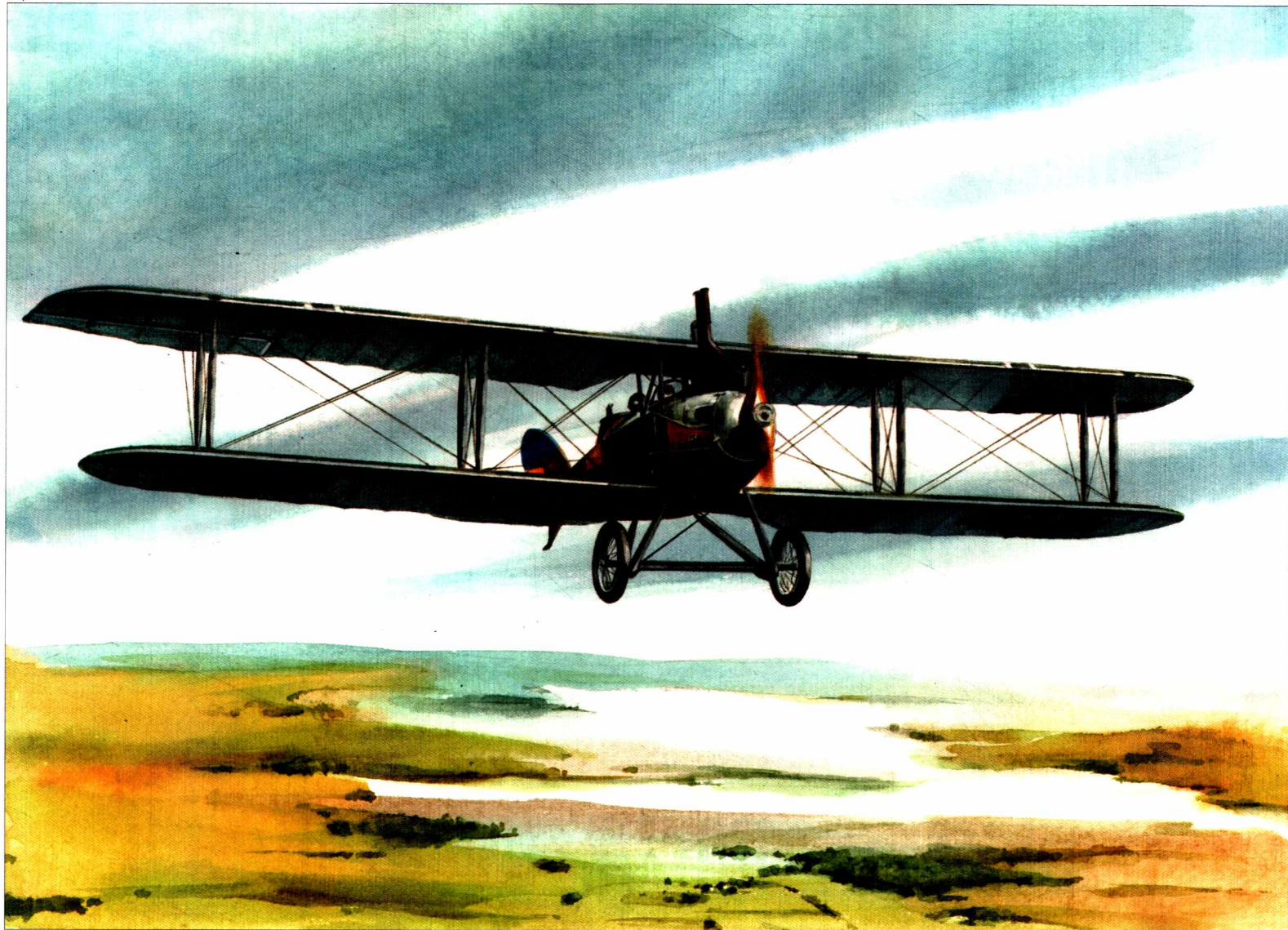
році, коли відбулися зміни, цей колір їм було залишено.

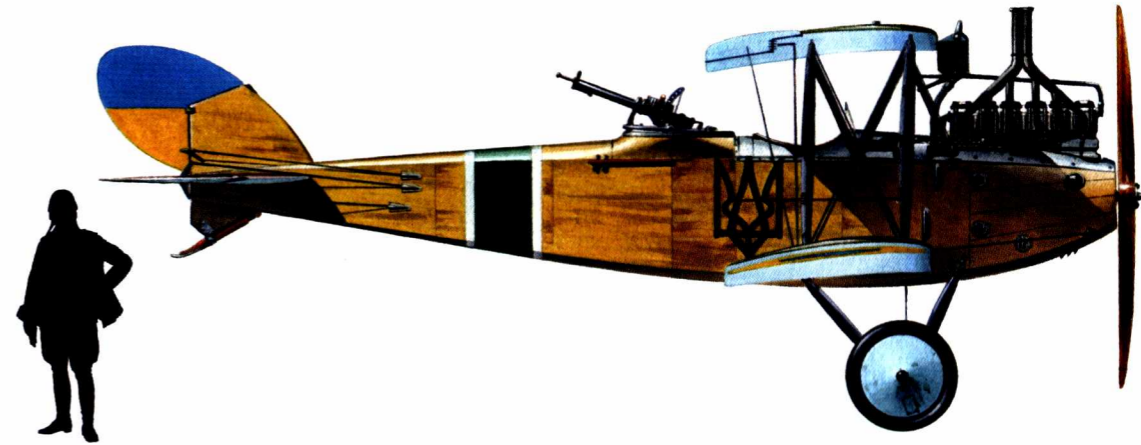
В 1919 р. ранги відрізнялися за різною кількістю металізованих галунів різної широти, що розташовувалися шевроном над обшлагами кителя. В 1920 р. було заведено нову систему, що базувалася на сполученні зірочок та галунчиків на петлицях на комірі. Підстаршини мали лише зірочки, молодші старшини (як цей сотник) — один галунчик та 1–3 зірочки, булавна старшина — 2–3 галунчика,

генеральна старшина — 1–3 зірочки у поєднанні з зображенням тризубу у вінку.

Як холодну зброю сотник авіації використовує кортик офіцерів авіації російської імператорської армії, що було заведено напередодні Першої світової війни.

В 1920 р. також було вирішено доповнити знак державної приналежності кокарду, зображенням тризубу кольору зброї на лівому рукаві верхнього одгу.





### Двомісний розвідник «Ельфгауге Ц.5» (LFG C.V)

Летунський відділ УГА, летовище Шатава (біля Нової Ушиці), липень-серпень 1919 року

Цей літак розроблявся разом з літаками серії «ДФВ» (див. стор. 47) одним конструкторським колективом, тому має таку ж саму, «класичну німецьку» схему компанування. «Ельфгауге» відрізнявся від «братів» лише деякими деталями та трохи більшими розмірами. Літаки цієї моделі перебували на озброєнні німецької авіації до кінця війни, а після неї частина їх потрапила до українських ВПС.

Розмах крил сягав 13,6 м, а довжина фюзеляжу — 8,07 м. Літак обладнували таким же двигуном, що й «ДФВ», тобто — «Бенц Бц.4» (Benz Bz.IV) потужністю 200 к.с., що дозволяло розвинути швидкість 160 км/год.

Літак був камуфльований за німецьким стандартом того часу: верхні площини крил та хвостового оперення — у широкі поперечні смуги темно-зеленого та фіолетового кольорів; нижні поверхні — світло-блакитного кольору. Фюзеляж та вертикальне хвостове оперення виготовлялися з деревини та фанери, вкритою прозорим аеролаком. Крила покриті полотном з фарбуванням аеролаком. Стійки шасі та біпланної коробки виготовлялися зі сталевих труб каплевидного січення. Капот двигуна та лючки не фарбувалися, а залишалися кольору натурального металу.

Українські розпізнавальні знаки розташовувалися наступним чином:

- блакитно-жовті кокарди зверзу на верхньому та знизу на нижньому крилах;
- блакитно-жовте вертикальне стерно поворотів;
- поперечна біло-зелено-біла смуга на бортах фюзеляжу;
- біла кабіна намальований чорний тризуб.

Кок гвинта знятий. Задня кабіна льотчика-спостерігача переобладнена англійською (!) турельною установкою «Скерф» (Scarff) з авіаційним кулеметом "Льюїс" (Lewis).

### Двомісний розвідник-бомбардувальник «Ельфгауге Ц.6» (LFG C.VI) німецького виробництва

Авіація Дієвої Армії Української Народної Республіки, літо 1919 року

Це була остання модифікація вдалої конструкції — літак надійшов на озброєння німецького війська вже у 1918 році.

Встигли побудувати лише близько 500 екземплярів. Як й в попередніх моделях аероплан відрізняли якість, міцність конструкції, простота керування тощо, що забезпечили йому високий авторитет серед пілотів.

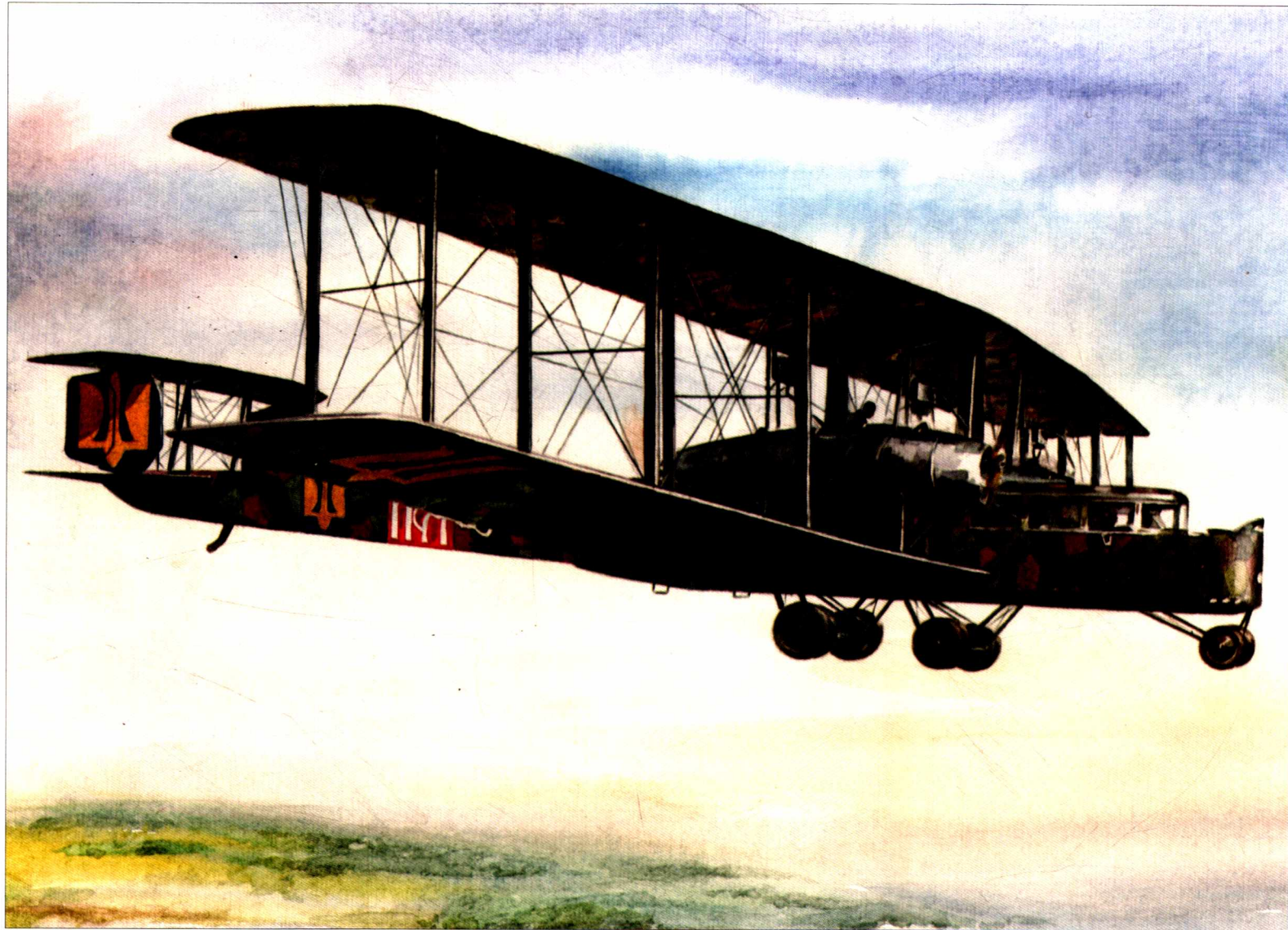
Розмах крил сягав 13,0 м, а довжина фюзеляжу — 7,45 м. Літак був дещо меншим за свого попередника.

Але двигун встановлювали такий самий — «Бенц Бц.4». Швидкість значно не збільшилася — максимальна сягала 165 км/год. Збільшили бомбове навантаження — 80 кг замість 40 на моделі «Ц.5».

Після того, як наприкінці 1918 року німецькі та австро-угорські війська розпочали евакуацію з України, літаки серії «Ельфгауге Ц» подекуди залишалися, подекуди привласнювалися, а подекуди й передавалися частинам українського республіканського війська, що спочатку повстало проти гетьмана Павла Скоропадського, а після повалення Гетьманату протистояло агресії більшовицької Росії. Тому заводські фарбування та камуфляж часто залишалися незмінними: верхні площини крил та хвостового оперення несуть похилі поперечні смуги темно-зеленого та сіро-фіолетового кольорів, а нижні — світло-блакитні. Згодом на цьому літаку на фюзеляжі, що спочатку був натурального кольору фанери, вкритої прозорим аеролаком, вже в польових умовах нанесли фігури неправильної форми темно-зеленого кольору.

Старі розпізнавальні знаки на нижніх крилах у вигляді «балочних хрестів» замальовано сірою фарбою, а зверху зображено чорні стилізовані тризуби. Згори на верхньому крилі німецьки хрести залишилися, а лівий елерон (ймовірно з іншого літака після ремонту) — чорного кольору.

Вертикальне стерно хвостового оперення розмальовано в національні кольори.





**Важкий стратегічний бомбардувальник «Цепелін Штаакен Р.6» (*Zeppelin Staaken R.VI*) R.39/16 німецького виробництва**

*Авіація Дієвої Армії Української Народної Республіки, перша половина 1919 року*

Це перший в світі класичний багатодвигуневий важкий стратегічний бомбардувальник-біплан.

Його конструкція змішаного типу, переважно — дерев'яна. Фюзеляж обшитий фанерою, мотогондоли — дюралюмінієм, крила та хвостове оперення — полотном. Літак був обладнаний радіостанцією, електропідігрівом кабін та внутрішнім переговорним пристроєм. Його екіпаж сягав 7 чоловік: штурман-бомбардир, який виконував також обов'язки носового стрільця, 2 пілоти, радист, 2 механіки, які розміщувалися у мотогондолах, та, нарешті, хвостовий стрілець.

На літак встановлювали 4 двигуни «Майбах Мб.4а» (*Maybach Mb.IVa*) потужністю 245 к.с. кожний, що розміщувалися попарно як тандем у двох сигороподібних обтічних мотогондолах.

За роботою кожної пари двигунів під час польоту постійно спостерігав один механік. Його місце розташовувалося по-середі мотогондоли, що за своїми розмірами перевищувала довжину тогочасних винищувачів.

Зв'язок з командиром екіпажу здійснювався за допомогою телеграфу.

Розмах крил бомбардувальника сягав 42,2 м, а довжина фюзеляжу — 22,1 м.

Максимальна швидкість польоту була 130 км/год.

Всі площини літака, за винятком мотогондол, фарбувалися у камуфляж типу «лозєнг»

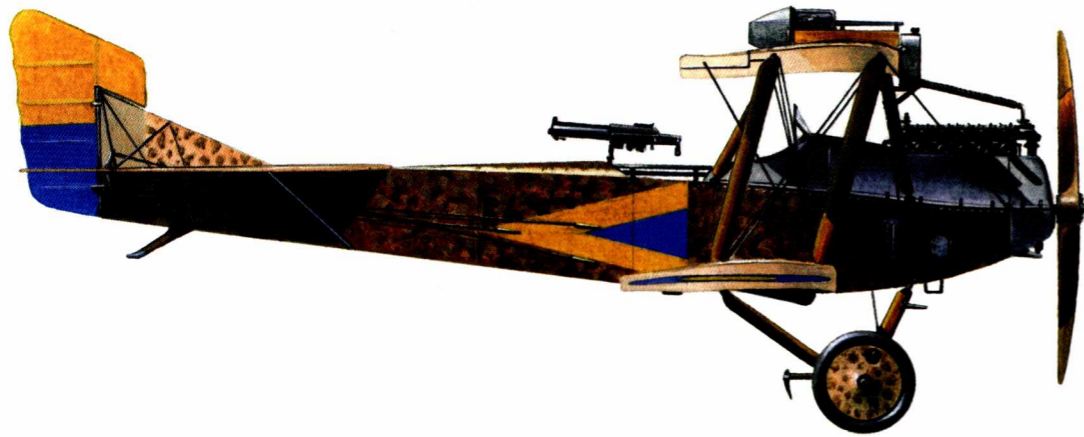
(від німецького *Losenge* — шестикутник), що являла собою спеціально підібрану комбінацію різнокольорових витягнутих по вертикалі шестикутників.

Цей літак, *R-39/16* у німецькому війську належав до 501-го авіазагону літаків-гігантів і серед інших бомбардувальників «Цепелін Штаакен Р.6» був найуспішним. Його збудували й передали до війська у вересні 1917 року й до кінця Першої світової війни він скинув на Англію 26 000 кг авіабомб, серед яких було три 1 000 кг. На початку 1919 року Комісія Антанти інспектувала цей літак й за всіма положеннями Версальського договору його мали зруйнувати. Але керівництву Веймарської республіки якимось чином вдалося цей літак та ще 2 п'ятимоторних бомбардувальника «Штаакен Р.14» (*Staaken R.XIV*) разом з екіпажами «здати у лізинг» Директорії Української Народної Республіки.

Німецькі розпізнавальні знаки у вигляді «балкових хрестів» замалювали синіми квадратами, на яких зверху жовтою фарбою нанесли зображення стилізованих тризубів. Додатково на фюзеляжі намалювали малинові квадрати з білою стилізованою аббревіатурою «Н.А.» — «Наддніпрянська Армія».

Доля *R-39/16*, на жаль, виявилася недовгою — 4 серпня 1919 року цей літак, який передали до Запорізького авіазагону, зазнав катастрофи у Нижній Силезії під Ратибором.

Він виконував рейс за маршрутом «Париж–Кам'янець-Подільський» та мав на борту важливий вантаж — надруковані у Франції для Директорії банкноти. Серед екіпажу, який загинув разом з аеропланом, був командувач українськими військами у Галичині, перший міністр військових справ, колишній полковник УСС Дмитро Вітовський, його ад'ютант сотник М. Чучман, командир літака Олерау, механіки Біндерфайн та Понкранд, пілоти Вернер та Тені.



### Двомісний розвідник «Ганза-Бранденбург Ц.1» (*Hansa-Brandenburg C.I*) 64-ї серії, виробництва фірми «Уфаг» (Ufag)

Летунський відділ УГА, летовище Красне, березень 1919 року

Один із найбільш вдалих та масових аеропланів австро-угорського виробництва. Мав класичну схему для літаків такого типу: цілком дерев'яний двостійковий біплан зі змішаною обшивкою. Фюзеляж вкрито фанерою, а крила та хвостове оперення — полотном. Капот двигуна виготовлений з алюмінієвих листів.

Характерною зовнішньою особливістю цієї машини були «завалені» всередину стійки біпланної коробки.

Літак користувався любов'ю і повагою пілотів за легкість керування, стійкість та гарні злітно-посадкові характеристики. Солідна вантажопідйомність дозволяла використовувати його і як бомбардувальник.

Розмах крил сягав 12,3 м, а довжина фюзеляжу — 8,4 м. Літак обладнувався двигуном «Австро-Даймлер Дм 160» (*Austro-Daimler Dm 160*) потужністю 160 к.с., що дозволяло розвинути швидкість 158 км/год.

Спочатку літак не мав камуфлювання й всі його полотняні та дерев'яні зовнішні поверхні вкривалися прозорим аеролаком. Згодом на верхні та бокові площини почали наносити імпровізований камуфляж зелено-коричневою фарбою засобом несучільного тампування губкою.

В українській авіації розпізнавальні позначення розташовувалися наступним чином:

- жовто-блакитні кокарди зверху на верхньому крилі та знизу на нижньому;
- жовто-блакитне вертикальне стерно поперек;
- блакитно-жовтий трикутний прапорець на бортах фюзеляжу.

Від початку створення авіації УГА «Ганза-Бранденбург Ц.1» став одним з основних типів бойових машин.

### Одномісний винищувач «Фоккер Д.7» (*Fokker D.VII*)

Летунський відділ УГА, 2-га авіасотня, летовище Кам'янець-Подільський, липень 1919 року

Німецький безрозчалковий біплан змішаної конструкції з полотняною обшивкою. Каркас фюзеляжу, хвостового оперення, міжкрильні стійки та стійки шасі із сталевих труб. Крила дерев'яні, товстого профілю, вкриті полотном. Це був наймасовіший та найкращий німецький винищувач періоду Першої світової війни.

Розмах крил сягав 8,9 м, довжина фюзеляжу — 7 м. На літак встановлювали двигун «БМВ За» (*BMW IIIa*) потужністю 185 к.с. й він досягав швидкості майже 200 км/год.

Всі площини літака за винятком носової частини фюзеляжу, що була вкрита алюмінієвими листами, були обтягнуті полотном типу «чотириколірний лозенг», більш темним для верхніх та бокових поверхнь та світлішим для нижніх. На металевий капот двигуна нанесений камуфляж із зелених та фіолетових плям (так звана «жирфа»), що є характерною особливістю авіабудівних підприємств «ОАВ» (ОАИ).

Німецькі знаки розпізнавання у вигляді «балкових хрестів» замальовано зеленою фарбою, а вже на них зверху на верхньому крилі та знизу на нижньому нанесено зображення жовто-блакитних кокард. На кокардах, що розташовувалися на боках фюзеляжу, згодом почали малювати стилізований трузуб темно-синього кольору. Кіль та стерно поворотів зафарбовані в національні кольори.

В авіації УНР та ЗУНР було декілько таких винищувачів.

авіачастин були захоплені більшовиками. Наприклад, Харківський авіапарк був в лютому 1919 р. підпорядкований більшовицькому 5-му потягові-майстерні в якості передового авіаскладу. А 26-й гарматний авіазагін (колишній 9-й корпусний) тоді ж був захоплений в Чернігові 1-м Українським Богунським полком М. Щорса (в загоні, яким командував М. Павловський, нараховувалось 8 літаків, з них два справних, і 25 чол. особового складу).

Протягом лютого–травня 1919 р. військово-керівництво Директорії в рамках загальної реорганізації армії здійснило низку організаційних заходів, що мали впорядкувати структуру української військово-авіації і перетворити її на боездатну силу. Фактично заново формувалась система керівництва військово-повітряними силами. Зокрема, було створено



військово-повітряних сил різко скоротилась. На початок січня 1919 р. в Дієвій Армії Директорії нараховувалось лише два авіаційних підрозділи: авіазагін в складі чотирьох літаків в групі отамана Оскілка (складений з решток 1-го Волинського авіаційного дивізіону) та авіазагін в складі групи Омеляновича-Павленка, що був сформований у Вінниці на базі колишнього 2-го Подільського авіадивізіону і нараховував 20 чол. особового складу та три літаки. Слід також врахувати, що кілька військово-повітряних підрозділів, успадкованих Директорією від гетьманської армії, на початку 1919 р. були переведені в Галичину і включені до складу Української Галицької Армії. Це, зокрема, стосується частини 4-го авіаційного дивізіону, евакуйованого з Києва, та одного з повітроплавних дивізіонів. Більшість же інших

«Головне управління Повітряного Флоту» (ГУПФ), яке мало складатись з чотирьох компонентів: апарату начальника повітряного флоту, адміністративного управління, а також управлінь авіації та повітроплавання. Структура керівного апарату та обов'язки посадових осіб визначались спеціальним документом під назвою «Права і обов'язки службових осіб Головного Управління Повітряного Флоту». Відповідно до цього документа, управління авіації і повітроплавання складались кожне з муштрового і технічного відділів, а до складу адміністративного управління входили господарсько-рахунковий, організаційно-інспекційний відділи та відділ постачання. Орієнтуючись на перспективу утвердження влади Директорії УНР на всій території України та створення повнокровних військово-повітряних сил, її військове керівництво планувало створити досить чисельний апарат ГУПФ в складі 88 чол. Однак офіційне схвалення дістав більш скромний і реалістичний штатний розпис. За затвердженими 8 лютого 1919 р. штатами весь центральний керівний апарат військово-повітряних сил Дієвої Армії мав складатись з 38 чол. (15 старшин, 17 урядовців, 6 козаків). Але й такий апарат виявився непотрібним з огляду на невелику кількість військово-повітряних підрозділів, що знаходились в складі армії Директорії. Тому реально апарат управління Повітряного Флоту був значно менший. Наприклад, в серпні 1919 р. в ньому служило лише шість чоловік (5 старшин і 1 козак). Начальником Повітряного флоту був призначений отаман Павленко, інспектором авіації — сотник Єгоров, інспектором повітроплавання — осаул Крицький.

Юридичний статус начальника військової авіації визначався «*Статутом про начальника Військово-Повітряного Флоту УНР*». Відповідно до цього документа, начальник Повітряного Флоту призначався військовим міністром з числа військових льотчиків, повітряних спостерігачів чи військових повітроплавців. Підпорядковувався він в оперативному і муштровому відношенні безпосередньо військовому міністру, а у технічному відношенні — товаришу<sup>1</sup> військового міністра по господарсько-технічних справах. До кола його обов'язків входила розробка планів повітряного захисту України, підготовка військово-повітряних сил до війни, організація навчання льотних та технічних кадрів, забезпечення постачання частин авіаційно-повітроплавним майном (постачання іншими видами майна мало

<sup>1</sup>Товариш — прийнята за часів Російської імперії назва посади заступника керівника.

проводитись через Головне інженерне управління). Начальник повітряного флоту призначав також особовий склад усіх частин та присвоював кваліфікації військового льотчика, льотчика-спостерігача та військового повітроплавця. До його обов'язків відносилась також організація закупівлі та приймання авіаційного майна.

Загальні принципи організації військово-повітряних сил визначались «*Положенням про Військово-Повітряний Флот УНР*». Відповідно до цього документа, військово-повітряний флот УНР являв собою самостійний вид збройних сил, який прирівнювався до окремого корпусу. Традиційно військово-повітряний флот поділявся на дві автономні гілки — авіацію і повітроплавання, кожна з яких за своїм юридичним статусом відповідала дивізії сухопутних військ.

Внаслідок роботи, проведеної Управлінням Військово-Повітряного Флоту і особовим складом військово-повітряних сил УНР, станом на серпень 1919 р. в розпорядженні командування Дієвої армії знаходилося кілька, хоч і нечисельних, але більш-менш боєздатних авіаційних і повітроплавних підрозділів. Усі авіаційні частини були зосереджені в Кам'янці-Подільському. До них належали:

- 1-й Запорозький авіазагін під командуванням сотника Жахловського, який нараховував 34 чол. особового складу (троє старшин і 31 козак), однак не мав жодного літака;
- 3-й авіазагін із двома літаками під командуванням осавула Федорова (25 чол. особового складу, з них — 9 старшин);
- 4-й авіазагін із шістьма літаками під командуванням сотника Наконечного (82 чол., з них — 8 старшин);
- 5-й авіазагін із чотирма літаками під командуванням хорунжого Шеремецінського (89 чол., з них 10 старшин).

Повітроплавні підрозділи були представлені єдиною частиною — 1-м повітроплавним дивізіоном, який нараховував чотири прив'язних аеростати і 227 чол. особового складу (з них 17 старшин).

Таким чином, згідно з архівними даними, військово-повітряний флот Директорії УНР мав в період наступу на Київ-Одесу близько 550 чол. особового складу, чотири аеростати та 12 літаків. В літературі наводяться й інші цифри — 26 літаків. Можливо, що в першому



випадку враховуються лише боєготові літаки, а в другому беруться до уваги і ті, що знаходились в ремонті. Слід зазначити, що із чотирьох авіагонів повністю боєготовими були лише два: 4-й і 5-й. 1-й Запорозький авіагін був цілком небоєздатним, оскільки в ньому не було жодного придатного до польотів літака. Боєготовність же 3-го авіагону суттєво обмежувалась через недостатню кількість персоналу. Однак сили, що протистояли українській авіації, були ще скромнішими — радянський Український фронт мав на той час лише два розвідувальних авіагони (21-й та 24-й) із дев'ятьма літаками.

Спектр завдань української авіації в період боїв серпня–вересня 1919 р. в основному зводився до розвідки. Новим елементом в бойовій діяльності авіаторів став контроль за положенням і пересуванням власних частин. В умовах маневреної війни і зруйнованої системи зв'язку часто лише повітряне спостереження могло дати командуванню інформацію про реальне розташування українських підрозділів. Для полегшення розпізнавання з повітря власних частин наказом від 22 серпня 1919 р. була запроваджена досить примітивна система сигналізації. Пролітаючи над місцем розташування військового підрозділу, екіпаж літака давав сигнальний постріл ракетою. У відповідь на це, персонал наземної частини повинен був викласти якомога більших розмірів біле полотнище. Якщо ж полотна не було, то з цією метою слід було використовувати газети. Серед пілотів, що брали активну участь в бойових діях 1919 р. джерела називають сотників Берестовенка, Єгорова, Алексеєва, поручника Чистокатова.

Технічне оснащення української військової авіації упродовж 1919 р. зазнало суттєвих змін. Колишні російські військові літаки, що становили основу її оснащення за часів Центральної Ради і гетьманату, було або знищено, або захоплено більшовиками чи військами Антанти (які окупували Південну Україну). Ті ж, що збереглись, жодної бойової цінності не являли через моральну застарілість і зношеність. За таких обставин на провідне місце в авіації Директорії виходять літаки німецького та австрійського виробництва. Спочатку це були машини, що залишились після відступу з території України окупаційних військ. Вони були зосереджені, головним чином, у великому авіапарку в Проскуріві. За деякими даними, тут знаходилось до 100 літаків різних типів — частково справних, а частково — придатних лише для розбирання на запчастини. Пізніше до них додалися порівняно нечисленні літаки, придбані безпосередньо в Німеччині. Різні джерела серед цих літаків вказують розвідники *DFW*, *LVG*, «Хальберштадт», «Ганза-Бранденбург», винищувачі «Альбатрос», «Фоккер» та деякі інші. Робилися спроби придбати літаки і в інших країнах. Скажімо, у 1919 р. з цією метою була відряджена українська авіаційна місія до Відня. Вона мала організувати закупівлю авіаційної техніки в Австрії та Угорщині. Проте, через протидію представників Антанти, реалізувати ці плани не вдалося.

Цікаву й маловивчену сторінку в історії української авіації становить використання в її складі важких літаків німецького виробництва. Мабуть, найвідоміший з них — це двомоторний бомбардувальник «Гота *GL.VII*» з українськими розпізнавальними знаками й іменем «Олена» на борту. Наприкінці 1919 р. ця машина, пілотована німцем Клаузенем, під час рейсу до Відня здійснила вимушену посадку поблизу Братислави і була інтернована властями Чехословаччини. В грудні 1918 р. на аеродромі в Кам'янці-Подільському війська Директорії захопили чотиримоторний бомбардувальник «Цепелін-Штаакен *R.VI*», однак достовірних відомостей стосовно його використання виявити не вдалось. Влітку 1919 р. орендовані (а, можливо, й куплені) в Німеччині літаки-гіганти використовувались урядом Директорії для зв'язку з іншими країнами. Одним з них був п'ятимоторний *R.XIV* (бортовий номер *R.69*) який доставив з Берліна надруковані там українські карбованці. У зворотному рейсі на борту літака перебувало 22 пасажери, у тому числі офіційна українська делегація.

Але 29 липня 1919 р. ця машина була інтернована на віденському аеродромі Асперн. 4 серпня поблизу Ратібора в районі польсько-німецького кордону під час рейсу з Берліна вибухнув в повітрі ще один «Цепелін R.VI» (б/н R.39), який перевозив три мільйони карбованців, а також важливих пасажирів — військового міністра ЗУНР Д. Вітовського і його ад'ютанта. Усі, хто перебував в літаку загинули... Нарешті, 19 вересня літак моделі R.XIVa (б/н R.70) при здійсненні рейсу з Бреслау до Кам'янця-Подільського збився з курсу й здійснив вимушену посадку на території Румунії. Літак інтернували, а його вантаж — друкарський верстат — конфіскували.

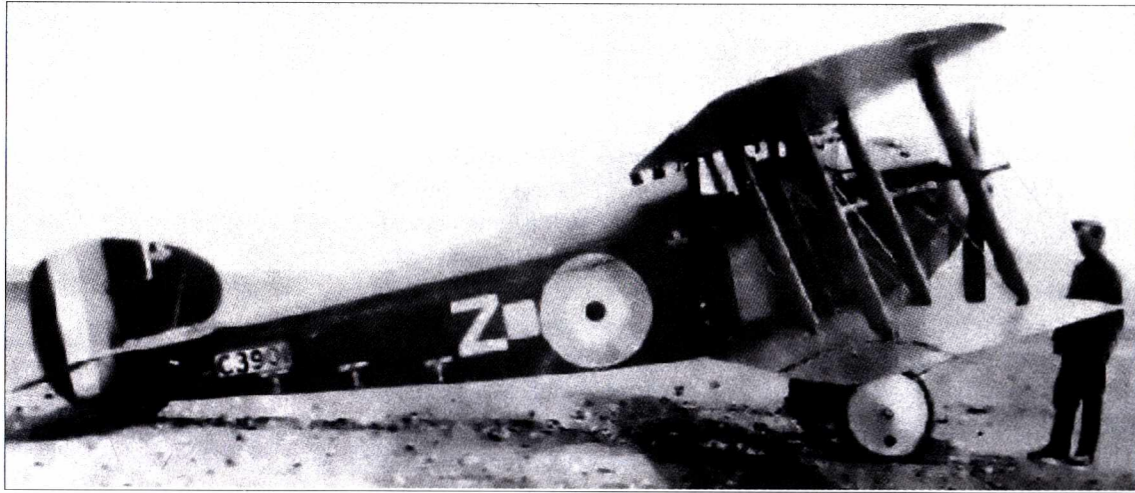
Німецькі літаки, що надходили до авіації Дієвої армії, як правило, не перефарбовувались, зберігаючи стандартний камуфляж типу «лозент» у вигляді неправильних шестикутників чотирьох кольорів. Лише хрести замінялись українськими розпізнавальними знаками. На верхню і нижню поверхні крила наносились зображення тризуба жовтого кольору, вписаного у блакитний квадрат. З обох боків вертикального оперення наносились такі ж знаки, а в окремих випадках — горизонтальні жовта і блакитна смуги.

Для зазначення місця розташування авіаційних підрозділів наказом головної управи військ УНР ч. 245 від 12 жовтня 1919 р. був запроваджений спеціальний прапор. Він являв собою полотнище крапового кольору (кольору військово-повітряного флоту) розміром 50х40 см. В центрі полотнища в білому ромбі знаходилось зображення емблеми авіазагону — пропелера із крилами. Вище ромба вказувався номер авіазагону, а нижче — напис «бойовий авіаотряд».

Провал наступу на Київ-Одесу поставив УНР у надзвичайно скрутне становище. Восени 1919 р. українське військо виявилось розколотим — Українська Галицька армія перейшла на бік Добровольчої армії Денікіна, в той час як Дієва армія продовжувала нерівну боротьбу на два фронти — проти більшовиків і денікінців. Її сили танули. Це стосувалось і авіаційних підрозділів. Стан військово-повітряного флоту УНР в жовтні-листопаді 1919 р. детально охарактеризований в протоколі допиту його пілотів Великого і Мельника-Королюка, котрі дезертирували до більшовиків. За їх свідченнями, в складі Дієвої армії формально нараховувалось шість авіазагонів, але один із них був захоплений румунами, інший — більшовиками. З решти авіазагонів найменш боєздатним був 3-й, більшість майна якого захопили поляки. В цьому підрозділі

залишився тільки один льотчик. Інші загони мали по чотири-п'ять пілотів, за винятком 1-го Запорозького, в якому ще залишалось вісім льотчиків. Поряд із некомплектном льотному складу, в авіазагонах відчувалась гостра нестача кваліфікованих мотористів. В розпорядженні командування української авіації знаходилося до ста літаків, однак боєздатних машин нараховувалось лічені одиниці. Як один із факторів, що зумовив таке становище, відзначалась відсутність належних умов зберігання техніки. Знаходячись під відкритим небом, літаки, виготовлені в основному з дерева і полотна, швидко виходили з ладу під дією атмосферних опадів. Крім того, багато машин було пошкоджено при перевезенні залізницею. Бойові ж втрати оцінювались як відносно невеликі. Незважаючи на загальну скруту, матеріальне забезпечення авіації Дієвої армії характеризувалось як цілком задовільне. Бензину та інших паливно-мастильних матеріалів було вдосталь, причому гарної якості. Не відчувалось нестачі в запасних частинах, джерелом яких служили десятки несправних літаків. З боєприпасів помітною була нестача авіабомб, набоїв же до авіаційних кулеметів було достатньо. Добрим було грошове і харчове утримання особового складу, а дисципліна — досить м'якою.

Прагнучи подолати перманентну нестачу старшин технічних спеціальностей, командування Дієвої армії висунуло досить амбітний план створення військового політехнікуму, який мав би готувати фахівців для артилерії, інженерних військ, авіації. Першим кроком в цьому напрямку став наказ Головної команди військ УНР ч. 190 від 30 вересня 1919 р. Ним передбачалось створення «короткочасних, переважно практичних курсів» при управліннях артилерії, інженерних військ та військово-повітряного флоту. Для організації авіаційних курсів виділялось сім літаків і необхідні кошти по трьом статтям: на облаштування авіашколи, утримання персоналу та придбання паливно-мастильних матеріалів для літаків. Наказ визначав вимоги до майбутніх курсантів: на льотний відділ мали приймати старшин і козаків з освітою не нижче середньої та попереднім строком служби не менш ніж два роки, на відділ підготовки мотористів — фахівців-слюсарів, як козаків, так і цивільних. Початково передбачалось набрати 60 курсантів: 30 на льотний відділ (20 старшин і 10 козаків) та 30 на моторний. Проте невдовзі ці цифри були скориговані в бік зменшення — стало зрозуміло, що, по-перше, можливості авіашколи не могли забезпечити



«Sopwith Dolphin»  
ВПС Великої Британії.

одночасну підготовку такої кількості курсантів, а по-друге, воєнний стан не дозволяв вилучати з бойових підрозділів багатьох військовослужбовців. 11 жовтня 1919 р. у військові частини була надіслана телеграма з повідомленням про початок набору бажаючих навчатись в авіашколі. Відповідно до неї, передбачалось набрати лише 30 чол.: 20 старшин на льотний відділ і 10 козаків на моторний. Термін навчання для пілотів визначався в шість місяців, для мотористів — чотири. Розташувались у Кам'янці-Подільському, авіашкола пропрацювала близько семи місяців.

Поряд із бойовими операціями та підготовкою кадрів, ще однією важливою стороною діяльності авіаторів Директорії було здійснення закордонних кур'єрських польотів. В умовах майже повної ізоляції України, оточеної зусібіч налаштованими вороже сусідами, авіація часто лишалась єдиним засобом підтримання зв'язку із українськими дипломатичними місіями за кордоном. Станом на 12 вересня 1919 р., за неповними даними, не менше п'яти пілотів перебували на службі при Міністерстві закордонних справ УНР, четверо з них на ту мить знаходились в складі закордонних місій. Дипломатична кур'єрська служба далеко не завжди була легкою. Часто пілотів очікували небезпеки, не менші, ніж при бойових польотах, а самі закордонні рейси проходили досить драматично. В архіві зберігся опис одного з таких рейсів, здійсненого пілотом Арватовим та льотчиком-спостерігачем Алексеєвим. Цей екіпаж стартував 10 жовтня 1919 р. з Кам'янця-Подільського з дипломатичною поштою. Здійснивши одну проміжну посадку для дозаправки, льотчики без особливих

складнощів досягли мети своєї подорожі — Бухареста. Однак зворотний рейс ледь не завершився трагічно. Завдання було дуже терміновим й льотчики стартували з Бухареста 15 жовтня, знехтувавши вкрай поганою погодою. Пілотові довелося вести машину майже наосліп на висоті усього 10–15 метрів над землею. В кінцевому підсумку екіпаж був змушений здійснити аварійну посадку поблизу Хотина, на території, що була контрольована румунами. Льотчики не постраждали, однак у літака було пошкоджено шасі та фюзеляж. Місцева влада затримала авіаторів й у Кам'янець-Подільський вони потрапили лише через місяць.

Розуміючи велике значення повітряних комунікацій для України, група військовослужбовців авіації УНР, очолювана начальником Повітряного Флоту Павленком, у вересні 1919 р. утворила «Ініціативний гурток по улаштуванню повітряних шляхів на Україні». Відповідно до статуту гуртка, метою його діяльності була популяризація та здійснення ідеї сполучення України повітряними шляхами та приєднання її до міжнародної мережі повітряних сполучень. Першочерговим завданням визнавалось налагодження надійних міжнародних комунікацій. За розробленим гуртком проектом, для цього планувалось створити опорний пункт у чехословацькому місті Кошице. Звідти легкі літаки мали курсувати до інших європейських міст: Відня, Праги, Бреслау, Берліна. Між Кошице і Кам'янцем-Подільським мали здійснювати рейси важкі багатомоторні літаки. Передбачалось також створення окремої авіалінії в південному напрямку, яка б сполучила Кам'янець-Подільський з Бухарестом. За проведеними авіаторами підрахунками, для обслуговування усієї мережі закордонних ліній потрібно було сім великих та 16 малих літаків, а також трохи більше 100 чол. льотного та наземного персоналу. Авіатехніку передбачалось придбати за кордоном — в Німеччині чи інших країнах. Були зроблені і розрахунки економічної ефективності проекту, можливо дещо занадто оптимістичні. Зокрема стверджувалось, що важкий літак окупить свою вартість уже за один–два рейси з вантажем до Кам'янця-Подільського. Членами гуртка було розроблено ще один цікавий проект, що передбачав у разі звільнення всієї території України встановлення регулярного авіапоштового сполучення між п'ятнадцятьма її найбільшими містами (Києвом, Харковом, Полтавою, Житомиром, Одесою, Катеринославом та ін.). Зрозуміло, що і цей проект залишився



Хвилина відпочинку. Особовий склад 1-го Запорозького авіазагону ловить раків в озері поблизу Кам'янця-Подільського. В центрі в темному однострої — командир загону сотник Жаховський. Осінь 1919 р.

тільки на папері. Однак робота ініціативного гуртка є свідченням того, що навіть в найтяжчі часи українські авіатори прагнули працювати на перспективу для блага своєї держави.

Взимку 1919/1920 рр. в бойовій активності української авіації спостерігалась певна пауза, зумовлена характером бойових дій в даний період. Частина Дієвої армії перейшла на територію, контрольовану поляками, інша ж частина вирушила у рейд по тилах більшовиків — Зимовий похід<sup>1</sup>. Бойові дії на основному фронті припинились, а для участі в партизанських операціях авіація була непридатною. Натомість, на ґрунті осмислення накопиченого досвіду були узагальнені військово-теоретичні погляди на бойове використання авіації та взаємодію її з іншими родами військ. Свій вияв ці положення знайшли у «Статуті польової служби Народної Армії УНР», затвердженому 29 червня 1920 р. Головним Отаманом С. Петлюрою. Цей документ покладав на Повітряний Флот УНР такі завдання:

- ведення фронтової та стратегічної повітряної розвідки;
- перешкоджання ворожим літакам у виконання ними розвідувальних дій;
- коригування вогню артилерії;
- підтримка зв'язку між частинами сухопутних військ;
- нанесення штурмових ударів по бойових порядках, резервах, артилерії ворога.

Незважаючи на гучну назву — Повітряний Флот — реально військова авіація УНР станом на початок літа 1920 р. мала у своєму складі один-єдиний бойовий підрозділ — 1-й Запорозький авіазагін. В бойових діях періоду травня–серпня 1920 р. він участі не брав, проходячи формування на території Польщі при 1-й запасній авіаційній бригаді на варшавському аеродромі Мокотов. Чисельність особового складу становила 60 чол. Матеріальну частину забезпечила польська сторона. Зокрема, в червні 1920 р. загін отримав чотири броньованих біплани (літаки взаємодії з сухопутними військами) «Альбатрос J.I» та щонайменше один розвідник «LVG C.V» — усі німецького виробництва. Після Варшавської битви поляки передали ще два винищувачі «Сопвіч Долфін» англійського виробництва, але польський дослідник З. Карпусь висловлює думку, що ні «Альбатроси», ні «Долфіни» на фронт з 1-м Запорозьким авіазагоном не потрапили — поляки, розуміючи безперспективність боротьби УНР проти більшовиків, не дозволили загону вирушити на фронт з технікою. Тож його довелось комплектувати тими літаками, що знаходились на території України.

Станом на 23 вересня 1920 р. 1-й Запорозький авіазагін мав п'ять справних літаків і близько 40 чол. особового складу. В складних умовах постійних боїв тривала підготовка кадрів — з жовтня 1920 р. при загоні працювала так звана «шкільна група» в якій шестеро старшин опановували фах військового льотчика. 25 жовтня були запроваджені нові розпізнавчі знаки для українських літаків — квадрат, поділений по діагоналі (верхній лівий трикутник — жовтий, нижній правий — блакитний).

Бойові дії тривали і після укладення у вересні 1920 р. перемир'я між польським і радянським урядами. Позбувшись єдиного союзника, Дієва Армія УНР ще близько двох місяців вела нерівну боротьбу проти значно переважаючих сил ворога. Активну участь у цій боротьбі брав і 1-й Запорозький авіазагін. На той час у його складі нараховувалось п'ять пілотів — сотники Жаховський (командир загону), Алелюхін та Козловський, поручник Золотів, хорунжий Скурський, а також п'ять льотчиків-спостерігачів: підполковник Торчинів, сотники Тоцький і Сухенко, поручник Цибульський, хорунжий Зеленьк. За період з 14 жовтня по 20 листопада 1920 р. авіазагін здійснив 18 бойових польотів із загальним нальотом трохи більше 36 годин. Крім того, ще майже 21 година була налітана

<sup>1</sup>Зимовий похід (або Перший Зимовий похід) — партизанські бойові дії з 6 грудня 1919 р. по 6 травня 1920 р., коли частина Армії УНР із суцільного ворожого оточення Червоною, Добровольчою та польською арміями вирушила у похід по більшовицьким тилам.



в небойових польотах — кур'єрських, тренувальних, а також пов'язаних з перегонкою літаків з одного аеродрому на інший. Пік бойової активності українських авіаторів припадає на період з 11 по 20 листопада, коли більшовицькі війська прорвали український фронт в районі Могилева-Подільського і Дієва Армія змушена була відступати. Скажімо, на 11 листопада командування поставило авіазагонові такі завдання: одним літаком здійснити розвідку в районі Хмільник-Калинівка-Вінниця, виявити ворожі угруповання і дані розвідки доставити до штабу 1-ї дивізії; рештою машин обстежити район Лунінець-Озаринці і бомбардувати у вказаному районі ворожу кінноту. За ці дні 1-й Запорозький авіазагін здійснив десять бойових польотів. Слід врахувати, що сили авіазагону в цей час були дуже незначними — він мав станом на 10 листопада усього три боездатних літаки. Вкрай мало було і авіаційних боеприпасів — на 29 жовтня Запорозький авіазагін мав у своєму розпорядженні 80 авіабомб, три кулемети «Віккерс» (але лише один комплект стрічок до них), три кулемети «Льюїс» із десятьма обоймами набоїв, а також 150 сигнальних ракет і одну ракетницю.

Наприкінці листопада 1920 р. Дієва Армія УНР під ударами більшовицьких частин змушена була перейти на контрольовану поляками територію Галичини. В Польщі її підрозділи були інтерновані і розміщені по таборах. В польських таборах для інтернованих завершилась історія військово-повітряного флоту УНР.

Завдяки зусиллям начальника Управління Повітряного Флоту Павленка, підвищеного у званні до генерал-хорунжого, 1-й Запорозький авіазагін відійшов за Збруч організовано і без втрат в особовому складі і матеріальній частині. На той час в ньому нараховувалось 70 козаків (90% з них — кваліфіковані майстри) та 18 старшин, з них п'ять пілотів, п'ять повітряних спостерігачів, шість курсантів «шкільної групи» та двоє старшин технічної служби. Першим місцем дислокації авіазагону в Польщі стало місто Ченстохов. Тут почалися клопоти. Через нестачу коштів на утримання персоналу Управління Повітряного Флоту змушене було на початку січня 1921 р. відправити до інших таборів частину персоналу авіазагону, залишивши в ньому необхідний мінімум. Українських авіаторів почали навідувати емісари Війська Польського, румунської армії та білогвардійських формувань Булак-Балаховича і Перемикіна, котрі охоче взяли б на службу досвідчений авіаційний персонал. Начальник Управління Повітряного Флоту висловлював серйозне занепокоєння, що «голод примусить загін залишити службу в нашій армії». Для покриття заборгованості в грошовому утриманні за листопад 1920 — січень 1921 рр. висловлювалась навіть пропозиція продати два старих літаки іншим протибільшовицьким формуванням.

Прагнучи за будь-яку ціну зберегти єдиний український авіаційний підрозділ для можливої подальшої боротьби за державність, новий начальник Управління Повітряного Флоту підполковник Мурашко (Павленко в той час був призначений віце-міністром військових справ) навесні 1921 р. добився переведення авіазагону до Бидгоща. В цьому місті знаходилась польська авіашкола — «Нижча школа пілотів», при якій і був інтернований 1-й Запорозький авіазагін. Більша частина його особового знайшла працю в цій школі. В якості інструкторів служили полковник Жахловський та сотники Островидов і Золотов. П'ять старшин, 11 підстаршин та четверо козаків працювало механіками. Ще 22 чол. влаштувались на приватні підприємства міста. Продовжувалось навчання курсантів. Щоб не порушувати вимог прелімінарного польсько-радянського договору, вони формально вважались «цивільними спортсменами». Таке відносно безбідне існування українського авіазагону тривало кілька місяців. 8 червня 1921 р. в Бидгощ надійшло розпорядження української ліквідаційної комісії в Речі Посполитій про відправку



**Василь Мурашко**  
(6.III.1894—після 1957)

Полковник Армії УНР.

Під час війни — прапорщик  
70-го піхотного Рязького полку.

Був нагороджений орденом  
Святого Георгія 4-го ступеня та  
Георгіївською зброєю.

Останнє звання у російській  
армії — штабс-капітан.

3 13.IX.1918 р. — старшина  
4-го Сердюцького полку  
Армії Української Держави.

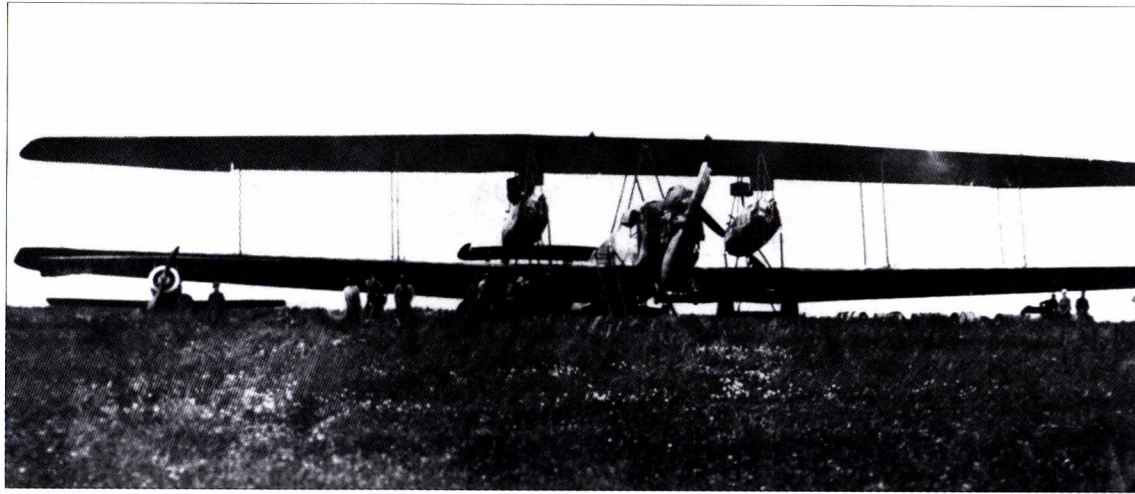
3 01.I.1919 р. — помічник  
інспектора авіації Київського  
району Дієвої армії УНР.

3 09.IV.1919 р. — командир  
Київського авіаційного  
загону Дієвої армії УНР.

3 20.VIII.1919 р. — експерт  
у справі закупівлі авіаційного  
майна у Німеччині,  
Чехо-Словаччині та

Австрії. 3 13.IX.1920 р. —  
т. в. о. начальника та начальник  
Управи Повітряного флоту  
Військового міністерства УНР.





«Zeppelin Staaken-R.XIV»  
та «Nieuport-XXIII»  
ВПС України

до табору в Каліш частини особового складу, а саме — курсантів, навчання яких в авіашколі більше не було змоги оплачувати, а також тих військовослужбовців, котрі не працювали в авіашколі. Командування української авіації протестувало проти розпорошення загону, однак вдіяти нічого не могло. Відтак можна констатувати, що влітку 1921 р. військово-повітряний флот УНР остаточно припинив своє існування. Інструктори ж і механіки продовжували роботу в Нижчій школі пілотів. Тут навчання провдилося на літаках «Ньюпор», і керівництво школи високо цінувало досвід українських фахівців в галузі експлуатації таких літаків та ротативних двигунів. Але навесні 1922 р. на сторінках «Газети Варшавської» з'вилась низка публікацій з критикою військової влади — мовляв, залучення українських фахівців збільшує безробіття серед польських авіаторів. Під тиском опозиції було видано розпорядження звільнити українських спеціалістів. Незважаючи на протести начальника школи полковника Й. Кежуна, в липні 1922 р. українці змушені були припинити роботу в цьому закладі.

## АВІАЦІЯ УКРАЇНСЬКОЇ ГАЛИЦЬКОЇ АРМІЇ

Вже в листопаді 1918 р. «Державний секретаріат військових справ»<sup>1</sup> розпочав підготовчу роботу по формуванню авіаційних підрозділів. Значну увагу цьому приділяли провідні військові діячі ЗУНР — державний секретар військових справ полковник Вітовський та начальник штабу УГА Мишківський. Офіційно ж авіація УГА була заснована розпорядженням ДСВС від 1 грудня 1918 р. Згідно з ним, командиром «летунського відділу» призначався поручник Українських січових стрільців Петро Франко (син Івана Франка), який 1916 р. закінчив льотну школу у Сараєво і здобув військовий фах повітряного спостерігача. Підпорядковуватись авіаційний підрозділ мав безпосередньо Державному секретаріатові військових справ. При ДСВС був створений спеціальний керівний орган — референтура авіації. Референтура займалась, головним чином, адміністративними питаннями, оперативне ж керівництво авіацією покладалось на командування «летунського відділу». Та на перших початках розподіл функцій між цими органами був чисто умовним, бо очолював їх один і той же П. Франко.

При виборі місця розташування майбутнього авіаційного підрозділу були обстежені колишні австрійські військові аеродроми у Рогатині, Стрию, Тернополі, Станіславі. В кінцевому підсумку вибір був зроблений на користь авіабази Красне за 45 км на схід від Львова. Тут раніше розташовувалась авіаційна рота австро-угорської армії і, за свідченням П. Франка, існували непогані умови для забезпечення повсякденної діяльності авіації. Зокрема, на території авіабази знаходився аеродром площею близько 1 кв. км, а також ангари для літаків, житлові бараки для персоналу і добре

<sup>1</sup>Державний секретаріат  
військових справ  
(скор. ДСВС) —  
військове відомство ЗУНР



Фенріх австро-угорської авіації,  
майбутній льотчик УГА  
1917–1918 рр.

обладнані майстерні, якими завідував поручник Сльозак. Крім того, Красне мало вигідне стратегічне становище, знаходячись неподалік від Львова, навколо якого розгортались основні бойові дії, а розташована безпосередньо біля аеродрому залізнична станція суттєво полегшувала матеріально-технічне постачання авіаційного підрозділу.

Місцем збору військовослужбовців, що бажали служити в авіації УГА, був визначений Золочів. Авіаційне майно збиралось у Бродах і Підволочиську, звідки переправлялось до Тернополя. Там для сортування і первинного ремонту майна була утворена технічна сотня під командуванням поручника В. Томенка у складі трьох підстаршин та 67 стрільців.

В перші місяці існування авіації УГА виняткової гостроти набула проблема забезпечення підрозділів справними літаками. Річ у тім, що основні сили австро-угорської авіації станом на листопад 1918 р. зосереджувались на італійському фронті, в Галичині ж знаходилось дуже небагато застарілих літаків, до того ж, здебільшого, несправних (скажімо, на львівському аеродромі на початку листопада 1918 р. знаходилось 18 літаків, з них лише два придатних до польотів). Тому ще в середині листопада ДСВС направив до гетьмана Павла Скоропадського поручника Д. Кренжаловського з проханням надати допомогу у формуванні авіаційних підрозділів. Та гетьманський режим в Києві в обстановці хаосу і проти-гетьманського повстання, що набирало обертів, доживав останні дні. Тому проблему довелося вирішувати, спираючись на собисті стосунки. Посередником між галичанами і військовою владою гетьманату став відомий в Одесі український громадський діяч лікар І. Левицький. Він зумів домовитись з інспектором авіації Одеського району Самойловим про переведення в Галичину одного з авіазагонів Одеського авіаційного дивізіону. 16 грудня 1918 р. цей підрозділ прибув у Красне. Він нараховував 21 чол. особового складу (6 старшин, 6 підстаршин, 9 козаків-мотористів) і кілька літаків «Ньюпор». Льотний склад загону включав п'ять пілотів: полковників Бориса Губера (командир загону), Джамбулата Канукова, сотника Залозного, поручників Алелюхіна і Серікова, атакождвохповітряних спостерігачів: сотника Шестакова і хорунжого Іванова. Згодом до них приєднались сотники Василь Євський і Василь Булатов, поручник Аркадій Шеремецінський і хорунжий Хазбулат Кануков (молодший брат, а за іншими даними — син Д. Канукова), що прибули з Одеси «у приватному порядку». Це кадрове

поповнення було дуже доречним. Всі вони мали за плечима службу в Російському імператорському повітряному флоті. Новоприбулі старшини, більш досвідчені, ніж місцеві авіатори, зайняли керівні посади різних ланок. Зокрема, сотника Шестакова було призначено завідувачем фотографічною частиною, хорунжий Іванов завідував артилерійською частиною (боєприпасами).

Завдяки цьому, а також іншим організаційним заходам авіаційної референтури Державного секретаріату військових справ, в середині грудня в Красному була сформована цілком боездатна авіаційна сотня в складі 14 старшин і 140 підстаршин і стрільців. Вона нараховувала сім придатних до бойового використання літаків: чотири розвідники типу «Бранденбург» серій 27 і 64, а також три винищувачі «Ньюпор XXI» та «XXVII». Командиром авіасотні був призначений як старший за званням один із прибулих з Одеси старшин — полковник Джамбулат Кануков, осетин за національністю. Петро Франко, підвищений 1 січня 1919 р. у званні до сотника, залишився референтом авіації при ДСВС. Цю посаду він зберігав за собою до початку квітня 1919 р., коли його відрядили до Белграда з місією Червоного Хреста у справах військовополонених.

Поряд із нестачею літаків на боездатності авіації УГА позначалась і нестача кваліфікованих кадрів. Бажаючих служити в авіації було досить багато, але далеко не всі з них мали необхідний рівень підготовки. Чисельність особового складу авіації УГА швидко зростала, однак особливої користі від цього не було, навпаки — десятки потрібних фронту бійців пропадали без діла у Красному. В січні 1919 р. ДСВС був змушений навіть видати спеціальне розпорядження, що забороняло окружним комендантам направляти в Красне без узгодження з командуванням авіаційного підрозділу військовослужбовців, що бажали служити в авіації, не маючи при цьому належної підготовки. Для розв'язання кадрової проблеми приблизно в той же час в Красному розпочали роботу два навчальних курси — з підготовки повітряних спостерігачів і мотористів. Але вже наступного місяця обидва цих курси розформували, оскільки на службу в авіацію УГА прибула з Відня велика група завербованих іноземних фахівців (пілотів, спостерігачів, мотористів). Проте постійно зростаючі потреби фронту змусили знову підняти питання про підготовку авіаційних кадрів власними силами. Тому наказом військам ч. 42 від 20 березня 1919 р. оголошувався набір слухачів в авіаційну школу. До кандидатів



Четар авіації УГА  
1919 р.

на військових авіаторів пред'являлись певні вимоги, зокрема стаж фронтової служби не менше одного року, добрий стан здоров'я, засвідчений лікарською посвідкою, та вік в межах від 18 до 24 років.

Військове керівництво ЗУНР добре розуміло особливий характер роботи авіаторів. Тож не дивно, що для льотної і наземної персоналу авіації були встановлені особливі доплати. Пілоти і повітряні спостерігачі отримували додатково до основного окладу ще 120–190 корон, мотористи — 55 корон. Крім цього, льотчики отримували і ряд інших доплат: за 1 км нальоту — 0,5 корони, за випробування літака після ремонту — 10 корон. За збиття ворожого літака встановлювалась досить велика премія — 1000 корон. Для іноземних найманців дозволялося визначати особливі умови оплати. Розпорядженням від 22 квітня 1919 року були встановлені і особливі знаки розрізнення для льотної частини — нашиті на лівому рукаві літери «Лт».

Наказом ч. 22 від 6 грудня 1918 р. в авіації УГА були запроваджені розпізнавчі знаки для літаків. Відповідно до цього наказу, на нижню поверхню крил наносились кольорові квадрати — синій під правим крилом і жовтий під лівим. При цьому, насамперед, малося на увазі забезпечити надійну ідентифікацію українських літаків власними наземними частинами, щоб уникнути помилкових обстрілів. Пізніше були запроваджені нові розпізнавальні знаки у вигляді круглих кокард із жовтим внутрішнім та блакитним зовнішнім колами. Такі знаки наносились як на нижні, так і на верхні поверхні крила, а іноді — і на борти фюзеляжу чи бічні поверхні вертикального оперення. Певного поширення набули й іншого типу розпізнавальний знак — жовтого кольору тризуб, іноді вписаний в синій квадрат. Такі знаки наносились, як правило, на борти фюзеляжу. Деякі передані гетьманом П. Скоропадським винищувачі «Ньюпор» ще зберігали російські знаки — біло-синьо-червоні кокарди.

В ході дальшої розбудови авіації Української Галицької Армії була утворена 2-га авіаційна сотня, а технічна сотня 19 грудня 1918 р. передислокована з Тернополя до Красного. Обидві авіаційні, а також технічна сотні входили в єдину частину, яку називали по-різному — «Загін літаків», «Летничий відділ», «Летунський курінь» чи, навіть, «1-й летунський полк УГА» (до речі, саме остання назва найчастіше зустрічається в літературі 20–30-х років, проте в офіційних документах часів ЗУНР вона жодного разу не фігурує). Цілком ймовірно, що жодна

з перерахованих вище назв не була устійнена, оскільки навіть офіційні накази і розпорядження іноді адресувались просто — «Літаки – Красне».

Очолював авіаційний підрозділ УГА, зберігаючи деякий час за собою і посаду командира 2-ї авіасотні, згаданий вище полковник Кануков, а після його загибелі в авіакатастрофі в травні 1919 р. — поручник Сльозак. Першою авіасотнею командував поручник Хрущ, а на посту командира другої Канукова змінив сотник Залозний.

Авіаційні сотні розподілялись за призначенням: 1-а була розвідувальною (або «польовою» за тогочасною термінологією), а 2-а — винищувальною (або «бойовою»). Станом на 19 лютого 1919 р. 1-а сотня нараховувала 117 чол. особового складу (з них 6 пілотів, 10 повітряних спостерігачів і 26 мотористів), а також сім літаків, з них три в ремонті і чотири справних: три «Бранденбурги» і один «Ллойд». 2-а сотня мала 72 чол. (з них 5 пілотів, один спостерігач, 18 мотористів) і чотири придатних до польотів «Ньюпори». Технічна сотня нараховувала 205 чол. Таким чином, в усій авіації УГА нараховувалося майже 400 чол. особового складу, але всього вісім справних літаків. Слід зазначити, що близько 170 чол. персоналу авіації УГА становили не військовослужбовці, а вільнонаймані майстри. Пізніше були проведені заходи по оптимізації кількості особового складу і його чисельність дещо зменшилась. На початку травня 1919 року в Тернополі була сформована 3-я авіаційна сотня в складі п'яти літаків. Її головним завданням, поряд із бойовими польотами, стало здійснення кур'єрських рейсів в інтересах командування УГА та керівництва ЗУНР. Однак цей підрозділ проіснував порівняно недовго — вже в документах, що відносяться до червня 1919 року, 3-я авіасотня не згадується.

Поряд із «летничим відділом» до складу Української Галицької Армії входив ще один військово-повітряний підрозділ — повітроплавна сотня, оснащена прив'язними аеростатами. За даними Рудольфа Земика, цей підрозділ був утворений в середині березня 1919 р. на базі повітроплавного дивізіону армії Директорії, евакуйованого з Придніпров'я. Проте, відповідно до офіційних документів, цей підрозділ прибув в Красне дещо раніше — ще 22 лютого 1919 р. При цьому «наддніпрянське» походження повітроплавного підрозділу не викликає сумніву, оскільки його військовослужбовці іменувалися «козачки», як було прийнято в армії Директорії, а не «стрільці», як у галицьких частинах. Станом на 7 березня

1919 р. в даному підрозділі, який початково іменувався «1-м повітроплавним дивізіоном», а згодом сотнею, нараховувалось 57 чол. особового складу (11 старшин, 6 урядовців, 40 козаків), а також 4 аеростати, 3 лебідки і 3 газові апарати для наповнення аеростатів. Командував повітроплавцями полковник Шабський.

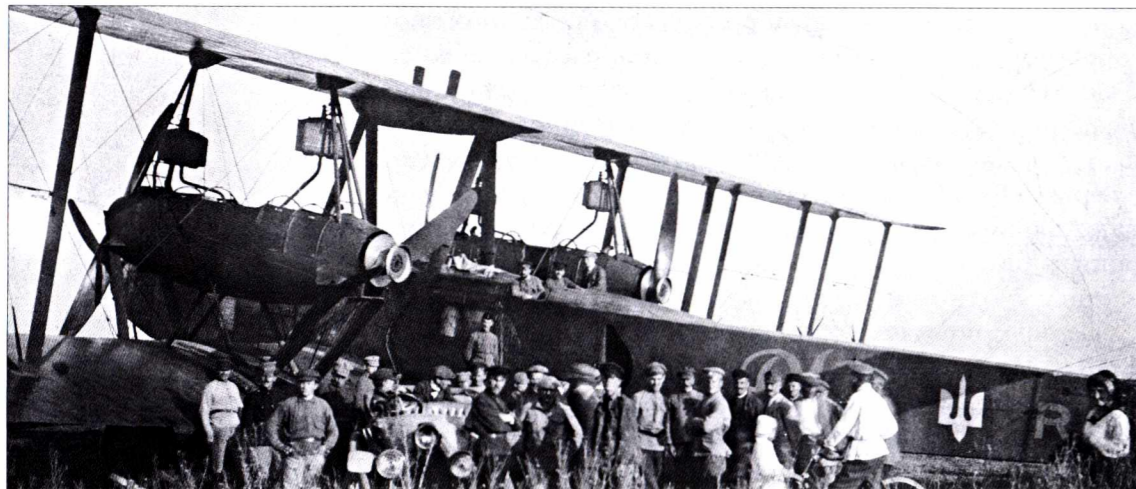
Процес підготовки авіації УГА до бойової діяльності проходив із значними труднощами, викликаними вкрай поганим технічним станом літаків. Із трьох–чотирьох доставлених в Красне літаків ледь вдавалося зібрати один, придатний до польотів. Інколи лише кмітливість авіаторів дозволяла знаходити вихід із найскладніших ситуацій. Скажімо, коли виявилось, що єдиною перешкодою для здійснення польотів є відсутність пневматиків, диски коліс літаків обмотали сплетеними з соломи косами. Проблема забезпечення паливно-мастильними матеріалами П. Франко вирішив завдяки старим знайомствам — його однокурсник по Львівській політехніці Гонсьоровський завідував нафтовими складами в Бориславі. Завдяки зусиллям українських авіаторів вже наприкінці листопада 1918 р. розпочались польоти для випробування літаків і тренування льотного персоналу. Конкретну дату першого польоту встановити не вдалось, хоча П. Франко й називає його учасників — пілот старший десятник Кавута та поручник Сльозак.

Ситуація на фронті вимагала негайного введення в бій української авіації, тим більше, що поляки використовували свої літаки в боях за Львів уже з перших днів війни. Група льотчиків-поляків 2 листопада зайняла львівський аеродром на Левандівці, вигнавши нечислений український підрозділ, що знаходився там, підготувала два літаки і вже 5 листопада розпочала бойові польоти. У ті ж дні була офіційно утворена польська група авіації у Львові, яка нараховувала приблизно 150–180 чол. особового складу (з них — 15 льотчиків). Згодом до бойових дій проти українських збройних формувань підключились сформовані в районі Кракова регулярні польські ескадри: 5-а і 6-а розвідувальна, а також 7-а винищувальна. За час з 5 по 22 листопада польські літаки здійснили 69 бойових польотів, скинувши на Львів та околиці 250 авіабомб. Загроза з повітря була настільки серйозною, що командування УГА змушене було двічі — 5 і 12 листопада 1918 р. — видавати спеціальні накази по організації протиповітряної оборони у військах. Відповідно до цих наказів, передбачалось виділяти частину кулеметів для протиповітряної

оборони, стрільба ж по ворожих літаках із гвинтівок заборонялась як малоефективне «марнування набоїв». Дані заходи принесли певний результат — у бойових зведеннях зустрічаються повідомлення про збиті вогнем з землі польські літаки. За польськими даними, в період з 8 по 15 листопада було пошкоджено три літаки над Львовом, а ще один — в районі Перемишля. Однак поки в бій не вступила українська авіація, панування в повітрі однозначно належало польським авіаторам.

Перші бойові польоти авіація УГА виконала в грудні 1918 р. На початковому етапі українсько-польської війни бойові дії носили маневровий характер. У зв'язку з цим основним завданням авіації було здійснення стратегічної повітряної розвідки, дані якої часто були єдиним джерелом інформації про пересування ворожих військ. Тривалість розвідувального польоту могла сягати 5–6 годин, протягом яких літак долав 650–780 км. Єдиною перешкодою при виконанні розвідувальних польотів в перші місяці війни був зенітний вогонь із землі. Саме внаслідок цього довелось зазнати неприємностей Петрові Франку, який, незважаючи на свою керівну посаду, продовжував літати в якості повітряного спостерігача на розвідникові типу «Альбатрос» (так часто називали машини виробництва фірми «Фенікс», яка виникла як австрійська філія німецької компанії «Альбатрос») із своїм постійним пілотом Кавутою. 4 січня 1919 р. їх літак був підбитий і здійснив вимушену посадку на зайнятій поляками території поблизу села Дубнова під Володимиром-Волинським. Обидва авіатори потрапили в полон. Франкові уже на другий день вдалося втекти з поїзда, яким полонених везли до табору. Після довгої мандрівки через Прагу, Відень, Будапешт, Станіслав 21 січня він повернувся в Красне. Кавута ж перебував в полоні довший час, втекти йому вдалося лише з четвертої спроби.

Описи деяких розвідувальних місій авіації УГА збереглися в архівах та спогадах учасників подій. Скажімо, Рудольф Земик змальовує досить драматичний політ, що мав місце в останніх числах квітня 1919 р. Його здійснювали два літаки — двомісний розвідник, пілотований четарем Шепаровичем і поручником Кліщем, та винищувач типу «Ньюпор» із пілотом поручником Рудорфером. Завданням їх було здійснення розвідки залізничної лінії Львів-Перемишль та бомбардування залізничних станцій (для чого перший літак ніс 100 кг бомб). Завдання було виконане лише



«Zeppelin Staaken-R.XIV»  
ВПС України

частково — українські літаки зазнали нападу восьми польських винищувачів і лише військове щастя та виняткова мужність поручника Рудорфера дозволили авіаторам УГА вийти з бою без втрат. В іншій операції, здійсненій 6 квітня 1919 р., Рудорфер пілотував розвідувальний літак типу «Бранденбург». Разом з ним летів спотерігач Костів, а на винищувачі «Ньюпор» XXIII їх супроводжував пілот Супій. Українські авіатори здійснили розвідку району Львів-Городок, результати якої були викладені у звіті про політ. В цьому документі детально аналізувався рух на залізничних та шосейних шляхах, а також констатувалось зосередження на станції Підзамче до 300 вагонів.

Узагальнюючи ці та інші повідомлення можна зробити деякі висновки про особливості розвідувальної діяльності авіації УГА. По-перше, такого роду польоти, як правило, здійснювались парою літаків — розвідником та винищувачем, що прикривав його. Це, з одного боку, забезпечувало захист від атак ворожих літаків, а з іншого — підвищувало достовірність зібраної в результаті спостереження інформації. По-друге, досить часто розвідувальні операції поєднувались із нанесенням бомбових ударів по виявлених ворожих об'єктах, для чого розвідники, вирушаючи в політ, брали на борт кілька авіабомб.

Зустрічі в повітрі українських літаків з польськими були рідкісними і, як правило, закінчувались без втрат. Перше документально підтвержене повідомлення про повітряний бій за участю авіації УГА відноситься до 24 грудня 1918 р. В цей день польський розвідувальний літак, здійснюючи політ в напрямку на Тернопіль,

необачно з'явився просто над аеродромом у Красному. Підняті в повітря українські винищувачі змусили його повернути назад, припинивши виконання бойового завдання. У квітні 1919 р. з'являються повідомлення про повітряні бої над Ставучанами і Львовом. Перших же втрат в повітряному бою авіація УГА зазнала лише 29 квітня 1919 р., коли відомий ще з часів Світової війни ас австро-угорської авіації, а в період українсько-польської війни — командир 7-ї авіаційної ескадри Війська Польського Стефан Стець на своєму «Фоккері» атакував над Львовом три українських літаки — два «Бранденбурги» і «Ньюпор». В повітряній сутичці пілот українського винищувача зв'язав боєм польського пілота, давши змогу «Бранденбургам» повернутись на аеродром неушкодженими, однак сам був збитий Стецем. За польськими даними ця сутичка була першим повітряним боєм ВПС Польщі і взагалі єдиним повітряним боєм за час україно-польської війни.

Слід зазначити, що повідомлення про повітряні бої і перемоги винищувачів УГА досить туманні і плутані. Скажімо, П. Франко називає кращим асом авіації УГА поручника Савчака. І. Лемківський, А. Шанковський та автори «Історії українського війська» надають цей титул сотнику Євському (естонцю за походженням), розходячись, однак, у визначенні кількості збитих ним літаків — 9 за Лемківським, 7 — за Шанковським чи 6 — за «Історією українського війська». Остання праця називає, щоправда приблизно, і загальну кількість збитих українськими льотчиками польських літаків — близько 16. Відповідно ж до польських джерел, їх авіація за час боїв в Галичині втратила 17 літаків, однак це число включає як збиті в повітряних боях машини, так і літаки, знищені зенітним вогнем, а також втрачені з технічних причин чи через помилки пілотів. Причому рівень втрат з технічних причин у польській авіації був досить високим. Наприклад, 8-ма розвідувальна ескадра, прибувши на фронт 7 квітня 1919 р. із чотирма літаками типів «Альбатрос» та «Румплер» до кінця місяця втратила усі свої машини саме через різного роду несправності. Тому цифру у 16 збитих українськими винищувачами польських літаків однозначно слід вважати завищеною. Більше того, ймовірно, що взагалі жодного літака українські пілоти не збили.

Можливості авіації УГА по підтримці наземних військ суттєво обмежувались відсутністю потрібних боеприпасів, насамперед авіабомб. На початку 1919 р.

на складі в Красному знаходилось лише трохи більше 100 уламково-фугасних авіабомб (в основному російських 5-фунтових), близько 70 запалювальних бомб і до 120 запалювальних ракет системи «Ле Прієр». Коли ж ці запаси вичерпались, довелося налагодити виробництво авіабомб кустарним способом. У артилерійських майстернях в Коломиї налагодили переробку на авіабомби мінометних боеприпасів. Завдяки цьому авіація УГА здійснила кілька десятків бомбових нальотів: 15 на Львів (де основними цілями були електростанція і вокзал), 10 на Перемишль (насамперед, на вокзал і аеродром), а також на залізничну лінію Перемишль-Львів. Серед цих бомбових ударів слід виділити унікальну для того часу операцію по знищенню моста через річку Сян поблизу Перемишля, яку виконав Антін Хрущ. Слід також відзначити пошкодження міської електростанції під час другого нальоту на Львів, внаслідок чого вона на тривалий час була виведена з ладу. Однак, надійність виготовлених напівкустарним способом авіабомб була досить низькою, часто траплялися випадки відмови вибухових пристроїв. Тому, іноді, в наказах, що визначали бойові завдання українських авіаторів зустрічався рядок приблизно такого змісту: *«Вжити всіх заходів, щоб скинуті бомби вибухнули»*.

Незважаючи на відсутність в складі авіації УГА спеціалізованих літаків-штурмовиків, українські льотчики здійснили і ряд успішних штурмових нальотів на малоприматних для цього винищувачах та розвідниках. Під час таких нальотів українські авіатори обстрілювали з бортових кулеметів з висоти 50–100 м ворожі обози і ділянки фронту, де були помічені скупчення польських військ. Подібного роду операція мала місце, зокрема, 24 грудня 1918 р., коли один український літак вогнем з кулемета з бриючого польоту розсіяв роту поляків в районі Довгобинева. Але ефективність штурмових операцій по безпосередній підтримці наземних військ суттєво знижувалась відсутністю надійної системи зв'язку між армійськими частинами і авіаційними підрозділами. Заявки на авіаційну підтримку від фронтових частин проходили через штаби бригади і корпусу, й іноді потрапляли до авіасотні лише через добу.

Наявна в складі УГА повітроплавна сотня використовувалась децентралізовано. Один її підрозділ, дислокований у Бібрці, був приданий 2-у корпусу УГА, що блокував Львів, а другий — переміщений в Стрий і підпорядкований 3-у корпусу, котрий діяв на південному

напрямі. Аеростати використовувались для спостереження за ворогом і коригування артилерійського вогню, піднімаючись на висоту до 500 м. Однак нерухомі аеростати одразу ж стали легкою мішенню для польських винищувачів, оскільки власних літаків чи зенітних засобів для прикриття повітроплавних підрозділів виділено не було. Числені бойові ушкодження аеростатів змусили вже наприкінці квітня 1919 р. вивести повітроплавні підрозділи з фронту. Та незабаром повітроплавцям вдалося привести обладнання в порядок і повернутись до бойової роботи, знову зіткнувшись із запеклою протидією поляків — один із українських аеростатів був збитий ворожим винищувачем 10 травня. Але й поляки несли втрати — при атаці одного з аеростатів було ушкоджено літак Ф. Яха, який здійснив вимушену посадку і потрапив до полону. В середині червня 1919 р. повітроплавна сотня в повному складі дислокувалася в Озерянах. Дальше існування цього підрозділу підтверджується лише непрямими, уривчастими документальними даними. Зокрема, в наказі про підвищення у званні військовослужбовців УГА від 7 вересня 1919 р. фігурує кілька прізвищ вояків повітроплавної сотні. Та жодних відомостей про участь даного підрозділу в боях періоду літа–осені 1919 р. не виявлено.

Співробітництво в авіаційній галузі з Наддніпрянською Україною, розпочате за гетьманату, продовжувалось і за часів Директорії. Так, на рубежі 1918–1919 рр. Петро Франко двічі літав до Проскурова на переговори із властями Директорії, внаслідок чого галичани отримали вагон авіабензину і два літаки «Ллойд». Значне поповнення авіація УГА дістала після відступу військ Директорії з Києва. До Галичини, зокрема, потрапили залишки Київського авіаційного дивізіону із трьома літаками та деяким обладнанням. Основним же джерелом поповнення авіації УГА став колишній німецький авіапарк у Проскурові, де на початку 1919 р. було зосереджено близько 100 літаків. Власті Директорії не змогли належним чином розпорядитись цим майном. Тому авіаційне відомство УГА скерувало до Проскурова спеціальну команду у складі двох старшин і кільканадцятьох стрільців. За свідченням Рудольфа Земика, ця команда зуміла «перетягти» до Галичини близько 60 літаків: частково справних, а частково — в якості комплектів запчастин. Подібного роду операції були пов'язані з певним ризиком і не завжди завершувались успішно. Наприклад, 3 березня 1919 р. під час перельоту



з Проскурова в Галичину новоотриманим розвідником «LVG» загинув пілот Кавута та два механіки, що летіли разом з ним — на їхньому літакові вибухнув двигун. Розслідування катастрофи встановило, що причиною вибуху був цукор, підсипаний в бензин «московським агентом». Загалом же слід відзначити, що авіація УГА зазнавала значних втрат внаслідок різного роду диверсій та нещасних випадків. Скажімо, причиною загибелі Д. Канукова 15 травня 1919 р. була зупинка в польоті двигуна його літака, підлаштована іншим льотчиком — австрійцем Кубішем. Найбільш же трагічний випадок мав місце 5 лютого. Тоді під час навчальних заходів з повітряними спостерігачами по ознайомленню з будовою авіабомб, яке проводив полковник Б. Губер, внаслідок необережності викладача вибухнув боеприпас. Загибло 8 чол.: сам викладач, а також курсанти поручники В. Томенко, О. Гумецький, Лупул, А. Бассан, хорунжі Х. Кануков, М. Нестор та О. Швець.

Пік активності авіаторів УГА припадав, як цього і слід було сподіватися, на періоди найбільш напружених боїв на польсько-українському фронті. Як правило, бойова діяльність авіаторів в такі періоди досить строго регламентувалась наказами Начільної команди. За цими документами можна простежити, як поступово розширювалось коло завдань українських авіаторів. Скажімо, 26 грудня 1918 р. в Красне надійшов наказ ч. 5, який визначав завдання авіаторів на 27 грудня — перший день українського штурму Львова. Відповідно до нього, район дій авіації УГА обмежувався повітряним простором над самим Львовом та його найближчими

околицями. Вимагалось, зокрема, з 9 години ранку безперервно тримати літаки в повітрі над містом, щоб не допустити сюди ворожих літаків, а також завдати бомбових ударів по головному вокзалу, цитаделі та позиціях польської артилерії на Високому Замку. Наказ ч. 7 від 7 січня 1919 р. суттєво розширював район дій української авіації. Відповідно до нього, до 11 січня слід було здійснювати повітряну розвідку районів Сокаля, Рави-Руської, Лащева, а також транспортних комунікацій на напрямках Перемишль–Городок–Львів, Львів–Янів, Львів–Рава-Руська. Наказ ч. 11 від 4 лютого збільшив перелік цілей для бомбових ударів. До них були віднесені авіаційні ангари та артилерійське депо у Львові, а також залізничні станції у Городку та Перемишлі і міст через р. Сян.

Значну активність українська авіація проявила в ході лютневого наступу на Львів (Вовчухівської операції). Її завдання визначались наказом ч. 945 від 14 лютого 1919 р. Відповідно до нього авіатори повинні були вести розвідку району Сокаль–Белз–Угнів–Рава-Руська, а також бомбити головний вокзал у Львові та залізничну лінію Перемишль–Львів. Вже в день отримання наказу на виконання цих завдань вилетіли два екіпажі: Рудорфер–Хрущ і Кунке–Франко. Наступного дня розвідку за маршрутом Красне–Львів–Городок–Перемишль–Хирів–Красне здійснив екіпаж Савчак–Хрущ, здобувши цінну інформацію про розташування ворожих військ. На протязі наступних кількох днів до укладення перемир'я галицькі авіатори нарощували свою активність. Свідченням значної ролі авіації в бойових діях цього періоду може служити той факт, що в умові про перемир'я їй був присвячений окремий пункт — після вступу угоди в силу літакам заборонялось наближатись до лінії фронту ближче, ніж на 10 км.

Потреби фронту змусили провести у квітні–травні 1919 р. реорганізацію і передислокацію авіаційних частин. Зокрема, 1-а авіасотня була реорганізована з розвідувальної у мішану і 9 квітня переведена до Стрия, маючи у своєму складі три розвідники і три винищувачі. Її головним завданням стала підтримка 3-го корпусу УГА, який опинився у досить скрутному становищі. З огляду на особливу важливість завдання, 1-ша сотня отримувала значні поповнення, і вже на початку травня кількість літаків в ній була доведена до дванадцяти: 2 «Ньюпори», 1 «Фоккер», 2 «Бранденбурги», 4 «LVG», та 3 «DFW». Сотня



«Nieuport-XXIII»  
(серійний номер 3598),  
на якому в травні 1919 р.  
поручник Рудорфер  
перелетів до чехів  
ВПС Чехословаччини

мала у своєму розпорядженні пересувну майстерню, змонтовану у залізничному потязі (до речі, передану Директорією), достатню кількість автотранспорту та іншого додаткового обладнання, а також багато боєприпасів. Однак кількісна перевага поляків далася взнаки. Українські війська відступали, а разом з ними відходила і 1-а авіаційна сотня. 18 травня 1919 р. вона була переведена до Станіслава. 27 травня пілотований Рудорфером літак цієї сотні — «Ньюпор XXIII» із серійним номером 3598 — перелетів до Чехословаччини (пілот дезертирував). Рештки 1-ї авіасотні, яка мала наприкінці травня лише два літаки, та й ті несправні, були відведені до Германівки.

2-га авіаційна сотня разом із авіапарком, створеним на базі технічної сотні, лишалась в Красному. Як і 1-а, вона стала мішаною, включаючи і розвідники, і винищувачі. З другої половини квітня 1919 р. 2-а авіасотня діяла з Чорткова. 21 травня вона відійшла до Озірної, залишивши один літак для здійснення зв'язку при штабі 1-го галицького корпусу, а згодом — до Березовець під Тернополем, де перебувала деякий час. Тут 2-а авіасотня отримала поповнення — в її склад вилась згадана вище 3-я авіасотня, а крім того, ще два літаки надійшли з ремонту.

Уявлення про бойову активність авіації УГА періоду квітня–травня 1919 р. можна скласти на основі звіту про польоти 2-ї авіасотні за час з 21 квітня по 31 травня, що зберігся в архіві. За цей період сотня здійснила 23 бойових польоти. Типовими завданнями при цьому були:

- здійснення стратегічної розвідки на Львів та Белз і тактичної над лінією фронту;

- прикриття передньої лінії власних військ від ворожих літаків;
- польоти для зв'язку до Стрия і Станіслава.

У чотирьох польотах (15% від загальної кількості) завдання не були виконані через несправність літаків. Сотня експлуатувала п'ять літаків: три винищувачі «Ньюпор» (серійні номери 2844, 5039, 3374, здійснили відповідно 10 польотів, 5 та 1, а разом — 16 польотів), та два розвідники «LVG C.V» (серійні номери 9806/17 і 15960/17, виконали разом сім польотів, або 3 і 4 відповідно). Нестача розвідників змушувала залучати літаки-винищувачі до виконання нетипових для них завдань, що, безумовно, знижувало ефективність повітряної розвідки. Зокрема, практично не використовувалась аерофотозйомка, розвідка здійснювалась лише візуально. Літаки 2-ї авіасотні в цей період майже не використовувались для бомбових чи штурмових нальотів — такого роду операції були лише несуттєвим додатком до розвідувальних польотів. Літали у складі сотні шість пілотів: Залозний, Масикевич (українці), Найгавзер, Кубіш (австрійці), Серіков та Алелюхін (росіяни). Найбільше польотів — 10 — здійснив командир сотні Залозний. На рахунку Серікова було п'ять польотів, Найгавзера — чотири, Масикевича — два, Кубіша та Алелюхіна — лише по одному польоту (і це більше ніж за місяць боїв!). При польотах на двомісних LVG до складу екіпажу включався повітряний спостерігач. 2-га авіасотня мала їх п'ять — Місенко, Кузьмович, Огар, Земик та Шестаков, причому двоє останніх здійснили по два польоти, решту — по одному. З огляду на проаналізовані архівні дані малоімовірними видаються повідомлення Петра Франка про виконані ним особисто 40–50 бойових польотів чи Рудольфа Земика про здійснення кожним літаком 5–6 польотів в день.

На початку червня 1919 р. 2-а авіасотня приєдналась до 1-ї у Германівці. Після початку Чортківського наступу (6 червня) авіація Української Галицької Армії слідом за наступаючими наземними військами переносить свою операційну базу до Тереховлі. В цей час авіасотні знову були поділені за призначенням — 1-а стала розвідувальною, а 2-а — винищувальною. Завдяки ремонту техніки сотні дещо поповнили свій склад, маючи дев'ять справних літаків: п'ять розвідників та чотири винищувачі. В цей напружений час авіація УГА діяла із порівняно високою інтенсивністю, здійснюючи щоденно два–три бойових польоти. Але після провалу



наступу авіатори знову змушені були відступати. Останнім аеродромом на галицькій землі став для авіації УГА Гусятин, розташований на березі Збруча. Літаки тут знаходились з кінця червня до середини липня, більшість же авіаційного майна ще 16 червня відправили до Кам'янця-Подільського. Останнім бойовим завданням авіаторів в україно-польській війні був контроль з повітря за переправою українських військ через Збруч.

Після переходу за Збруч авіація УГА формально увійшла в склад військово-повітряного флоту Директорії УНР, зберігаючи, однак, повну автономність і підпорядковуючись в оперативному відношенні, як і раніше, Начальній команді УГА. Саме через цю інституцію, а не через Управління військово-повітряного флоту Директорії, авіатори УГА отримували усі накази. В основному була збережена і попередня внутрішня структура авіаційних частин. Бойова діяльність авіації УГА на кілька тижнів призупинилась. За цей час авіаційні сотні були реорганізовані з метою пристосувати їх до вимог маневреної війни, зробити їх легкими і рухомими. Перші бойові вильоти у війні з більшовиками під час спільного наступу українських військ на Київ-Одесу авіація УГА здійснила із Шатави на лівому березі Збруча. Звідси літаки виконували польоти на розвідку районів Старокостянтинова і Вінниці.

По мірі просування українських військ перемищувались і авіаційні сотні. На початку серпня 1919 р. вони були переведені в Нову Ушицю, приблизно за 50 км на північний схід від Кам'янця-Подільського. До розвідувальних польотів додалися і бомбардувальні рейди на Житомир і залізничний вузол Бердичева. 10 серпня українські війська зайняли Вінницю і слідом за ними сюди прибули авіачастини УГА. В цей період авіатори особливо відзначились при здобутті Коростеня, заблокувавши бомбовими ударами залізничну станцію із більшовицькими панцирними потягами, що знаходились там. Тут же авіація УГА отримала поповнення у вигляді літака, захопленого у більшовиків. Слід зазначити, що це був не єдиний трофейний літак — 8 вересня ще дві машини були захоплені частинами УГА в районі Вапнярки.

Станом на 16 серпня 1919 р. 1-а авіасотня нараховувала 80 чол. особового складу і сім літаків, 2-а — відповідно 74 і три. Як і раніше, 1-а авіасотня була розвідувальною, а 2-а — винищувальною. За свідченнями галицьких авторів, саме ці підрозділи несли головний

тягар повітряних боїв із більшовиками влітку-восени 1919 р., тоді як підрозділи авіації Дієвої армії УНР виконували, головним чином, кур'єрські польоти.

У Вінниці авіасотні пробули недовго. Вже через чотири дні їх переводять до Козятина. Тут авіація УГА перебувала близько місяця. Склад її дещо скоротився — три літакорозвідники виявились настільки зношеними, що їх довелося списати. З огляду на це, а також тому, що обидві авіасотні у війні з більшовиками завжди діяли спільно, командування УГА вирішило реорганізувати авіацію. Наказом ч. 128 від 28 серпня 1919 р. 1-а і 2-а авіаційні сотні об'єднувались. Реорганізацію провів командир 1-ї авіасотні поручник Хрущ, після чого він зайняв пост референта авіації. Командиром об'єднаної авіасотні було призначено поручника Осипа Заславського.

31 серпня передові підрозділи УГА увійшли до Києва. Авіація теж брала в цьому участь. Відповідно до отриманого напередодні наказу, авіасотня УГА постійно тримала в повітрі над столицею України один літак, що спостерігав за ситуацією в місті. Авіатори вже готувалися до передислокації в Київ, однак вона не відбулася — українські війська були витіснені з міста білогвардійським корпусом генерала Бредова. Авіасотня УГА знову розташувалась у Вінниці, де залишалась до середини грудня.

Після провалу походу на Київ-Одесу українські війська отримали короткий перепочинок — більшовицька загроза була нейтралізована денікінцями, котрі розгортали наступ на Москву. Однак 24 вересня 1919 р. уряд Директорії оголосив війну Денікіну і бойові дії розгорілися з новою силою. Участь авіації УГА у війні з Денікіним була незначною — майже весь жовтень стояла нельотна погода і літаки лише іноді здійснювали розвідувальні польоти. Новим в діяльності авіації УГА в цей період було залучення її до різного роду пропагандистських акцій. Зокрема, на прохання міністерства преси і пропаганди авіатори наприкінці вересня — в першій половині жовтня систематично розкидали з літаків листівки за лінією фронту. А 18 жовтня у Вінниці в рамках святкування «Тижня українського козака» був навіть проведений невеликий імпровізований повітряний парад. Та навіть ці нечисельні бойові і небойові польоти, а головним чином — хвороби, що косили людей, підірвали сили авіаційної сотні. На початку листопада 1919 р. вона була виведена із складу діючих сил і поставлена «у стан спочинку». Тривожним симптомом стало дезертирство,



**Група українських льотчиків  
УГА та Армії УНР**

Зліва направо: сотник Франко, поручник Костів, четар Серіков, хорунжий Іванов, пані Шостакова, пані Залозна, сотник Залозний, полковник Кануков, поручник Шестаков.  
1919 р.

яке до цього майже не торкалось галицьких частин. Скажімо, ряди авіасотні залишив пілот Алелюхін, який своїм літаком перелетів до денікінців (щоправда, пізніше в Одесі він приєднався до авіасотні).

Прагнучи зберегти залишки армії, командування УГА вступило в сепаратні переговори з Денікіним, підсумком яких стала угода, підписана у Вінниці 19 листопада. Відповідно до неї, УГА переходила в повному складі в підпорядкування Головнокомандуючого Збройними Силами Півдня Росії, зберігаючи при цьому свою організацію, командний склад і все майно. Та спроби керівництва Добровольчої армії використати галицькі частини в боротьбі з більшовиками продемонстрували повну небоєздатність цих підрозділів. Залишки УГА відводились із фронту для відпочинку і переформування. 14 грудня 1919 р. завантажилась у вагони і авіаційна сотня. Через тиждень авіатори прибули в Одесу, де розташувались на заводському аеродромі фірми «Анатра». Авіасотня була підпорядкована командирові 3-го авіаційного дивізіону армії Півдня Росії полковнику Гартману. Командування Добровольчої армії обіцяло надати галичанам англійські літаки і евакуйоване із Таганрога технічне майно, однак обіцянок своїх не виконало, навпаки — забрало у них найкращий літак.

На протязі півтора місяця перебування в Одесі авіасотня не здійснила жодного польоту. Особовий склад за цей час значно скоротився через епідемію тифу. Найбільш помітним проявом активності авіаторів стала просвітницька робота, яку вони розгорнули серед українських робітників Одеси, швидко завойовавши їх симпатію. Згодом це добре прислужилося авіаторам. На початку лютого

1920 р. авіасотня повинна була в складі 3-го авіадивізіону евакуюватися морським шляхом до Севастополя. Однак дружньо налаштовані робітники попередили галичан про можливість диверсії. Авіатори УГА знайшли привід залишитись в Одесі, а пароплав з 3-м авіадивізіоном на шляху до Севастополя було затоплено.

Останньою сторінкою в історії Української Галицької Армії в цілому та її авіації зокрема стала служба на боці більшовиків. 7 лютого 1920 року було оголошено про розрив угоди з білогвардійцями і укладення союзу з більшовиками. УГА стала іменуватися Червоною Українською Галицькою Армією<sup>1</sup>. Галицька авіасотня, що знаходилась у відриві від основних сил, перейшла на бік більшовиків дещо пізніше — в середині лютого, коли червоноармійські частини зайняли Одесу. Авіатори в цей час розташувались у вагонах на товарній станції і з власної ініціативи налагодили її охорону, намагаючись не допустити розграбування зосередженого там майна. Спочатку більшовики залишили сотню під командуванням поручника Хруща на станції, доручивши їй продовжувати охоронну службу. Проте через кілька днів вони зробили спробу роззброїти і розформувати авіасотню, вважаючи її «контрреволюційним формуванням». І цього разу на допомогу галичанам прийшли місцеві робітники. Представники українських робітничих товариств Одеси зуміли переконати командування 14-ї більшовицької армії зберегти авіасотню з власним командним складом, обмежившись лише призначенням в частину комісара — колишнього московського робітника І. Гулого.

Червона Армія на протязі усієї громадянської війни відчувала гостру нестачу авіаційних кадрів. Тому недоцільним видавалось використання невеликої, але відносно добре підготовленої і загартованої в боях галицької авіасотні в якості охоронного підрозділу. Наприкінці березня 1920 р. авіасотню переводять до Києва на аеродром Пост-Волинський. Тут вона отримала літаки і необхідне наземне обладнання. Близько місяця тривав ремонт техніки і тренувальні польоти з метою відновлення льотних навичок. Тоді ж авіасотню перейменували у 1-й Галицький авіазагін (точну дату перейменування встановити не вдалось; відзначимо лише, що 2 квітня галицький авіаційний підрозділ фігурує як сотня, а 18 — вже як загін). 18 квітня 1920 р. 1-й Галицький авіазагін, вирушив на фронт, маючи у своєму складі п'ять літаків: два «Ньюпори» (серійні

<sup>1</sup>Червона Українська Галицька Армія (ЧУГА) — назва частини військ УГА, що після того, як опинилася в суцільному ворожому оточенні Червоної, Добровольчої та польської армій наприкінці 1919 р., погодилися на об'єднання з першою.

Військові частини ЧУГА брали участь у боротьбі більшовиків з поляками, але загальне негативне ставлення комісарів до всього національного українського спричинило мляве ставлення «червоних галичан» до справи та високий відсоток дезертирів.



Льотчик УГА  
1919 р.

номери 739 і 5039), два «Бранденбурги» (27.39 і 27.40) і один «DFW» (2164), а також 14 чол. льотного складу: сім пілотів (Хрущ, Алелюхін, Єгоров, Арватов, Федоров, Масикевич, Богомоллов) та сім повітряних спостерігачів, 162 чол. наземного персоналу, п'ять автомобілів та два мотоцикли, і 21 квітня прибув до Бердичева. Треба сказати, що галичани досить суттєво посилили авіаційні сили Південно-Західного фронту, які до цього нарахували лише чотири слабко укомплектованих розвідувальних авіазагони: 9-й, 21-й, 22-й та 23-й (причому 21-й загін мав лише одного боездатного літака, а у 23-му на шість літаків припадало тільки двоє пілотів).

Прибувши у Бердичів, 1-й Галицький авіазагін надійшов в підпорядкування командирів 1-ї бригади Червоних українських січових стрільців, яка діяла в складі більшовицької 44-ї стрілецької дивізії. Разом із більшовицьким 9-м авіазагоном він склав повітряні сили 12-ї армії. Упродовж наступних днів пілоти Галицького авіазагону Хрущ, Масикевич і спостерігач Огар здійснили кілька розвідувальних польотів. Але вже 23 квітня обидва авіазагони змушені були відійти в Козятин. Тут 27 квітня вони виявились затиснутими між двох вогнів — регулярною польською армією та українськими повстанцями генерала Омеляновича-Павленка. Два вцілілих літаки («Бранденбург» і «DFW»), пілотовані Арватовим і Огаром, разом з єдиним «Ньюпором» 9-го авіазагону, вдалося перегнати до Києва, більшість же особового складу 1-го Галицького авіазагону розділило долю інших галицьких частин, опинившись в польських таборах військовополонених. Захоплені літаки — два «Ньюпори» і «Бранденбург» — поляки включили до складу власної 9-ї авіаційної ескадри.

5 травня 1920 р. наказом Польового управління авіації й повітроплавання 12-ї армії 1-й Галицький авіазагін був офіційно оголошений розформованим. Коли за кілька днів Хрущ і Масикевич зуміли втекти з польського полону, вони наказом від 11 травня були скеровані для проходження служби у 21-й і 23-й розвідувальні авіазагони. У цих же частинах продовжували службу Огар і Арватов, причому останній двічі був нагороджений орденом Червоного Прапора.

## ПІСЛЯМОВА

Підсумовуючи досвід участі українських військово-повітряних сил в національно-визвольній боротьбі періоду 1917–1920 рр., можна зробити наступні висновки. Становлення національних військово-повітряних сил в даний період ускладнювалось цілим рядом перешкодяк об'єктивного, так і суб'єктивного характеру. Незважаючи на це, українські авіаційні та повітроплавні підрозділи були сформовані і брали участь в бойових діях, продемонструвавши можливість і доцільність використання військово-повітряних сил не лише у великомасштабних конфліктах (якою була Перша світова війна), але й у обмежених конфліктах низької інтенсивності.

Основним видом бойової діяльності військово-повітряних сил України в досліджуваний період була розвідка, на яку припадало до 70–75% навантаження авіації. Досить велике значення мали штурмові дії авіації, які в умовах маневреної війни розглядались як ефективний засіб протидії ворожій кінноті. Бомбові удари завдавалися майже виключно по стаціонарних цілях: залізницях та залізничних станціях, мостах тощо, і лише в окремих випадках — по польових цілях типу артилерійських позицій. Більш-менш інтенсивні повітряні бої мали місце лише в Галичині під час українсько-польської війни, на інших же театрах воєнних дій ймовірність зустрічі з повітряним противником була низькою, оскільки українським авіаторам протистояли порівняно невеликі ворожі військово-повітряні формування. Бойове використання повітроплавних підрозділів документально підтверджено лише в Галичині, де прив'язні аеростати використовувались формуваннями УГА для коригування артилерійського вогню. Поряд із цим переліком основних завдань, авіація залучалась до виконання низки менш традиційних функцій, таких, як контроль з повітря за розташуванням і пересуванням власних частин, здійснення кур'єрських польотів за кордон та участь у різного роду пропагандистських акціях.

Важливим уроком, який не втратив своєї актуальності і сьогодні, є той висновок, що навіть в умовах кризи суверенна українська держава не повинна відмовлятися від створення і утримання на належному рівні високоефективних Збройних сил, невід'ємним компонентом яких повинні бути добре оснащені і підготовлені Повітряні сили.

## ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

### Архівні джерела

- Центральний державний архів вищих органів влади і управління України  
ф. 811 «Український військовий комітет при Українській Центральній Раді»  
ф. 1074 «Міністерство військових справ Української Держави»  
ф. 1075 «Військове міністерство УНР»  
ф. 1076 «Генеральне секретарство по справах військових»  
ф. 1077 «Головне управління Генерального Штабу армії Української Держави»  
ф. 1078 «Головне управління Генерального Штабу УНР»  
ф. 1705 «Штаб Одеського військового округу»  
ф. 2188 «Начальна команда Галицької армії ЗО УНР»  
ф. 2300 «Головне управління Військово-Повітряного Флоту УНР»  
ф. 4100 «Всеукраїнська рада військових депутатів»  
ф. 4588 «Військово-повітряні частини Центральної Ради і Української Держави»

- Российский государственный военно-исторический архив  
ф. 493 «Управление военного воздушного флота»  
ф. 2008 «Полевое управление авиации и воздухоплавания»

### Мемуарна література

- Земик Р. Дещо про летунство УГА // Український скиталець. — 1922. — Ч. 13. — С. 9—11; Ч. 14. — С. 3—6; Ч. 15. — С. 4—5.  
Лемківський І. Летунство УГА // Літопис Червоної Калини. — 1938. — Ч. 11. — С. 7—10; Ч. 12. — С. 15—17.  
Примаков В. Червоне козацтво у громадянській війні // У дні Жовтня. — К.: Політвидав, 1987. — С. 28—30.  
Франко П. Летунський відділ УГА // Календар Червоної Калини на 1924 рік. — Львів, 1923. — С. 129—131.  
Франко П. Летунський відділ УГА // Літопис Червоної Калини. — 1937. — Ч. 10. — С. 3—5; Ч. 11. — С. 9—12.

### Монографії, статті, науково-довідкові видання

- Бендык В. В небе Восточной Галичины // Авиация и время. — 1996. — № 6. — С. 36—38.  
Веденеев Д. Крила волі // Військо України. — 1995. — № 5. — С. 31—33.  
Возвращаясь к истории с «Оленой» // Аэрохобби. — 1994. — № 1. — С. 20—21.  
Голубко В. Армія Української Народної Республіки 1917-1918. Утворення та боротьба за державу. — Львів: Кальварія, 1997. — 288 с.  
Доронин Ю. Журнал «Наша стихия» // Мир авиации. — 1999. — № 2. — С. 2—4.  
Капустянский М. Похід Українських Армії на Київ-Одесу в 1919 році: У 3-х ч. — Мюнхен, 1946. — Ч. III. — 200 с.  
Кондратьев В., Хайрулин М. Авиация гражданской войны. — М.: Техника — молодежи, 2000.  
Крип'якевич І., Гнатевич Б. Історія українського війська. — Львів: Видавництво Івана Тиктора, 1936. — 574 с.  
Куликов В. За Отечество! Хроника 15-го авиаотряда русской армии // Крылья Родины. — 1998. — № 8. — С. 29—31.  
Куликов В. За победу! Хроника 1-й боевой авиагруппы Юго-Западного фронта // Авиамастер. — 1999. — № 6. — С. 3—17.  
Куликов В. Российская армейская авиация в Первой мировой войне // Авиация и время. — 1997. — № 4. — С. 40—44; 1998. — № 1. — С. 30—34; № 4. — С. 34—38.

- Литвин М. Р. Українсько-польська війна. — Львів: Інститут українознавства ім. Крип'якевича НАН України, Інститут Східної Європи, 1998. — 488 с.  
Литвин М. Р., Науменко К.Є. Історія галицького стрілецтва. — Львів: Каменяр, 1990. — 200 с.  
Литвин М. Р., Науменко К.Є. Історія ЗУНР. — Львів: Інститут українознавства ім. Крип'якевича НАН України, 1995. — 368 с.  
Мараев В. Гетманские аэропланы для Всевеликого Войска Донского // Авиация и время. — 2007. — № 5. — С. 38—39.  
Мараев Р. В. Авиация гетмана П. Скоропадского // Аэрохобби. — 1993. — № 1. — С. 14—16.  
Мараев Р. В. Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот Украины // Аэрохобби. — 1994. — № 1. — С. 16—18.  
Мараев Р. В. Украинский воздушный флот в гражданской войне // Аэрохобби. — 1992. — № 2. — С. 11—14.  
Можаев А. В. Краткий исторический обзор авиации 1917 г. и начала 1918 г. // Вестник воздушного флота. — 1933. — № 2. — С. 5—24.  
Нелипович С. Г. «...Фронт сплошных митингов». Обобщенные архивные данные об июньском наступлении 1917 года войск Юго-Западного фронта // Военно-исторический журнал. — 1999. — № 2. — С. 36—41.  
Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки истории. — Харьков: Основа, 1995. — 264 с.  
Тинченко Я. Перша українсько-більшовицька війна (грудень 1917 — березень 1918). — Київ-Львів: Інститут українознавства ім. Крип'якевича НАН України, 1996. — 371 с.  
Тинченко Я. Офіцерський корпус Армії Української Народної Республіки (1917—1921): Наукове видання. — К.: Темпора, 2007. — 536 с.  
Тинченко Я. Українське офіцерство: Шляхи скорботи і забуття. — К.: Тиражувальний центр УРП, 1996. — 260 с.  
Харук А. І. Військова авіація доби Центральної Ради (листопад 1917 — квітень 1918 рр.) // Вісник Державного університету «Львівська політехніка». № 344. Держава та армія. — Львів, 1998. — С. 100—107.  
Харук А. І. Військово-повітряні сили Української Держави: еволюція організаційної структури // Вісник Державного університету «Львівська політехніка». № 377. Держава та армія. — Львів, 1999. — С. 40—47.  
Харук А. І. Військово-повітряні України в 1917—1920 рр. // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність. — Львів: Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 2000. — Випуск 7. — С. 280—283.  
Харук А. І. Військово-повітряні Директорії УНР // Вісник Державного університету «Львівська політехніка». № 408. Держава та армія. — Львів, 2000. — С. 22—30.  
Харук А. І. Становлення військово-повітряних сил України в 1917 р. // Вісник Державного університету «Львівська політехніка». № 431. Держава та армія. — Львів, 2001. — С. 19—25.  
Харук А. І. Розвиток повітряного транспорту в Україні в 1917—1920 рр. // Вісник Державного університету «Львівська політехніка». № 451. Держава та армія. — Львів, 2002. — С. 15—19.  
Харук А. Авиация Украинской Галицкой армии // История авиации. — 2002. — № 6. — С. 8—15.  
Харук А. І. Участь військово-повітряних сил України у боротьбі проти більшовицької агресії в 1917—1920 рр. // Військово-науковий вісник. — Випуск 5. — Львів: АБІ, 2003 — С. 265—275.  
Хайрулин М. Воздушные корабли типа «Илья Муромец». — М.: Экспресс-НВ, 1998. — 56 с.  
Шанковский Л. Українська Армія в боротьбі за державність. — Мюнхен: Дніпрова хвиля, 1958. — 317 с.  
Hornat J. Anatra DS Anasal // Letectvi+kosmonautika. — 1989. — № 4. — С. 35.  
Karpus Z. Lotnicy ukraińscy w Bydgoszczy w latach 1921—1922 // <http://samoloty.ow.pl/str295.htm>  
Kopanski T. Lotnictwo polskie w kampanii polsko-ukrainskiej 1918-1919 // Wojskowy Przegląd Historyczny. — 1990. — № 1—2. — S. 139—158.  
Malinowski T. Stefan Stec // Skrzydlata Polska. — 1989. — № 8. — S. 12.  
Tarkowski K. Polskie Lotnictwo wojskowe w 1918 r. // Wojskowy Przegląd Historyczny. — 1991. — № 2. — S. 37—46.

Науково-популярне видання

Андрій Харук  
Крила України: Військово-повітряні сили України,  
1917—1920 рр.

Редактори: *Юлія Олійник, Ірина Давидко*  
Макет та комп'ютерна верстка: *Дмитро Адаменко*  
Обкладинка: *Віктор Кузик*

НБ ПНУС



782609

ТОВ «Темпора»  
01030, м. Київ,  
вул. Б. Хмельницького, 32, оф. 4,  
тел./факс: (044) 234-46-40  
[www.tempora.com.ua](http://www.tempora.com.ua)  
Свідоцтво про внесення до державного реєстру:  
ДК № 2406 від 31.01.2006 р.

Підписано до друку: 17.06.2009  
Папір 90 г/м<sup>2</sup> офсетний  
Гарнітура Warnock Pro  
Друк офсетний.  
Умовн. друк. арк.: 8  
Облік.-видавн. арк.: 8.45  
Наклад: 2000  
Замовлення № 0906/370

Віддруковано: 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](mailto:oranta@oranta-druk.kiev.ua)  
Свідоцтво про внесення до державного реєстру:  
КІ №82 від 06.09.2005 р.



### **Андрій Харук**

Кандидат історичних наук,  
доцент кафедри історії, теорії та практики культури  
Національного університету «Львівська політехніка».  
2000 р. захистив дисертацію за спеціальністю «Військова історія»  
на тему «Військово-повітряні сили України в 1917—1920 рр.».  
Коло наукових інтересів включає  
історію військової авіації України доби Визвольних змагань  
та історію авіаційної промисловості України  
від початку ХХ ст. до наших днів.  
Автор багатьох публікацій з військової історії  
та історії науки і техніки



### **Вадим Заяць**

Художник 3D-графіки, розробник комп'ютерних ігор,  
комп'ютерної та класичної анімації, реклами тощо.  
Захоплення:  
пластична та олов'яна  
військово-історична мініатюра;  
реконструкція  
військово-історичних одностроїв;  
страйкбол



### **Тарас Штик**

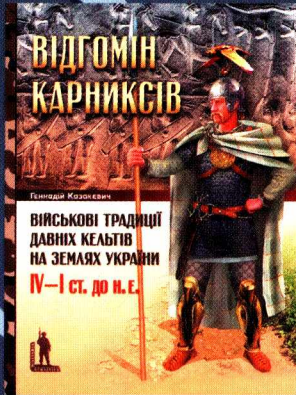
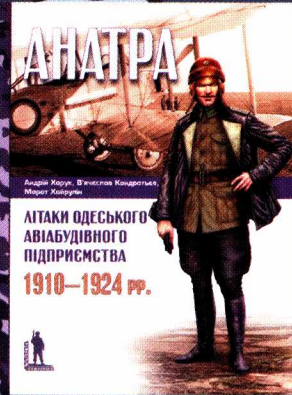
Художник київської фірми «Роден», яка займається  
випуском стендових моделей-копій авіаційної,  
автомобільної, броньованої техніки. Автор низки статей  
та ілюстрацій до текстів у науково-популярних виданнях  
«Пам'ятки України», «Військово-історичний альманах» та ін.  
Картини Тараса Штика, присвячені історії розвитку  
транспорту, можна побачити в багатьох вітчизняних  
і зарубіжних приватних колекціях



У СЕРІЇ



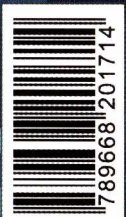
ЧИТАЙТЕ ТАКОЖ:



ІБ ПНУС



782609



9 789668 201714