

АВІАЦІЯ В ПЕРІОД УКРАЇНСЬКОЇ РЕВОЛЮЦІЇ 1917-1921 рр.

Українська революція 1917-1921 рр. – видатна подія в історії українського державотворення та становлення вітчизняної авіації, головним чином військової. В ці роки свою авіацію формували всі створювані в Україні тоді уряди, хоча використовували її епізодично. Комплектувались авіачастини головним чином літаками, що дісталися їм у спадок від царату. На 1 червня 1917 р. на теренах України у російській армійській авіації знаходилося придатних до бойових дій 581 літак, головним чином на Південно-Західному і Румунському фронтах [1].

Першим кроком на шляху формування української авіації став процес українізації в авіаційних частинах на основі вимог учасників українських військових маніфестацій та віче у березні-квітні 1917 р. Зокрема, військове віче, яке відбулося 10 квітня 1917 р. в Києві, ухвалило «домагатися організації української національної армії з усіма родами зброї...» [2, с.360]. Конкретні заходи з українізації армії були визначені делегатами Першого Всеукраїнського військового з'їзду (Київ, 18-20.05.1917 р.), для чого обрали Український генеральний військовий комітет (УГВК) на чолі з С.Петлюрою. До листопада 1917 р. в авіації українізація виявлялася лише у формуванні в низці частин ВПФ Росії українських громад [1].

Після проголошення УНР український уряд почав організовувати власну військову авіацію. Постановою Центральної Ради від 7 листопада напівгромадський УГВК реорганізовано у державну установу – Генеральне секретарство військових справ, в якому авіацією займався Технічний відділ. Наприкінці листопада в системі відділу створюється Управління Повітряного Флоту (сюди входили 2 структури - авіація і повітроплавання), керівником якого став підполковник В.Павленко. Головою української авіації 15 грудня 1917 р. призначили колишнього командира 7-го авіадивізіону, підполковника В. Баранова. Його першочерговими стали дії зі збереження літаків і авіаційного майна від знищення та недопущення захоплення його німцями, австрійцями, румунами та збільшовизованими частинами. Він також активно займався питаннями переведення до Києва авіачастих із дезорганізованого фронту. Загалом розпорядження про передислокацію отримали приблизно двадцять авіачастих. Паралельно продовжувався процес українізації частин. Зусилля управління військової авіації зі збирання матчастини виявилися плідними. Станом на початок січня 1918 р. у реєстрах Управління авіації фігурували 188 літаків 26 типів і модифікацій. Проте далеко не всі з них були спроможні підніматися у повітря. Певна робота проводилася з організації діяльності авіаційних шкіл у Києві та Одесі [1; 3, с.80].

Українська військова авіація взимку 1917/1918 рр. створювалася двома шляхами: утворенням нових авіаційних частин, укомплектованих українцями, та здійсненням українізації авіачастих колишньої російської армії. Серед перших національних авіапідрозділів були 1-й Український армійський авіазагін і 1-й Український гарматний (артилерійський) авіазагін [1]. На озброєнні УНР знаходилися літаки в основному закордонної конструкції - «Ньюпор -17,-21,-23», «Сопвич 1, 5 », «Буазен LAS», «Фарман-30», а також вітчизняні - «Анасаль», «Анатра Д» і С-16 та ін. [4, с.86].

В Україні опинилася і Ескадра повітряних літаків, головна база якої ще з 1916 р. знаходилася у Вінниці, і яка в жовтні 1917 р. нараховувала понад 1550 чол. В її структурі було 5 авіазагонів, зенітна батарея, авіашкола, метеостанція, фотолабораторія, ремонтні майстерні. Парк літаків складали 20 бомбардувальників типу «Ілля Муромець» і понад 30 одномоторних літаків, хоча технічний їх стан бажав кращого [1].

В структурі Міністерства пошти і телеграфу УНР було створено відділ авіапошти. Фактично УНР однією з перших у світі здійснила спробу встановлення регулярного повітряного поштового зв'язку на військових літаках між окремими пунктами (Київ-Одеса, Київ-Полтава). [5, с.77].

Українська авіація, незважаючи на її послаблення в результаті таємно переправлення В.Барановим білогвардійцям частини літаків та інших негараздів, залишалася в основному боєздатною. Наприклад, під час Першої українсько-більшовицької війни, взимку 1917-1918 рр., авіатори 1-го Українського авіазагону УНР виконували розвідувальні польоти, проводили бойові дії, бомбардування ворожих бронепотягів та важкої артилерії, які обстрілювали Київ [3, с.80-81; 6, с.10].

З поверненням до Києва Центральна Рада почала відтворення української авіації, призначила 9 березня 1918 р. інспектором Управління Повітряного флоту УНР підполковника В.Павленка, якого у квітні 1918 р. замінив Г.Горшков. Інспектору УПФ УНР підпорядковувались інспектор авіації (О.Наконечний) та інспектор повітроплавання (М.Гинейко) Льотчиками і льотчиками-спостерігачами української авіації були як українці, так і представники інших національностей [6, с.17,19].

12 березня 1918 р. всі наявні українські частини були реорганізовані в Окрему Запорізьку дивізію Армії УНР, до складу якої увійшов і 1-й Український армійський авіазагін. Зі вступом іноземців, за Брестською угодою 1918 р. УНР з країнами Четвертого союзу, велика кількість авіаційних спеціалістів залишали Україну, направляючись до Росії, на Дон до генерала Каледіна, до Бобруйська, де проводилося формування авіації Війська Польського, тощо.

Знаковою подією стало започаткування в Україні австрійськими авіаторами у березні 1918 р. першої у світі міжнародної регулярної поштової авіалінії Відень-Краків-Львів-Проскурів-Київ протяжністю 1200 км. Обслуговували її літаки «Брандербург», «Румплер Ц-1» та «Альбатрос II-5». Регулярно працювала ця авіалінія до листопада 1918 р. [5, с.78].

В результаті державного перевороту в Україні до влади прийшов гетьман П.Скоропадський. У розпорядженні уряду Української Держави, разом з незначним поповненням літаків від окупантів («Альбатрос», «Бранденбург», «Румплер»), влітку 1918 р. знаходилося 189 легких аеропланів і 4 літака «Ілля Муромець», з яких лише 55-60% було дієздатних. В цілому вони використовувались лише для тренувань та кур'єрсько-поштових завдань [7, с.15].

З початку гетьманування П.Скоропадського в Управлінні Повітряного флоту, яке очолювали О.Наконечний, а з серпня 1918 р. В.Баранов, почалася справжня «білогвардійська реакція», більшість особового складу української авіації ледь не публічно показувала себе складовою частиною білогвардійських військ [6, с.21]. За таємною угодою гетьманський уряд з білогвардійцями (серпень 1918 р.) В.Баранов відправив на Дон понад 70 літаків та 37 вагонів авіамайна, а у вересні став командиром авіадивізіону Донармії. 16 жовтня 1918 р. офіційно було встановлено поштово-повітряне сполучення між Києвом і Новочеркаськом – столицею Війська Донського [1, с.13; 6, с.23]. Крім того, за гетьманщини велику кількість аеропланів, збудованих на заводі «Анатра», було передано на баланс військового міністерства Австро-Угорщини [8, с.8].

В революційні часи не вдалося зберегти у бойовому стані Ескадру повітряних кораблів «Ілля Муромець», яку очолював спочатку старшина Ніжевський, а потім сотник Неймарк. Хоча до неї і було призначено українського комісара Базилевича, але ні він, ні кадрові офіцери ескадри не змогли упередити пограбування її майна. Сама ескадра як військова частина існувала до грудня 1918 р., в якій залишалось усього 138 чол., і була недієздатною [1, с.16]. У березні 1919 р. рештки Ескадри потрапили з єдиним справним літаком «Ілля Муромець» потрапили до червоноармійців і надалі використовувалися у формуванні радянської авіації в Україні [6, с.30-31].

У відновленій у грудні 1918 р. Директорією УНР було сформовано заново систему управління військово-повітряними силами. У складі «Головного управління Повітряного

Флоту» (ГУПФ) визначалася 4 підрозділи: апарат начальника ГУПФ, яким став В.Павленко, адміністративне управління, управління авіації та управлінні повітроплавання. Їх статус і функції закріплювалися документально [1, с.35]. У спадок Директорії дісталася авіація гетьмана П.Скоропадського. Керманічі УНР здійснювали спроби організації транспортно-пасажирських перевезень. Оскільки положення Директорії було вкрай нестабільним, це призводило до розвалу авіації. Кілька військових авіапідрозділів, успадкованих Директорією від гетьманської армії, були переведені в Галичину і увійшли до складу УГА. На початок січня 1919 р. в Дієвій Армії Директорії було лише 2 авіаційних загони з 7 літаками [1].

В результаті більшовицького наступу і дій махновських загонів війська УНР, у тому числі українські авіаційні підрозділи, мусили евакуюуватись до Козятина, Бердичева, а наприкінці лютого до Проскурова. У червні 1919 р. всі державні установи, включаючи управління повітряного флоту, були переведені до Кам'янець-Подільського, де остаточно відбулася реорганізація військової авіації УНР. Восени 1919 р. на фронтах Дієвої армії УНР діяло 4 авіазагони: 1-й Запорізький сотника О.Єгорова, 3-й бойовий під керівництвом сотника К.Калініна, 4-й бойовий, очолюваний сотником М.Богомолівим і 5-й під проводом поручика М.Шеремецинського [6, с.30-33]. В їх складі налічувалося біля 100 літаків, хоча боєздатними були лише одиниці [1].

Принципи організації авіації Директорії визначались «Положенням про Військово-Повітряний Флот УНР», який структурно включав авіацію та повітроплавання. Технічне оснащення авіації упродовж 1919 р. зазнало суттєвих змін. Колишні літаки були знищені, або захоплені більшовиками чи військами Антанти, а тому провідне місце в авіації Директорії зайняли літаки німецького та австрійського виробництва. Урядом робилися спроби закупувати нових літаків в Німеччині та Австрії.

Основними завданнями українських авіаторів у серпні-вересні 1919 р. були розвідка, контроль за пересуванням власних частин та бойових діях, в яких відзначалися пілоти Берестовенко, Єгоров, Алексеев, Чистокатов [1, с.36-37]. Ситуація в Україні значно погіршилася після невдалого наступу на Київ-Одесу. Українське військо восени 1919 р. опинилося розколотим: Українська Галицька Армія перейшла на бік Добровольчої армії Денікіна, а Дієва армія продовжувала боротьбу проти більшовиків і денікінців. Після того, як один авіазагін потрапив до більшовиків, інший – до румунів, а більша частина третього – до поляків, в інших авіазагонах українській авіації виникла проблема некомплекту льотного складу і нестачі кваліфікованих мотористів. Тому, згідно наказу Головної команди військ УНР від 30 вересня 1919 р., було організовано у Кам'янець-Подільському авіашколу для прискореної підготовки пілотів (термін 6 місяців) і мотористів (4 місяці) і яка працювала близько 7 місяців [1, с.37]. В цей час пілоти 1-го Запорізького авіазагону виконувала також закордонні кур'єрські функції [1; 6, с.47].

Для організації сталого внутрішнього і міжнародного авіасполучення група авіаторів УНР створила у вересні 1919 р. «Ініціативний гурток по улаштуванню повітряних шляхів на Україні», яка планувала здійснювати регулярні польоти до 15 міст України та за її межі [1].

Незважаючи на припинення бойових дій на основному фронті, уряд Директорії розробив «Статут польової служби Народної Армії УНР», затверджений 29 червня 1920 р. С.Петлюрою. У ньому визначалися завдання Повітряного Флоту УНР: ведення фронтової та стратегічної розвідки, перешкоджання ворожій авіарозвідці, коригування вогню артилерії, підтримка зв'язку між сухопутними частинами, ведення штурмових ударів по військових об'єктах противника [1]. Проте військову авіацію УНР на початку літа 1920 р. представляв лише 1-й Запорізький авіазагін, в якому на 25 вересня було лише 5 справних літаків. Бойові дії українська авіація, маючи обмаль боєприпасів, всеж продовжувала до 20 листопада. Під ударами більшовицьких частин Дієва Армія УНР разом з авіачастинами вимушена була 21 листопада перейти на територію Польщі Галичини і були інтерновані

[1, с.40; 8, с.9]. Остаточо припинив своє існування військово-повітряний флот УНР влітку 1921 р. [1].

В Західно-Українській Народній Республіці, яка утворилася у листопаді 1918 р., в складі Галицької армії прискорено стали формувати власні авіаційні підрозділи. Вже 1 грудня 1918 р. Дердавий секретаріат військових справ видав наказ про створення Летунського відділу, порядок набору людей для військової авіації, призначення керівником відділу поручика П.Франка (син І.Я.Франка), а також організацію реферантури авіації – керівного органу при ДСВС. Завдяки зусиллям авіаційного керівництва ЗУНР в грудні було утворено крім 1-ої ще 2-гу авіасотню і технічну сотню, які входили в єдину частину і називали її по-різному – «Летний відділ», «Загін літаків», «Летунський курінь» і навіть «1-й летунський полк УГА». На початку січня 1919 р. командиром Летунського відділу став полковник Д.Кануков (був і командиром 2-ої авіасотні), а П.Франко, підвищений у званні до сотника, залишався референтом авіації при ДСВС [1; 6, с.75].

У авіаційному загоні на кінець 1918 р. було біля 20 літаків типу «Ньюпор», «Альбатрос», «Фоккер», «Даймлер». Загін приймав активну участь у бойових діях проти польських військ, руйнуванні мостів тощо. У другій половині 1919 р. авіації ЗОУНР з'явилося ще два авіазагони – Краснянський та Стрійський, які також приймали участь у боях. П.Франко безпосередньо приймав участь у здійсненні бойових вильотів.

У 1919 р., після отримання літаків від УНР, авіаційні підрозділи УГА мали біля 40 аеропланів - «Бранденбург», «Ньюпор», «Фоккер» та ін. [2, с.527]. В подальшому події розгортались таким чином, що командування УГА склало договір з Денікіним, до якого перейшло все авіаційне майно Галицької летунської сотні, а коли в лютому 1920 р. більшовицькі війська зайняли Одесу Галицька Армія стала Червоною УГА і взагалі ЗОУНР припинила своє існування. 5 травня 1920 р. наказом більшовицького Польового управління авіації й повітроплавання 12-ї армії Галицький авіазагін був офіційно оголошено розформованим [1]

Для радянської влади в Україні цього часу також характерна низька ефективність використання авіації, хоча й застосовувалася вона більше за інших урядів для проведення військових операцій. Тут також був тяжкий технічний стан літаків і кадрові проблеми. Для управління справами червоної авіації та повітроплавання в Україні наказом Народного секретаря у військових справах Ю.Коцюбинського від 18 лютого 1918 р. була створена спеціальна колегія, яка діяла не довго. Після відновлення радянської влади в Україні у лютому 1919 р., наказом Народного комісара військових справ УСРР В.Межлаука було створено Управління Червоного Повітряного Флоту (ЧПФ) на чолі з колишнім авіамеханіком М.В.Васильєвим. Управлінню підпорядковувалися усі структури, що були пов'язані з повітряним флотом, крім польових частин, які підпорядковувались командирам військових з'єднань. Зокрема – майстерні КПП, ряд авіапарків, авіамоторний завод «Дека» в Олександрівську, декілька авіашкіл, у тому числі й Київська. На території 5-го авіапарку в Києві були організовані Головні авіаційні майстерні Управління ЧПФ, начальником яких призначили відомого авіафахівця, інженера В.Ф.Боброва. Майстерні тоді не тільки лагодили літаки, а й створили школи: авіаційну техніків-механіків при КПП та льотну на Посту-Волинському. Проіснували майстерні до вересня 1919 р., коли їх при відході більшовиків з України евакуювали у Єлець [4, с.94].

Навесні 1919 р. для зв'язку з урядом Угорської Радянської Республіки було організовано загін особливого призначення. В його складі були військові пілоти і 3 літаки Крім Управління Васильєва на території України діяло декілька польових авіаційних частин.

На початку червня 1919 р., після рішення ЦК РКП(б) від 4 травня 1919 р. про встановлення військової єдності усіх радянських республік, Український фронт розформували. Управління Васильєва залишалася, але було підпорядковано Управлінню

Повітрофлоту РФ. Денікінський наступ призвів до евакуації Управління ЧПФ та розформування українських авіачастин і передачі майна підрозділам повітряного флоту РСФФР. У грудні 1919 р. Управління Васильєва зовсім припинило своє існування. Військово-повітряні сили Червоної Армії, які розміщувались в Україні, стали частиною єдиної армійської структури і надалі підпорядковувались єдиному командуванню. Після розгрому угруповання Врангеля війська, що знаходилися на території України були об'єднані в єдиний Південно-Західний військовий округ на чолі М.Германовича, а начальником повітряного флоту округу було призначено В.Юнгмейстера.

Протягом громадянської війни в авіачастинах більшовиків України знаходилося біля 300 аеропланів, кожен з яких приходилося ремонтувати по 6-7 разів. Знос техніки призводив до чисельних аварій. Наприклад, у 1918-1920 рр. сталося 420 катастроф, у яких загинуло більше пілотів, ніж у повітряних боях і від наземного вогню [5, с.85]..

Отже, в період Української революції 1917-1921 рр. відбувався складний процес створення армії УНР і як її складової української військової авіації З початку її створення була визначена організаційна структура, основні положення «Військово-воздушної фльоти Української Народної Республіки». Українська авіація мала багатофункціональне застосування, але використовувалась в бойових діях з різних причин епізодично. В Україні в ці роки було започатковано внутрішнє і міжнародне авіасполучення, закладено підвалини цивільної авіації України.

Література

1. Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917-1920 рр. – К.: Темпора, 2009 [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http:// coollib.com/b/167409/read](http://coollib.com/b/167409/read)
2. Крип'якевич І., Гнатевич Б., Стефанів З. та ін.. Історія українського війська (від княжих часів до 20-х років ХХ ст.) / Упорядник Б.З.Якимович. 4-те вид. змін. і доп. – Львів: Світ, 1992. – 712 с.
3. Історія української авіації в особах: [навч. посіб. Для студ. вищ. навч. закл] / [Гребенніко в В..М., Тюрменко І.І., Бем Н.В. та ін.] за ред. В.М.Гребеннікова.т – К.: НАУ, 2013. – 328 с.
4. Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории. – Х.: Основа, 1995. – 264 с.
5. Троценко А.М. Історія цивільної авіації України.- К.: Аеробізнес, 2004. – 637 с.
6. Тинченко Я. Герої Українського неба: науково-популярне вид. –К.: Темпора, 2010. -200 с.
7. Марев Р. Авиация гетмана П.Скоропадского // АэроХобби. – 1993. -№ 1(3). – С.14-16.
8. Мараєва В.В. Українська військова авіація в умовах боротьби за національну державність (грудень 1917-листопад 1920 рр.). Автореф. к.і.н. НАОУ. –К., 2007. -20 с.