

АВІАЦІЯ В БОЯХ ЗА ЛЬВІВ У СЕРПНІ 1920 р.

Серед важливих подій польсько-радянської війни 1920 р. вирізняються серпневі бої за Львів. Багато військових істориків схиляються до думки, що затяжна боротьба під Львовом, де Червона армія наразилася на запеклий опір, була стратегічною помилкою радянського командування. Втрата часу 1-ю Кінною армією під час наступу на Львів 15 – 20 серпня 1920 р. урешті істотно вплинула на загальну ситуацію на фронтах і стала однією з передумов поразки Радянської Росії у війні проти Польщі.

Бої 1920 р. в Галичині, зокрема в околицях Львова, перебувають у затінку відомої і добре дослідженої битви під Варшавою. У цій статті ми ставимо за мету висвітлити один з аспектів тогочасних боїв за Львів, а саме ролю в них військової авіації.

Постановою Революційно-військової ради Південно-Західного фронту (командувач О.Єгоров) 12 липня 1920 р. 1-й Кінній армії під командуванням С.Будьонного було поставлено завдання наступати в напрямку Львова, а оволодівши містом, продовжити наступ у напрямку річки Сян. Форсування Сяну мало відбутися на ділянці між містами Сенявою і Перемишлем (тепер – Підкарпатського воєвод., Польща). Командування 1-ї Кінної армії сподівалося зайняти Львів 30 липня 1920 р. Крім 1-ї Кінної армії, на західноукраїнських землях наступали ще дві радянські армії: 14-та – в напрямку на Тернопіль, а 12-та армія – на Ковель, захопивши який, далі мала рухатися у напрямку Холма (тепер Підкарпатського воєвод., Польща).

Для наступальної операції було зосереджено значні сили. Станом на 14 серпня до складу 1-ї Кінної армії належали 4-та, 6-та, 11-та, 14-та

кавалерійські дивізії, 1-ша кінна бригада, 45-та й 47-ма стрілецькі дивізії; до 14-ї армії – 41-ша й 60-та стрілецькі дивізії; до 12-ї армії – 7-ма, 24-та, 25-та, 44-та стрілецькі дивізії, а також група Голикова у складі двох кавалерійських полків і Башкирської кавалерійської бригади. Загалом сили, що наступали в Галичині, сучасний російський історик М. Мельтюхов оцінює в 43,1 тис. бійців¹. Більшовицькі підрозділи були добре укомплектовані й мали бойовий досвід, але давалися взнаки перебої з постачанням боєприпасів і провіанту. У ході боїв за Львів С.Будьонний скаржився своєму командуванню, що велика частина його бійців виснажена, бо після тривалого маршу з Північного Кавказу на Україну армія одразу змушена була вести безперервні бої².

До складу більшовицьких військ, що наступали на західноукраїнських землях, входили авіаційні загони

(“авіаотряды”). Головним завданням їх була розвідка. У смузі Південно-Західного фронту мали діяти 9-й, 21-й, 22-й, 23-й авіазагони. Від 15 квітня до 3 серпня 1920 р. Південно-Західний фронт одержав 46 літаків³. За штатом авіаційний загін налічував 6 літаків, однак придатних до використання машин у підрозділах було значно менше. Наприклад, 21-й авіазагін мав справним лише один літак⁴. Крім того, відчувалася нестача особового складу. Скажімо, у 23-му авіазагоні було тільки двоє пілотів⁵. Про труднощі із забезпеченням авіаційною технікою та обладнанням свідчать дані з польських джерел, згідно з якими 1-ша Кінна армія на час боїв за Львів мала тільки 5 літаків⁶. Сучасний український дослідник М. Литвин, покликаючись на російські архівні документи, стверджує, що в серпні 1920 р. у 1-й Кінній армії було 10 літаків⁷.

Просування більшовицьких військ до Львова ускладнилося внаслідок ухваленого вже в ході наступу рішення щодо перерозподілу сил між Південно-Західним і Західним фронтами. 2 серпня політбюро ЦК ВКП(б) вирішило передати 1-шу Кінну й 12-ту армії в розпорядження Західного фронту. Директиву про це 3 серпня підписав і вислав у війська головнокомандувач Червоної армії С. Каменев. Ще того самого дня з протестом проти цього виступив новопризначений (від 12 липня 1920 р.) член Револуційно-військової ради Південно-Західного фронту Й. Сталін. 6 серпня С. Каменев повторив своє розпорядження, додатково

наказавши передати під командування М. Тухачевського ще й 14-ту армію, унаслідок чого Південно-Західний фронт мав бути ліквідований як організаційна структура. Згідно з цим наказом, 1-й Кінній армії належало вийти з боїв на відпочинок і підготуватися для дій на Західному фронті.

Рішення припинити наступ на Львів і перепідпорядкувати армії Південно-Західного фронту було знехтувано, тому 13 серпня С. Каменев поновно надіслав таке розпорядження командувачеві фронту О. Єгорову. Проте і цього разу розпорядження не було виконано, оскільки Й. Сталін відмовився його підписати, а без його санкції наказ не набував чинності. Тим часом М. Тухачевський, отримавши повідомлення про передачу йому командування над 1-ю Кінною і 12-ю арміями, 15 серпня наказав С. Будьонному вивести підрозділи з околиць Львова на північ. Розпорядження передбачало, що впродовж чотирьох днів 1-ша Кінна армія має вийти з боїв у районі Львова й зосередитися в районі Устилуг – Володимир-Волинський для підтримання дій Західного фронту⁸. Однак С. Будьонний віддав наказ відійти з-під Львова лише 20 серпня. Упродовж 15–19 серпня більшовицькі війська далі атакували польські позиції, намагаючись захопити Львів.

До складу польського Південного фронту (командувач В. Івашкевич), який у серпні 1920 р. протистояв наступові Червоної армії в Галичині, належали 6-та польська армія (5-та,

6-та, 12-та, 13-та дивізії піхоти, 1-ша дивізія кінноти й бригада кінноти) під командуванням генерала В.Єнджеєвського й Армія Української Народної Республіки під командуванням генерала М.Омеляновича-Павленка. Українські частини займали південну ділянку фронту в околицях Заліщик.

Польські сили, призначені для безпосередньої оборони Львова, були порівняно невеликі. У самому місті перебували етапний і охоронний батальйони, одна рота 54-го полку піхоти, технічний персонал військового летовища на Левандівці. Крім цього, у казармах на вул. Замарстинівській були розташовані солдати Малопольської добровольчої армії (Małopolska Armia Ochotnicza). Міською залогою командував полковник А.-М. Ясенський⁹.

З півдня і південного сходу місто прикривали частини 13-ї дивізії піхоти під командуванням колишнього начальника польського Генерального штабу генерала С.Галлера. Відтинки оборони Підбірці – Пруси мали обороняти частини 54-го, Дубляни – Жидятичі – 20-го, Дорошів – Грибовичі – 240-го полків піхоти. На північ від Львова в районі Куликова було зосереджено 5-ту дивізію піхоти, ще далі на північ, у районі Смерекова – Жовкви розміщено сили 1-ї дивізії кінноти, посилені 38-м полком піхоти. Загальна чисельність польських сил у районі Львова оцінювалася в 22 тис. солдатів та офіцерів. За даними М.Мельтюхова, польські сили на Львівщині налічували 44,8 тис.¹⁰

Бойова якість багатьох польських підрозділів була невисокою, їхній особовий склад не відбув належного військового вишколу, а частина вояків не відповідала вимогам служби за своїм фізичним станом. Зважаючи на напружену ситуацію на фронті, польське командування дозволило вступати на службу жінкам. Серед добровольців, яких прийняли до 240-го полку піхоти, була група глухонімих. Велика кількість погано підготовлених добровольців увійшла до складу 5-ї дивізії піхоти, перебазованої на початку серпня в Галичину із Західного фронту.

На залізничних лініях в околицях Львова діяли польські бронепотяги “Пілсудчик” (“Piłsudczyk”), “Генерал Івашкевич” (“Generał Iwazskiewicz”), “Хоробрий” (“Chrobry”), “Баторій” (“Batory”), “Піонер” (“Pionier”).

Авіаційні сили 6-ї армії містилися у Львові. На початку серпня на львівському летовищі Левандівка базувалися III авіаційний дивізіон, що включав 5-ту й 6-ту розвідувальні ескадрильї, 7-му винищувальну ескадрилью ім. Т.Костюшка, та 3-й мобільний авіапарк. На Левандівці також перебувала 15-та винищувальна ескадрилья, очікуючи на залізничний транспорт, яким її мали перемістити на Північний фронт. Та коли супротивник з'явився в околицях Львова 15-та ескадрилья також взяла участь у боях за місто¹¹.

7-ма ескадрилья ім. Т.Костюшка була укомплектована американськими пілотами-добровольцями. У серпні ескадрилью очолив Дж. Кроуфорд, оскільки її поперед-

ній командир С. Фаунт ле Рой дістав службове підвищення. У підрозділ надійшла нова техніка, відтак літаків у ньому стало більше, ніж пілотів. На початку того місяця в ескадрильї налічувалося 14 машин і лише шість летунів: Дж. Кроуфорд, Е. Корсі, Е. Чесс, Г. Рорисон, Є. Вебер та А. Сеньковський¹².

Треба зазначити, що підрозділи III авіаційного дивізіону впродовж липня – початку серпня зазнали значних втрат у техніці й людях¹³. Усі розташовані у Львові авіаційні підрозділи від квітня 1920 р. активно діяли проти Червоної армії, тому значна частина техніки була дуже зношена. У липні – серпні польські пілоти втратили під час аварій два літаки “Оеффа” Д. III, в одному з цих випадків поручник В. Конопка дістав легке поранення. Особливо значних втрат зазнала 7-ма ескадрилья. Її пілоти іноді літали на машинах 21-ї бомбардувальної ескадрильї, якою командував колишній “костюшківець” Л. Райський. Під час такого “відрядження” загинув лейтенант А. Келлі. 15 липня він вилетів як спостерігач з пілотом С. Скаржинським на розвідку на літаку АЕГ С. IV із с. Голоби (тепер – смт Ковельського р-ну Волинської обл.). Їхня машина, пошкоджена вогнем із землі, упала на шосе Луцьк–Клевань. Обидва пілоти загинули. 26 липня кіннотники армії С. Будьонного в районі Рівного зуміли збити літак капітана М. Купера. Пілот і спостерігач капітан С. Цецерський потрапили в полон¹⁴. Унаслідок аварії був поранений поручник Г. Рорисон.

Відступаючи з Білої Церкви, американські пілоти не змогли запустити двигуни трьох нових винищувачів “Ансальдо” А-1 “Балілла” і машини довелося спалити¹⁵. Ще два такі ж винищувачі американці покинули неушкодженими на аеродромі в Бердичеві¹⁶.

Унаслідок авіакатастрофи, що сталася на львівському летовищі Левандівка 6 серпня під час випробування відремонтованого літака-винищувача “Фоккер” Д. VIII, загинув командир III дивізіону капітан С. Бастир. Причини катастрофи остаточно не були з’ясовані, згідно з поширеною версією, пілот знепритомнів під час пілотажу, бо мав хворе серце¹⁷. Командиром підрозділу став американський пілот С. Фаунт ле Рой, який раніше очолював 7-му “американську” ескадрилью.

Загалом у серпні 1920 р. на львівському летовищі було 32 літаки різних типів, більшість з них потребували ремонту¹⁸. Розвідувальні ескадрильї мали літаки британського виробництва “Де Гевіленд” ДГ-9, винищувальні – італійські “Ансальдо” А-1 “Балілла”, австрійські й німецькі машини “Оеффа” Д. III і “Фоккер” Д. VII. Для бомбардування поляки застосовували один австрійський “Альбатрос” Б. II. На Левандівці також був німецький двомоторний бомбардувальник “Тота” Г. IV, проте в бойових діях його не використовували. Звіт про технічний стан літаків III дивізіону за час від 10 липня до 25 серпня 1920 р., себто в період найінтенсивніших боїв, характеризує ситуацію



Винищувач “Ансальдо” А-1 “Балілла” зі складу 7-ї винищувальної ескадрильї ім. Т. Костюшка. Літо 1920 р.

так: “Зношеність літаків і двигунів робить із кожного польоту експеримент, подеколи зводить нанівець найбільші зусилля екіпажів та технічної обслуги”¹⁹.

Наступ на Львів 1-ша Кінна армія вела двома великими колонами: з району Берестечка – у напрямку на Кам’янку-Струмилову (тепер – м. Кам’янка-Буська Львівської обл.) і з околиць с. Козин (тепер – Рожищенського р-ну Волинської обл.) – на Буськ. 12 серпня рух більшовицьких військ з-під Берестечка під час розвідного лету виявили польські пілоти. Уранці наступного дня на розвідку за маршрутом Львів – Топорів – Щуровичі – Берестечко – Стоянів – Радеків – Львів було вислано екіпаж у складі пілота Тіслера й спостерігача поручника К.Кубалі. Вони зафіксували велику кількість возів і живої сили супротивника, що рухалися на захід²⁰. У Буську і в околицях Журатина (тепер – Буського р-ну Львівської обл.) було виявлено кілька ворожих артилерійських батареї і два панцерники²¹.

Зважаючи на загрозу втрати Львова, командування Південного фронту звернулося до польського головнокомандування з проханням дозволити використовувати для оборони міста 15-ту ескадрилью, яка на той час була найкраще вкомплектована літаками й пілотами. Такий дозвіл ще того самого дня, 13 серпня, командування фронту отримало, відтак С. Фаунт ле Рой вислав проти більшовицьких військ два літаки 7-ї ескадрильї і ще чотири машини зі складу 15-ї ескадрильї. Польські літаки завдали бомбового удару по військах, що наступали, і обстріляли їх із бортової зброї.

Першим днем безпосередніх боїв у околицях Львова стало 15 серпня. Того дня кілька підрозділів 1-ї Кінної армії форсували Західний Буг між Буськом і Кам’янкою-Струмиловою, ще один червоноармійський підрозділ з’явився в містечку Холоєві (нині – с. Вузлове Радеківського р-ну Львівської обл.). Західний Буг був останньою великою водною перешкодою на шляху до Львова.

Для завдання штурмових ударів 15 серпня вилітали в основному пілоти 15-ї ескадрильї на чотирьох літаках “Фоккер” Д.VII і одному “Альбатросі” Б.II. Підрозділи Червоної армії були атаковані з повітря в районі сіл Вербляни – Адами – Яблунівка – Соколя (тепер – Буського р-ну Львівської обл.). З огляду на те, що місцевість у цьому районі лісиста, для обстрілу супротивника з кулеметів польським пілотам доводилося дуже знижуватися. Червоноармійці зуміли збити того дня два польські літаки. Підбитий літак поручника Гендрікса зробив вимушену посадку на нейтральній смузі, пілот зміг дійти до польських позицій. Другий збитий пілот, сержант С.Розмярек, був поранений і 25 серпня помер у львівському шпиталі²².

Особливо важким для оборонців Львова днем було 16 серпня. Кінні підрозділи Червоної армії швидким маршем наближалися до Львова, тимчасом як польська 6-та дивізія піхоти не встигла зайняти визначену їй лінію оборони між Кам'янюкою-Струмиловою і Буськом, унаслідок чого у польських позиціях (між 5-ю дивізією піхоти на півночі і 12-ю й 13-ю дивізіями піхоти на півдні) утворився 25-кілометровий вільний проміжок, через який супротивник міг дістатися столиці Галичини. Передовим загонам 1-ї Кінної армії до Львова залишалося пройти лише 40 кілометрів²³.

Аби завдавати безперервних ударів і сповільнити рух підрозділів Червоної армії в напрямку Львова,



Іменна нагрудна відзнака 7-ї винищувальної ескадрильї ім. Т. Костюшка (виконана у вигляді емблеми підрозділу)

С.Фаунт ле Рой наказав атакувати супротивника окремим машинам, не чекаючи на готовість до вильоту у складі групи кількох літаків одночасно. Пілоти стартували для виконання бойових завдань у міру того, як їхні літаки заправляли паливом і поповнювали боезапас. Станом на 16 серпня придатними до польотів у Львові було 16 машин, які того дня виконали 49 бойових вильотів. Польське командування, оцінюючи наступного дня ефективність ударів 16 серпня, вказало на “відчутні результати” енергійних повітряних атак²⁴.

Під час першого розвідного лету вранці 17 серпня польські пілоти виявили велике угруповання ворожої кінноти в районі сіл Милятин, Кізлів, Новосілки (тепер – Буського р-ну Львівської обл.). За твердженнями польських дослідників, 17 серпня завдяки ударам з повітря вдалося не лише сповільнити ворожий наступ

у напрямку Львова, а й навіть зму-сили тимчасово відступити частини 6-ї кавалерійської дивізії Червоної армії. Упродовж дня 14 справних літаків зробили 72 вильоти²⁵. Капітан Е. Корсі, поручник Дзембовський, підпоручник Е. Левандовський за цей день виконали по чотири бойові вильоти, а поручник Є. Вебер навіть п'ять. Тільки в 6-й кавалерійській дивізії 1-ї Кінної армії втрати від авіаційних атак 17 серпня становили понад 100 людей убитими й пораненими та 100 вбитих коней²⁶.

Два польські літаки, імовірно з 15-ї ескадрильї, з'явилися над полем бою біля станції Задвір'я, де 17 серпня був оточений і в перебігу одинадцятигодинного бою повністю знищений польський підрозділ під командуванням капітана Б. Зайончковського²⁷. Літаки стали останньою підтримкою, яку дістав оточений польський підрозділ, сформований переважно з мешканців Львова. Вогнем із бортової зброї пілоти розсіяли частину більшовицьких сил, що блокували шлях на Борщовичі, яким проривалася група. Однак коли літаки відлетіли, шлях відступу знову було перекрито й бій завершився розгромом польського підрозділу²⁸.

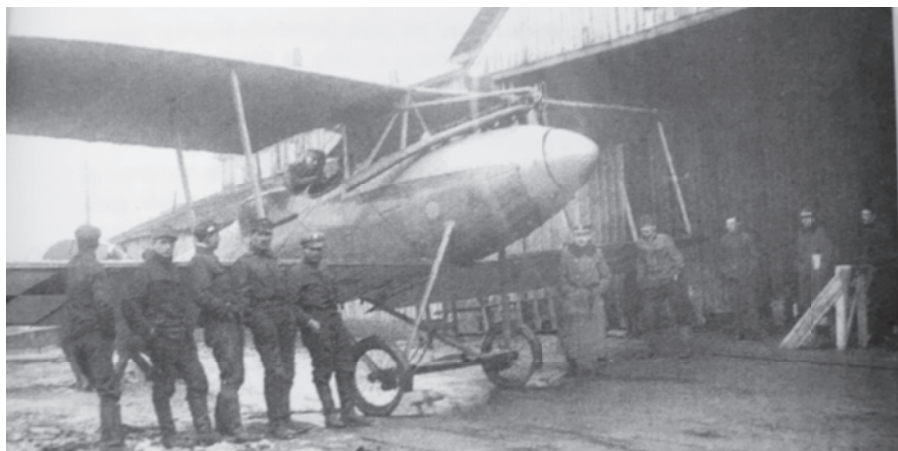
Загалом протягом 16 і 17 серпня польські пілоти зі Львова скинули на підрозділи Червоної армії 7700 кг бомб і вистріляли з бортових кулеметів 16700 набоїв²⁹.

Найзапекліші бої в районі Львова точилися 18 серпня. Того дня в районі Білки-Шляхетської (тепер – Верхня Білка Городоцького р-ну

Львівської обл.) 43-й і 44-й польські полки кінних стрільців стримали наступ 6-ї кавалерійської дивізії Червоної армії. Цим, зокрема, було уможливлено відступ частин польської 26-ї бригади піхоти до Винник і Винничок (нині – Пустомитівського р-ну Львівської обл.). Після відходу піхотинців польські кінні стрільці також відійшли на захід.

Інтенсивність використання польської авіації так само сягнула свого піку 18 серпня. У першій половині дня атаковано цілі в районі Задвір'я, по обіді – в околицях Жовтанців (тепер – Кам'яно-Бузького р-ну Львівської обл.). У районі Задвір'я підпоручник Тарасевич з 6-ї розвідувальної ескадрильї зумів поцілити бомбою в підводу, що перевозила гарматні. Унаслідок детонації вибухнув цілий обоз із 15 возів з боеприпасами. Поблизу с. Горпин був збитий вогнем із землі літак підпоручника Е. Левандовського, який, проте, зміг перелетіти в розташування своїх військ, де зробив вимушену посадку³⁰.

Унаслідок важких боїв 18 серпня польське командування втратило контакт з окремими підрозділами. Зважаючи на це, пілоти III дивізіону отримали завдання розшукати штаби “загублених” частин, насамперед установити зв'язок із 12-ю і 13-ю дивізіями піхоти, а також українськими частинами М. Омеляновича-Павленка. Крім цього, вони мали виявити з повітря розриви між позиціями 6-ї польської та Української армій і позиціями 3-ї польської армії.



*Літак “Альбатрос” Ц.ХІІ зі складу 6-ї розвідувальної ескадрильї
ІІІ авіаційного дивізіону*

Оскільки 18 серпня виникла пряма загроза захоплення Львова, польські авіаційні підрозділи увечері того дня перелетіли на перемиські летовища Гуречко, Медика, Радимно та Муніна³¹. Штаб ІІІ дивізіону на чолі з С. Фаунт ле Роем залишився у Львові.

У зв'язку з перебазуванням до Перемишля в наступні дні інтенсивність застосування авіації зменшилася. 19 серпня пілоти 7-ї і 15-ї ескадрилей завдали ударів по підрозділах 8-ї дивізії, що наступала на Стрий. Того дня запеклі бої тривали в околицях Могілян (тепер – Жовківського р-ну Львівської обл.) і Жовтанців, де оборонялися 2-й батальйон 12-го полку піхоти за підтримки бронепотягів “Хоробрий” та “Баторій”. Польським силам у цьому районі протистояла 14-та кавалерійська дивізія. Після кількогодинного наступу більшовицької частини почали відступ у напрям-

ку Кам'янки-Струмилової. Загалом протягом 19–26 серпня польська авіація виконала 23 бойові вильоти, переважно розвідувального характеру. З аеродромів Перемишля польські літаки виконували вильоти на підтримку Львова до 24 серпня, потім знову повернулися на летовище Левандівка.

20 серпня 1-ша Кінна армія почала відхід з-під Львова. Позиції, що їх покидали кінармійці, займали бійці оперативної групи під командування Й. Якіра (бл. 4,2 тис. бійців) і кавалерійської бригади Г. Котовського (бл. 800 шабель). О 4-й годині ранку 21 серпня польські сили розпочала наступ, підрозділи Й. Якіра й Г. Котовського відступили до Буська, де фронт стабілізувався до початку вересня. Переслідувати радянські сили, що відходили з-під Львова, зі складу 6-ї армії було виділено оперативну групу, до якої включено 13-ту дивізію піхоти й



Польські літаки “Оеффаг” Д.ІІІ зі складу 7-ї винищувальної ескадрильї ім. Т. Костюшка на летовищі Левандівка у Львові

1-шу дивізію кінноти. Оперативну групу очолив генерал С.Галлер. Водночас відбулася зміна головнокомандування Південного фронту – генерала В. Івашкевича замінив генерал Р.Ламезан де Саліньє.

Загалом від 14 до 18 серпня польські військові пілоти 6-ї армії виконали 194 бойові вильоти, під час яких скинули на супротивника понад 700 бомб сумарною вагою 8864 кг і вистріляли з бортових кулеметів 26580 набоїв³². Винятково важливе значення для планування оборони Львова мали дані авіаційної розвідки, якими польські авіатори увесь час забезпечували своє командування. Володіння інформацією про напрямки руху підрозділів Червоної армії, а також їхню чисельність давало змогу польським штабам оперативно й гнучко реагувати на зміни ситуації на полі бою. Польські літаки стартували із львівського летовища Левандівка, атакували ворога в околицях міста й водночас уточнювали інформацію про його пересування.

Провадячи бомбардування, бомби скидали через борт кабіни, прицілювалися на око. Зазвичай до кабіни брали дві бомби вагою 10 кг кожна, хоча бувало, що піднімали в

повітря 6–7 бомб. Після бомбових ударів пілоти обстрілювали супротивника з курсових і турельних кулеметів. Іноді, знижуючись до мінімальної висоти, зумисне лякали коней гуркотом двигунів, які виводили в той момент на максимальні оберти. Подеколи в такий спосіб удавалося розладнувати рух обозних колон.

У середині серпня в околицях Львова склалася ситуація, коли дезорганізовані польські наземні сили на певний час утратили були контроль над ситуацією, і в польських позиціях виник розрив. Наступ кінноти Червоної армії тоді було затримано лише завдяки повітряним атакам. Як відзначає сучасний польський дослідник А. Олейко, це був один з перших в історії авіації випадків, коли тактичного успіху досягнуто виключно силами військової авіації³³.

Польські пілоти не виконували завдань у співпраці з наземними військами. Головною причиною цього був брак засобів зв'язку, а також досвідчених летунів-спостерігачів і наземних авіанавідників, які могли забезпечити порозуміння між літаком і землею. Нічні лети також не практиковано, уночі тех-

ніки ремонтували літаки й готували їх до наступних денних летів. Застосування авіації в боях за Львів показувало, що в штурмових ударах по наземних підрозділах однаково ефективно виявили себе як розвідувальні, так і винищувальні літаки.

Ефективність польської авіації відзначали й бійці Червоної армії. Учасник походу 1-ї Кінної армії на Захід політкомісар 6-ї кавалерійської дивізії, а згодом відомий письменник І. Бабель так описував свої враження від зустрічей з американськими пілотами: “Ескадрилья вимотує нас: переслідує, метасося, літаємо з місця на місце... Ескадронний показав нам на чотири цятки в небі, чотири бомбардувальники, що впливали з-за осяйної лебединої хмари. Це були машини повітряної ескадрильї майора Фаунт-Ле-Ро”³⁴.

І. Бабель колоритно описує бій поблизу м. Сокаля на Львівщині між двома червоними кіннотниками – Андрієм Восьмилетовим та Павлом Труновим і американськими пілотами. Встановивши два кулемети, пристосовані для зенітного вогню, червоноармійці спробували збити машини американців, але “майор і три його бомбардувальники виявили вміння в цьому бою. Вони знизилися до трьохсот метрів і розстріляли з кулеметів спочатку Андрюшку, а потім і Трунова. Усі стрічки, випущені нами, не завдали американцям шкоди; аероплани полетіли вбік”³⁵.

Про американців згадував і командир 1-ї Кінної армії С. Будьонний: “ворожі пілоти діяли нахабно,

знижувалися так, що літали трохи вище від дахів, обстрілювали з кулеметів вулиці міста. Було прикро за нашу безпорадність. Останнім часом нальоти супротивника почастішали, а ми, на жаль, не змогли з ними ефективно боротися”³⁶.

За даними сучасного польського історика, у боях проти польських військ 1-ша Кінна армія до 1 вересня 1920 р. втратила 1,3 тис. бійців убитими, 4,8 тис. пораненими, понад 9 тис. коней, 14 гармат, близько 50 кулеметів і 353 підводи³⁷. Безпосередні втрати від атак з повітря оцінити важко, вони можуть становити кількості убитих і поранених. Польська сторона в боях за Львів втратила близько 1,5 тис. осіб³⁸. Вогнем із землі було збито 3 польські літаки, загинув один пілот.

Військова авіація 1-ї Кінної армії діяла менш ефективно, ніж польська. Зважаючи на швидкий наступ Червоної армії, з найбільш навченого персоналу та з використанням найкращих літаків було створено спеціальні авіаційні групи, які мали просуватися вперед одночасно з наземними військами, не чекаючи на тилове забезпечення. Для надання мобільності таким підрозділам приділили 9 вантажівок і кілька підвід. Однак навіть такі провізоричні кроки не убезпечили від полонів літаків. У липні в складі 41-го розвідувального загону, підпорядкованому 1-й Кінній армії, залишався тільки один справний літак “Де Гевіленд” ДГ-9, у 24-му – лише один справний СЕ-5а, а в 36-му розвідувальному загоні усі літаки були в ремонті³⁹. Беручи це

до уваги, розуміємо, що практичної користі більшовицькі пілоти в боях за Львів дати не могли. Зустрічей у повітрі між польськими і більшовицькими літаками не було. Польські джерела взагалі не зафіксували присутності на полі бою авіаторів Червоної армії.

Проблеми із зношенням техніки мали й польські пілоти. Внаслідок інтенсивного використання літаків у серпневих боях під Львовом вичерпався ресурс більшості машин III авіаційного дивізіону й 15-ї ескадрильї. Станом на 25 серпня у 5-й, 6-й, 7-й і 15-й ескадрильях справними були тільки 13 літаків, 12 мали пройти капітальний, а ще 4 – парковий ремонт, 3 вважалися “тимчасово несправними”⁴⁰.

Бої за Львів стали останньою бойовою сторінкою в історії 7-ї винищувальної ескадрильї ім. Т.Костюшка, у якій служили американські добровольці. Випробовуючи літак після ремонту, 31 серпня на Левандівці розбився наймолодший із пілотів “американської” ескадрильї Т.-В.Мак-Каллум. Від 12 жовтня 1920 р. до підрозділу почали приділяти нових польських пілотів. Офіційне прощання з американськими авіаторами, які поверталися на батьківщину, відбулося на летовищі Левандівка навесні 1921 р. Остаточо американців демобілізовано 11 травня 1921 р.

За час участі в бойових діях на території України (вересень 1919 – серпень 1920 рр.) американські пілоти зробили 599 вильотів, провівши в повітрі загалом 907 годин. Для порівняння, на всі двадцять

польських авіаескадрильї, які діяли в 1919 – 1920 рр. на всіх фронтах, за той самий час припадає 4942 вильоти. Отже, “американська” ескадрилья ім. Т.Костюшка провела в небі війни найбільше часу. Всіх пілотів ескадрильї відзначено польськими урядовими нагородами.

Під час перебування в Україні підрозділ утратив трьох пілотів. 10 листопада 1921 р. останки Е.Ґрейвса, А.Келлі й Т.В.Мак-Каллума було перенесено до спільного гробівця на військовому цвинтарі “Оборонців Львова”. 30 травня 1925 р. їм відкрито пам’ятник (робота Ю.Ружинського і Ю.Стажинського). Скульптура, на спорудження якої добровілля внески збирали в Галичині та США, являє собою крилату постать у літньому комбінезоні. Звівши погляд у небо, вона стоїть на тлі стіни – символічної межі між землею і повітрям. Позаду фігури зі стіни виступає зображення піраміди – символу вічності. Ліворуч і праворуч від скульптури вибито написи польською та англійською мовами: “Американцям, що загинули, захищаючи Польщу в 1919–1920 рр. Офіцери авіаескадрильї імені Костюшка”. Наприкінці 1940-х рр. пам’ятник з наказу місцевої влади знищили. На початку 1970-х рр., незважаючи на протести громадськості, американських та польських дипломатів, на місці останнього спочинку американських пілотів влаштовано гараж. У наш час пам’ятник відновлено.

До маловідомих епізодів галицьких боїв польсько-радянської війни 1920 р. належить спроба створити



Американські пілоти 7-ї винищувальної ескадрильї ім. Т. Костюшка М. Купер (ліворуч) та С. Фаунт ле Рой біля літака “Оеффар” Д.ІІІ

окремий авіаційний підрозділ Армії Української Народної Республіки. У червні 1920 р. українська військова місія в Польщі звернулася до польського командування з проханням допомогти сформувати український авіаційний підрозділ, мотивуючи це наявністю вишколених кадрів українських пілотів та наземної обслуги. Польська сторона погодилася, і 26 червня того року віце-міністр військових справ видав наказ про передачу українській стороні літаків. Створення підрозділу, який отримав назву 1-ша Запорозька авіаційна ескадрилья, почалося 29 червня. Особовий склад її за штатом налічував 60 осіб. Поляки надали вісім літаків: два англійські винищувачі “Сопфіч” 5Ф1 “Дельфін”, чотири німецькі штурмовики “Альбатрос” J-1, розвідувач LVG C. V та ще один літак, тип якого нині невідомий (див. *табл. 1*). Літаки українського авіа-

ційного підрозділу мали національні розпізнавальні знаки у вигляді квадрата, поділеного тонкою білою лінією по діагоналі на поля синього і жовтого кольорів. Розпізнавальні знаки для українських літаків було затверджено наказом від 25 жовтня 1920 р. Українські пілоти освоювали передану їм техніку на Мокотовському летовищі у Варшаві.

За твердженням відомого знавця історії польської авіації А. Моргали, у кінці вересня або на початку жовтня українську ескадрилью було вислано до Копичинців (тепер – Тернопільської обл.), де вона мала базуватися. Потім українські пілоти перебазувалися до Волочиська (тепер – Хмельницької обл.). В останній декаді листопада авіапідрозділ перелетів до Львова на летовище Левандівка⁴¹. 13 грудня його разом із літаками вислали до Варшави, а звідтіля до Бидгощі, де на початку

Літаки 1-ї Запорозької авіаційної ескадрильї

№	Тип літака	Двигун, потужність	Номер двигуна	Номер фюзеляжу	Озброєння
1.	“Сопфїч” 5Ф1 “Дельфїн”	“Іспано-Сюїза” 8Е, 200 к.с.	18254	21.01	2 курсові кулемети “Вїккерс” (№ 2869 і 1123)
2.	“Сопфїч” 5Ф1 “Дельфїн”	“Іспано-Сюїза” 8Е, 200 к.с.	30015	21.03	2 курсові кулемети “Вїккерс” (№ 613 і 704)
3.	“Альбатрос” J-1	“Бенц” IV, 200 к.с.	30859	618/18	Без кулеметів
4.	“Альбатрос” J-1	“Бенц” IV, 200 к.с.	25647	625/18	Без кулеметів
5.	“Альбатрос” J-1	“Бенц” IV, 200 к.с.	36054	626/18	Без кулеметів
6.	“Альбатрос” J-1	“Бенц” IV, 200 к.с.	33977	632/18	Без кулеметів
7.	LVG C.V	“Бенц” IV, 200 к.с.	31850	9503/17	Без кулеметів
8.	Невідомий	–	–	–	–

1921 р. розформували⁴². 22 лютого того року українська сторона повернула полякам 7 літаків, запасні частини до них, переносні ангари та інше авіаційне майно.

За відомостями іншого польського дослідника, З. Карпуса, навесні 1921 р. трьох українських пілотів колишньої 1-ї Запорозької еска-



Зразок розпізнавального знака українських літаків 1-ї Запорозької авіаційної ескадрильї. Кінець 1920 р.

дрильї (О.Заховського, С.Островидова й П.Золотова) прийняли на посади інструкторів у польську військову Нижчу школу пілотів у Бидгощі⁴³. Згодом до військової школи авіа механіків, яка також працювала в Бидгощі, взяли на роботу 20 українських авіа механіків. Українські фахівці не тільки навчали польських курсантів, а й ремонтували літаки та ротативні авіадвигуни. Ще 22 українських авіа фахівців запросили до Бидгощі польські приватні промислові підприємства. Загалом протягом весни 1921 р. – липня 1922 р. у Бидгощі працювало 45 українських пілотів та авіаційних спеціалістів. Улітку 1922 р. на вимогу польських політиків із табору національних демократів українців звільнили зі служби⁴⁴. Більшість українців, що працювали в авіашколах та на авіаційних підприємствах міста, залишилися жити в Бидгощі, де виникла українська громада.

ПРИМІТКИ

- 1 Мельтюхов М. Белый орел против красной звезды. – Москва, 2004. – С. 142.
- 2 Klimecki M. *Galicja Wschodnia 1920*. – Warszawa, 2005. – S. 131.
- 3 Кузьмин Н.Ф. Крушение последнего похода Антанты. – Москва, 1958. – С. 137. Багато з цих машин були новими й походили з трофеїв, захоплених Червоною армією в Таганрозі й Новоросійську. До літаків, які в ній використовувались, належали британські винищувачі СЕ-5а й розвідувачі-бомбардувальники “Де Гевіленд” ДГ-9, а також французькі винищувачі “Ньюпор” і СПАД різних моделей.
- 4 Кондратьев В., Хайрулин М. От Днепра до Вислы и обратно // *Авиация гражданской войны*. – Москва, 2000. – С. 80, 81.
- 5 Там само. – С. 81.
- 6 Madejski W. *Operacja konnica: III Dywizjon Lotniczy w bitwie pod Lwowem*// *Pilot Wojenny*. – 2000. – № 7–8. – С. 43.
- 7 Історія Львова: У 3 т. – Львів, 2007. – Т. 3. – С. 38.
- 8 У районі Варшави 13 серпня 1920 р. почалася “битва на Віслі”, унаслідок якої 17 серпня війська Західного фронту Червоної армії почали відступати на схід.
- 9 Klimecki M. *Op. cit.* – S. 142.
- 10 Мельтюхов М. *Знач. праця*. – С. 142.
- 11 Korański T. *Fokker D.VII Bi-Ba-Bo* // *Lotnictwo z zachownią*. – 2002. – № 1. – S. 24, 25.
- 12 Упродовж липня 1920 р. всі польські підрозділи, що діяли проти 1-ї Кінної армії, зазнали великих втрат. Загалом червоноармійці збили 8 польських літаків, зокрема застосовували спеціальну тактику зенітних засідок. Невеликий підрозділ кінноти, імітуючи рух великої маси військ, приваблював літаки супротивника у ті місця, де концентрували кілька кулеметів, пристосованих для стрільби по повітряних цілях.
- 13 Упродовж липня–серпня 1920 р. лише пілоти 7-ї винищувальної ескадрильї ім. Т. Костюшка розбили в аваріях 2 літаки, через несправності не змогли евакуювати при відступі ще 5 машин, один літак був збитий вогнем із землі. Унаслідок цих подій загинув один пілот, двох поранено, а один потрапив у полон.
- 14 М. Купер зумів приховати своє офіцерське звання й навіть утекти від будьонівців, які його полонили. Його ввіймали, після чого він відсидів 10 місяців у в’язниці в Москві. Разом із двома польськими офіцерами М. Купер зумів утекти з тюрми Владикіно. Протягом 20 днів він добрався до латвійського кордону. На батьківщину М. Купер повернувся вже після того, як на початку 1921 р. було підписано Ризьку мирну угоду між Польщею і Радянською Росією.
- 15 Італійські літаки виробництва туринської фабрики “Ансальдо” характеризувалися високою аварійністю. 7-ма ескадрилья мала з ними клопіт від самого початку експлуатації. Літаки були передані до підрозділу у Варшаві, і вже під час першого перельоту з Варшави до Львова 23 квітня 1920 р. до місця призначення не зуміла долетіти жодна машина. Чотири літаки зробили вимушену посадку майже одразу після зльоту і тільки один літак долетів до Любліна. Причинами полемів були дуже ненадійні двигуни SPA 6A. Кар’єра італійських літаків у польській авіації виявилася вкрай короткою, лише два роки. Через численні аварії та поломи їх з 1922 р. знято з озброєння.
- 16 На одному з них згодом літав відомий радянський військовий пілот А. Ширинкін. Захоплений у Бердичеві “Ансальдо” А-1 “Балілла” спочатку був єдиним літаком такого типу, використовуваним в

- авіазагонах більшовицької Росії, згодом партію таких машин закупили безпосередньо в Італії.
- 17 Енциклопедія Львова / Підред. А. Козицького та І. Підкови. – Львів, 2007. – Т. 1. – С. 187, 188.
- 18 Cybulski T. *Polskie Lotnictwo Wojskowe w okresie wojny polsko-sowieckiej // Pilot Wojenny*. – 2000. – № 7–8. – С. 24.
- 19 Madejski W. *Op. cit.* – S. 40.
- 20 *Ibid.* – S. 44, 45.
- 21 *Ibid.* – S. 50.
- 22 Olejko A. *Działania lotnicze w pasie karpackim w latach 1914–1947*. – Rzeszów, 2005. – S. 128.
- 23 *Ku czci poległych lotników*. – Warszawa, 1932. – S. 222, 223.
- 24 Madejski W. *Op. cit.* – S. 53.
- 25 Olejko A. *Op. cit.* – S. 129. За іншими даними, 17 серпня 1920 р. з львівського летовища Левандівка 19 польських літаків виконали 69 бойових вильотів.
- 26 Madejski W. *Op. cit.* – S. 56.
- 27 Бої під Задвір'ям, де загинуло 325 (згідно з іншими даними – 318) польських добровольців, згодом оголошено одним із символів військової доблесті Польщі. На місці бою насипано курган і встановлено пам'ятник, знайдені тіла загиблих урочисто перепоховано на військовому меморіалі Личаківського цвинтаря у Львові.
- 28 *Odziemkowski J. Leksykon bitew polskich 1914–1921*. – Pruszków, 1999. – S. 160–162.
- 29 Kobos A. *Partnerstwo Orłów* // <http://www.zwoje-scrolls.com/zwoje13/text17p.htm>
- 30 Tarkowski K. *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką*. – Warszawa, 1991. – S. 101–104.
- 31 Wielgus K. *Pierwsze lotniska Rzeczypospolitej // Z galicyjskich pól wzlotów*. – Tarnobrzeg; Kraków, 1999. – S. 147.
- 32 Klimecki M. *Op. cit.* – S. 158. Згідно з іншими даними, літаки, базовані у Львові, скинули на супротивника 9360 кг бомб і випустили по ньому 39500 набоїв із кулеметів. Див.: Madejski W. *Op. cit.* – S. 60.
- 33 Olejko A. *Op. cit.* – S. 127.
- 34 Бабель І. *Коннармия: Рассказы. Дневники. Публицистика*. – Москва, 1990. – С. 187, 79. Автор називає командира польського авіаційного підрозділу “Фаунт-ле-Ро”.
- 35 Там само. – С. 80. У наведеному уривку автор, очевидно, мав на увазі командира ескадрону Костянтина Трунова, вихідця зі Ставропілля, іменем якого тепер названо райцентр Ставропільського краю Російської Федерації. Убитого було поховано в центральному сквері Сокаля, просто у квітнику. І. Бабель, відзначив виняткову влучність вогню з літаків 7-ї ескадрильї – усі поранення Трунов дістав у голову.
- 36 Цит. за вид.: Ган А. *На Львов и Замостье*. Москва, 1960. – С. 46.
- 37 Smoliński A. *Zarys dziejów I Armii Konnej (1919–1923)*. – Grajewo, 2003. – S. 88, 89. Про бої 1-ї Кінної армії в околицях Львова див. також: Клюев Л. *Первая конная Красная армия на польском фронте в 1920 году*. – Москва, 1932. – С. 112–122.
- 38 Підраховано за вид.: Klimecki M. *Galicia Wschodnia 1920*. – Warszawa, 2005.
- 39 Olejko A. *Op. cit.* – S. 132.
- 40 Madejski W. *Op. cit.* – S. 40, 41.
- 41 У цей період українські підрозділи вели бої за Літин на Поділлі, який захопили 12 листопада 1920 р., але згодом змушені були покинути місто й відійти на територію Галичини.
- 42 Morgała A. *Samoloty eskadr sojusznicznych w roku 1920 // Pilot Wojenny*. – 2000. – № 7–8. – S. 92, 93.
- 43 Службу в авіації продовжили ще два українські пілоти з цього підрозділу: М. Богатирьов у Познанській авіаційній школі й П. Вежицький у військовій авіації.
- 44 Karpus Z. *Lotnicy ukraińscy w Bydgoszczy w latach 1921–1922* // <http://www.samoloty.ow.pl/str295.htm>