

АВІАЦІЙНІ ЕПІЗОДИ З ІСТОРІЇ УПА

Протягом останнього десятиліття з'явилася низка нових фахових досліджень з історії Української повстанської армії (УПА). Утім окремі аспекти її бойової діяльності все ще лишаються не опрацьованими. У пропонованій статті автор робить спробу повернути увагу науковців до одного з таких малодосліджених аспектів історії українського визвольного руху середини ХХ ст.

Загальний характер партизанської тактики УПА зумовлював особливе ставлення до протидії повітряним силам супротивника. У спеціальній інструкції „Основні елементи партизанської тактики УПА” один із інструкторів старшинських шкіл „Ратник” (ім'я і прізвище невідомі) писав: „Крім величезної числової переваги, ворог має над повстанськими відділами ще й таку ж велику технічну перевагу, а саме: важку зброю піхоти (важкі кулемети), артилерію, танки, літаки. Щоб могли цю колосальну технічну перевагу ворога бодай частково зрівноважити, партизани діють малими відділами, в закритому, важкопрохідному терені, використовуючи для своїх дій всі природні перешкоди й ніч та в широкому масштабі маневри й рух. Таким чином вони не дають ворогові змоги використовувати проти себе цієї такої великої технічної переваги. Вони стараються представляти собою надто малі для ворожої техніки цілі (шляхом роздрібнення), що легко губляться в терені, швидко зникають і до яких не можна дібратися важкою зброєю”¹.

Конкретніші вказівки про елементи протиповітряного навчання містилися в залучнику до наказу ч. 8 командира УПА Кліма Савура від 30 серпня 1943 р., де передбачалося створення у воєнних округах УПА підрозділів самооборони. Зокрема залучник-інструкція рекомендував „приготувати людей до протиповітряної оборони. Пояснити всім, що літаки не такі страшні, як ті [сили супротивника], що їдуть автами чи підводами. Перед літаком треба критись, щоб не попасти під кулемет, а бомби, як селяни знають з практики, не так уже багато приносять втрат в людях”².

В інструкції розвідчого відділу військового штабу воєнної округи „Буг” від 3 серпня 1944 р. окремий розділ був присвячений організації розвідки в районах розташування ворожих летовищ. Така розвідка набувала особливого значення з огляду на те, що загоны УПА часто зазнавали повітряних ударів з боку своїх супротивників. Загалом за час існування Української повстанської армії військову авіацію проти її підрозділів використовували чотири

країни: Німеччина, СРСР, Польща й Чехословаччина.

Першим авіаційним супротивником українських партизанів стало люфтваффе. Особливо активно німецьке командування використовувало авіацію проти УПА на Волині й у Карпатах. Так, на Волині німецьку військову авіацію застосовано проти партизанських сил на Горохівщині під час наступу 5 травня 1943 р. на Скабарівський ліс і с. Скабарівщину (тепер – Горохівського р-ну Волинської обл.). Не зважаючи на обстріл із повітря, який вели 5 ворожих літаків, чота „Сумного” й рій „Шума” витримали на своїх позиціях досить часу, щоб евакуювати людей із села. Втрати української сторони включно з жертвами серед цивільного населення становили 28 осіб.

У липні 1943 р. німці розпочали масовані бомбові удари по волинських селах, передусім по тих з них, що були на північ від Луцька, над річками Стиром і Полонкою. Німецькі літаки скидали бомби й обстрілювали з бортової зброї с. Несвіч і Лаврів (Луцького р-ну Волинської обл.), а також с. Ставрів (тепер – Млинівського р-ну Рівненської обл.) та ін. Загалом у розпорядженні командувача антипартизанською акцією обер-групенфюрера Еріка фон

дем Бах-Залевського було 27 літаків. 19–20 серпня німецькі літаки з летища в Дубні здійснювали бомбові удари по вояках УПА поблизу селища Мізоч (тепер – Здолбунівського р-ну Рівненської обл.). Першим розташування партизанів обстріляв літак „Фізелер” Fi-156 „Шторх” (*Fieseler Fi 156 Storch*). Обстріл провадився, мабуть, з піхотного кулемета через відчинені двері кабіни³. Згодом обстріл партизанів продовжив літак „Фокке-Вульф-190” (*Focke Wulf FW 190*), який підпалив кілька автомобілів, що належали партизанам. Проте людських втрат вдалося уникнути.

10 вересня три літаки взяли участь у наступі німців на позиції підрозділу УПА під командуванням бунчужного Андрія Марценюка (псевдо „Береза”), який 8–11 вересня оборонявся в стінах Новозагорівського монастиря (тепер – с. Новий Загорів Локачинського р-ну Волинської обл.). Під час бомбардування вцілілі на той час партизани ховалися в підземеллях, тому втрат від німецьких бомб не було.

Масові бомбові удари проти українських сил на Волині повторилися в жовтні 1943 р. У лютому 1944 р. під час бою УПА проти



Літак „Фізелер” Fi-156

радянських партизанів у районі с. Залужжя (тепер – Дубенського р-ну Рівненської обл.) пілоти німецького літака, певно помилково вважаючи українських партизанів „Ясена” за якийсь із німецьких чи союзних підрозділів, завдали бомбового удару по радянських партизанах⁴. Натомість кількох німецьких пілотів і наземних спеціалістів вояки УПА вбили під час нападу на м. Камінь-Каширський 19–20 серпня 1943 р. Німецьке летовище було розташоване за Каменем-Каширським і не зазнало нападу, але партизани знищили значну частину тих військовиків люфтваффе, що ночували в місті.

Крім Волині, німецька авіація була застосована проти сил Української національної самооборони (УНС) на Прикарпатті. 27 листопада 1943 р. німці з Майдану, Посічі (Тисменицького р-ну Станіславської обл.) й Завою (Калуського р-ну тієї ж обл.) наступали на Чорний Ліс „при співучасті летунства”⁵. Уже в перші хвилини бою українським партизанам удалося захопити німецьку радіостанцію, що унеможливило подальший зв’язок наземних підрозділів супро-

тивника з літаками. Зважаючи на це, німецька авіація мусила відмовитися від участі в бою. За відомостями української сторони, втрати ворога в цьому бою становили близько 60 осіб лише вбитими, причому підрозділ УНС, який німці хотіли знищити, вцілів⁶. Більшого успіху пілоти люфтваффе досягнули 12 березня 1944 р. під час бою німецького підрозділу проти УПА в с. Старій Ягільниці (Чортківського р-ну Тернопільської обл.). Упродовж півгодинного бою партизани вбили п’яťох німців і одного поранили, українці втратили 8 осіб, причому всі вони загинули, як занотовано у звіті про бій, „від кулеметного вогню з німецького літака”⁷.

Про використання німцями навесні 1944 р. на Грубешівщині (тепер – Люблінське воєводство, Польща) у боротьбі проти українських партизанів літаків-біпланів, імовірно – легких бомбардувальників „Геншель-123А” (*Henschel Hs 123A*), яких вояки УПА називали „драбинами”, згадував стрілець Іван Новосад „Стецько”. У час „між римо-католицьким Великоднем і Зеленими святами”, тобто 9 квітня й 28 травня 1944 р., у с. Варешині



Легкий бомбардувальник „Геншель-123 А”, що його в 1943–1944 рр. люфтваффе використовувало проти українських партизанів

в околиці Грубешова українські партизани знищили 11 німецьких солдатів велосипедної стежі. Після цього німці, за спогадами І.Новосада, „пустили дві „драбини” слідкувати за нами, а під Варешин підтягнули більшу силу. Минуло трохи часу: появилися знову „драбини”, а за ними вже й танки, тож ми відступили, взявши напрям на с. Вільку, де простояли кілька днів. Потім далі на с. Діброву, під Старе Село”⁸. У п'ятницю на Зелені свята (26 червня 1944 р.) німецькі літаки (ймовірно „Геншель-123А”) були використані одразу проти двох підрозділів – польського й українського. Обставини цього епізоду такі. Уранці дві чоти („Касіяна” й „Мальчівського”) із сотні Маріяна Лукасевича „Ягоди” несподівано були атаковані польським підрозділом Армії Крайової (АК) під командуванням Віктора Томашовського. Поляки оточили українських партизанів у лісовому селі Діброва. У ході бою в тил польському підрозділові вдарив загін „Дуба”, і поляки відступили з лісу. Коли вони вийшли на відкрите місце, їх обстріляв із бортової зброї німецький літак („драбина”). Згодом цей самий літак атакував і українських партизанів, які йшли слідами поляків. Відтак бій було припинено. Згодом німецькі літаки обстріляли частину підрозділу „Ягоди” в районі шосе Грубешів – Томашів⁹.

Під час бою в районі с. Тудорковичі (тепер – Сокальського р-ну Львівської обл.) українським партизанам сотні „Ягоди” вдалося пошкодити німецький літак. „Стецько”

згадував: „Я хотів його трохи відлякати, пустив кілька серій з кулемета. Видно, вдалося мені попасти, бо літак перехилився на крило й відлетів кривим летом. Котрийсь з нас, що учився колись в Києві, навіть писав про це вірша”¹⁰.

10 липня 1944 р. німецькі літаки коригували вогонь артилерії під час наступу на позиції старшинської школи УПА в Долинському повіті (околиці хребта Матагів), поблизу кордону з Угорщиною¹¹.

Активно застосовувало військову авіацію проти Української повстанської армії і командування Червоної армії. Наприкінці березня й у квітні 1944 р. радянська авіація брала участь у боях із загонами УПА на північній Волині (у районі лісів над р. Горинь). 15 квітня за підтримки літаків і танків у районі містечка Людвиполя (тепер – смт. Соснове Березнівського р-ну Рівненської обл.) в Пустомитських лісах радянські війська атакували підрозділи „Енея” й „Дубового”, проте зазнали поразки, втративши 1 станковий і 4 ручні кулемети, 1 міномет, а також 22 бійців, які потрапили в полон. 23–24 квітня радянське командування застосувало військову авіацію проти підрозділів УПА в ході бою під с. Гурби (тепер це урочище Здолбунівського р-ну Рівненської обл.).

27 липня 1944 р. у районі с. Жданна (тепер – с. Жданівка Дрогобицького р-ну Львівської обл.) під час бою загону УПА із німецькою колоною радянська авіація несподівано атакувала німців. Удари літаків повто-

рювалися кількома хвилями протягом трьох годин. Зазнавши удару з повітря і з землі, німецький підрозділ був розбитий. Несподівану допомогу радянські пілоти подали українським воякам випадково, гадаючи, що німців атакує комуністичний партизанський загін під командуванням М. Шукаєва. Принагідно зауважимо, що основну частину цього загону українські повстанці розсіяли за кілька днів перед цим у районі сіл Риків, Завадка і Росохач (Турківського й Сколівського р-нів Львівської обл.), а решту червоних партизанів оточили й знищили в трикутнику між селами Смільна – Заколоть – Сторонна¹².

За спогадами вояків УПА, восени 1944 р. радянські літаки скидали летючки із закликами до них здаватися. 1 листопада того року у с. Сухі Ліщини радянська авіація збомбардувала сотні „Прута”, „Хмари” й „Бойка”, що були під загальним командуванням Василя Андрусяка „Різуна”. Ці підрозділи встигли швидко розосередитися, тому жодних втрат не зазнали. 12 грудня сотня „Прута” зробила засідку в околиці с. Виноград (Коломийського р-ну Станіславської обл.) на підрозділ НКВС, який проводив арешти в селах Виноград, Велесниця і Гаврилівка й транспортував затриманих до Надвірної. Унаслідок раптової атаки підрозділ був розбитий, від остаточного знищення його врятувало лише несподіване втручання радянської авіації. Про цей бій один з його учасників – „Співак” згадував так: „Із Станіслава прилетіла

ескадрилья більшовицьких літаків й ми були змушені відступити до лісу. Не вдалося забрати жодної трофейної зброї, бо під тиском авіації, яка нас цілий час бомбила, ми musiли відійти з місця бою”¹³.

Починаючи з 10 січня 1945 р., радянські літаки впродовж двох тижнів бомбили Чорний Ліс. Результативним було лише перше бомбардування, під час якого одного вояка УПА було вбито й одного поранено. У наступні дні спеціально визначений рій розходився лісом і запалював вогнища, які мали імітувати фальшиві місця поствою українських підрозділів¹⁴. 19 січня два курені УПА – „Прута” й „Благого” під загальним керівництвом „Різуна” були атаковані значними радянськими силами в с. Глибоке (тепер – Богородчанського р-ну Івано-Франківської обл.). Атаку підтримували 8 радянських літаків. Згідно з радянськими свідченнями, один літак вони втратили, а партизанські підрозділи відступили до с. Грабівка (тепер – Калуського р-ну Івано-Франківської обл.). 21 січня курінь „Месник” (командир „Благий”) розбив три роти військ НКВС, незважаючи на те, що в бою ворога підтримали літаки. У квітні військово-летунство було масово застосоване проти підрозділів „Чорний Ліс” і „Говерля”. Радянська військова авіація використовувалася під час масової акції військ НКВС у Городоцькому і Яворівському районах 7–14 червня. Підрозділи „Холодноярці” й „Переяслави”, не прийнявши бою, відступили. Пізньої осені 1945 р.

радянські літаки були використані проти сотні „Довбуша” в с. Луг. Унаслідок бою сотня зазнала великих втрат, „Довбуш” вивів уцілілих вояків у Карпати. 25 травня 1946 р. у перебігу бою поблизу с. Пнікут, у якому два рої УПА під спільною командою ройового „Криги” потрапили в засідку облавників, над бойовищем з’явився радянський літак. Згідно з партизанським звітом, пілот обстріляв як підрозділи УПА, так і власні війська. Скориставшись замішанням, повстанці відступили без втрат¹⁵.

Про активне використання військової авіації проти українського партизанського руху на Західній Україні згадували у своїх інтерв’ю для західноєвропейської преси російські радянські пілоти Аркадій Рудовський і Петро Пирогов, які відповідно в 1952 і 1949 рр. утекли на Захід. П. Пирогов особисто брав участь у бойових діях проти УПА під час своєї служби 1947–1949 рр. у Коломиї та Стрию¹⁶. Останні випадки застосування радянської військової авіації проти УПА припадають на 1951–1952 рр. Зокрема в цей час вогнем із літака на полі біля с. Туринка (Жовківського р-ну Львівської обл.) був убитий районний провідник Великомоствіського району Львівської області „Марко”¹⁷.

Подеколи українським повстанцям удавалося збивати літаки, що атакували їх. Так, між 12 і 19 вересня 1944 р. у районі Чорний Ліс – Болохівські ліси – Перегінські ліси було збито радянського лі-

така, а його пілота лейтенанта Олександра Придачина взято в полон¹⁸. Ще одного літака знищено під час рейду сотні „Гамалії”, метою якого було звільнити 80 осіб, яких НКВС тримало в костелі с. Войнилів (тепер – Калуського р-ну Івано-Франківської обл.). Тоді протягом 21–28 жовтня 1944 р. ліквідовано військовий комісаріат у Войнилові, відділок НКВС, звільнено ув’язнених і збито радянського літака¹⁹. Два літаки зуміли знищити вояки підвідділу „Бойки”: першого з них – 14 жовтня 1945 р. у с. Хітар (тепер – Сколівського р-ну Львівської обл.), другого – 12 травня 1946 р. біля с. Верецьке на Закарпатті (тепер – с. Нижні або Верхні Ворота Воловецького р-ну Закарпатської обл.)²⁰. У зведенні тактичного відтинка УПА „Чорний Ліс” військової округи „Говерля” (чотири бойові курені) за період від 1 січня до 30 червня 1945 р. серед інших втрат ворога згадується про один пошкоджений повстанцями радянський літак²¹. Звіт військової округи „Буг” за третій квартал 1945 р. містить інформацію про знищення на землі радянського літака. Це сталося 28 квітня 1945 р. під час бою підрозділу „Жубри-1” у с. Раківці (Пустомитівського р-ну Львівської обл.). На місці бою опинився радянський літак, який намагався злетіти під вогнем українських вояків. Як зазначалося у звіті, „запримітивши, що ворог веде густий вогонь з літака, який там приземлився, а зараз готовився до відлету, дано наказ – збірний вогонь

по літакові. Від цільних стрілів літак загорівся, а полум'я освітіло позиції п[ід]в[ід]д[ілу]. Його залага втекла... Вбито 3 із залого літака та знищено літак”²².

За радянськими даними, вояки УПА збили під час лету над Західною Україною транспортний літак ПС-9 (АНТ-9) із 8-го окремого транспортного авіаполку (ОТРАП), який, імовірно, вилетів з аеродрому у Стрию²³. Цікаво, що це була остання з машин цього типу, експлуатованих у радянській військовій авіації. Принаймні один транспортний літак „Юнкерс-52/3м” (*Junkers Ju 52/3m*) втратили від наземного вогню українських партизанів і німецькі авіатори. На початку травня 1944 р. у розташуванні 16-ї піхотної угорської дивізії VII угорського корпусу опинилися німецькі пілоти „Ю-52”, які твердили, що їхній літак був пошкоджений зенітним вогнем із землі поблизу с. Сенечів (тепер – Долинського р-ну Івано-Франківської обл.)²⁴.

Ще однією країною, що застосовувала військову авіацію проти УПА, була Польща. У січні 1946 р. польські літаки По-2, приділені до 6-ї, 8-ї, 9-ї і 18-ї піхотних дивізій Війська Польського, виконували пропагандистські лети, розкидаючи листівки над горами в районі на схід від Нового Сонча (тепер – Малопольського воєводства, Польща). У березні того ж року польській операційній групі „Жешув” під командуванням генерала бригади Вацлава Дашкевича було приділено авіаційну ескадру у складі 6 літаків По-2 2-го окремого змішаного авіа-

ційного полку з Варшави. Командував ескадрою поручник-пілот Юзеф Дембовський, який ще перед Другою світовою війною займався планерним спортом і мав досвід пілотування над гірською місцевістю. Три літаки По-2 цієї ескадри стаціонаували на летовищі в Сяноку, а ще три – в Перемишлі (тепер – Підкарпатського воєводства, Польща). Район дій польським пілотам було визначено в межах Сяноцького, Ліського, Перемиського, Коросненського, Ясельського, Горлицького, Ярославського, Любачовського й Томашівського повітів Польщі. У період 10 – 20 березня польські пілоти виконали 197 бойових летів, головно розвідувального характеру²⁵.

Бойова діяльність польських авіаторів особливо активізувалася у квітні – травні 1946 р. 12–14 квітня польські літаки підтримували частини 8-ї піхотної дивізії Війська Польського, що намагалися оточити підрозділ „Хоменка”, 18–21 квітня пілоти з ескадри Ю. Дембовського стежили з повітря за пересуванням загонів УПА під командуванням „Яра” й „Захарка”²⁶. 29 травня в боях проти сотень УПА „Ластівки” й „Крилача”, які провадили в районі сіл Лішна – Вуйське, а також Мриглоду і Юрівець сили 34-го й 36-го піхотних полків Війська Польського, було використано три літаки По-2²⁷. Вони вилетіли із Сянока з метою розвідки й атак з повітря проти українських партизанів (обстріл з турельних кулеметів і скидання ручних гранат). Коли в ході бою набой і гранати в пілотів закінчувалися,

вони сідали в розташуванні польських сил і, поповнивши боєзапас, далі виконували завдання²⁸. Того дня українським партизанам удалося збити перший польський літак. Під час прориву підрозділу УПА поблизу Тісної По-2 (екіпаж – поручник-пілот Юзеф Дембовський і механік ст. сержант Станіслав Оларчик) знизився, щоб скинути доставлене донесення від командира 8-ї піхотної дивізії Війська Польського. У районі Високого Берла автоматичним вогнем із землі (ймовірно, з кулемета системи Дегтярьова ДП-27) літак був пошкоджений, проте пілот зумів посадити машину на підмоклій луці біля с. Смерека. Солдати 34-го піхотного полку врятували екіпаж, який не зазнав серйозних поранень. Сам літак поляки спалили, побоюючись,

що він потрапить у руки українських партизанів²⁹. Другий польський літак вояки УПА збили 18 липня 1946 р. в районі Царинської Полонини. Екіпаж і цього разу вцілів³⁰.

Кілька машин поляки втратили внаслідок аварій. Восени 1946 р. розбився По-2, сідаючи на аеродромі Сянока, а навесні і влітку наступного року – ще два такі літаки. Ці аварії обійшлися без людських жертв. Зважаючи на втрати, польські авіаційні сили, що діяли проти УПА, були поповнені трьома новими літаками По-2³¹.

Єдиний з-поміж польських авіаторів під час боїв проти УПА загинув поручник-навігатор Ян Дзеньковський. 19 червня 1947 р. він виконував разом з хорунжим-пілотом Броніславом Свйонковським роз-



Літак По-2 радянського виробництва. Дві з дев'яти таких машин, використовуваних Військом Польським проти УПА в 1946–1947 рр., українські партизани зуміли збити



Радянський штурмовик Ил-2мЗ. До УПА потрапило принаймні три такі машини

відчий лет у районі гори Хрищатої між селами Баліград і Команьча. Літак обстріляла сотня Володимира Щигельського „Бурлаки”. Побачивши, що стрілець смертельно поранений, пілот скерував машину на свій аеродром. Стеження за викритим підрозділом УПА продовжила інша машина³².

У ході акції „Вісла” польське командування спробувало застосувати проти українських партизанів, крім літаків По-2, три Ил-2мЗ із 6-го полку штурмової авіації. Ланкою штурмовиків, виділених для боротьби з УПА, командував підпоручник-пілот Владислав Чубковський. Було обрано таку тактику дій: По-2 ідентифікував плановану ціль удару й залишався в повітрі в її районі; коли надлітали штурмовики, пострілами сигнальних ракет спостерігач з По-2 вказував ціль, на яку Ил-2мЗ скидали бомби. Однак результативність таких ударів була мінімальною, бо через складний рельєф гірської міс-

цевості й порівняно велику швидкість пілоти штурмовиків не встигали прицілитися³³.

Ще одним літаком, який польські військовики використовували під час акції „Вісла”, була двомоторна транспортна машина Ли-2 – радянський ліцензійний варіант американського „Дуглас ДЦ-3” (*Douglas DC-3*). Літак перевозив спорядження й амуніцію, а також вивозив до шпиталів у Варшаві й Кракові поранених у боях з українськими партизанами³⁴.

Обмежено застосовувала військову авіацію проти УПА Чехословаччина. Створеній напередодні акції „Вісла” в Чехословаччині операційній групі „Теплице” було приділено три авіаційні ескадрильї – „Облак”, „Липа” і „Кобра”, у яких налічувалося загалом 17 машин. Серед цих літаків був принаймні один „Мраз” К-65 „Чап” (*Mraz K-65 Šar*), як називався в чехословацьких повітряних силах німецький „Фізелер” Фі-156 „Шторх”.

28 червня 1947 р. у Кошицях відбулася зустріч мішаної польсько-чехословацької військової комісії, на якій було узгоджено принципи спільної боротьби проти Української повстанської армії. Польську сторону очолював генерал Стефан Моссор, чехословацьку – генерал-майор Еміль Перко³⁵. У справі авіаційної протидії УПА було вирішено, що польська авіація з розвідувальною метою може залітати на 30 км у глиб території Чехословаччини, але з умовою, що отримана таким чином інформація про пересування підрозділів УПА одразу ж буде по радіо передана чехословацькій стороні. Для цього в Сяноку й Кросценку розгорнули чехословацькі радіостанції, а в Гуменному й Радлічу – польські. Завдавати бомбових ударів і вести обстріли з бортової зброї польські й чехословацькі літаки могли лише по загонах українських партизанів, що перебували відповідно на польсько-чехословацькому терені.

Чехословацьке військове летунство стежило за підрозділами УПА, але не атакувало їх. Так, під час рейду підрозділу В. Щигельського „Бурлаки” територією Чехословаччини літаки групи „Теплице” з’являлися над українськими партизанами 14, 16, 25 липня й 17 серпня 1947 р. Лише першого дня в їхнє розташування було скинуто листівки із „Закликами до всіх членів УПА на території Чехословаччини”. Як свідчив один з учасників рейду через терени Словаччини, чехословацькі пілоти виявляли високу

майстерність пілотування, не раз знижуючись на лісових просіках і галявинах нижче дерев: „Над нами дуже низько, як настирливі мухи, кружляють два літаки. Літають не то що понад, а де й поміж високими деревами”³⁶. Виконуючи наказ не провокувати супротивника, вояки УПА не обстрілювали чехословацьких літаків навіть тоді, коли для цього випадала дуже сприятлива нагода.

В історії Української повстанської армії авіаційна тема не обмежувалася лише епізодами протидії українських партизанів ворожій авіації. Упродовж усього часу боротьби УПА використовувала зброю, демонтовану зі збитих літаків, а також з машин, що зробили вимушену посадку. Наприклад, 16 травня 1944 р. окружний провідник ОУН Сокальщини Яків Притулка „Бурий” повідомляв своїх зверхників, що 2 травня 1944 р. біля присілка Марушанка на Сокальщині „з невідомої причини” упав на землю радянський літак. Туди вирушила група місцевої служби безпеки. Українські партизани виявили, що один із пілотів загинув, а другий, коли намагався чинити опір, був убитий. З літака зняли все бортове озброєння³⁷. 11 червня того ж року біля містечка Холоїв (тепер – с. Вузлове Радехівського р-ну Львівської обл.) розбився німецький літак. Один з його пілотів спробував вистрибнути з парашутом, однак той не встиг розкритися. Місцеві жителі забрали кулемет бортового

стріляця. У зв'язку з цією історією німці заарештували близько 20 мешканців Холоєва, але кулемета повернути не змогли³⁸. 16 липня 1944 р. у Радехівському районі між селами Немилів і Хмільне вимушену посадку через пошкодження двигуна зробив радянський літак (імовірно, штурмовик Ил-2м3). Пілот був поранений і другий льотчик дострелив його. Тим часом літак оточили місцеві жителі й намагалися роззброїти вцілілого льотчика, однак той, погрожуючи пістолетом, нікого до себе не підпускав. Як далі свідчить документ, „у цей час надійшов один із боївки й застрелив пілота із МП (німецький пістолет-кулемет МП-40. – А.К.), оскільки той відмовився здаватися”. З літака партизани забрали радіостанцію, дві гармати й кулемет³⁹.

4 квітня 1944 р. загін із близько 40 українських повстанців здійснив акцію в с. Киликіїв Березівського району Кам'янець-Подільської області. Там був аварійний літак Ил-2м3, який охороняли двоє червоноармійців. Крім цього, в селі перебували пілот, лейтенант Червоної армії, і військовий шофер. Роззброївши без жодного пострілу всіх військовиків і чотирьох озброєних сільських активістів, партизани УПА зняли з літака два великокаліберні кулемети, відтак розбили всі прилади. Усіх роззброєних відпустили зі словами: „Енкаведисти кажуть, що ми вбиваємо людей... Ми вбиваємо саме енкаведистів, а ви йдіть

спати. Прийде час – самі до нас прийдете”⁴⁰.

Зрідка траплялося, що українським партизанам діставалися неушкоджені літаки. Один із таких випадків стався наприкінці квітня або на початку травня 1944 р. у районі с. Болохів (тепер – Калуського р-ну Івано-Франківської обл.). Як зазначалося в партизанському звіті, „в наші руки попав тут німецький літак, що, вертаючись з фронту, був приневолений осісти з причин недостачі бензину”⁴¹. Німецьких пілотів партизани взяли в полон і пробували схилити до співпраці. Представники УПА спочатку вимагали від них збомбардувати й обстріляти Болохів, а коли ті відмовилися, запропонували виконати бодай демонстраційний лет. Є відомості й про інший подібний випадок. На початку серпня 1944 р. загонові УПА вдалося захопити радянський авіапідрозділ, який саме перебазовувався із с. Вербки (тепер – Ковельського р-ну Волинської обл.), зокрема чотири справні літаки⁴². Подальша доля цих машин невідома. Однак маємо вірогідні дані про те, що того року принаймні один літак перебував у руках українських партизанів на Волині. Факт наявності в УПА військового літака По-2 з покликанням на документи російського архіву підтвердив український дослідник О. Вовк⁴³.

Збереглася унікальна світлина трофейного німецького літака „Гота-145” (*Gotha Go 145*), що належав українським повстанцям. Це фото з архіву радянської спецслужби

***Захоплений вояками УПА
німецький літак „Гота-145”.
Відстиковані консолі крил
свідчать про те, що його
якийсь час переховували***



оприлюднив Михайло Мельник⁴⁴. Як бачимо на світлині, літак був пристосований для зберігання в певному сховищі – у нього відстиковані консолі крил. Звертають на себе увагу також позначки на фюзеляжі біля першої кабіни, їх, найімовірніше, використовували як бомбовий приціл. Глушник двигуна – модифікований, значно довший, ніж у базових моделей. Такі особливості машини дають підстави для припущення, що в люфтваффе її було переобладнано під легкий, можливо – нічний бомбардувальник. Роман Біганський із Болтона (Ланкашир, Великобританія), який хибно ідентифікував цей літак як навчальний „Арадо-66” (*Arado Ar66*), у коментарі до фотографії твердив, що українські підпільники використовували його для зв’язкових летів⁴⁵.

За деякими даними, на початку 1944 р. до УПА на Прикарпатті потрапив німецький винищувач „Мессершміт-109” (імовірно, версії „G”). На цій машині, зафарбувавши німецькі розпізнавальні знаки й намалювавши тризуби, колишній німецький військовий пілот на

псевдо „Летун” зробив один агітаційний політ із Калуша в район Долини, під час якого розкидав повстанські листівки. За одними відомостями, після цього винищувач розібрали й більше не використовували, за іншими – покинуту в полі машину забрали німці⁴⁶.

Повноцінне застосування трофейної авіаційної техніки в УПА було ускладнене нестачею вишколених кадрів пілотів і наземного авіаційного персоналу. Маємо звістки лише про трьох колишніх пілотів, що служили в УПА. Це були Дмитро-Ярослав Вітовський „Зміюка” (син Дмитра Вітовського, молодший лейтенант Червоної армії, служив в авіації у 1940–1941 рр.), згаданий уже командир підрозділу УПА „Летун” і невідомий на ім’я член військової сітки ОУН, колишній лейтенант Червоної армії, якого назвав у своєму звіті в 1943 р. військовий референт Львова Віктор Харків „Хмара”⁴⁷.

Діставали застосування в практиці УПА й трофейні авіаційні мапи. Так, у серпні 1947 р. група з дев’яти стрільців під командуванням сотника Володимира Чав’яка „Чорноти”



Винищувач „Мессершміт-109” з українськими розпізнавальними знаками, який на початку 1944 р. був використаний для розкидання листівок поблизу м. Долина

вирушила з околиць Коломиї в похід до американської окупаційної зони Німеччини. Вони мали на меті налагодити контакти з проводом Закордонних частин ОУН. У поході група користувалася німецькими авіаційними картами⁴⁸.

Восени 1944 р. німці почали посилено вербувати українців для розвідчої роботи в заплілі Червоної армії. На завдання Василя Чижевського „Деміда” й Миколи Лебеда „Ярополка” певна кількість українських націоналістів зголосилася до таких завдань. Українське підпілля мало намір, отримавши від Третього райху зброю й можливість спеціального військового вишколу, використати це у власних інтересах. Кілька сформованих з українців розвідчо-диверсійних груп скинули в Західній Україні. Одна з них висадилася на Самбірщині, друга – на Сокальщині. Обидві групи приєдналися до УПА, де зразу потрапили під слідство служби безпеки, і в обох випадках їхніх членів мало не розстріляли за співпрацю з німцями. Після того як слідство виявило, що реальної співпраці з нацистами не

було й ніхто німцям розвідувальної інформації не давав, парашутистам повернули зброю. Із висадженої на Сокальщині групи кілька осіб загинули 13 грудня 1944 р. у с. Розжалів Радехівського району Львівської області, коли радянська облава спалила майже все поселення⁴⁹.

Переходили на бік УПА й парашутисти, яких закидало в німецький тил радянське командування. Завдяки українцеві з Одеси (псевдо „Чорноморець”), котрий як радист-парашутист був закинтий до загону С. Ковпака, але вирішив приєднатися до УПА, українські партизани змогли отримати радянські вантажі зброї. Висилаючи радіограми в штаб комуністичного партизанського руху, „Чорноморець” тричі викликав радянські транспортні літаки, які скидали зброю, ліки й одяг, що дісталися в такий спосіб українським повстанцям⁵⁰.

У повоєнний період з'явилися спекуляції стосовно того, ніби наприкінці 1944 р. УПА організовано діставала військово-технічну допомогу від німців. Зокрема буцімто німці скидали на пара-

шутах військові вантажі українським партизанам неподалік Львова (Поморяни, Бібрка). Радянська влада умисно поширювала таку неправдиву інформацію. Серед іншого стверджувалося, що в околицях с. Мала Вишенька (тепер – Івано-Франківської обл.) містився таємний аеродром, на який у кінці 1944 р. начебто регулярно прилітали військово-транспортні літаки люфтваффе. На жаль, ці неперевірені твердження з'являються і в сучасних публікаціях з історії УПА⁵¹ й навіть увійшли до звіту робочої групи істориків при Урядовій комісії з вивчення діяльності ОУН і УПА, де заявлено, що „були налагоджені повітряні мости, якими літаки люфтваффе перекидали українським повстанцям військове спорядження і зброю”⁵².

На сьогодні відомо лише про один випадок, коли транспортний літак країни-союзниці Третього райху був використаний в інтересах українського партизанського руху. У листопаді 1943 р. із львівського летовища Скнилів на військово-транспортному літаку „Юнкерс-52” угорських ВПС до Будапешта вилетіли представники українського національного руху В. Мудрий, І. Гриньох, М. Луцький, Я. Врецьона. В угорській столиці вони зустрілися з начальником Генерального штабу Угорщини генералом Ференцом Сомбатеї, з яким обговорили умови укладення угоди про перемир'я між підрозділами УПА й угорськими частинами, розташованими на західно-

українських землях. Коли перемовини закінчилися, тим самим літаком українські представники повернулися до Львова⁵³.

Епілогом авіаційної теми в історії Української повстанської армії стало використання англійських і американських літаків для скидання груп українських парашутистів, які мали завдання встановити зв'язок з українським підпіллям і вцілілими на той час підрозділами УПА. Українські парашутисти здобули десантну підготовку на аеродромі в Абінгдоні (Оксфордшир, Великобританія). Літаки вилітали з військової бази на Кіпрі, у повітряний простір СРСР входили зі сторони Румунії. Вночі проти 15 травня 1951 р. три британські літаки десантували три групи парашутистів. Одну з них було скинуто поблизу с. Бишки (Козівського р-ну Тернопільської обл.), другу – неподалік Коломиї, третю – в Синявській лісі на Закерзонні (територія Польщі). З першою десантною групою в Україну був скерований особливий представник провідника С. Бандери Мирон Матвієйко („Усміх” – „Вуді”) з радистами й охороною. У другій групі, яку очолював Іван Смарж „Пімста”, також був уповноважений представник С. Бандери Василь Григоришин („Нечуй” – „Нечуєнко”). Іншими членами другої групи були Іван Борушак („Береза”), Володимир Федорняк („Роман” – „Беркут” – „Каня”) й Осип Марчак („Орест” – „Острий”). Оскільки про операцію знав глибоко законспірова-

ний радянський агент Кім Філбі, радянським спецслужбам стали відомі маршрути літаків і плановані місця десантування. Перші дві групи, скинуті на території Західної України, шукали 11 тисяч осіб із залученням 14 літаків По-2, і їх захопили співробітники МДБ⁵⁴. Група під командою Мирослава Борсука („Сокола”), десантована на територію Польщі, 21 травня 1951 р. в Синявських лісах у районі Старого Села (тепер – Підкарпатське воєводство) потрапила в засідку польських спецслужб⁵⁵. З чотирьох парашутистів троє загинули в бою, а „Сокіл” прорвався крізь оточення.

20 травня 1951 р. в Україні висадилася група Василя Охримовича

„Грузина”. Цього разу було використано американський літак, тож парашутисти уникли арешту. В. Охримович зумів зустрітися з Головним командиром УПА Василем Куком „Лемешем” і передати йому послання від Закордонного представництва УГВР. Радянські спецслужби змогли затримати В. Охримовича лише 6 жовтня 1952 р.⁵⁶

На закінчення висловлюємо сподівання, що наша стаття, написана з використанням опублікованих джерел, окреслить тему й водночас заохотить дослідників до глибшого опрацювання її на основі студій російських, німецьких, польських та інших архівів.

ПРИМІТКИ

- Автор висловлює вдячність дослідникові Володимирі Морозу, який надав важливі матеріали й допоміг своїми порадами при написанні цієї статті.
- 1 Мірчук П. Українська повстанська армія: 1942–1952: Документи і матеріали. – Львів, 1991. [Передрук вид. 1953 р.]. – С. 225.
 - 2 Літопис Української повстанської армії (далі – Літопис...). – Київ; Торонто, 1999. – Нова серія. – Т. 2. – С. 14.
 - 3 Літаки „Фізелер” Фі-156 мали кулемет МГ 15, встановлений у лінзовій устатці для захисту задньої півсфери. Обстрілювати цілі на землі з неї було неможливо. Втім існував спеціальний протипартизанський варіант „Фізелер” Фі-156Ф, який випускався серійно. У таких машинах додаткові кулемети встановлювали в бічних вікнах кабіни. Крім цього, такий варіант машини ніс 48 двокілограмових протипіхотних бомб SD-2. Зважаючи на контекст опису боїв 19–20 серпня 1943 р. під Мізочем, українські партизани, вочевидь, обстрілював літак „Фізелер” Фі-156.
 - 4 Літопис... – Торонто; Львів, 1992. – Т. 8. – Кн. 1. – С. 466.
 - 5 Там само. – Торонто; Львів, 1992. – Т. 19. – Кн. 2. – С. 23.
 - 6 Там само.
 - 7 Інформацію надав В.Мороз.
 - 8 Закерзоння: Спогади вояків Української повстанської армії / Зібрав Б.Гук. – Варшава, 1994. – Т. 1. – С. 203.
 - 9 Там само. – С. 203, 204, 206.
 - 10 Там само. – С. 215.
 - 11 Літопис... – Т. 19. – Кн. 2. – С. 57.
 - 12 Мірчук П. Зазнач. праця. – С. 79.
 - 13 Літопис... – Т. 19. – Кн. 2. – С. 83.
 - 14 Там само. – С. 132.
 - 15 Там само. – Торонто; Львів, 2001. – Т. 31. – С. 258, 259.
 - 16 Л.Шанковський твердив, що спогади П.Пирогова видано на Заході англійською мовою, однак віднайти примірника цієї книжки поки що не вдалося.

- 17 Місце загибелі „Марка” виявили в 1990-х рр. місцеві краєзнавці.
- 18 [Шанковський Л.] Історія УПА. – Львів, 1992. – С. 97.
- 19 Літопис... – Т. 19. – Кн. 2. – С. 66.
- 20 Шанковський Л. Зазнач. праця. – С. 133, 140.
- 21 Там само. – С. 113, 114.
- 22 Судячи з кількості членів екіпажу, ймовірно йшлося про багатомоторний військово-транспортний літак або бомбардувальник.
- 23 Ригмант В.Г., Котельников В.Р. Первый лайнер Туполева // *Авиация и время*. – 1996. – № 1. – С. 7.
- 24 Інформацію надав Г.Погун.
- 25 Motyka G. *Tak było w Bieszczadach*. – Warszawa, 1999. – С. 363.
- 26 Таке псевдо фігурує в польських звітах про бойові дії. Однак на Закерзонні командира сотні чи чоти „Захарка” не було. Очевидно, польська розвідка припустилася помилки або була зумисно дезінформована.
- 27 Olejko A. *Z lotów nad Bieszczadami // Lotnictwo Wojskowe*. – Warszawa, 2002. – № 6. – С. 53.
- 28 *Finale wojny we wspomnieniach lotników*. – Warszawa, 1973. – С. 232–234.
- 29 Olejko A. *Działania lotnicze w pasie karpackim w latach 1914–1947*. – Rzeszów, 2005. – С. 449, 450.
- 30 Motyka G. *Op. cit.* – С. 377.
- 31 Літаки були перебазовані з варшавського Мокотовського летовища.
- 32 Gagajek C. *Nad Bieszczadami // Wojskowy Przegląd Zlotniczy*. – 1969. – № 8. – С. 82.
- 33 Krzemiński C. *Lotnictwo polskie w pierwszych latach powojennych*. – Warszawa, 1981. – С. 124 – 126.
- 34 Olejko A. *Działania lotnicze...* – С. 458. Із зони бойових дій літак вивіз 46 поранених і хворих військовиків.
- 35 В'ятрович В. Комуністичний альянс проти УПА // *Український визвольний рух*. – Львів, 2005. – 36. 5. – С. 164.
- 36 Літопис... – Торонто, 1986. – Т. 13. – Кн. 1. – С. 104.
- 37 Інформацію надав В.Мороз.
- 38 Розбитий літак, імовірно, був пікувальним бомбардувальником „Юнкерс-87” (Junkers Ju 87).
- 39 Інформацію надав В.Мороз.
- 40 Див. текст документа: [http://www.slavuta.km.ua/index.php3?context=info&lang=U&id_s=5&m\[5\]=1](http://www.slavuta.km.ua/index.php3?context=info&lang=U&id_s=5&m[5]=1).
- 41 Літопис... – Т. 19. – Кн. 2. – С. 36.
- 42 Інформацію надав В.Мороз.
- 43 Вовк О. Вступ // *Літопис...* – Т. 8. – Кн. 1. – С. 23.
- 44 Фото приватно придбане на початку 1990-х рр. у колишнього працівника архіву КДБ, що не зміг чи не захотів надати інформацію про обставини, за яких зроблено знімок.
- 45 Світлина літака з коментарем Р. Біганського була поширена в мережі Інтернет.
- 46 Галузевий державний архів Служби безпеки України. – Ф. 13. – Спр. 376. – Т. 66. – Арк. 440, 441. Копію документа надав Р. Забілий.
- 47 Інформацію надав В.Мороз.
- 48 Літопис... – Т. 19. – Кн. 2. – С. 157.
- 49 Інформацію надав В.Мороз.
- 50 Про „Чорноморця” див.: Павлів В. Українці Наддніпрянщини в лавах УПА // www.geocities.com/upahistory/_archives/pawliw.html.
- 51 Киричук Ю. Нариси з історії національно-визвольного руху 40–50 років ХХ століття. – Львів, 2000. – С. 129, 130.
- 52 Організація українських націоналістів та Українська повстанська армія: Фаховий висновок робочої групи істориків при урядовій комісії із вивчення діяльності ОУН і УПА. – К., 2005. – С. 29.
- 53 Гриньох І. Сорок років тому в Будапешті (II) // *Сучасність*. – 1985. – № 7–8. – С. 192.
- 54 Philby K. *Moja cicha wojna*. – Warszawa, 1994. – С. 170, 171.
- 55 Ріпецький М. Леонід Лапінський („Зенон”): Агент УБ і НКВД // *Літопис...* – Торонто; Львів, 2003. – Т. 39. – С. 917, 918.
- 56 Шаповал Ю. Війна після війни // *Воєнна історія*. – 2002. – № 5–6. – С. 81.