

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ОБОРОНИ УКРАЇНИ

На правах рукопису

МАРАЄВА Віолета Віталіївна

УДК 355.354(477)“1917/1920”

**УКРАЇНСЬКА ВІЙСЬКОВА АВІАЦІЯ В УМОВАХ
БОРОТЬБИ ЗА НАЦІОНАЛЬНУ ДЕРЖАВНІСТЬ
(грудень 1917 – листопад 1920 рр.)**

Спеціальність 20.02.22 – військова історія

Дисертація на здобуття наукового ступеня
кандидата історичних наук

Науковий керівник:

КАРПЕНКО Микола Федорович,
доктор історичних наук, професор

Київ-2008

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	3	
ВСТУП.....	4	
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ ТА ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА		
ДОСЛІДЖЕННЯ.....	11	
РОЗДІЛ 2. СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ВІЙСЬКОВОЇ АВІАЦІЇ В АРМІЯХ УКРАЇНСЬКИХ НАЦІОНАЛЬНИХ ДЕРЖАВНИХ УТВОРЕНЬ.....		43
2.1. Чинники впливу на процес становлення української авіації.....	43	
2.2. Створення авіаційних управлінь і частин та підготовка льотного складу.....	48	
2.3. Парк літаків та матеріально-технічне забезпечення авіаційних частин.....	86	
РОЗДІЛ 3. ЗАСТОСУВАННЯ ВІЙСЬКОВОЇ АВІАЦІЇ У БОРОТБІ ЗА НАЦІОНАЛЬНУ ДЕРЖАВНІСТЬ.....		115
3.1. Участь авіаційних частин у бойовій діяльності армії УНР.....	116	
3.2. Бойова діяльність авіаційних частин Галицької армії.....	133	
3.3. Застосування авіації для міжнародних сполучень і виконання кур’єрських завдань у межах України.....	152	
ВИСНОВКИ	163	
ДОДАТКИ	168	
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	208	

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

УНР	Українська Народна Республіка
ЗУНР	Західно-Українська Народна Республіка
ЗОУНР	Західна область Української Народної Республіки
ДСВС	Державний Секретаріат Військових Справ
НКГА	Начальна Команда Галицької армії
ГА	Галицька армія
УГА	Українська галицька армія
ВПФ	Військово-Повітряний флот
ГСВС	Генеральне Секретарство Військових Справ
ВВД	Всевелике Військо Донське

ВСТУП

Актуальність теми. Історичний досвід свідчить, що важливим і необхідним атрибутом державності кожної незалежної країни виступають її збройні сили, покликані гарантувати її суверенітет, територіальну цілісність та забезпечити надійний захист національних інтересів від воєнних загроз. Саме тому, з перших днів проголошення незалежності будь-якої держави, поряд із загальним процесом державотворення, будівництво збройних сил стає одним із головних її завдань.

Однією з актуальних проблем сучасної вітчизняної воєнної історії є дослідження доби національно-визвольних змагань – періоду розбудови української державності та збройної боротьби за її захист та збереження у 1917 – 1920 рр. У зв'язку із цим особливої ваги набуває дослідження військового будівництва в Україні у цей період, зокрема становлення окремих родів її збройних сил. Ця проблематика була у центрі уваги вітчизняних істориків починаючи з 90-х років минулого століття. Але військова авіація не стала предметом спеціального дослідження. Тому автор дисертації виокремила дослідження військової авіації як найважливішої складової Військово-Повітряного флоту – одного з родів збройних сил українських національних державних утворень.

Висвітлення процесу становлення та застосування української військової авіації на різних етапах існування української державності – Української Народної Республіки доби Центральної Ради, Української Держави гетьмана П. Скоропадського, Західно-Української Народної Республіки та Української Народної Республіки доби Директорії дозволить комплексно дослідити процес будівництва та розвитку національної армії. Такий процес переживають в нових історичних умовах і Збройні Сили сучасної України.

Дослідження даної теми являє науковий і практичний інтерес для розвитку військово-історичної науки. Крім того, воно сприятиме розширенню знань військових фахівців та утвердженню в суспільній свідомості об'єктивної оцінки ролі національної армії в історії України.

Всебічне об'єктивне та незаангажоване вивчення воєнно-історичних подій в Україні у 1917 – 1920 рр. є актуальним з погляду встановлення історичної правди і поглиблення знань про минуле українського народу, що можуть стати складовою частиною військово-патріотичного виховання громадян України, воїнів її Збройних Сил.

Наукове завдання дисертаційної роботи – розкрити процес становлення української військової авіації, виявити тенденції і результати її застосування в умовах боротьби за національну державність у 1917 – 1920 рр.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконане в межах планів наукової і науково-технічної діяльності Департаменту гуманітарної політики Міністерства оборони України та Науково-дослідного центру гуманітарних проблем Збройних Сил України. Для підготовки дисертації базовою стала науково-дослідна робота “Військово-патріотичне виховання особового складу Збройних Сил України” (шифр НДР “Військово-патріотичне виховання”, номер державної реєстрації 0105U001157), що виконувалася у Науково-дослідному центрі гуманітарних проблем Збройних Сил України на замовлення Головного управління з гуманітарних питань і соціального захисту Збройних Сил України Генерального штабу Збройних Сил України, у якій дисертантом відпрацьований матеріал для підрозділу “Особливості використання військових ритуалів і символів у військово-патріотичному вихованні особового складу різних видів (родів) військ (сил)”.

Мета і завдання дослідження. На основі аналізу історіографії, архівних джерел, опублікованих документів, мемуарної літератури та

періодичних видань української військової еміграції вивчити та узагальнити досвід становлення і застосування української військової авіації в умовах боротьби за національну державність у 1917 – 1920 рр., виробити рекомендації щодо подальшого використання результатів дослідження.

Досягнення мети передбачає вирішення наступних завдань:

проаналізувати стан наукової розробки теми та джерельну базу дослідження;

визначити основні чинники, які вплинули на процес становлення військової авіації в арміях українських національних державних утворень;

розкрити процес створення авіаційних управлінь і частин та особливості підготовки льотного складу;

охарактеризувати парк літаків української авіації та основні шляхи матеріально-технічного забезпечення авіаційних частин;

проаналізувати участь авіаційних частин у бойових діях;

висвітлити застосування авіації для міжнародних сполучень і виконання кур'єрських завдань у межах України.

Об'єкт дослідження. Військово-Повітряний флот українських національних державних утворень 1917 – 1920 рр.

Предмет дослідження. Становлення та застосування військової авіації в умовах боротьби за національну державність.

Хронологічні рамки дослідження охоплюють період з грудня 1917 р. – від створення перших авіаційних частин в армії УНР доби Центральної Ради до листопада 1920 р. – завершення бойової діяльності української авіації після інтернування армії УНР доби Директорії.

Методи дослідження. Успішне виконання поставленого у дослідженні завдання передбачає дотримання певного ряду принципів, застосування прийомів і методів, які б врешті гарантували науковість дослідження, виваженість, аргументованість його висновків. До таких обов'язково застосовуваних принципів історичного дослідження варто

віднести передусім історизм, наукову об'єктивність, комплексність та системність.

Завдяки принципу історизму вдалося дослідити джерела у нерозривному зв'язку з обстановкою, у якій вони виникли, з їхнім призначенням. Розгляд джерела у зв'язку із супутніми його створенню умовами дозволив краще з'ясувати питання, чому саме так і наскільки повно відображені у ньому реальні події. Разом з тим принцип історизму, що вимагає хронологічного групування і зіставлення джерел, дозволив виявити неповноту деяких документів, прогалини, які існують у відомостях про події, що вивчаються. Дисертантом враховувались джерела, що відображають витoki, становлення і розвиток процесу творення української авіації, тобто усі документи, без яких його не можна правильно зрозуміти і стлумачити. Принцип історизму дозволив розкрити причини та умови зародження, генезису та еволюції військової авіації України періоду 1917 – 1920 рр., визначити її місце і роль у ході збройної боротьби; виділити основні етапи участі авіаційних формувань у бойових діях, розглянути їх у взаємозв'язку, встановити схожості та різниці між ними, простежити перехід від одного етапу до іншого.

За допомогою прийомів і методів зовнішньої і внутрішньої критики джерел вирішувались задачі по виявленню автора джерела, його оригінальності, часу, місця, обставин і цілей створення, призначення і службових функцій, що виконувало це джерело на той час, встановлювались достовірність і повнота відомостей, що утримуються у досліджуваному джерелі. Для вирішення задачі критики джерел важливе значення мав комплексний підхід до їх вивчення.

Синтез джерел дозволив розглядати встановлені факти, а відповідно і джерела, що їх відобразили, у взаємозв'язку, визначити місце і значення кожного з них, що в кінцевому рахунку дозволило скласти узагальнене уявлення про них, визначити достатню базу для вирішення обраного наукового завдання та напрямок пошуку і виявлення даних, яких не

вистачало. Залучення нових документів дало змогу створити основи для формування нових достовірних знань, а в деяких випадках – доповнень і уточнень старих. Оскільки синтез джерел пов'язаний із проблемою їх відбору, було застосовано поєднання суцільного і вибіркового методів дослідження джерел. Одні з них були досліджені і залучені для розкриття теми більш повно, інші лише у тому ступені, який дозволяє дати всебічну оцінку і висвітлення подій, що досліджуються.

При застосуванні порівняльно-історичного методу у вивченні джерел, слід зазначити дві обставини, які брались до уваги: по-перше, однорідні факти, вилучені із джерел, повинні були піддаватись зіставленню і порівнянню; по-друге, порівняльно-історичний метод не відокремлювався від інших методів аналізу джерел. Метод аналогії на основі порівняльно-історичного методу дозволив реконструювати неvistачаючі деталі деяких джерел при порівнянні їх з аналогічними джерелами, у яких події, що вивчалися, відображені більш повно.

У результаті використання логічного методу узагальнено досвід бойових дій військової авіації. Об'єктивне осмислення досліджуваних процесів і явищ будувалось на базі проблемно-хронологічного підходу, методах аналізу і синтезу, аналогій, систематизації та узагальнення. Найважливішою рисою застосованої системи методів став їхній взаємозв'язок та взаємодія у процесі дослідження.

Наукова новизна одержаних результатів зумовлена сукупністю поставлених завдань. Розроблена актуальна тема становлення та застосування української військової авіації в умовах боротьби за національну державність у 1917 – 1920 рр., яка не знайшла всебічного та об'єктивного висвітлення у військово-історичній літературі.

Введені до наукового обігу нові документальні джерела з фондів Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України.

Вперше:

охарактеризовано парк літаків української авіації;
розкриті основні шляхи матеріально-технічного забезпечення авіаційних частин;

проаналізована участь авіаційних частин у бойових діях;
досліджено застосування авіації для міжнародних сполучень;
на основі архівних документів складені списки льотчиків авіаційних частин українських армій, встановлена їх участь у боротьбі за національну державність.

Набули подальшого розвитку:

вивчення і систематизація історіографії з обраної теми;
з'ясування чинників впливу на процес становлення української авіації;

розкриття процесу створення авіаційних управлінь та частин;
висвітлення підготовки льотного складу;
дослідження застосування авіації для виконання кур'єрських завдань у межах України.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені у дисертації наукові матеріали використані в Енциклопедії Сучасної України, виданої Національною академією наук України та Науковим товариством ім. Т. Шевченка за підтримки Міжнародного фонду “Відродження” (США) та Фундації приятелів Енциклопедії України (США) (Т.1, Київ, 2001), а також у книзі “Україна на крилах”, виданої Видавничим центром “Аерохобі” на замовлення Державного департаменту авіаційного транспорту України (Укравіатранс) (Київ, 2001).

Результати дослідження можуть бути використані:

у воєнно-історичних працях, наукових дослідженнях з питань будівництва Збройних Сил України та узагальнюючих працях з новітньої історії України;

у навчальному процесі вищих військових навчальних закладів при вивченні історичних та військових дисциплін;

у системі військово-патріотичного виховання громадян України і гуманітарної підготовки військовослужбовців Збройних Сил України;

у діяльності військових та історичних музеїв для створення нових та удосконалення вже існуючих експозицій, присвячених подіям Української національно-демократичної революції.

Особистий внесок здобувача. Усі одержані результати дослідження та їх публікації у наукових фахових виданнях виконані автором особисто.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дослідження оприлюднені автором у доповідях на III Міжнародній науково-технічній конференції “АВІА–2001” (Київ, 24–26 квітня 2001 р.), XIII Міжнародній науково-практичній конференції “Соціально-економічні, політичні та етнонаціональні чинники буття народу в системі українознавства” (Київ, 21–22 жовтня 2004 р.), Міжнародному конгресі “Українська мова в світі: вчора, сьогодні, завтра” (Київ, 27–28 жовтня 2005 р.).

Публікації. Основні результати дисертаційного дослідження викладені у брошурі та 8 статтях, 4 з яких опубліковані у наукових фахових виданнях.

Структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків (обсяг основної частини 167 с.), 5 додатків (40 с.) і списку використаних джерел (197 найменувань, 20 с.). Повний обсяг дисертації – 227 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ІСТОРИОГРАФІЯ ТА ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ДОСЛІДЖЕННЯ

Сучасна українська історіографія доби національно-демократичної революції 1917 – 1921 рр. має чималий обсяг літератури, починаючи з численних газетно-журнальних публікацій до предметних і ґрунтовних монографій. Але, не зважаючи на це, даний період все одно залишається одним з найменш вивчених і дискусійних в історії України. Особливо це стосується участі її збройних сил у боротьбі за національну державність. Окремим питанням постає участь у цій боротьбі військової авіації.

Зазначимо, що довгий час обмеженість доступу до архівних джерел фактично унеможливлювала розширення документальної основи для проведення досліджень. У результаті, дослідникам, що займалися вивченням історії українського Військово-Повітряного флоту, доводилось раз-у-раз звертатися до одних і тих самих спогадів учасників бойових дій, користуючись ними як єдиним достовірним джерелом. Нечисленні публікації радянських істориків, а також мемуари “червоних” і “петлюрівських” льотчиків не давали повної, а головне – об’єктивної картини подій. Більшість цих книг несла на собі відбиток особистого сприйняття авторів, а нерідко ще й певне ідеологічне навантаження. Крім того, про деякі речі радянським авторам доводилось просто мовчати. Що й казати про стан вивченості історії авіації Української Народної Республіки, або, скажімо, Української Держави, якщо навіть про існування Робітничо-Селянського Червоного Повітряного флоту України було майже нічого невідомо. Так, в одній з останніх радянських книжок, у якій розкривається історія створення і розвитку Військово-Повітряних Сил СРСР, “Воздушная мощь Родины”, лише згадується, що “В начале гражданской войны самостоятельно существовали воздушные флоты РСФСР, Советской Украины, Белорусско-Литовской Красной Армии...”

[108, с. 20]. І далі наголошувалося, що “Как показала сама жизнь и практика, самостоятельное существование украинского Воздушного Флота без поддержки его российским почти невысказимо и обречено в конце концов на гибель... Необходимо срочно выработать условия и схему подчинения украинского Воздухофлота Центру...” [108, с. 21].

Необхідно зазначити, що й сучасні дослідження, присвячені військовому будівництву в Україні на початку ХХ сторіччя, майже зовсім обходять військову авіацію. Так, у колективній праці військових істориків “Військове будівництво в Україні у ХХ столітті: історичний нарис, події, портрети”, виданій у 2001 р. [107], у розділі: “Збройні формування на території України в 1917 – 1921 рр.” висвітлюється досвід створення регулярних Сухопутних військ, Військово-Морського Флоту, навіть, Української козацької армії, і зовсім не згадується про існування Військово-Повітряного флоту.

Цілком зрозуміло, що без суттєвих змін у джерельній базі важко було розраховувати на новий рівень досліджень. Тільки після глибокого вивчення архівних документів, поєднання вилучених даних з даними, наведеними в мемуарах та працях попередніх дослідників можна розраховувати на об’єктивне і всебічне висвітлення історії військової авіації України 1917 – 1920 рр.

Аналізуючи історіографію з питань досліджуваної тематики, слід відзначити, що літературу, присвячену історії української військової авіації періоду 1917 – 1920 рр., можна умовно розділити на кілька груп. До першої, відносно нечисленної групи, відносяться праці, написані та видані за межами СРСР у 30 – 70-ті роки ХХ ст. Їх характерною особливістю є те, що вони, як правило, належать безпосереднім учасникам подій, що висвітлювали питання будівництва українського війська та його участі у бойових діях. Як правило, автори приділяли увагу й українським авіаційним підрозділам, базуючись на мемуарах і спогадах, опублікованих

в українській емігрантській періодиці починаючи з 20-х років минулого століття.

Другу групу складають публікації сучасних українських дослідників, що побачили світ за часів незалежності України. Аналіз цих публікацій дає підстави стверджувати, що більшість із них являють собою перероблені версії джерел першої групи. Лише деякі статті написані з урахуванням даних архівних документів і визначаються аргументованим викладенням подій.

До третьої групи автором віднесені монографії та статті російських і польських істориків, які, досліджуючи історію авіації своїх країн, опосередковано торкалися й теми української військової авіації 1917 – 1920 рр. Окремі дані зустрічаються також у статтях, опублікованих у чеських та німецьких журналах.

Однією з перших праць, у якій йдеться про українську авіацію досліджуваного періоду, стала “Історія Українського війська”, написана групою авторів і видана в 1936 р. у Львові. У ній подано коротку історію створення та діяльності “Летунської ескадри УГА”, і лише зазначається про існування “Запорізької повітроплавної ескадри з 5 літаками” у складі армії УНР за часів Центральної Ради [115, с. 383] та “воєнно-морської гідроавіації Чорноморської фльоти”, яка “і за часів Центральної Ради і за Скоропадського складалась з яких 20 гідропланів” [115, с. 442]. Проаналізувавши ряд інших джерел, можемо констатувати, що наведені у книзі дані не завжди відповідають дійсності, а іноді й протирічять одне одному. Наприклад, на сторінці 526 можна прочитати, що “З летунських формацій Наддніпрянської Армії одержала галицька ескадра багато матеріалів і старшин. Летунського матеріалу після австрійської армії, що в 1918 р. забрала була все, що цінніше, на південний фронт, залишилося небагато”. А трохи далі, коли починаються перераховуватись типи літаків, з’ясовується, що на озброєнні авіації Галицької армії було 16 літаків типу “Бранденбург” (суто австрійська машина), кілька німецьких “Фоккерів”,

12 типу LVG і один “Ньюпор” [115, с. 527], з яких лише останні були аеропланами французького походження та могли залишитися армії УНР у спадщину від Російського Військово-Повітряного флоту. Зауважимо, що не відповідають дійсності й дані щодо командного складу авіаційних сотень Галицької армії.

У 1958 р. у Мюнхені вийшла книга Л. Шанковського “Українська армія в боротьбі за державність”, у якій “в зведеній формі подаються відомості про організаційну структуру українських армій, про роди зброї та їх організацію й озброєння... за весь час I Визвольних Змагань в рр. 1917 – 1921”. У цій книзі автор подає стислі дані щодо авіаційних формувань українських держав цього періоду. “...Відомості про українську авіацію, – пише Л. Шанковський, – я подав на підставі спогадів о. Білона, Михайла Шарика та власних спостережень під час служби в 2 літунській сотні в Дулібах коло Стрия в 1919 році” [170].

Слід звернути увагу, що досить неточними є наведені Л. Шанковським дані стосовно діяльності авіаційних підрозділів під час наступу об’єднаних армій на Київ влітку 1919 р. Так, автор зазначає, що у цей період діяв тільки один авіаційний загін сотника Жаховського (1-й Запорізький), що дислокувався у Кам’янці-Подільському [170, с. 53–54]. У ході дисертаційного дослідження встановлено, що у цей період у Кам’янці-Подільському базувались ще три авіаційні загоны армії УНР, крім того, активно виконували польоти дві авіаційні сотні Галицької армії [12, арк.6]. Не відповідають дійсності і дані щодо загальної кількості літаків.

Інша праця цього автора – “Українська Галицька Армія” побачила світ у 1974 р. (Вінніпег. Перевидана у Львові у 1999 р.) [171]. Зокрема, Л. Шанковський подає дані про перемоги українських льотчиків: “Про бойову перевагу українського летунства свідчить факт, що в боях з українськими літунами польське летунство втратило 18 літаків, а українське тільки 1. На цьому літаку летіли сотн. Петро Франко й ст. дес.

Кавута, яких поляки полонили... В боях з большевиками над Збручем українці втратили 1 літак, на якому загинув добрий літун, бул. ст. дес. Томас” [171, с. 291]. Необхідно зазначити, що ці дані запозичені Л. Шанковським у Р. Земика [73, с. 10].

Новим етапом у вивченні історії вітчизняної військової авіації став початок 1990-х рр. Досить відомою працею, де йдеться про авіацію Галицької армії, стала книга М. Литвина та К. Науменка “Історія галицького стрілецтва” [133]. За їхніми даними “у Красному створено авіаційний загін у складі двадцяти літаків. Його очолив син видатного письменника сотник УСС Петро Франко...” [133, с. 88]. Вивчення та аналіз даних, наведених у книзі, дають підстави стверджувати, що під час написання книги автори базувалися на спогадах П. Франка, опублікованих 1937 р. у стрілецькому альманасі “Літопис “Червоної Калини”. Саме з цієї причини і виникли деякі неточності, розібратися з якими авторові даного дослідження вдалося завдяки співставленню з іншими джерелами та вивченню архівних документів.

Першими публікаціями, які базувались на архівних документах і були безпосередньо присвячені історії української авіації періоду 1917 – 1920 рр., стали статті Р. Мараєва [137; 138; 140]. Так, у статті “Украинский воздушный флот в гражданской войне” йдеться про створення та участь у громадянській війні авіаційних підрозділів армій УНР та ЗУНР. Зокрема, наводяться дані щодо організаційного будівництва, особового складу та матеріально-технічної бази авіачастин, їх участі у воєнних діях. Особливу увагу автор приділяє процесу українізації авіаційних частин і проблемам, викликаним ним [140, с. 11].

Необхідно звернути увагу на те, що, розглядаючи кам’янецький період існування авіації армії УНР, автор називає у його складі лише Запорізький авіаційний загін, щоправда припускаючи можливість існування й інших авіаційних підрозділів: “Вполне возможно, что воздушный флот УНР каменецкого периода не ограничивался одним этим

отрядом, т.к. в это время в структуре ее вооруженных сил опять появляются следы существования управления “Повітряної Фльоти” [140, с. 12]. Подальший хід досліджень лише підтвердив це припущення. На сьогодні встановлено, що влітку 1919 р. до складу авіаційних підрозділів УНР входили 3, 4, 5-й бойові авіаційні загони та 1-й Запорізький окремий авіазагін [5, арк. 11–12].

Характер деякої фрагментарності носять викладені факти щодо існування та діяльності авіаційних частин Галицької армії, але у даному випадку це викликано саме недостатністю відповідних документальних даних. Архівні фонди, документи яких стосуються історії Галицької армії і зберігаються у ЦДАВОВ України, на той час були ще недоступні для дослідників і відкрились тільки за декілька років. Тому автор базувався на даних, наведених у вже згаданій книзі М.Литвина та К.Науменка “Історія галицького стрілецтва”, перебравши звідти й низку помилок.

У статті “Авиация гетмана П. Скоропадского” [137], яка була опублікована у 1993 р., уперше наводяться дані щодо командного складу гетьманських авіаційних частин, їх комплектації особовим складом, матеріальної частини. Подаються дані про кількість і типи літаків. Наведені факти дають уявлення про рівень бойової готовності авіаційних підрозділів армії Української Держави.

У 1993 р. був опублікований матеріал В. Кравцевича та В. Улянича “Україна: військо. 1914 – 1920”, у якому йдеться і про авіаційні частини [127]. Зокрема, говорячи про діяльність авіаційних загонів влітку 1919 р., автори зазначають: “Нестача пального майже припинила участь ВПС у боротьбі за визволення Києва у другій половині 1919 р. Тільки один авіазагін брав участь у бойових діях, а інші в повітря не піднімалися... Цей загін разом з галицькими льотчиками, що базувались на аеродромі у Шатаві біля Кам’янця-Подільського, активно брав участь у бойових діях”. Зразу ж постає питання – все ж таки “тільки один авіазагін”, або “разом з галицькими льотчиками” брав участь у бойових діях? Не відповідають

дійсності і дані щодо “передачі в березні 1919 р. для Галицької армії 60 аеропланів та багато технічного обладнання для створення власних ВПС”. Як пишуть автори: “З цього майна був організований авіаполк Галицької армії”. По-перше, у березні 1919 р. вже ніяк не йшлося про “створення” авіації ГА, бо це відбулося ще у грудні 1918 р. По-друге, галицький Авіаційний полк був сформований ще в лютому 1919 р. Ретельний аналіз даних, поданих авторами статті, дає дисертанту можливість стверджувати, що вони майже повністю базуються на “Спогадах” П. Білона та книзі Л. Шанковського “Українська армія в боротьбі за державність” [69; 170].

Малодосліджений факт з історії української авіації періоду літа 1919 р. згадують В. Кравцевич та В. Улянич у своїй роботі – це закупівля для української армії літаків за кордоном. “За проханням сотника Єгорова, командуючого об’єднаними авіазагонами у Кам’янці-Подільському, – пишуть автори статті, – до Відня була вислана делегація від УНР для покупки бойових літаків і бензину. У той час в Австрії та Угорщині було достатньо різного майна, в тому числі авіаційного, яке можна було придбати. Але, не тільки літаки і пальне, а й ліки не вдалося ні закупити, ні вивезти” [127, с. 3]. У ході дисертаційного дослідження встановлено, що дійсно працювали українські місії, метою яких була закупівля авіаційної техніки, і, згідно архівних документів, літаки були закуплені [47]. Крім того, були закуплені ліки, які (можливо нелегально) перевозились в Україну на аеропланах. Про це свідчать дані про вимушену посадку на території Румунії у вересні 1919 р. літака “Штакен” R.XIV, на борту якого знаходилися медикаменти. Пізніше вони додали чималих проблем Надзвичайній дипломатичній Місії УНР у Румунії, бо “...не могли не уявлятися інакше як контрабандою, а перевіз їх на Державному літакові вчинком абсолютно недопустимим...” [20, с. 19].

У ході дослідження встановлено, що маловивченою сторінкою в історіографії української авіації зазначеного періоду залишається

використання українських літаків для міжнародних сполучень та виконання кур'єрських, поштових, а іноді й пасажирських перевезень у межах України. Для функціонування цих ліній використовувались військові аеродроми, польоти виконувались військовими льотчиками на військових літаках, хоча і роззброєних. Про застосування аеропланів у якості транспортних засобів, створення і організацію діяльності повітряних ліній, посередництвом яких встановлювали оперативний кур'єрський зв'язок між найважливішими містами України, йдеться в статті “Начало воздушных сообщений в Украине” [139, с. 14–15].

Організації першої в світі регулярної міжнародної поштової авіалінії присвячені два матеріали Я. Янчака у співавторстві з В. Чижевським та В. Аксенчиком, опубліковані у 1998 та 2001 рр. [175, с. 17, 24; 176, с. 2]. У цих статтях мова йде про організацію авіалінії за маршрутом Відень – Краків – Львів – Проскурів (Хмельницький) – Київ. Перші рейси були суто урядовими і військовими, але через деякий час вони перетворились у цивільний авіапоштовий зв'язок. Про організацію і діяльність авіапошти на території України за часів УНР йдеться в матеріалі, опублікованому у книзі “Україна на крилах” [163, с. 14].

У 1995 р. виходить книга Я. Тинченка “Українське офіцерство: шляхи скорботи та забуття. 1917 – 1921 роки” [158]. Це дослідження містить, зокрема, узагальнені дані щодо дислокації та чисельності українізованих військ у грудні 1917 р. Серед них називається і 1-й авіаційний загін у складі 12 літаків, що базувався у Києві, під командуванням полковника Нечитайла. Подано також зведені дані щодо дислокації та чисельності авіаційних підрозділів українських об'єднаних армій станом на 16 серпня 1919 р. Зокрема зазначається, що на той час у Кам'янці-Подільському знаходились 4 авіаційні загони армії УНР у складі 230 осіб (з них 30 старшин) та 12 літаків. Крім цього, там же базувались і дві авіасотні ГА у складі 164 осіб (21 старшина) та 10 літаків. Необхідно зазначити, що у Я. Тинченка відсутні дані щодо кількості літаків у складі

1-го Запорізького авіазагону та не вказане прізвище командира 2-ї авіасотні Галицької армії. У результаті вивчення автором дисертаційного дослідження документів з фондів Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України вдалося з'ясувати, що 2-ю сотнею ГА на той час командував Нікандер Залозний [5, арк. 11–12], кількість же літаків у 1-му Запорізькому авіаційному загоні становила 4.

У тому ж 1995 р. вийшла книга В. Савіна “Авиация в Украине. Очерки истории”, у якій уперше здійснено спробу подати узагальнений матеріал щодо історії авіації в Україні від її виникнення до 1991 р. [149]. Слід звернути увагу на те, що незначне місце (лише 6 сторінок із 263) відводиться для викладення історії української авіації періоду 1917 – 1920 рр. Крім того, концептуальний підхід у висвітленні теми не відповідає історичній дійсності. Взяти хоча б назву розділу – “Авиация Украинской Народной Республики”, здавалося б він повинен був бути присвяченим суто авіації УНР, але в ньому подається узагальнене викладення історії створення та функціонування авіаційних підрозділів армій як УНР, так і Української Держави, і ЗУНР, і Української Соціалістичної Радянської Республіки (?). Ясна річ, що авторові не вистачало даних, бо навіть подана інформація базується на раніше вже опублікованих працях [133; 137; 140]. І якщо у разі викладення фактів з історії авіації наддніпрянської та гетьманської армій можна говорити про відповідність історичній дійсності, бо вони (у першоджерелах) побудовані на основі архівних матеріалів, то у разі з історією авіації Галицької армії автор припустив ряд суттєвих помилок, запозичивши їх з “Історії галицького стрілецтва” [133], та, мабуть, у результаті взагалі деякої необізнаності з військовою історією України того періоду.

На нашу думку, навряд чи можна говорити про те, що матеріальна база авіазагону була закладена за вказівкою П. Скоропадського, коли “за місяць до кінця гетьманату Галицька армія отримала досить сучасні

літаки, а також запчастини, боєприпаси і паливо до них” [149, с. 89]. За “місяць до кінця гетьманату” (тобто в середині листопада 1918 р.) Галицька армія аж ніяк не могла отримати літаки від П. Скоропадського, бо лише 13 листопада Держсекретар військових справ ЗУНР полковник Д. Вітовський оголосив указ про мобілізацію, армії як такої ще не існувало. Літаки ж були отримані у грудні 1918 р. [103, с. 36]. Далі у своїй роботі В. Савін пише, що “у другій половині 1919 року на базі отриманих літаків створюються ще два авіазагона, розташовані у Красному під Львовом і в Дулібах біля Стрия” [149, с. 90]. Не відповідають дійсності факти про створення двох авіаційних загонів у цей період, не кажучи вже про місце їх розташування – Красне та Дуліби (територія на той час зайнята поляками).

У 2000 р. вийшла книга російських дослідників В. Кондратьєва та М. Хайруліна “Авиация гражданской войны” [123], присвячена історії бойового застосування авіації у ході громадянської війни. Авторами зроблена спроба узагальнити та систематизувати інформацію з даного питання, “подати більш-менш повну і докладну хронологію дій червоної та білої авіації у громадянській війні 1918 – 1921 років”. На цьому тлі виникають і деякі факти з історії авіації армій УНР та Української Держави. Так, подано деякі дані щодо відправки влітку 1918 р. гетьманських літаків на Дон [123, с. 14].

Інтерес для нашого дослідження становить дисертація А. Харука “Військово-Повітряні сили України в 1917 – 1920 рр.”, захищена у 2000 р. [167]. І хоча хронологічні рамки дослідження визначені 1917 – 1920 рр., значну увагу А.Харук приділив періоду 1912 – 1916 рр.: структурі підрозділів російського Військово-Повітряного флоту та їх діяльності у ході Першої світової війни у складі Південно-Західного та Румунського фронтів; створенню та функціонуванню військових навчальних закладів та підприємств авіаційної промисловості. Висвітлено також процес українізації військово-повітряних підрозділів у 1917 р. [166, с. 9].

Зазначимо, що розглядаючи “Військово-Повітряні сили” до складу яких входили як повітроплавні, так і авіаційні частини, автор робить спробу дослідити їх становлення, “проаналізувати бойовий склад, організаційну структуру та технічне оснащення, показати участь у бойових діях періоду 1917 – 1920 рр.” [166, с. 3]. Разом з тим, на нашу думку, залишився цілий ряд важливих питань, які потребують дослідження – це: матеріально-технічне забезпечення авіаційних частин; характеристика парку літаків; використання авіації в умовах збройної боротьби. Потребують подальшого вивчення передумови і обставини створення авіаційних частин на території України, формування їх організаційної структури, фахової підготовки льотних кадрів.

Деяка інформація, що стосується військової авіації армії УНР доби Директорії, міститься у дисертації П. Слюсаренка “Армія Української Народної Республіки в умовах боротьби за українську державність (вересень 1919 – листопад 1920 рр.)”, захищеній у 2007 р. Розглядаючи особливості процесу реформування української армії у 1920 р., автор аналізує і розвиток такого “роду зброї”, як авіація. Зокрема приділяється увага формуванню та діяльності 1-го Запорізького авіаційного загону [153, с. 158].

Аналізуючи історіографію військової авіації українських армій досліджуваного періоду, необхідно зазначити, що залишилися поза увагою дослідників долі майже всіх українських льотчиків, які брали участь у збройній боротьбі 1917 – 1920 рр. Розглядаючи історію виникнення та формування українських авіаційних підрозділів, попередні дослідники не торкалися персоналій. Виняток складають матеріали В. Савіна про Костянтина Калініна (“Планета “Константин”) [150], Я. Тинченка про Віктора Павленка (“Українське офіцерство: шляхи скорботи та забуття. 1917 – 1921 роки”) [158], а також матеріали, присвячені Петру Франку – у книзі М. Литвина і К. Науменка “Військова еліта Галичини” [132, с. 262–275] і статті А. Харука “У истоков украинской военной авиации” [168].

Як виявив дисертант у ході дослідження, декілька статей, де в тому числі містяться дані і про українську авіацію періоду 1917 – 1920 рр., були написані свого часу німецькими та чеськими авторами [177; 178–180; 193]. Не могли обминути теми української авіації і польські дослідники, що досить плідно займаються вивченням історії власної авіації, адже першими противниками їхніх Військово-повітряних сил були саме українські льотчики [184–192; 194; 196]. Так, Т. Копанський серед літаків, здобутих польськими військовими у період 1919 – 1920 рр. називає 19 українських аеропланів типу “Фарман”, “Ньюпор”, “Фрідріхсхафен”, LVG, DFW, які тим чи іншим чином потрапили до поляків [185; 186]. У подальшому ці літаки використовувались польськими авіаторами у бойових діях. Ті, що були сильно пошкоджені і не підлягали ремонту – розбирались на запчастини або знищувались.

Необхідно зазначити, що неможливо було б написати цю роботу без джерел, що дозволили поєднати головну тему дослідження з контекстом історичних подій. Автором використовувалися видання з різними поглядами на “історичну правду” – це й радянська академічна “История Украинской ССР” [113], і сучасна “Історія України” [114], і підготовлена ще у 30-і роки минулого століття збірка мемуарів так званих “білогвардійців”, серед яких опинилися В. Винниченко, Д. Дорошенко та деякі інші українські діячі [80]. У ході дослідження використано праці В. Винниченка [106], Д. Дорошенка [72, 111], О. Удовиченка [161], М. Капустянського [82], С. Петлюри [65, 66], П. Скоропадського [81], В. Примакова [79], І. Нагаєвського [148]. Слід назвати й роботи, видані в Україні за останнє десятиліття – В. Капелюшного [116], М. Ковальчука [118] М. Литвина та К. Науменка [95], М. Мельтюхова [147], Я. Тинченка [157; 159], Б. Тищика [160] та інших.

Досліджуючи історію військової авіації, не можна було обійтися без спеціальних, суто авіаційних видань. Завдяки ним з’явилась нагода скласти уявлення про технічні можливості літаків, які були на озброєнні

українських авіаційних підрозділів, їх конструкцію, походження, можливу кількість тощо. Найавторитетнішим серед них вже багато років залишається монографія В. Шаврова “История конструкций самолетов в СССР до 1938 года” [169]. Цікаві матеріали містяться у роботі П. Дузя “История воздухоплавания и авиации в России” [112], у довіднику “Авиация в России” [99], у книзі спогадів колишнього лікаря Ескадри повітряних кораблів “Ілля Муромець” К. Фінне “Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского” [84]. Значний інтерес становлять публікації сучасних російських дослідників історії авіації В. Кондратьєва та М. Хайруліна [120; 121].

Інформацію щодо типів літаків російського, німецького, австрійського, французького, італійського виробництва, які використовувалися у тому числі і в українській авіації досліджуваного періоду, їх тактико-технічні характеристики подає довідник “Jane’s. Fighting Aircraft of World War I.” [181].

Таким чином, ступінь вивченості досліджуваної теми, незважаючи на велику кількість матеріалів, є, на нашу думку, недостатнім. Залишилось ще чимало важливих питань, у розумінні яких не досягнуто належної ясності або таких, що взагалі не знайшли висвітлення у науковій літературі. Для успішного розкриття теми потрібно ретельно вивчити, узагальнити і переосмислити напрацьовану до сьогодні базу, для чого необхідне комплексне дослідження. Важливим етапом у цьому процесі стало вивчення та аналіз джерел.

Джерельною базою дослідження є архівні матеріали, опубліковані документи, мемуарна література та періодичні видання української військової еміграції, які висвітлюють становлення та застосування української авіації у 1917–1920 рр. Основою дослідження стали матеріали Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України), більшість з яких введені до

наукового обігу вперше. Безпосередньо у дисертації автором використані документи 58 справ з 13 фондів архіву.

Слід зазначити, що особливої ваги набули документи державних органів влади, вищих військових органів управління та керівних органів Військово-Повітряного флоту України (зокрема, документи Ради народних міністрів УНР, Військового міністерства УНР, Міністерства закордонних справ УНР, Головного управління Генерального штабу УНР, Головного управління Військово-Повітряного флоту УНР, Міністерства військових справ Української Держави, Головного управління Генерального штабу Української Держави, Начальної Команди Галицької армії ЗОУНР). Ці документи містять накази та розпорядження, оперативні звіти про положення на фронтах, рапорти військовослужбовців, звіти про польоти, розвідувальні звіти, листування, телеграми, повідомлення, доповіді, дислокаційні відомості, штати діючих частин, списки особового складу.

Зауважимо, що нерідко серед архівних матеріалів зустрічались декілька варіантів одного і того ж документу – звітів, доповідних записок, донесень, ділового листування тощо. У кожній групі однорідних документів містилась певна інформація, що представляла інтерес для дослідження. Тому під час роботи над подібного роду документами автором застосовувався вибірковий метод вивчення фактів та матеріалів. Крім того, у ході вивчення архівних матеріалів дуже часто доводилося мати справу не тільки з добре оформленими документами, машинописними текстами, які мали відмітки часу, установи, автора тощо, але і з документами, написаними від руки, без необхідних вихідних даних (хто, коли, де). У подібних випадках дисертантом застосовувались методи внутрішньої та зовнішньої критики джерел.

Слід зазначити, що багато важливих документів щодо української авіації знаходилося у фондах, не пов'язаних із збройними силами. Так, матеріали, що стосуються виконання “грошових рейсів” (доставки

літаками віддрукованих у Німеччині грошових знаків для України), були знайдені серед документів Міністерства фінансів Української Народної Республіки (Фонд 1509) та Міністерства закордонних справ Української Народної Республіки (Фонд 3696). Списки офіцерів Запорізького авіаційного загону були виявлені також серед документів Міністерства закордонних справ УНР. Накази ж по 1-му Запорізькому авіазагону знаходяться серед документів фонду 4465 “Документи і матеріали українських емігрантських установ, організацій та різних осіб (колекція)”, а фонд 9 “ Міністерство народного господарства Української Народної Республіки Київ, Кам'янець-Подільський; Тарнів (Польща)” вміщує документи про закупки військового майна, у тому числі й літаків. Все це, звичайно, значно ускладнювало пошук та вивчення необхідних документів.

Важливого значення для висвітлення історії створення та розвитку української військової авіації періоду 1917 – 1920 рр. набувають документи, що зосереджені у фонді 4588 “Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд)”. Так, розпорядження “Голови Української Авіації, Військового летника, Підполковника Баранова” та його листування з командирами військових повітряних частин армії УНР періоду Центральної Ради містять дані про передислокацію авіаційних загонів у грудні 1917 р. з прифронтової зони до внутрішніх районів України [50, арк. 1, 26], матеріальне утримання особового складу наприкінці 1917 р. – на початку 1918 р. На основі документів цього фонду постає можливість, зокрема, висвітлити процес формування окремих авіаційних загонів в Україні у зазначений період, спробу створення “Української школи авіації” у Києві (січень 1918 р.) [50, арк. 52] та співпрацю Управління Військово-Повітряного флоту з Французькою Військовою Місією в Україні у справі отримання літаків [50, арк. 27, 54].

Особливу увагу автора привернули документи, що стосуються командного й особового складу та парку літаків Харківського, Полтавського, Катеринославського авіаційних дивізіонів (за часів Української Держави та Директорії УНР). На основі цих документів вдалося визначити які саме авіаційні загони входили до складу названих авіадивізіонів, хто ними командував, встановити прізвища льотчиків та з'ясувати деякі завдання, які вони виконували [57, арк. 365]. Вагомого значення набувають дані про отримання нових літаків наприкінці 1918 р. – на початку 1919 р. [57, арк. 52 зв.] та виконання польотів у цей період [58, арк. 41, 44, 45]. Цей же фонд містить документи, що стосуються періоду перебування армії УНР на території Польщі – це “Схема організації Повітряної Фльоти”, датована кінцем 1920 р., тимчасові штати “Головної Управи” Військово-Повітряного флоту УНР та „авіаційної ескадрильї змішаного типу”, що висвітлюють процес створення нової організаційної структури ВПФ та формування авіаційних підрозділів [14].

Фонд 1076 “Військове міністерство Української Народної Республіки. Київ” зберігає відомість літаків, що перебували у 5-му Авіаційному парку (м. Київ) станом на 20 лютого 1918 р. Особливо цінним є те, що у відомості вказані типи літаків, їх кількість та технічний стан, у якому вони знаходились [7, арк. 11].

Можливість детальніше розкрити процес становлення гетьманської авіації надають документи, що зберігаються у фонді 1077 “Головне управління Генерального штабу Української Держави” – це накази по авіації Української Держави, датовані 17 травня – 7 грудня 1918 р., у яких йдеться про призначення інспекторів авіації Української Держави, районних інспекторів авіації, військовослужбовців на посади у авіаційні дивізіони, затвердження штатів, ремонт літаків тощо [9; 10].

Дослідити склад та діяльність авіаційних підрозділів армії УНР влітку – восени 1919 р. вдалося завдяки документам з фондів 1075 “Військове міністерство Української Народної Республіки. Київ, Вінниця,

Проскурів, Кам'янець-Подільський, Станіславів (Галичина), Тарнів (Польща)” [3; 4] і 1078 “Головне управління Генерального штабу УНР. Київ, Жмеринка, Рівне, Кам'янець-Подільський” [12; 13; 14], серед яких знаходиться, зокрема, “Дислокаційна відомість і бойовий склад частин Дієвої армії військ УНР” станом на 16 липня 1919 р. [12] та матеріали, що висвітлюють створення “Ініціативного гуртка по улаштуванню повітряних шляхів на Україні” і вміщують список членів гуртка, його Статут, “Проект сполучення України з Середньою Європою повітряними шляхами” [5].

Бойовий шлях одного з найвідоміших авіаційних підрозділів армії УНР – 1-го Запорізького авіаційного загону дозволяють дослідити документи фондів 2300 “Головне управління Військово-Повітряного Флоту УНР” [44; 45] та 4465 “Документи і матеріали українських емігрантських установ, організацій та різних осіб (колекція)” [49].

Особливу увагу автора дослідження привернув фонд 3696 “Міністерство закордонних справ Української Народної Республіки. Київ, Кам'янець-Подільський, Вінниця; м. Тарнів (Польща)”, у якому знаходяться матеріали про закупки військового майна, у тому числі й літаків, у Німеччині, Чехословаччині, Австрії та Італії влітку – восени 1919 р. [47, арк. 25 зв.].

Значну цінність для дослідження мали документи фонду 1509 “Міністерство фінансів Української Народної Республіки. Київ, Вінниця Рівне, Кам'янець Подільський ” [16–20], що стосуються справи друкування в Берліні українських паперових грошових знаків і містять відомості про доставку грошей з Німеччини літаками. Дані про виконання польотів дозволяють з'ясувати окремі аспекти застосування аеропланів – періодичність рейсів, типи літаків, їхні бортові номери, а інколи і кількість пасажирів [18]. “Звіт (Надзвичайної дипломатичної місії УНР в Румунії) по справі фонду гривень з державного літака Р 70” [20] надає інформацію про один з таких літаків, що був затриманий у Румунії з вантажем грошей та ліків у вересні 1919 р. [19].

Інформативно насичений пласт джерел для дослідження залучено з фонду 2188 “Начальна Команда Української Галицької армії. Вінниця” [21–43]. Двадцять три справи цього фонду, опрацьовані автором даного дисертаційного дослідження, дають змогу з’ясувати процес становлення та діяльності авіаційних підрозділів Галицької армії у різні періоди їх існування – з грудня 1918 р. до березня 1920 р. “Відомості про дійсний стан летунського відділу”, які подавались авіаційними сотнями на вимогу командування у різні періоди [34; 35], “Списки до іменования” та іменні списки льотчиків [36; 40; 41] надають інформацію стосовно особового складу та наявності літаків в авіаційних частинах. Вдалося з’ясувати кількість літаків, як готових до виконання польотів, так і таких, що перебували у ремонті або потребували його. Інформацію про екіпажі та задачі, які вони виконували, номери і типи літаків, тривалість польотів, маршрути містять звіти про виконання польотів галицькими авіаційними сотнями [24–27; 38; 39; 42].

У ході дослідження були використані опубліковані у різні часи збірники документів: “Під гнітом німецького імперіалізму (1918 р. на Київщині)”, (1927 р.) [64], “Українсько-московська війна 1920 року в документах (Оперативні документи штабу армії Української Народної Республіки)” (1933 р.) [68], “Крах германской оккупации на Украине: (По документам оккупантов)”, (1936 р.) [63], “Документы о разгроме германских оккупантов на Украине в 1918 году ” (1942 р.) [61], “Разгром немецких захватчиков в 1918 году: Сборник материалов и документов”, (1943 р.) [67], “Из истории гражданской войны в СССР”, (1961 р.) [62], “Гражданская война на Украине 1918 – 1920 гг.” (1967 р.) [59], “Петлюра Симон. Статті. Листи. Документи”, (2006 р.) [66] “Денник Начальної Команди Української Галицької Армії”, (1974 р.) [60].

Самостійною групою джерел є матеріали періодичних видань тих часів. Поточні заходи військового керівництва стосовно формування та реорганізації авіаційних підрозділів, їх забезпечення та участь авіації у

збройній боротьбі висвітлені у “Військово-науковому віснику Генерального штабу УНР”, “Віснику Державного Секретаріату Військових Справ”, “Віснику матеріального штабу Галицької Армії”. Але у них подається інформація поточного характеру досить фрагментарно [89; 90]. Іншу підгрупу періодичних видань становлять часописи української військової еміграції: “Календар Червоної Калини” [92–95], “Літопис Червоної Калини” [96; 97], “Стрілець” [98]. Друковані у цих виданнях матеріали обмежуються, як правило, спогадами про окремі аспекти створення авіаційних частин та загальними міркуваннями про їх використання, здебільшого повторюючи інформацію. Все це значно обмежує інформативність цієї групи джерел для нашого дослідження.

Встановлено, що перші матеріали з досліджуваної теми з’являються у 1922 р. на сторінках “Календаря Червоної Калини” (Львів). У статті “Причинки до історії нашого летунства” (автора не зазначено) у стислому вигляді подано коротку історію створення та бойового шляху авіаційних частин Галицької армії. Зокрема зазначається, що “Почин до зав’язання Летунського Відділу УГА дав вже в перших днях листопадових поручник Франко, котрий перебував в той час в Тернополі, почав гуртувати старшин та мужву обізнану з тим технічним ділом в один відділ, та збирати летунський матеріал...” [92, с. 74]. Зазначимо, що у подальших публікаціях виникло чимало плутанини саме через трактування різними авторами поняття “Летунський відділ”, яке часто ототожнювали з іншим поняттям – “летунська сотня”. Звідси виникли і різні погляди в питанні щодо очолювання авіаційної сотні (а згодом і Авіаційного полку) Галицької армії.

Необхідно зазначити, що підхід до висвітлення цього питання поділяє всіх авторів на три табори. Прихильники першого стверджували, що командиром Краснянського загону був сотник Петро Франко [76, с. 8; 86, с. 9], прибічники другого командиром називають полковника Джамбулата Канукова [69, с. 42]. Є ще й третя точка зору – називається

ім'я полковника Бориса Губера [105, с. 31; 115, с. 527; 127, с. 3; 160, с. 213; 171, с. 290]. Дійти істини авторів дисертації вдалося лише після детального аналізу мемуарів та порівняння їх із даними архівних документів. Детальніше це питання буде розглянуто у другому розділі даного дослідження.

Продовжує тему галицької авіації невеличкий матеріал “Летунський відділ УГА”, що побачив світ у 1923 р. [83]. І хоча замість прізвища автора надрукована лише одна літера “Ф.”, застосований до аналізу джерела метод аналогії (на основі порівняльно-історичного методу) дав підстави стверджувати, що ця стаття належить перу Петра Франка. У згаданому матеріалі розповідь ведеться від першої особи, що і дає підстави для визначення автора: “Від самого початку (відступ зі Львова) був я іменований командантом летунського відділу спочатку Начальною Командою, опісля Військовим Секретаріатом, при яким був я також референтом. Моя служба сходила на формування нових сотень, збиранню летунського майна, виконюванню тактичних наказів Начальної Команди – розвідчі і піхотні лети – інформуванню Державного Секретаріату Військових Справ, веденню переговорів з усіма Командами Галичини й України де було яке небудь летунське майно” [83, с. 129]. Як бачимо, Петро Франко сам у цій статті визначив свої обов'язки як референта з авіації, що безпосередньо підпорядковувався ДСВС, а також указав на завдання, які виконував за наказом Начальної Команди – брав участь у бойових вильотах в якості льотчика-спостерігача.

Крім того, на основі застосування методу аналогії, проаналізувавши стиль написання та подання фактів, можна цілком впевнено стверджувати, що П. Франко не є автором статті, опублікованої на рік раніше. У попередньому матеріалі командиром Краснянського авіаційного загону Галицької армії називається полковник Джамбулат Кануков, а в статті П. Франка (як і в усіх подальших його публікаціях) наполегливо командиром “Летунського відділу”, “відділу літаків”, “летунської сотні”

П. Франко називає себе, не розділяючи ці структури. Хоча необхідно віддати йому належне, бо саме він доклав чимало зусиль у справі створення авіаційних підрозділів галичан. На П. Франка, саме як на організатора Летунського відділу, вказує і попередній матеріал.

У тому ж році “Календар Червоної Калини” публікує матеріал “Летун-зорець чет. Іван Соколовський і водир бул. Василь Джура ратуються з розбитого літака і приносять важні вісти до своєї команди”, у якому йдеться про застосування галицьких літаків влітку 1919 р. проти Червоної армії під час боїв за Жмеринку [93]. Чи не вперше подається згадка про повітряний бій: “Зустрілися з 3 бойовими літаками більшовиків. Підбиті знизу, мотор перестав працювати. ...Водир старався як мога поволі опадати, щоби тим способом долетіти як надалі на захід. ...Впали над берегом якогось потока. Вискакують з літака (хоч потовчені упадком не тратять духа), розривають його динамітом. Того ж дня повертаються до себе і передають звіт до Начальної Команди”. Останні слова ще раз підтверджують те, що авіаційні загони в оперативному відношенні підпорядковувались безпосередньо НКГА.

На сторінках “Календаря Червоної Калини” свого часу були опубліковані короткі біографічні дані деяких льотчиків Галицької армії, що суттєво доповнювали мемуарний матеріал. Так, у 1922 р. у матеріалі “Грузинський князь Джам Булат Кануков” публікуються дані про командира Краснянського авіазагону, а згодом і Авіаційного полку ГА. “В Галицьку армію до відділу літаків, – пише “Календар”, – грузинський князь Джам Булат Кануков приїхав зі своїм молодшим братом. За часів світової війни оба прославились в воздушних боях, а старший з них полковник мав за собою 280 побід і належав до найкращих летунів бувшої російської армії” [92]. Виходячи з аналізу різноманітних джерел, що стосуються використання авіації у Першій світовій війні, досить сумнівною, щоб не сказати неймовірною, видається цифра у 280 повітряних перемог полковника Д. Канукова. Зазначимо, що всесвітньо

визнаним асом Першої світової війни, який мав найбільшу кількість повітряних перемог, був барон Манфред фон Рихтгофен. На його рахунок – 80 збитих літаків противника. Найкращим російським асом, ім'я якого лунало на фронтах Першої світової, був Олександр Козаков. Він став першим за числом отриманих у повітрі перемог – 17 визнаних офіційно [129, с. 14, 18]. Цей факт ще раз підтверджує необхідність критичного підходу до використання джерел. “Календар Червоної Калини” ще двічі приділяє увагу Д. Канукову – у замітці “Тіло погибшого в повітряному бою команданта летунів полк. Джам-Булат-Канукова” [92], та у матеріалі “Летун полк. Джам Булат-Кануков в бою під Озірною” [95].

Інший військовий льотчик Галицької армії, про якого йдеться на сторінках “Календаря Червоної Калини” – поручник Альфред Шепарович, на відміну від Д. Канукова представник австрійської авіаційної школи, закінчив військову академію у Відні, брав участь у боях на італійському фронті Першої світової війни. Деякі джерела називають Шепаровича Феліксом [86, с. 9]. На нашу думку, немає ніякого сумніву в тому, що мова йде про одну й ту саму людину.

Уточнити ще деякі прізвища льотчиків, що служили в Галицькій армії допомагає невеличка замітка “Стрілецькі могили в Золочеві”, опублікована в “Літописі Червоної Калини” у 1933 р. У ній наводяться дані про похованих в Красному льотчиків, що загинули 5 лютого 1919 р. у результаті вибуху авіабомби [97, с. 11–12].

Необхідно зазначити, що автором дисертації, на основі вивчення архівних документів та порівняння їх із даними мемуарів, була проведена робота по встановленню особистих даних і складанню списку особового складу українських авіаційних підрозділів. Це – 326 прізвищ (Додаток А).

В історії української військової авіації важливе місце займає тема застосування літаків на міжнародних повітряних лініях. Особливої ваги у період боротьби українських держав за національну незалежність набули кур'єрські рейси, за допомогою яких, зокрема, уряди ЗОУНР та УНР

намагалися підтримувати зв'язок зі своїми представниками у найближчих європейських країнах. З'ясовано, наприклад, що влітку 1919 р. українські екіпажі виконували польоти до Берліну, Відня, Бреслау (нині Вроцлав). “Після переходу УГА на Велику Україну, – пише “Календар Червоної Калини на 1926 рік”, – літаки відіграли дуже визначну роль, не тільки у бойовій акції, але також як осередник комунікаційний”. Про один з таких польотів йдеться у матеріалі “Пор. Леонід Хрущ зі своїм товаришем підпалюють літак на ворожому боці та щасливо ратуються на другий бік Дністра”, опублікованому у березні 1925 р. [94].

З'ясовано, що крім кур'єрських рейсів виконувались і пасажирські перевезення, які, виходячи з досліджених джерел, не гарантували безпеки в польоті. Так, “Літопис Червоної Калини” у 1930 р. надрукував матеріал Л. Лепкого “В річницю смерті полк. Дмитра Вітовського”, у якому йдеться про трагічну загибель Секретаря Військових Справ ЗОУНР Дмитра Вітовського під час катастрофи одного з літаків, який виконував рейс за маршрутом Берлін – Кам'янець-Подільський [96, с. 3]. Л. Лепкий у своїй публікації наводить дані щодо вантажу, який перевозили на цьому літаку – “документи і гроші, які везено для державної скарбниці. Українські гроші друкувалися тоді за границею і їх перевозжено літаками”. Згадки про виконання подібних завдань знаходимо також у Л. Шанковського [171, с. 256]. Взагалі перевезення літаками українських грошей постає окремою, на сьогодні ще недостатньо дослідженою, сторінкою в історії застосування української авіації у роки боротьби за незалежність у другому десятилітті ХХ ст. Дослідити цю тему докладніше автору даної дисертації вдалося на основі вивчення архівних документів. Отримані результати викладені у другому розділі даного дослідження.

У 1938 р. в “Літописі Червоної Калини” друкується ще одна стаття П. Франка – “Летунський відділ УГА” [85; 86]. Це найбільш повна версія викладення автором історії галицької авіації. Не можна погодитись з А. Харуком, який стверджує, що “...мемуари П. Франка мають яскраво

виражене автобіографічне спрямування...” [167, с. 22]. П. Франко подає докладну інформацію про особовий склад авіаційних формувань ГА в період з листопада 1918 р. до квітня 1919 р., наводить цікаві особові характеристики льотчиків, дані про їх походження, описи їхньої зовнішності, характерів, звичок тощо. Хоча, відзначимо, не без впливу особистого сприйняття. Встановлено, що, як і у попередніх працях цього автора, тут зустрічаються деякі неточності. Так, говорячи про полковників Д. Канукова та Б. Губера, П. Франко називає їх “летунами від отамана Петлюри”, хоча всі інші джерела (як спогади, так і архівні документи) вказують на те, що авіаційна сотня, у складі якої прибули Д. Кануков та Б. Губер, належала до військових формувань гетьмана П. Скоропадського.

Не багато існує даних у літературі про повітряні бої, або навіть просто зустрічі у повітрі з противником. У своїй статті П. Франко зазначає, зокрема, що, виконуючи обов’язки начальника Летунського Відділу і референта з авіації, він іноді брав участь і в бойових вильотах в якості льотчика-спостерігача. “...Я мав з польськими літаками тільки одну стрічу над Львовом, – пише автор. – Вправді я розпочав обстріл із скоростріла на безнадійно велику відстань, але противник скоро знизився...”. Зустрічається в статті П. Франка і коротенький опис відзнак, що існували в галицькій авіації: “...На літаках під і над крилами були вимальовані блакитно-жовті круги – посередині жовтий, на зовні блакитний. Мисливці мали по боках трупячі черепа і кості навхрест, бо належали до відділу смерті”.

У тому ж 1938 р. “Літопис Червоної Калини” публікує спогади Івана Лемківського “Летунство УГА” [76; 77], у якому йдеться про перші кроки у справі створення авіаційних підрозділів армії ЗУНР. Зокрема, саме у цій статті згадується про надання допомоги і передачу гетьманом П. Скоропадським у розпорядження галичан авіаційної сотні під командуванням полковника Бориса Губера. Подано дані щодо кількості особового складу галицької авіаційної сотні в Красному, а згодом і

сформованого Авіаційного полку, а також кількості і типів літаків. Так, на першу половину лютого 1919 р., за даними І. Лемківського, у галицьких ангарах нараховувалось близько 80 літаків, третина з яких, за словами автора, були придатні до виконання польотів. Зазначимо, що таку ж цифру називає у своїх спогадах і Є. Побігущий-Рен [78, с. 33]. Необхідно зауважити, що ці цифри не знайшли підтвердження архівними документами. Скоріш за все, тут подано дані щодо загальної кількості літаків, які були на озброєнні галичан. Як свідчать архівні дані, у боєздатному стані у різні періоди існування галицької авіації знаходилося не більше 11 машин.

І. Лемківський звертає увагу і на те, що “Летунська База в Краснім – була головною і одинокою базою для матеріального поповнення літаків і їх направою. Перша сотня мала в Дулібах ще свою полеву майстерню, але всі більші наприви переводили лише в Краснім” [76, с. 8]. Необхідно зазначити, що сама сотня знаходилася теж у Красному, але згадка автором майстерні у Дулібах трансформувалась пізніше у помилкове визначення цього населеного пункту деякими дослідниками як вихідного місця розташування 1-ї авіаційної сотні Галицької армії [105, с. 31; 115, с. 527; 133, с. 124; 149, с. 90].

Зазначимо, що не відповідають дійсності дані про сформування на початку травня 1919 р. “Третьої летунської польової сотні”, яка, нібито, у складі 5 літаків перебазувалась з Красного до Тернополя. Ці ж дані наводять у своїх працях Л. Шанковський та А. Харук [171, с. 290; 167, с. 150]. Виходячи з аналізу існуючої літератури, можна стверджувати, що першоджерелом, з якого пішла ця інформація, стала стаття Р. Земика, опублікована у 1922 р. [73–75]. Зокрема, А. Харук, доводячи цю версію, зазначає, що: “...цей підрозділ проіснував порівняно недовго – вже в документах, що відносяться до червня 1919 р., 3-я авіаційна сотня не згадується” [167, с. 150]. Тут необхідно зазначити, що у жодному документі немає навіть натяку на існування цієї авіасотні, хоча діяльність

авіаційних підрозділів ГА та місця їх дислокації простежуються в архівних документах досить чітко. Застосувавши до аналізу джерел історично-порівняльний метод, можна цілком впевнено стверджувати, що 3-ї авіаційної сотні як такої не існувало взагалі. Відсутність даних скоріше доводить неспроможність твердження про існування цього підрозділу, ніж вказує на його недовге існування.

Самостійним і незамінним видом історичного джерела є мемуарна література. Значення її як джерела полягає, по-перше, у наявності в ній багатого фактичного матеріалу, який часто відсутній в інших видах джерел; по-друге, мемуарна література насичена враженнями, спостереженнями, міркуваннями авторів про події, які згадуються, та їх оцінкою, за своїм характером вона близька до оповідальної, художньої прози, яскравіше інших писемних джерел відображає пафос, колорит, дух часу, його героїку, настрої, а також поведінку людей. Але слід зважати на те, що мемуари не позбавлені як історичне джерело деяких недоліків, оскільки авторам цих спогадів у тому чи іншому ступені притаманні елементи суб'єктивізму. Значно впливає на зміст мемуарів час, що відділяє подію від написання спогадів. Не останню роль у точності відтворення минулого грають особистість автора, його погляди, характер, симпатії та антипатії.

У 30-ті роки минулого століття, починаючи збирати матеріал про український Військово-Повітряний флот з метою написання його історії, "Українське Воєнно-історичне товариство" звернулося з офіційним листом до Петра Білона з проханням "не відмовити спричинитися до написання цієї історії. Управа Товариства посідає відомості про те, що Ви увесь час працювали при Управі (Управлінні Військово-Повітряного флоту УНР. – В.М.), яка посідала всі дані про заснування, формування, та події нашої повітряної фльоти на фронті". Матеріали, написані П. Білоном, були переслані редакторові журналу "За державність" у серпні 1939 р., але загинули під час нападу гітлерівців на Польщу. Лише у 1952 р.

у Пітсбургу окремим виданням виходять “Спогади” П. Білона [69]. У скороченому варіанті вони були опубліковані в журналі “Пам’ятки України: історія та культура” у 1998 р. [70].

У своїх “Спогадах” П. Білон подає дані про сформування у листопаді 1917 р. “Штабу Авіації” та перші кроки його діяльності. Тут необхідно зауважити, що мова йде про Управління Повітряного флоту. “До штабу авіації я вступив на службу в січні 1918 р. Полк. Баранів (Начальник Авіації) з труднощами розшукав пару літаків та летунів і на Волинському аеродромі біля Києва українські летуни вперше почали робити вправи. Щоденна стрілянина не давала можливості спокійно працювати. Молоде наше військо не в силі було вдержати столицю Київ – відійшло. Начальник авіації та й усі штабовці залишилися на той час в Києві і ніде не показувались. ...Під час більшовицького відступу наші летуни подавали інформації, де купчиться ворожа армія і кидали бомби” [69, с. 38]. Даних про авіаційні підрозділи УНР цього періоду вкрай мало і згадка П. Білона про те, що під час перебування більшовиків у Києві “Штаб Авіації” залишався в місті, поки що єдина. Згадка ж про польоти лише підтверджує, що Управління ВПФ не втрачало зв’язок з авіаційними підрозділами і контролювало ситуацію.

П. Білон зазначає, що за часів Української Держави начальником Військово-Повітряного флоту був призначений полковник Горшков, начальником авіації сотник Наконечний. Кількість літаків, за словами автора, становила від 450 до 500, льотчиків – близько 200. Такі ж цифри подають Л. Шанковський [170, с.53], В. Кравцевич та В. Улянич [127], перейнявши їх у П. Білона. Щоправда пізніше Л. Шанковський дещо змінив свою точку зору, зазначивши, що з 500 літаків тільки 10% були придатними до польотів [171, с. 291]. За деякими іншими джерелами кількість літаків становила близько 200 [137, с. 14].

У “Спогадах” автор згадує про відправку гетьманських літаків на Дон: “Ми пізніше довідались, – пише П. Білон, – що наші начальники з

наказу гетьмана відправляють наші літаки і летунів на Дон до Денікіна. Все менше і менше бачимо летунів, зменшується рух у штабі, зменшується у штабі склад старшин, не бачимо ані начальника Повітряної флоти полк. Горшкова, ані полк. Гинейка (втекли до Денікіна). На місце начальника Повітр. Флоти призначили полк. Вегинера, який цілком одверто старався допомагати денікінцям” [69, с. 39]. Необхідно звернути увагу на те, що у ході даного дисертаційного дослідження факт відправки авіаційної техніки на Дон знайшов своє підтвердження.

Разом з тим, П. Білон стверджує, що “...за часів гетьмана Повітряна фльота створила Галицьке Летунство, вона дала найкращих летунів... Давали літаки і всяке майно. Весь час Повітряна фльота опікувалась Галицькою лет. сотнею. Навіть інспектором авіації галицької лет. сотні був призначений Повіт. Фльотою полковник Калінін, який перебував у Краснім і багато допомагав матеріально Галицькому літунству” [69, с. 39]. Тут необхідно звернути увагу на те, що у своїй праці П. Білон дещо плутає події. Так, зовсім не розділяється так зване “народження Головною Повітряною фльотою летунської сотні УГА” (за часів гетьмана) та призначення “інспектором авіації галицької лет. сотні” полковника Калініна. А це ж події листопада 1918 р. (у першому випадку) та квітня 1919 р., коли на зміну гетьманату вже давно прийшла Директорія УНР.

На сторінках “Спогадів” П. Білон згадує про спробу закупки для української армії літаків за кордоном: “В наших авіаційних загонах були літаки старі, тому Штаб Повітрової Фльоти вислав до Відня місію для заupu літаків. Та місія нічого не зробила. Примушені надіслати другу місію, та виявилось, що деякі члени робили саботаж, а крім того представники Антанти заборонили вивіз австрійсько-німецького майна на Україну” [69, с. 46]. Слова П. Білона знайшли своє підтвердження в архівних документах і ця тема буде докладно розглянута у другому розділі даного дисертаційного дослідження.

У 1955 р. побачила світ ще одна книга, присвячена історії української авіації – “Діти війни” [87; 88]. Як писав пізніше Л. Шанковський – “Дуже цінні з мемуаристичного погляду спогади М. Шарика, колишнього підстаршини галицького летунства, подають багато відомостей про галицьке і наддніпрянське летунство” [170, с. 13]. Це – найбільш докладна, побудована в хронологічному порядку праця, яка відтворює життя українських авіаторів, починаючи з грудня 1918 р. і до листопада 1920 р. Автор книги – Михайло Шарик – з самого початку створення галицької авіації перебував у її складі. З квітня до листопада 1920 р. служив в “авіаційному відділі полковника В. Павленка в армії УНР”. Саме це надало М. Шаріку можливість найбільш точно і докладно прослідити історію створення та бойовий шлях українських авіаційних підрозділів, і в першу чергу авіації ГА. Необхідно зазначити, що ця книга, знайдена автором даного дисертаційного дослідження у фондах бібліотеки української діаспори, в жодному сучасному дослідженні, присвяченому історії української авіації, не згадується.

Книга вміщує цікаві дані про проведення українськими літаками бомбардувальної операції під Жмеринкою влітку 1919 р.: “У повітрі наші “птахи” сформувались у три ескадрилі по 12 літаків, – пише автор, – скинули бомби на залізницю. Вертали і знову летіли. Бій скінчився тільки під вечір” [87, с. 110–111]. Тут необхідно зазначити, що ця операція виконувалася об’єднаними силами галицької та наддніпрянської авіації.

На сторінках своєї книги М. Шарик згадує про перебування галицької авіасотні в Одесі, вже у складі Добровольчої армії, а згодом і про перехід на бік Червоної армії. Зокрема, автор пише: “Більшовики шукали нагоди, щоб літунський полк прибрати до рук. Наш чисельний стан більшав кожного дня. Утікачі й залишенці та ті, що перебували в Одесі з певним завданням, приходили до нас. Між нами був і сотник – літун Єгорів. Він став нашим старшиною й залишився при нас аж до самого кінця” [88, с. 28]. Згадка автором сотника Єгорова є тим фактом,

завдяки якому вдається відстежити долю льотчика. Адже йдеться, скоріш за все, про Олександра Єгорова, політ якого над Києвом у жовтні 1917 р. став сигналом для початку більшовицького повстання.

Є в книзі і дані про перебування галицьких льотчиків у Польщі навесні 1920 р.: “...На Мокотові нам приділено спеціальний павільйон. З нашим приїздом він став зватись “Українським літунським павільйоном”. ...Нашим відділом командував полковник В.Павленко. ...Нам видано нові однострої, шкіряні куртки, та літунські відзнаки на рукави й коміри. Жили непогано. Відбували нові літунські курси й практику. Тут ми застали вже літунів французьких, італійських та американських, часом з’являлись і англійські. Головну роль грало польське літунство й тому воно мало найбільше втрат і в людях, і в літаках” [88, с. 71]. Але найбільш цікавою видається згадка про участь галицьких авіаторів у боротьбі з більшовиками восени 1920 р. на боці поляків: “Фронт покотився на схід. Замість тікати до Познаня наш літунський відділ отримав наказ іти на фронт. Дивізії Головного Отамана С.Петлюри зосередились на південному фронті в Галичині й пішли наступом на Збруч. Ми дістали відповідний виряд і поїхали з Варшави як повітряна обслуга українського фронту. 1-а ескадриля під командуванням сотника Березицького виїхала, 2-га залишилась у Мокотові” [88, с. 76]. Таким чином, автор не тільки подає дані про склад українських авіаційних підрозділів у цей період, він вказує на саму участь українських авіаторів у повітряній війні з більшовиками. Достовірність цього факту підтверджується документами з фондів ЦДАВОВ України [3, арк. 88; 46, арк. 41].

Окремі згадки про виконання польотів зустрічаються у збірнику: “Революция на Украине. По мемуарам белых” [80].

У процесі дослідження постала необхідність залучення джерел картографічних (зокрема, карти театрів воєнних дій) та джерел іконографічних (різноманітні фотодокументи). Зауважимо, що

Центральний державний архів кінофотофонодокументів має вкрай обмежену кількість фотографій, які стосуються історії української військової авіації періоду 1917 – 1920 рр. Цінні, у більшості рідкісні фотографії публікувались у журналі “Літопис “Червоної Калини” [96, 97], польських журналах *Militaria* [185, 186, 191, 192], *Aero-Plan* [187–190], *Pilot wojenny* [195], *Shkrulata Polska* [184; 194; 196], *Wojskowy Przegląd Historyczny* [182; 197]. *Letectvi a kosmonautika* [178, 180, 193]. Обмежена кількість фотографій, що, як правило, повторюються, розміщена в історичній літературі. Разом з тим слід зазначити, що фотодокументи тих часів є не дуже доступними, крім того, вони ще є й досить складним джерелом, бо потребують розшифрування, тобто, додаткової роботи над ними. Наприклад, дуже часто фотографії взагалі не мають будь-яких підписів. У більшості випадків у літературі вони використовуються лише як ілюстративний матеріал, який не завжди відповідає темі, що викладається.

Отже, підсумовуючи викладене вище, доходимо висновку, що різноманітна й змістовна джерельна база теми дослідження дає можливість для глибокого розкриття процесу становлення військової авіації України у 1917 – 1920 рр. та її застосування в умовах боротьби за національну державність. Вивчення та аналіз архівних матеріалів і опублікованих документів у поєднанні з даними періодичних видань та мемуарної літератури дозволили відкрити нові факти з проблематики дослідження, істотно доповнити та уточнити існуючі в літературі дані, надали можливість ввести до наукового обігу нові документи. Зазначимо, що не всі використані джерела є рівноцінними, але їх сукупність забезпечує достатню повноту охоплення фактичного матеріалу і наукову достовірність дослідження.

Таким чином, аналіз історіографії та джерельної бази, що стосуються питань з досліджуваної тематики, дають підстави стверджувати, що до основних недоліків наявної літератури слід віднести

те, що опубліковані праці не носять комплексного, цілісного характеру, присвячені висвітленню лише окремих аспектів з досліджуваної нами тематики, виявляють нерідко поверхневий характер і містять іноді суперечливі положення та висновки. Разом з тим, сукупність архівних матеріалів, більшість з яких не залучалась до наукового обігу, з критично осмисленими опублікованими документами, періодичними виданнями та мемуарною літературою надає можливість об'єктивно висвітлити історичні аспекти становлення та застосування української військової авіації в умовах боротьби за національну державність у 1917 – 1920 рр.

Автором даного дисертаційного дослідження були введені до наукового обігу документи та матеріали з фондів Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України, що відображають створення та застосування авіації українських національних державних утворень у 1917 – 1920 рр. [102–104; 141–144]. Здійснена спроба висвітлити коротку історію військової авіації України від її виникнення до кінця ХХ ст. [101].

РОЗДІЛ 2

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ВІЙСЬКОВОЇ АВІАЦІЇ В АРМІЯХ УКРАЇНСЬКИХ НАЦІОНАЛЬНИХ ДЕРЖАВНИХ УТВОРЕНЬ

2.1. Чинники впливу на процес становлення української авіації

Аналіз історіографії та джерельної бази дослідження вказує на те, що процес становлення української військової авіації досліджуваного періоду був досить складним і супроводжувався цілим рядом проблем, для вирішення яких військовому командуванню доводилося докладати чималих зусиль. На цей процес, на думку автора, у першу чергу впливали воєнно-політичний та економічний чинники. Неабиякого значення набув за тих часів і людський фактор.

Початок ХХ століття ознаменувався Першою світовою війною та революційними подіями, що призвели до розпаду Австро-Угорської та Російської імперій і виникненню на арені Східної Європи ряду незалежних держав, серед яких були Українська Народна Республіка та Західно-Українська Народна Республіка.

Є очевидним, що загальнополітична ситуація для новостворених українських держав була дуже складною. Західно-Українська Народна Республіка відразу ж, не встигнувши зміцнитись, зазнала чужоземних агресій і зазіхань, величезних територіальних і людських втрат. У свою чергу, Українську Народну Республіку з усіх боків оточували ворожі армії, які прагнули її знищення. Обидві українські держави майже постійно знаходилися у стані війни, що не давало змоги проводити планомірну роботу з розбудови своїх збройних сил взагалі і військової авіації зокрема. Необхідно зазначити, що ситуація в Українській Державі гетьмана П. Скоропадського хоч і була більш стабільною, але на процес створення власних збройних сил, включаючи й авіацію, негативно

впливали наявність окупаційних військ та позиція німецько-австрійського командування, яке гальмувало розбудову гетьманської армії.

Не викликає сумніву, що в процесі створення українських авіаційних частин негативну роль зіграла певна зовнішньоекономічна ізоляція українських держав. Після підписання Брестських угод відносини з країнами Антанти вкрай ускладнились, отримати від них військову допомогу для українських держав стало справою нереальною. З одного боку Антанта підтримувала Польщу, з іншого – Білий рух, українці воювали з обома противниками, що робило порозуміння з Антантою дуже складним. У такій ситуації важливого значення набував той спадок, що отримали українські держави від авіаційних частин Російської та Австро-Угорської армій. Неабияке значення мала й трофейна техніка.

Необхідно зазначити, що намагаючись покращити матеріально-технічне забезпечення своїх авіаційних частин, військове керівництво як УНР, так і ЗУНР вдалося до закупок літаків та запчастин до них за кордоном, зокрема у Німеччині, Чехословаччині, Австрії та Італії. Але ці дії постійно зустрічали спротив з боку антантських контрольних комісій.

Гетьман П. Скоропадський взагалі не міг розраховувати на допомогу Антанти. Проаналізувавши різні джерела, можемо з упевненістю стверджувати, що гетьманська авіація не тільки не отримувала нових літаків, а навпаки – велика кількість аеропланів, збудованих на заводах фірми Артура Анатри були передані на баланс австро-угорського військового міністерства [124]. Крім того, згідно документу № 344 “Грабежи немецких оккупантов в Крыму (май 1918 г.)”, опублікованому у збірнику документів і матеріалів “Разгром немецких захватчиков в Крыму”, до Німеччини було відправлене заводське обладнання із Сімферопольського аеропланного заводу [67, с. 296].

Негативно відбивалася на стані гетьманської авіації і відправка авіаційної техніки та озброєння на Дон [69, 136]. Необхідно зазначити, що швидке зближення Києва і Новочеркаська не викликало особливого

захоплення у середовищі українських державних службовців середньої й нижчої ланки, які небезпідставно побоювалися, що, зрештою, Дон буде використаний Добровольчою армією А. Денікіна як плацдарм для відбудови “єдиної й неподільної” Росії [100, с. 86].

У відносинах між українськими державами теж існувало багато протиріч, що відбивалося й на авіації. Навіть після проголошення Акту злуки вони не зникли, армія УНР та Галицька армія діяли окремо. З великими труднощами вирішувались найрізноманітніші питання. Наприклад, коли в авіації Галицької армії виникли труднощі із забезпеченням авіаційними одностроями, галицькі авіатори звернулись на допомогу до наддніпрянців і розраховували на швидку некорисливу допомогу. Але у відповідь отримали цілу низку умов, згідно яких, зокрема, вимушені були передати для авіації армії УНР три цистерни дефіцитного авіаційного бензину.

У той же час, прикладом плідної співпраці стало надання військової допомоги П. Скоропадським, зокрема передачі у розпорядження Галицької армії винищувального авіаційного загону, повністю укомплектованого особовим складом та матеріальною частиною. Це питання було вирішено швидко і без зайвих зволікань. До складу авіаційного загону були включені найдосвідченіші військові льотчики.

Що стосується авіаційної промисловості, то на територіях, які до революції 1917 р. входили до складу Росії, знаходилось декілька авіаційних підприємств. Перш за все це третя за обсягом виробництва в імперії літакобудівна фірма Артура Анатри. На її головному заводі в Одесі та філіалі у Сімферополі до листопада 1917 р. було випущено 1156 аеропланів (для порівняння – на найбільшій московській фірмі “Дукс” кількість випущених літаків становила 1733). Плідно працювало і своє конструкторське бюро, яке спочатку очолював Г. Макєєв, а пізніше – Декан. Саме під керівництвом останнього було створено досить вдалі

літаки “Анатра-Д” та “Анатра-ДС”, що будувалися серійно та були на озброєнні російського Військово-Повітряного флоту.

В Олександрівську (нині Запоріжжя) функціонував авіамоторний завод акціонерного товариства “Дека”. Це єдиний галузевий завод нашої країни, де профіль продукції, що випускається, не змінився і до наших днів. Нині – це акціонерне товариство “Мотор-Січ”.

Випускати та лагодити літаки мали змогу аеропланний завод акціонерного товариства “Матіас” у Бердянську, а також авіаційні та автомобільні майстерні Київського політехнічного інституту. Але часи революції характеризувалися загальноекономічною кризою, що вдарила і по цим підприємствам. Тому, виходячи з інформації наявних джерел, можна стверджувати, що виробництво авіаційної техніки в УНР в означений період не відбувалось, а літаки, що були виготовлені на заводі “Анатра”, потрапили до рук окупаційних австрійських військ.

Стосовно Західної України потрібно зазначити, що там будь-яка авіаційна промисловість була відсутня. Тому не існувало ніякої можливості використовувати техніку власного виробництва при формуванні авіації Галицької армії.

У ході дослідження встановлено, що для процесу створення української авіації неабиякого значення набував людський фактор. Позитивну роль відіграло залучення до служби в українських авіаційних частинах колишніх військовослужбовців Австро-Угорської та Російської армій. Серед них знайшлися дійсні ентузіасти розбудови власної авіації, які доклали чимало зусиль до цього процесу. Серед них П. Франко, В. Павленко, К. Калінін, О. Наконечний.

Необхідно зазначити, що з командним складом виникали особливі труднощі, зокрема в авіації армії УНР. Багато в чому проблеми були пов'язані як з негативним ставленням багатьох офіцерів колишньої Російської армії до української державності, так і з критичним ставленням

Генерального секретаря з військових справ УНР Симона Петлюри до кадрових офіцерів Російської армії.

Джерела наводять досить багато випадків дезертирства або переходу в армії інших державних утворень офіцерів-авіаторів, у тому числі й тих, що займали найвищі посади в українській авіації. Необхідно зазначити, що цей процес відбувався в усіх державах, що розглядаються у даному дослідженні. Наприклад, на Дону опинився перший “Голова української авіації” В. Баранов та інспектор Повітряного флоту Української Держави О. Горшков. На бік поляків перелетів на своєму літаку галицький льотчик Кубш, який до того вчинив диверсію, що призвела до загибелі командира авіаційного полку полковника Д. Канукова.

Необхідно зазначити, що військове командування всіх українських держав з розумінням ставилося до кадрової проблеми. В авіаційних частинах УНР, ЗУНР та Української Держави були створені авіаційні школи та курси, що розпочали підготовку льотного та технічного складу. Але за тих політичних та військових обставин жодного випуску власних авіаційних фахівців в Україні не відбулося. Можна стверджувати, що українська військова авіація майже постійно відчувала недостачу кадрів.

Таким чином, у ході дослідження автором з’ясовано, що на процес становлення української військової авіації вплинув цілий ряд чинників, що носили як позитивний, так і негативний характер. Серед позитивних чинників – наявність на території України ряду авіаційних частин, запасів авіаційного майна, що раніше належали збройним силам Австро-Угорщини та Росії, а також використання кадрового потенціалу цих армій; позитивне ставлення до розбудови власної авіації українських політичних діячів та військового командування.

Ускладнювала цей процес загальна воєнно-політична обстановка та певна зовнішня ізоляція українських держав; відсутність можливості використання власної авіаційної промисловості; антиукраїнські погляди певної частини офіцерського складу.

2.2. Створення авіаційних управлінь і частин та підготовка льотного складу

У ході дисертаційного дослідження автором встановлено, що процес створення Військово-Повітряного флоту у складі українських збройних сил розпочався наприкінці 1917 р. Саме у цей період почали формуватися авіаційні частини та органи управління військової авіації Української Народної Республіки. У 1918 р. була створена військова авіація Української Держави, а також Західно-Української Народної Республіки. Суттєвим моментом у цьому процесі стало формування структури Військово-Повітряного флоту (ВПФ), найвагомішою складовою якого була військова авіація.

Створювати розгалужену систему військової авіації першим почало командування ВПФ Української Народної Республіки доби Центральної Ради. Його функції були визначені в урядовому положенні про Повітряний флот утвореної держави: “Для воздушної оборони Республіки існує Військово-Воздушна Фльота, яка підрозділяється на Авіацію і Повітроплавання” [44, арк. 6].

Зазначимо, що після проголошення УНР Український генеральний військовий комітет постановою Центральної Ради від 7 листопада 1917 р. був реорганізований у Генеральне Секретарство Військових Справ. Ймовірно, що саме тоді у складі Технічного управління ГСВС було створено “Управління Інспектора Повітряної Фльоти”. До складу цього Управління увійшли два відділи – “Головної авіації” та “Вітроплавний”. Архівні документи ЦДАВО України, які відображають діяльність Управління, надають можливість датувати час його створення. Серед цих документів, зокрема, накази та розпорядження “Голови Української авіації, Військового летника, Підполковника Баранова”, які датуються груднем 1917 р. [50, арк. 1, 9, 25, 26].

“Головою української авіації” з 15 грудня 1917 р. був призначений В’ячеслав Григорович Баранов, у минулому підполковник російської армії. Першими його співробітниками стали теж колишні російські офіцери – Левко Шевченко, у минулому прапорщик 2-го Гвардійського загону, та Дмитро Левицький – підпоручик, льотчик-спостерігач 9-го армійського авіазагону [7, арк. 5–6].

Листування В. Баранова та його помічників з урядом, з представниками влади на місцях, командирами різних військових частин свідчить про намір перекинути як найближче до Києва все, що залишилось від російської бойової авіації. Так, у грудні 1917 р. у розпорядженні підполковника В. Баранова йшлося про передислокацію до Києва 6-го винищувального загону [50, арк. 1]. В інших документах є вимоги В. Баранова на залізничні вагони для перевезення “1-го артилерійського авіаційного отряду” та “13-го авіадіва” з Луцька до Києва [50, арк. 5–6]. До Ніжина переводився 9-й корпусний авіаційний загін [50, арк. 19], на ст. Шепетівка у розпорядження командира 11-го авіаційного дивізіону передислоковувався 37-й корпусний авіазагін [50, арк. 26]. До Вінниці з різних ділянок фронту стягувались підрозділи Ескадри повітряних кораблів “Ілля Муромець” [50, арк. 28, 44]. За неповними даними, розпорядження про передислокацію отримали близько двох десятків авіаційних загонів.

Завдяки концентрації (наприклад, у Києві) великої кількості льотчиків та авіаційного майна, деякі повітряні частини перетворилися у цілі з’єднання. Авіаційні загони, що увійшли до них, зберегли за собою колишню нумерацію, структуру й більшу частину особового складу. Так, до 6-го авіаційного дивізіону, що був виведений з Румунського фронту і базувався на Посту-Волинському під Києвом, входили: 10-й винищувальний та три корпусних – 6, 20 і 36-й авіаційні загони, які раніше існували як самостійні частини. Під час українізації командуванню дивізіону вдалося зберегти більшу частину кадрів, і у його складі

налічувалося 70 льотчиків [51, арк. 4], що у два-три рази перебільшувало чисельність відповідних частин Російської армії. Для порівняння зазначимо, що наприкінці 1918 р. у дивізіонах гетьманської авіації нараховувалось від 12 до 30 пілотів [140, с. 12].

У середині грудня 1917 р. при 5-му авіаційному парку у Києві був створений 1-й Український армійський авіаційний загін, до складу якого у цей час входили 5 пілотів – підпрапорщик Наконечний, підпрапорщик Чудновський, штаб-ротмістр Єгоров, прапорщик Качан, штаб-ротмістр Кудря та 4 льотчиків-спостерігачів – поручик Морей, підпоручик Віревський, прапорщик Чечет, поручик Торичнів. Командиром авіазагону був призначений військовий льотчик Олександр Наконечний [7, арк. 9, 14; 50, арк. 14].

Приблизно у цей же час формується 1-й Український гарматний (артилерійський) авіаційний загін. У січні 1918 р. було утворено Управління 1-го Українського авіаційного дивізіону, якому були підпорядковані кілька авіазагонів [50, арк. 66]. В Одесі був сформований 1-й Залізний авіаційний загін [10, арк. 58]. Наявні дані не дозволяють однозначно стверджувати, що це була новоутворена частина, а не один з раніше існуючих авіазагонів Російської армії, що отримав нову назву.

Необхідно зазначити, що одним із шляхів формування української військової авіації стала українізація авіаційних частин колишньої Російської армії. Так, ще перебуваючи на фронті, був українізований 9-й корпусний авіазагін. Трохи пізніше – 6-й винищувальний, який став називатися 1-м Українським винищувальним авіаційним загоном, 8-й і 13-й армійські авіаційні загони. У першій половині грудня 1917 р. був українізований Одеський фортечний авіазагін, у січні 1918 р. – 12-й корпусний авіазагін VIII-ї армії та 7-й авіазагін 2-ї бойової авіагрупи [167, с. 72]. Українізація Ескадри повітряних кораблів перетворилась для неї на суцільну демобілізацію, оскільки більшість її особового складу становили

вихідці з Росії. Із попереднього складу Ескадри на службі залишились тільки 16 офіцерів та 17 урядовців.

Згідно наказу “Голови Повітряного Флоту” В. Баранова №191 від 22 січня 1918 р., командири 1-го Українського, 6 та 11-го авіаційних загонів повинні були “25 сего числа к 12 часам дня явиться в Штаб Украинской Авиации (Б. Владимирская 56) для выяснения вопросов по расформированию некоторых авиотрядов”. Разом з ними повинні були прийти й командири “підвідомчих” їм загонів [52, арк. 66]. Ймовірно за все, командування авіації вдалося до розформування кількох авіаційних загонів через їх неуккомплектованість, розраховуючи завдяки цьому поповнити інші частини.

Структура “Управління Інспектора Повітряної Фльоти” остаточно сформувалася на початку березня 1918 р. 11 березня “Інспектором Повітряної Фльоти” був призначений полковник Віктор Павленко [10, арк. 39] – авіатор за фахом, на момент призначення він виконував обов’язки командуючого військами Київського військового округу. Авіаційний відділ очолив сотник Наконечний.

До функцій Управління Військово-Повітряного флоту УНР входили:

- забезпечення “воздушноі оборони Республіки”;
- питання бойового використання авіації;
- комплекс проблем, пов’язаних з комплектацією частин особовим складом та необхідними матеріально-технічними засобами;
- розробка власних проектів літаючих апаратів, створення їх дослідних зразків;
- підтримка “вигадників”;
- контроль за діяльністю галузевих підприємств;
- “спостерігання за вдосконаленням авіаційного діла на Україні і за кордоном”;
- “розроблення питань які торкаються приватних авіаційно-повітроплавчих організацій...” [44, арк. 6].

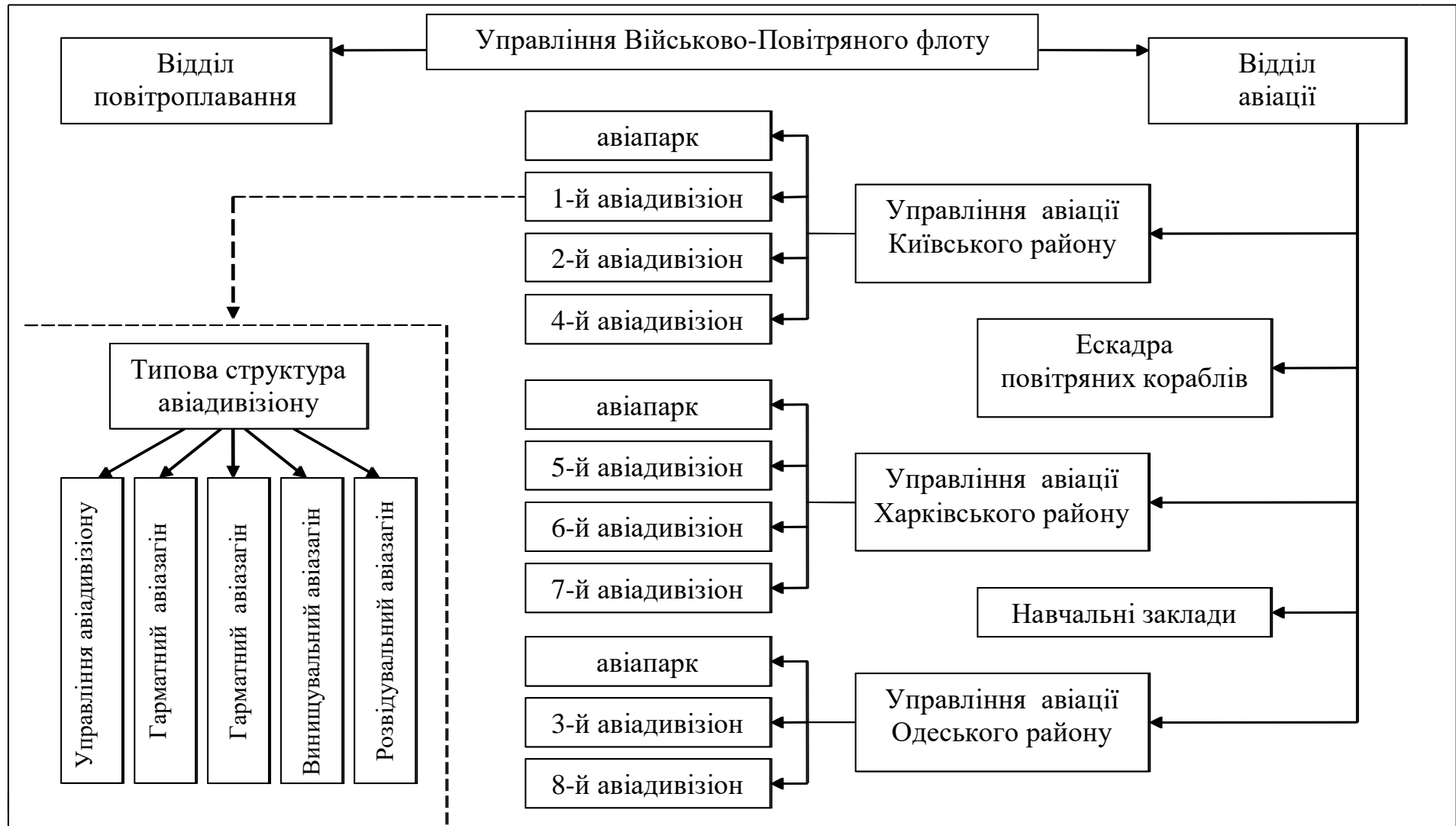
Таким чином, Управління Військово-Повітряного флоту УНР повністю керувало всією авіаційною справою республіки.

15 квітня 1918 р. наказом військового міністра В. Жуковського інспектором ВПФ замість В. Павленка був призначений отаман Г. Горшков [6, арк. 40] – у минулому полковник, останній командир Ескадри повітряних кораблів “Ілля Муромець” у складі Російської армії, яку він очолював з травня 1917 р. Необхідно зазначити, що Георгій Георгійович Горшков був одним з найбільш досвідчених льотчиків, що служили в українській авіації. Будучи офіцером інженерних військ, він брав участь у російсько-японській війні, а згодом став одним із перших військових льотчиків Російської армії. За роки Першої світової війни Г. Горшков виконав близько 40 бойових вильотів у якості командира повітряного корабля “Ілля Муромець”. Необхідно звернути увагу на те, що на російсько-німецькому фронті діяло близько 50 “Муромців”, екіпажі яких здійснили понад 300 вильотів на розвідку та бомбардування. Тобто, на один екіпаж припадало в середньому трохи більше 6 вильотів. Показник у 40 бойових вильотів, які здійснив Г. Горшков, – це за тих часів було велетенським досягненням [120, с. 18].

У ході дослідження встановлено, що під безпосереднім керівництвом Г. Горшкова за досить стислий час була розроблена структура українського Військово-Повітряного флоту, згідно якої передбачалося мати три авіаційні райони з центрами у Києві, Харкові та Одесі. У цих містах розташовувалось по одному авіаційному парку, які забезпечували вісім корпусних авіаційних дивізіонів. Кожна така частина, у свою чергу, повинна була складатися з управління, двох артилерійських (гарматних), одного розвідувального та одного винищувального авіазагонів. Таким чином, у складі дивізіонів мало бути утворено 32 авіаційних загони – 16 артилерійських, 8 розвідувальних та 8 винищувальних. Структура авіації армії УНР доби Центральної Ради представлена на розробленій автором схемі (Схема 2.2.1). Крім того, до Авіаційного відділу входили Ескадра

Схема 2.2.1

Структура авіації армії УНР



повітряних кораблів “Ілля Муромець”, яку передбачалося зберегти як резерв бомбардувальної авіації Генерального штабу, та авіаційні навчальні заклади [50, арк. 61].

Встановлено, що органи центрального управління Військово-Повітряним флотом мали бути представлені Управлінням інспектора ВПФ у складі Генерального штабу. Воно поділялось на два відділи – повітроплавний та авіаційний, які мали очолювати відповідні інспектори. Для розв’язання питань матеріально-технічного забезпечення передбачалось створення авіаційного відділу у складі апарату начальника інженерного постачання, підпорядкованого Головному начальнику постачання [167, с. 85]. Робота над структурою флоту УНР закінчилася напередодні гетьманського перевороту і чинності вона набула вже за нової влади.

Таким чином, з утворенням Управління Військово-Повітряного флоту процес формування авіаційних частин армії УНР часів Центральної Ради набув організованих рис. Активізувався процес створення нових авіаційних частин. Навесні 1918 р. була розроблена перспективна організаційна структура української військової авіації. Але, незважаючи на всі зусилля командування, більшість авіаційних підрозділів до кінця квітня 1918 р. не вийшли із стадії формування.

28 квітня 1918 р. увійшло в історію України як останній день Центральної Ради. Головною силою, що скинула її з політичної арени, стали ті самі німці, яких вона ж запросила для захисту суверенітету власної країни від московських більшовиків. Та дуже швидко самі українські соціалісти, що засідали в Раді, стали для німецьких генералів майже більшовиками. 29 квітня у Києві був обраний Гетьман – Павло Скоропадський, колишній генерал-лейтенант Російської армії. Україна опинилась у дуже складному становищі – з одного боку, це зміна розстановки сил у Європі, внаслідок якої Четвертий союз зазнав поразки, а Антанта вийшла переможницею. У Росії перемогла диктатура

пролетаріату і встановився більшовицький режим, що загрожував війною Україні. Українська Держава виявилась в оточенні ворожих і ворогуючих між собою сил з великим воєнним потенціалом, готовим до втручання в Україну. Як згодом підтвердив розвиток подій, це втручання відбулося у формі інтервенції більшовицької, а також англо-французької.

Відомо, що головними силами, на яких тримався гетьманський режим, були німецько-австрійські війська, володарі великої приватної власності та колишні кадрові офіцери Російської армії. Слід зазначити, що для авіації остання обставина була особливо важливою – за часів Центральної Ради саме колишні російські офіцери очолювали справу створення українського Військово-Повітряного флоту. Фактично вони ж залишились служити і Гетьманові, завдяки чому вдалося уникнути труднощів перехідного періоду. Фактично авіаційні частини УНР були підпорядковані новій владі. Навіть залишились на своїх посадах інспектор Військово-Повітряного флоту полковник Г. Горшков та інспектор авіації полковник Наконечний [10, арк. 81, 101]. Інспектор ВПФ безпосередньо підпорядковувався начальнику Генерального штабу.

У ході дисертаційного дослідження з'ясовано, що згідно структури Військово-Повітряного флоту, що почала діяти з 30 квітня 1918 р., інспектору авіації підпорядковувались Управління авіації Київського, Харківського та Одеського районів. На посаді інспектора авіації Київського району послідовно змінились полковник В. Баранов, військовий старшина Голубов та полковник М. Марков. Авіацією Харківського району командував отаман (згодом полковник) Гаусман, призначений на цю посаду 13 травня 1918 р. Полковник Самойлов обіймав посаду інспектора авіації Одеського району, а з 7 жовтня він був призначений інспектором авіації Української Держави [9, арк. 70, 75, 101; 55, арк. 18, 38, 47]. Ескадру повітряних кораблів очолив військовий старшина Р. Іжевський (за часів Першої світової війни командував 1-м

бойовим авіаційним загоном Ескадри на Румунському фронті). Пізніше його замінив сотник Неймарк.

Встановлено, що структура Військово-Повітряного флоту, яка фактично перейшла у спадок від Української Народної Республіки, практично не змінювалася протягом всього існування гетьманської держави, вона лише була доповнена потягами-майстернями, по одному для кожного авіаційного дивізіону. У наказі “по Військовій Офіції Української Держави” № 175 від 25 травня 1918 р. зазначено, що “помилково до складу авіадивізіонів не включені поїзди-склади-майстерні, ця помилка виправляється” [55, арк. 49].

23 травня 1918 р. до авіаційних частин був розісланий циркуляр інспектора авіації Наконечного. У ньому визначалося, що в артилерійських та винищувальних авіазагонах повинно нараховуватися по 10 літаків, а також провадився розподіл на апарати першої та другої черги. До перших були віднесені “самольоти зовсім нови, чи не бувші у великому ремонті”, а до других – ті що вже пройшли через “капіталку”, або вимагали такого ремонту, який можна було виконати силами самого загону. Машинами першої черги наказувалось “користуватися тільки для виконання відповідальних доручень начальства (перельоти з пакетами, перельоти з персонами, виконуючими завдання висчої влади та т.ін.)”, а аеропланами другої черги “користуватися за для треніровочних польотів” [55, арк. 35]. Крім того, передбачалося мати ще по 2 літаки в кожному з управлінь авіадивізіонів для підтримання льотної майстерності пілотів, що служили в них, а також для зв’язку з підрозділами [53, арк. 6].

Повний перелік корпусних авіаційних частин із зазначенням місць дислокації та підрозділів, на базі яких вони формувались, був затверджений наказами по управлінню інспектора авіації № 101 від 5 серпня та № 108 від 12 серпня 1918 р. [10, арк. 58, 72] (Додаток Б.1). Дисертантом встановлено, що формування авіаційних частин проводилось інспекторами авіації районів, які безпосередньо здійснювали набір

особового складу, а також комплектування підрозділів відповідно до затверджених центральними органами штатів. Укомплектований за штатом корпусний авіаційний дивізіон повинен був мати на озброєнні 42 літаки, а загальна кількість аеропланів мала становити 336. Необхідно зазначити, що до цього числа не входили літаки, що були на озброєнні в Ескадрі повітряних кораблів, а також аероплани, що перебували у складі навчальних закладів.

У червні 1918 р. розпочалося впровадження в життя плану формування регулярної української армії. Першим кроком на цьому шляху було затвердження гетьманом П. Скоропадським структури та командування військових корпусів. Створення нових військових частин мало відбуватися через реорганізацію вже існуючих та на базі колишніх російських частин Румунського й Південно-Західного фронтів.

21–24 серпня П. Скоропадським були затверджені “Тимчасові штати охоронних частин”, згідно яких гетьманський уряд мав право використовувати за узгодженням із союзниками Запорізьку дивізію у придушенні протиурядових виступів, тобто охороняти Українську Державу. Окремо були затверджені “Тимчасові посилені штати 1-го Українського авіаційного загону, сформованого для боротьби з більшовиками при Окремій Запорізькій дивізії Української Держави” [156, с. 212]. Згідно затверджених штатів, 1-й Український авіаційний загін комплектувався наступним чином: командир загону – військовий льотчик; помічник командира – військовий льотчик або льотчик-спостерігач; 5 військових льотчиків; 5 дозорців; 7 літаків (5 розвідувальних і 2 винищувальних); 5 фотоапаратів і 1 штативний; 12 комплектів спеціального обмундирування; 3 авіаційні намети [156, с. 212–213].

У ході дослідження дисертантом встановлено, що нова структура Військово-Повітряного флоту армії Української Держави була розроблена восени 1918 р. Вона передбачала перехід від територіальної структури авіації до мішаної – територіально-цільової. Загальне керівництво авіацією

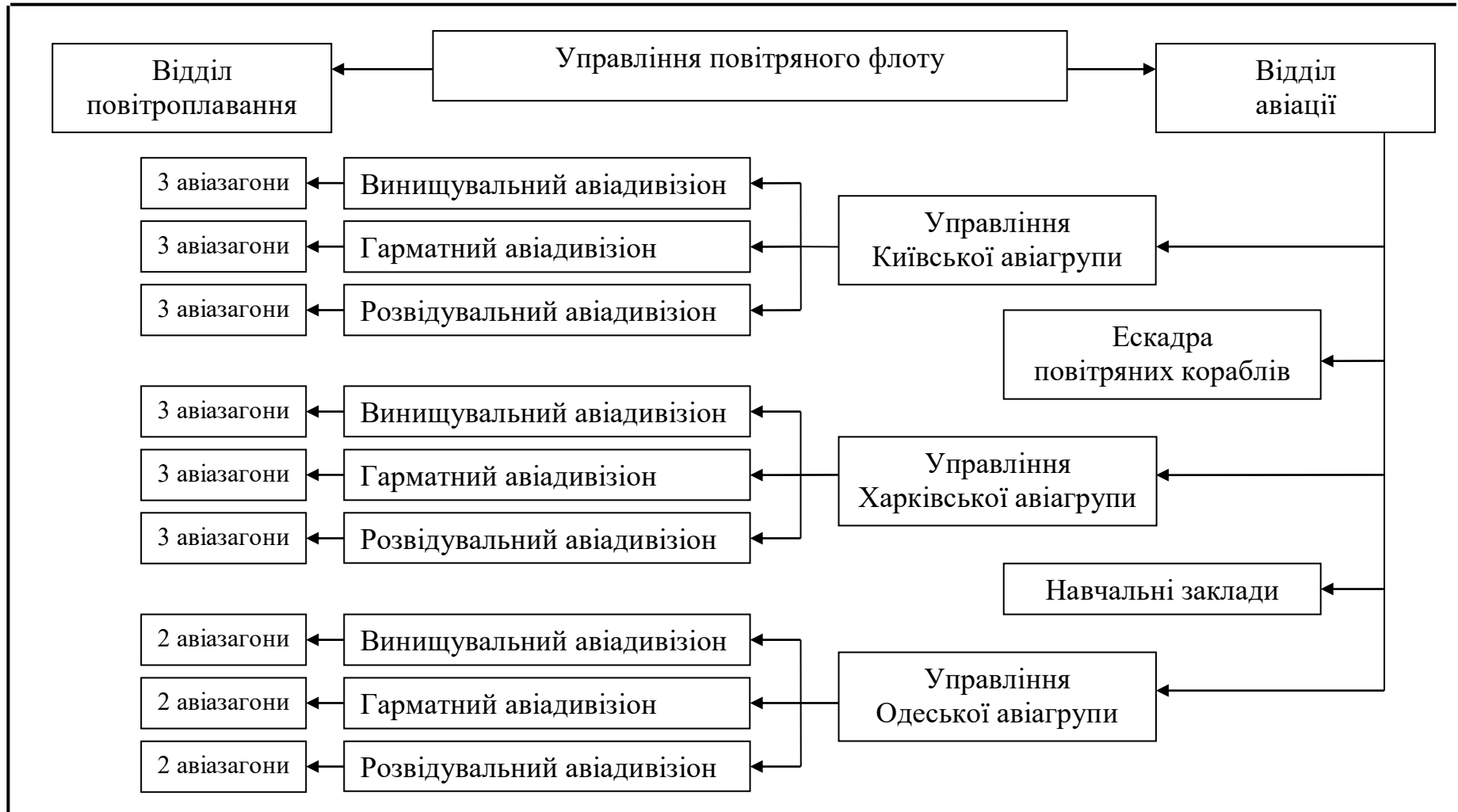
здійснював головний інспектор технічних військ через генерального старшину для доручень по авіації [167, с. 104]. Управління авіації районів реорганізовувались в управління територіальних авіаційних груп – Київської, Харківської та Одеської. Корпусні територіальні авіаційні дивізіони мішаного складу передбачалося замінити авіадивізіонами за цільовим призначенням. Кожна авіаційна група мала включати по 3 авіаційні дивізіони – винищувальний, гарматний та розвідувальний. Дивізіони, у свою чергу, склалися з авіаційних загонів – по 3 у дивізіонах Київської та Харківської авіагруп і по 2 у дивізіонах Одеської авіагрупи (Схема 2.2.2) [2, арк. 67]. Кожен авіаційний загін повинен був мати 5 бойових та 5 учбових літаків. Таким чином, загальна чисельність літаків, порівняно з попередньою штатною структурою, зменшувалась майже на 27 % і мала становити 240 машин. Кількість і дислокація авіаційних парків залишалися без змін.

Зазначимо, що впровадити у життя нову штатно-організаційну структуру військовому керівництву Української Держави так і не довелося. Цьому завадило протигетьманське повстання, очолене Директорією. 15 листопада 1918 р. було поширено звернення до громадян України із закликом повалити гетьманський уряд. П. Скоропадський оголошувався “Узурпатором народної влади”, а його уряд антинародним та антинаціональним. Гетьману, міністрам, російському офіцерству було запропоновано негайно залишити свої пости і межі України. Деякі авіатори колишніх гетьманських авіачастих перейшли на бік Червоної армії. Так, посаду помічника начальника технічної частини Одеського авіаційного дивізіону, створеного у квітні 1919 р. у складі 3-ї Української радянської армії, обіймав Л.Гриньов, колишній капітан царської армії, а потім – командир Полтавського дивізіону армії Скоропадського [123, с. 46].

Встановлено, що протягом другої половини листопада – першої половини грудня 1918 р. ряд авіаційних частин перейшли на бік

Схема 2.2.2

Структура авіації армії Української Держави (станом на осінь 1918 р.)



Директорії УНР, яка на цей час на більшості території України встановила свою владу. Війська Директорії вступили до Києва 19 грудня 1918 р., а 26 грудня вона проголосила свій Універсал – заяву, а потім ряд законів. Директорія проголосувала за скасування усіх гетьманських законів, повертала назву Української Народної Республіки, відновлювала дію всіх законів Центральної Ради. Зазначимо, що саме у цей період поновлюється робота Управління Військово-Повітряного флоту УНР. На посаді інспектора Повітряного флоту Г. Горшкова змінив полковник Віктор Павленко, інспектором авіації залишився сотник Наконечний.

Перебування Директорії у Києві на початку 1919 р. відзначилось в історії підписанням 22 січня “Акту про злуку”, яким проголошувалося об’єднання Української Народної Республіки та Західно-Української Народної Республіки в одну соборну державу. Але в ті місяці практичних наслідків цей політичний маніфест не мав. Загальна військова обстановка залишалася важкою.

Необхідно зазначити, що одночасно з Директорією у Харкові виник окремий більшовицький уряд, який проголосив себе українським, проте при цьому заявив про федерацію з Росією. Заручившись підтримкою Росії, цей уряд розпочав наступ на Київ. 5 лютого 1919 р. більшовики оволоділи містом. Директорії, а разом з нею й авіаторам, довелось евакуюватись до Вінниці, куди вдалося вивезти майно тільки 3-го авіаційного парку разом з майстернями [69, с. 40].

Зазначимо, що напередодні вступу частин Червоної армії до Києва наказом заступника наркому з військових справ України В. Межлаука №8 від 3 лютого 1919 р. було створене Управління Червоного Військово-Повітряного флоту України, під контролем якого опинилися центральний та місцеві склади авіаційного майна, Центральний фотограмметричний парк, майстерня та науково-дослідна лабораторія Київського політехнічного інституту, авіаційні парки у Києві та Одесі, майстерня-парк у Харкові, два авіаційні загони, що перебували на формуванні,

авіамоторний завод “Дека” в Олександрівську та Київська авіаційна школа.

Протягом лютого – травня 1919 р. військове керівництво Директорії в рамках загальної реорганізації армії здійснило ряд організаційних заходів, метою яких було впорядкування структури військової авіації і перетворення її на боєздатну силу. Фактично заново формувалася система керівництва. Зокрема, було створено Головне управління Військово-Повітряного флоту, яке мало складатися з чотирьох компонентів – апарату начальника Повітряного флоту, Адміністративного управління, Управління авіації та Управління повітроплавання. Структура керівного апарату та обов’язки посадових осіб визначалися спеціальним документом, що мав назву “Права і обов’язки службових осіб Головного Управління Повітряного Флоту”. Відповідно до цього документа, Управління авіації складалося з муштрового і технічного відділів. Питаннями постачання займався відділ постачання Адміністративного управління [167, с. 121].

Орієнтуючись на перспективу утвердження влади Директорії на всій території України та сформування повноцінних повітряних частин, військове керівництво УНР планувало створити достатньо численний апарат Головного управління Військово-Повітряного флоту у складі 88 осіб. Але затверджені були дещо інші штати. Наказом від 8 лютого 1919 р. особовий склад Головного управління визначався у 38 чоловік (15 старшин, 17 урядовців і 6 козаків). Юридичний статус начальника Повітряного флоту визначався “Статутом про начальника Військово-Повітряного Флоту УНР”. Відповідно до цього документа, він мав призначатися військовим міністром з числа військових льотчиків, повітряних спостерігачів або військових повітроплавців. Підпорядковувався він в оперативному відношенні безпосередньо військовому міністру, а в технічному відношенні – заступнику військового міністра з господарсько-технічних справ.

До обов'язків начальника Повітряного флоту входили: підготовка Військово-Повітряного флоту до війни; організація навчання льотних і технічних кадрів; забезпечення постачання частин авіаційно-повітроплавним майном (постачання іншими видами майна мало проводитись через Головне інженерне управління); призначення особового складу усіх частин; присвоєння кваліфікації військового льотчика, льотчика-спостерігача та військового повітроплавця; організація закупівлі та приймання авіаційного майна [167, с. 121].

Права та обов'язки начальника Управління авіації визначались “Статутом про начальника авіації УНР”. Зокрема, він мав здійснювати керівництво і нагляд за правильним використанням підпорядкованих йому частин відповідно до існуючих вимог, наглядати за бойовою підготовкою і загальним постачанням інспекцій авіаційних округів, дбати про придбання нових технічних засобів і поповнення особового складу. Необхідно мати на увазі, що усі вищезгадані акти складались з розрахунку на мирний час, а тому більшість їх положень не могли бути втілені у життя в умовах безперервних бойових дій.

Загальні принципи організації Повітряного флоту визначались “Положенням про Військово-Повітряний Флот УНР”, згідно якого він являв собою самостійний вид збройних сил, який прирівнювався до окремого корпусу. Традиційно Повітряний флот поділявся на авіацію та повітроплавання, які за своїм юридичним статусом відповідали дивізії сухопутних військ [167, с. 122]. Зазначимо, що поряд із сухопутною авіацією планувалося формування і морської. Зокрема, тимчасовим Законом про флот УНР від 25 січня 1919 р. було передбачено створення відділу гідроавіації Чорноморського флоту. Проте реалізувати ці плани так і не вдалося.

19 лютого тимчасово виконуючий обов'язки військового міністра Української Народної Республіки отаман Сиротенко підписав наказ, згідно якого “за браком на Україні льотників, ...та фаховців з належним

досвідом” ліквідовувались кадрові авіаційні дивізіони та „шкільно гарматний” авіаційний загін. Інспектору Військово-Повітряного флоту з людей та майна цих частин наказувалось сформувати, згідно вимог Дієвої армії, окремі бойові авіаційні загони по 8 літаків у кожному, які отримували порядкові числа за часом формування. Майно, що залишалось після сформування нових загонів, передавалось до авіаційних парків. Із заштатних людей при авіаційних парках створювався резерв [3, арк. 103].

У квітні 1919 р., після кількох місяців певного безладдя, діяльність “Управління Повітряної Фльоти” знову набула практичного змісту. У штаті відомства В. Павленка в цей час нараховувалось 17 чоловік. Серед керівного складу відбулися кадрові зміни. Замість Наконечного, який очолив один з авіазагонів, інспектором авіації був призначений сотник Олександр Єгоров. Штати Управління авіації нараховували 13 чоловік [44, арк. 11–13].

У результаті дослідження з’ясовано, що станом на 16 серпня 1919 р. у розпорядженні командування армії УНР знаходилось 4 авіаційні загони, зосереджені у Кам’янці-Подільському (Табл. 2.2.1).

Як видно з таблиці, авіаційні загони мали на озброєнні 16 літаків, загальна кількість їх особового складу становила 230 військовослужбовців, у тому числі 30 старшин [10, арк. 6]. З переходом армії УНР на територію Польської республіки Управління Військово-Повітряного флоту продовжувало існувати, і знаходилось у Ченстохові. Начальником Управління залишився В. Павленко, а начальником авіації був сотник Жаховський. Головною задачею у цей період стало формування українських авіаційних бойових частин. Зазначимо, що на початку 1920 р. обговорювалось декілька проектів. Так, 25 лютого С. Петлюра затвердив “Схему технічних військ стрілецької дивізії”, яка передбачала включення до складу дивізії авіаційного дивізіону з трьох авіаційних загонів [14, арк. 91]. Авіаційний дивізіон в оперативному

відношенні мав підпорядковуватися начальнику штабу дивізії, а в технічному – дивізійному інженеру. Останнє викликало багато суперечок, тому з'явилися пропозиції про необхідність відокремлення авіації від технічних військ.

Таблиця 2.2.1

**Дислокаційна відомість і бойовий склад авіаційних частин
армії УНР (станом на 16 серпня 1919 року)**

Авіаційні частини	Старшин	Козаків	Літаків	Командир
1-й Запорізький авіаційний загін	3	31	4	сотник Жаховський
3-й бойовий авіазагін	9	16	2	осаул Федорів
4-й бойовий авіазагін	8	74	6	сотник Наконечний
5-й бойовий авіазагін	10	79	4	хорунжий Шеремецінський
Всього:	30	200	16	

У травні 1920 р. у своїй доповіді Голові Військової Ради начальник Головної Управи Генштабу генерал-хорунжий Сінклер писав: “Те особисте положення, яке займає Постачання Авіації, приведе до того, що фактично дивізійний інженер не буде мати в своєму розпорядженні засобів для задоволення Авіаційних частин. Таким чином між Авіаційною частиною та Управою Повітрофльоти буде знаходитись зайва інстанція, чим лише буде гаятися час для біжучого задоволення. Трохи важкою з'являється теж і прийнята організація – Авіадивізіон в складі 3-х отрядів,

що може бути замінено одною Ескадрильєю; Цим зменшиться кількість окремих частин”. Сінклер запропонував замість авіадивізіонів утворити авіаційні ескадрильї змішаного типу “в складі 3 чот: гарматної, розвідкової та ніщительної (з 3-х самолётів кожна)” [14, арк. 98].

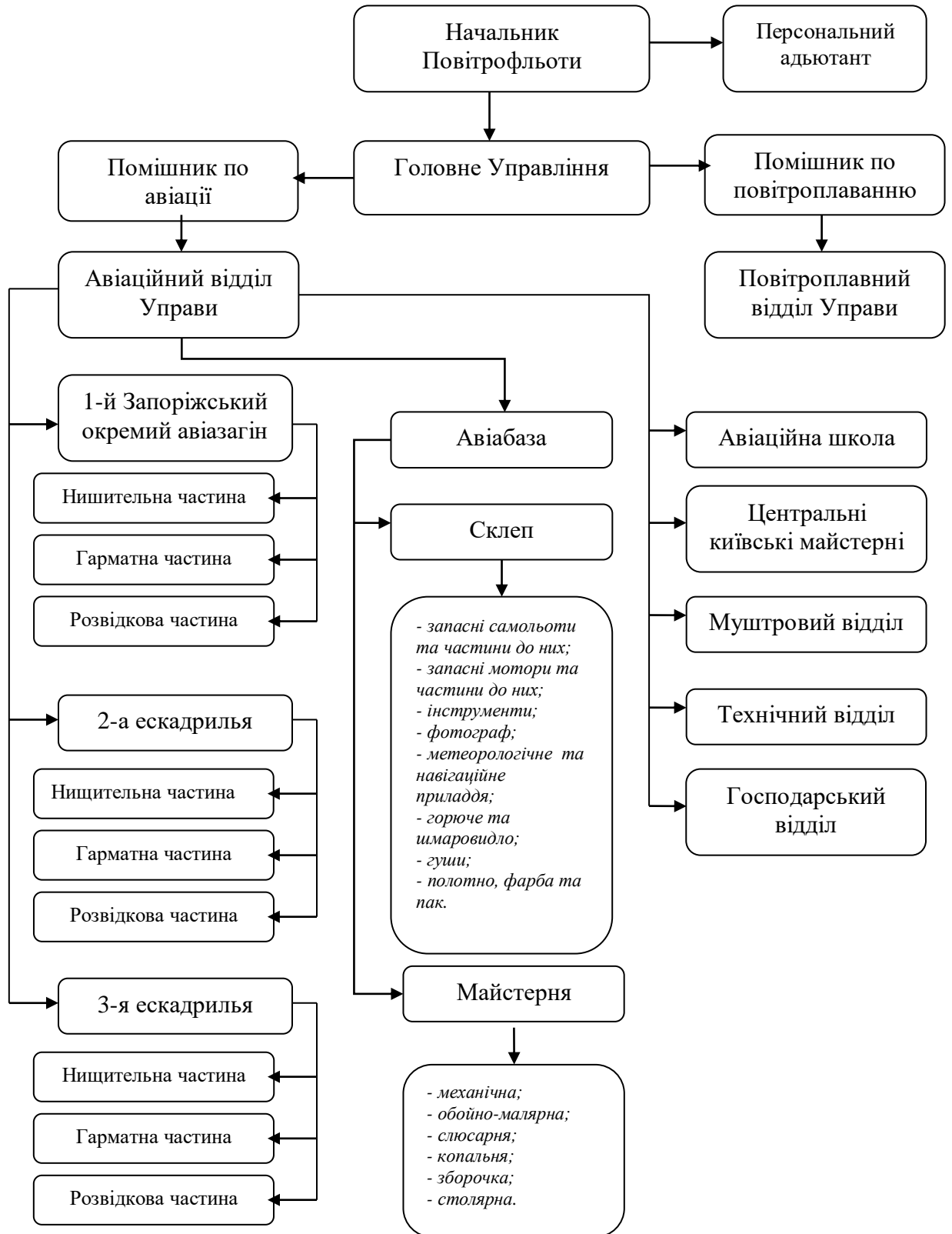
Згідно проекту тимчасового штату такої ескадрильї, до її складу мали увійти 9 пілотів, 6 дозорців, 1 фотограф (разом старшин – 21, козаків – 123) [14, арк. 99]. Крім того, у Варшаві за польськими штатами збирались знову сформувати 1-й Запорізький авіаційний загін [14, арк. 95].

Архівні документи свідчать, що робота з відпрацювання структури ВПФ не припинялася, і восени 1920 р. була розроблена “Схема організації Повітряної Флоти УНР”, яка передбачала створення у складі Головного управління ВПФ Авіаційного відділу. До нього мали увійти 1-й Запорізький окремий авіаційний загін та дві ескадрильї (Схема 2.2.3) [14, арк. 93].

Відмінною від структури авіації армій УНР та Української Держави була структура авіації Галицької армії. Зазначимо, що після Листопадового повстання і проголошення ЗУНР перед новоствореною державою гостро постало питання захисту її незалежності. Початок українсько-польської війни змусив уряд держави приділити особливу увагу розбудові власних збройних сил. Тому вже 9 листопада 1918 р. був створений Державний Секретаріат Військових Справ (ДСВС), що структурно підрозділявся на Військову канцелярію і 16 відділів, у тому числі й Летунський (авіаційний) відділ.

Найвищим органом управління Галицької армії, який фактично виконував функції Генерального штабу і керував усіма воєнними операціями, організовував фронт і прифронткову смугу, була Начальна Команда Галицької армії (НКГА). Після відступу українських військ зі Львова Начальна Команда деякий час перебувала в Бережанах, пізніше – у Бібрці. З 20 січня 1919 р. НКГА знаходилася у Ходорові, де остаточно було сформовано два відділи – оперативний та організаційно-матеріальний.

Схема організації Повітряної Фльоти УНР



До оперативного відділу належали підвідділи – референтури, зокрема й референтура літунства.

Зазначимо, що ворогом номер один для ЗУНР була Польська Республіка, яка у складі своїх збройних сил мала й авіацію. Тому потреба у власному Військово-Повітряному флоті була гострою. Підготовчу роботу по створенню військової авіації Державний Секретаріат Військових Справ розгорнув вже в листопаді 1918 р. Офіційно авіація Галицької армії була заснована згідно наказу ДСВС від 1 грудня 1918 р., підписаного заступником держсекретаря військових справ сотником Бубелою, у якому йшлося про створення при Державному Секретаріаті “Летунського” (авіаційного) відділу [90, с. 2]. Начальником Відділу і референтом з авіації був призначений поручик Українських січових стрільців Петро Франко.

Особливу увагу слід звернути на визначення поняття “Летунський відділ”. Чимало плутанини виникло пізніше через те, що в багатьох публікаціях це поняття ототожнювали з поняттям “летунська сотня”. Виходячи з аналізу джерел, можна цілком впевнено стверджувати, що в лексиці того часу поняття “летунська сотня”, “летунський загін” і “летунський відділ” вживалися як визначення авіаційного підрозділу. Тим більше слід зазначити, що назви “летунський відділ УГА” та “Летунський Відділ Державного Секретаріату Військових Справ”, що зустрічаються в літературі, – поняття різні. У першому випадку – це авіаційний підрозділ, що виконував бойові завдання і підпорядковувався Начальній Команді Галицької армії, у другому – авіаційний відділ, створений при Державному Секретаріаті Військових Справ ЗУНР, який займався суто організаційними питаннями.

До функцій Летунського відділу ДСВС входили: формування авіаційних сотень (загонів), ведення переговорів з усіма відомствами Галичини і Наддніпрянської України з питань збирання й доставки авіаційного майна, інша організаційна робота. Пізніше П. Франко

згадував: “Я безупинно їздив самоходом по поганеньких дорогах до Станиславова, Стрия, Тернополя, збирав людей, матеріал, виряд та обговорював із отаманами Павленком, Мишковським та Наконечним усі тактичні справи. Всі вони до Летунського Відділу ставилися дуже тепло. Але найбільшу допомогу та просто батьківську опіку мав я у нашого Державного Секретаря Військових Справ полковника Вітовського, його товариша сотника Бубели та адютанта поручника Паньчака” [85, с. 4]. Як бачимо, від самого початку свого існування командування Галицької авіації підтримувало зв'язки з представниками Військово-Повітряного флоту армії УНР – безпосередньо з інспектором Повітряного флоту В. Павленком та інспектором авіації Наконечним.

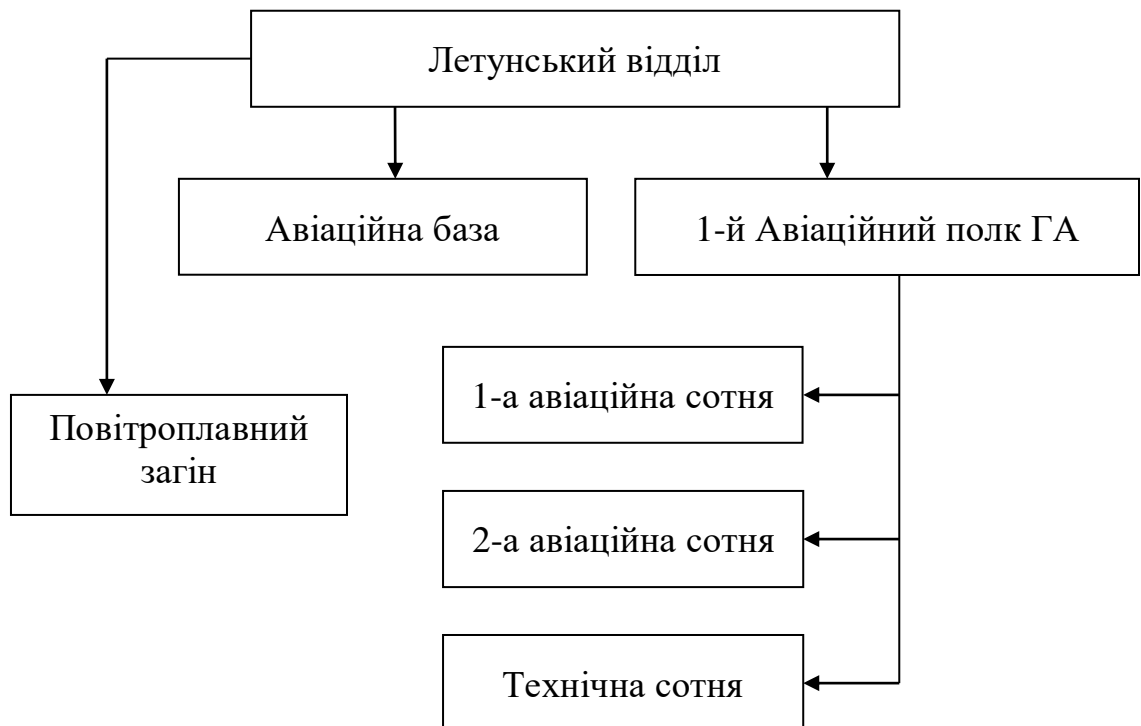
Місцем розташування головної галицької авіабази було визначене с. Красне. Цей вибір не був випадковим, йому передувало огляд декількох колишніх австрійських аеродромів, у тому числі в Рогатині, Стрию, Тернополі, Станіславі. Обране місце знаходилося на відстані 46 км від Львова, навколо якого і розгортались головні бойові дії, а станція Красне – Буськ являла собою важливий залізничний вузол. За свідченнями П. Франка, там були прекрасні умови для забезпечення постійної діяльності авіації: досить велике льотне поле, ангари для літаків, бараки для особового складу і відмінно обладнані майстерні. Одночасно з авіа базою в Красному були організовані станції для збирання авіаційного майна в Бродах і Підволочиську, збірний пункт для бажаючих служити в авіації добровольців у Золочеві і технічна сотня в Тернополі. Її командиром був призначений поручик Микола Томенко, нараховувала вона 3 підстаршин і 67 стрільців. 19 грудня 1918 р. сотня Томенка перебазувалась до Красного [85, с. 4].

На початку лютого 1919 р. у Красному значно збільшився парк літаків, зросла й чисельність пілотів, що дозволило створити більш гнучку і пристосовану до потреб фронту структуру. У другій половині лютого був організований 1-й Авіаційний полк Галицької армії, до складу якого

увійшли: дві авіаційні та одна технічна сотні (Схема 2.2.4). Необхідно зазначити, що зміни у структурі авіації відбулися лише влітку 1919 р., із закінченням українсько-польської війни і переходом Галицької армії на територію Наддніпрянської України. У цей період до складу авіації ГА входили лише дві авіаційні сотні. 27 серпня, у ході наступу на Київ, вони були об'єднані в одну – “Авіаційну сотню Галицької Армії”. Вона збереглася і в подальшому – з переходом залишків Галицької армії в листопаді 1919 р. до складу Добровольчої армії, а згодом, у лютому 1920 р. – до складу Червоної армії.

Схема 2.2.4

**Структура Повітряного флоту Галицької армії
(станом на лютий 1919 р.)**



У ході проведеного дослідження, встановлено, що в історичній літературі існує думка, про сформування на початку травня 1919 р. у складі авіації Галицької армії 3-ої авіаційної сотні з 5 літаків, яка

перебазувалась з Красного до Тернополя. Цієї точки зору дотримуються, зокрема, Л. Шанковський та А. Харук [171, с. 290; 167, с. 150]. Виходячи з аналізу існуючої літератури, можна стверджувати, що першоджерелом, з якого пішла ця інформація, стала стаття Р. Земика, опублікована у 1922 р. [73–75]. Натомість, аналіз архівних документів дає підстави стверджувати, що окрема 3-я авіаційна сотня ніколи не створювалася.

Серед архівних документів дисертантом було виявлено наказ начальника штабу ГА Курмановича від 7 травня 1919 р., згідно якого з Красного зі складу 2-ї авіаційної сотні до Стрию були переведені винищувачі для підтримки 3-го корпусу ГА. Розвідники й надалі залишалися в Красному й “...підлягали II корпусові” [24, арк. 168]. Згаданий наказ доводить правильність висловленої дисертантом думки [145, с. 329], що твердження деяких дослідників про існування у складі авіації Галицької армії третьої авіаційної сотні є необґрунтованим.

Таким чином, на основі вищевикладеного слід зазначити, що військове керівництво усіх українських держав прикладало чималих зусиль для створення власного Військово-Повітряного флоту, головною складовою якого стала військова авіація. Першим розгалужену систему військової авіації почало створювати командування ВПФ армії УНР доби Центральної Ради. Розроблена структура ВПФ була впроваджена вже за часів Української Держави. У складі Управління Військово-Повітряного флоту діяло Управління інспектора авіації, якому підпорядковувались управління трьох авіаційних районів, до складу яких входили 8 корпусних авіаційних дивізіонів та 3 авіаційні парки. Протягом існування гетьманської авіації йшло формування 32 авіазагонів, що повинні були увійти до складу авіадивізіонів. В інші періоди створювати таку складну структуру авіації не дозволяла військово-політична ситуація.

Найпростішою виглядала структура авіації Галицької армії. Протягом всього свого існування вона змінювалася лише двічі. У лютому 1919 р. до її складу входили Авіаційний полк із двох авіаційних сотень та

однієї технічної, до яких додавалась авіаційна база (авіапарк) у Красному. У серпні 1919 р., під час об'єднання армії УНР і Галицької армії, 1 і 2-га авіаційні сотні реорганізуються в одну Авіаційну сотню ГА. У такому складі вона продовжує існувати й після переходу Галицької армії до складу Добровольчої армії генерала Денікіна. Необхідно зазначити, що у лютому 1920 р., вже у складі Червоної Української Галицької армії, авіасотня отримує назву “Галицька авіаційна сотня” (загін).

Важливим моментом у дослідженні становлення української військової авіації періоду 1917 – 1920 рр. є питання комплектації авіаційних частин особовим складом, у першу чергу пілотами. У ході дослідження дисертантом з'ясовано, що в основному проблеми для всіх авіаційних частин, незалежно від їх приналежності до збройних сил тієї чи іншої української держави, були однаковими. Особовий склад на початковому етапі набирался з колишніх військовослужбовців Російської та Австро-Угорської армій.

Особовий склад авіації УНР комплектувався головним чином з військовослужбовців авіаційних частин Південно-Західного та Румунського фронтів Російської армії, що знаходились на території України [6, арк. 57]. Суттєвим фактором, який міг вплинути на комплектацію авіаційних частин особовим складом, став процес українізації, що розпочався ще навесні 1917 р. і передбачав створення, або переформування військових частин за національною ознакою.

Важливо відзначити, що сформувати нові авіаційні загони тільки з українців було практично неможливо. Це пояснюється тим, зокрема, що до Російської армії новобранців набирали з урахуванням їх цивільних спеціальностей і навіть місць, де вони раніше працювали. І оскільки більшість авіаційних підприємств Російської імперії знаходилися за межами території України або на її півдні, тому й більшість військовослужбовців, що були набрані звідти до авіаційних частин, були

не українського походження, або без особливого запалу ставились до нової влади.

Зважаючи на це, військове керівництво докладало великих зусиль для залучення авіаційних спеціалістів. Так, у листі “Голови української авіації” В. Баранова від 15 січня 1918 р. до командира 31-го Корпусного авіаційного загону, що базувався на Посту-Волинському під Києвом, зазначається: “Прохаю негайно повідомити штаб Авіації про кількість людей і особистий склад частини з поясненням, хто хоче зістатись у вільнонайманій авіації-миліції Української Народної Республіки, а також які маються на увазі громадяне У.Н.Р. які бажали б вступити на цю службу і мають на це рекомендації кого небудь з вашої частини. Прохаю це зробити негайно, бо ці відомості потрібні для питань демобілізації” [6, арк. 57]. Зазначимо, що за даними радянських істориків, у 1918 р., “під час евакуації частин з фронту, 128 добре навчених і збагачених бойовим досвідом пілотів зареєструвались як бажачі залишитися в Україні”.

У ході дослідження встановлено, що особливі труднощі при формуванні українських авіаційних частин виникали з командним складом. Багато в чому ці проблеми були пов'язані з недовірою Генерального секретаря з військових справ УНР Симона Петлюри до кадрових офіцерів Російської армії. Та й взагалі діячі Центральної Ради, як справжні соціалісти, у справі захисту власної держави більше сподівалися на народне захоплення, ніж на регулярне військо – силу, що могла стати як опорою, так і причиною загибелі будь-якого режиму.

Тривалий час залишалась невизначеною доля Ескадри повітряних кораблів. У результаті пожежі, що спалахнула за нез'ясованих обставин наприкінці травня 1918 р. на авіаційному складі у Вінниці, де базувалася Ескадра, було втрачено 11 літаків. Протягом літа у частині зберігався мінімум особового складу, жодних польотів не проводилося. Тому 8 липня було видано наказ про розформування Ескадри повітряних кораблів, та створення на його базі у вересні того ж року важкого авіаційного

дивізіону, який мав підпорядковуватися навчально-випробувальному аеродрому [1, арк. 71]. Проте, через деякий час було прийнято рішення про передачу цього дивізіону до складу авіаційної школи [1, арк. 128].

На озброєнні важкого авіаційного дивізіону знаходилося 4 літаки “Ілля Муромець” та 8 легких літаків бойового супроводу. Особовий склад нараховував 12 старшин, 1 урядовця та 35 козаків. У питаннях матеріально-технічного забезпечення, аеродромного обслуговування та ремонту літаків дивізіон повністю залежав від авіаційної школи. Таким чином, цей підрозділ не розглядався як самостійна військова частина.

14 жовтня 1918 р. був затверджений тимчасовий штат Ескадри повітряних кораблів як повноцінної самостійної частини, що прирівнювалася до авіаційної групи [1, арк. 132–133]. Кількість літаків не змінювалась, однак чисельність особового складу значно зростала і мала становити 19 старшин, 5 урядовців та 79 козаків. Ескадру передбачалось використовувати як резерв Генерального штабу для завдання бомбових ударів та ведення стратегічної розвідки. Протягом жовтня – листопада 1918 р. командування Ескадри, очолюване сотником Неймарком, вживало заходів щодо комплектування частини особовим складом. У грудні вона нараховувала 10 старшин – сотники Неймарк, Шаров, Дмитровський, хорунжі Лавров, Кулішев, Рего, Бачинський, Дмитрієв, сотник Рупшінський і значковий Сінявін, 12 “урядовців”, 65 кваліфікованих робітників та 50 “козаків вартової команди” [44, арк. 7], що дорівнювало лише 10 % від її складу на рік раніше. Через несправність літаків жодних польотів не здійснювалось.

Взагалі, протягом усього існування Української Держави йшов постійний процес комплектування авіаційних частин особовим складом [57]. Але проблеми залишались. У ряді випадків загони навіть не могли виконувати бойових задач. Так, влітку 1918 р. у Катеринославському авіаційному дивізіоні із двох належних за штатом гарматних авіазагонів особовим складом був укомплектований лише один, а інший існував

тільки на папері. Розвідувальний загін того ж авіадивізіону мав трьох повітряних спостерігачів і лише одного пілота. Командир одного з винищувальних загонів на запит щодо боєготовності його підрозділу вимушений був доповісти, що станом на 20 жовтня 1918 р. за наявності трьох цілком справних “Ньюпор-XXIII” він, через відсутність третього льотчика, зможе підняти в повітря лише дві машини. Але й вони були неозброєні [53, арк. 92].

Проаналізувавши архівні документи, дисертант має підстави стверджувати, що у 8 авіаційних дивізіонах (не враховуючи управлінь авіадивізіонів) влітку 1918 р. нараховувалось понад 150 чоловік льотного складу, серед яких 80% склали військові льотчики (пілоти). Кількість льотчиків у дивізіонах коливалась від 7 (2-й Вінницький) до 25 (3-й Одеський, 7-й Харківський, 8-й Катеринославський). Різним було і співвідношення військових льотчиків та льотчиків-спостерігачів. Так, у 1-му Житомирському авіадивізіоні з 15 льотчиків 10 були пілотами, у 2-му Вінницькому на 6 пілотів приходився лише 1 льотчик-спостерігач [57].

Зауважимо, що підвищити боєздатність військової авіації Української Держави, поліпшити систему управління та авіаційно-технічного забезпечення мало впровадження нової організаційної структури її частин. Але цей процес проходив досить повільно, і до падіння гетьманського режиму більшість передбачених новим планом частин так і не були сформовані.

Дисертантом з'ясовано, що під час протигетьманського повстання у листопаді – грудні 1918 р. особовий склад деяких авіаційних частин перейшов на бік Директорії, склавши основу військової авіації армії УНР. Так, коли у Житомир увійшли її загони, солдатський комітет місцевого авіаційного дивізіону прийняв рішення про перехід на бік повсталих [150, с. 61]. На бік нового уряду перейшли також авіаційні частини, придані Полтавському та Запорізькому корпусам – 6-й Полтавський авіаційний

дивізіон; 46-й гарматний (1-й Український) авіаційний загін зі складу Катеринославського авіадивізіону. Підтримали Директорію і деякі авіаційні частини, розташовані на Правобережній Україні, зокрема, Ескадра повітряних кораблів, а також ряд допоміжних підрозділів, наприклад, дослідна організація – Головний аеродром, розташований у Херсоні [167, с. 118].

Слід зазначити і той факт, що багато льотчиків взагалі залишили службу в українських збройних силах, перейшовши до денікінської Добровольчої армії. Там на початку 1919 р. у складі 3-го авіаційного дивізіону, яким командував полковник Гартман, служили, головним чином, колишні льотчики гетьмана П. Скоропадського [123, с. 14]. Немало авіаторів у цей час просто дезертирували, намагаючись уникнути участі у громадянській війні. А у більшості тих, хто залишився служити в армії УНР, виникли певні проблеми в стосунках з новим командуванням, оскільки Головний отаман українського війська Симон Петлюра не виявляв до них особливих симпатій. У стосунках між ним і начальником Управління Повітряного флоту В. Павленком теж існували проблеми, і пізніше С. Петлюра назвав В. Павленка “авіатором, що літає весь день в минулому” та відніс його до розряду людей, що “не можуть зрозуміти великої ідеї будівництва нашої держави...” [65, с. 225].

У результаті ряду негативних процесів, про які йшлося вище, роль військової авіації армії УНР у боротьбі проти наступу Червоної армії наприкінці 1918 – на початку 1919 рр. виявилась досить пасивною. Головною задачею стала евакуація і впорядкування авіаційної техніки, що залишилась у частинах, а також вирішення проблеми льотних кадрів. Авіаційні частини у цей період зосереджувались у Проскурові. Їхня чисельність різко скоротилася і на початок січня 1919 р. у складі армії УНР нараховувалося лише два авіаційних загони – авіазагін у групі отамана Оскілка (4 літаки), сформований з решток 1-го Волинського авіаційного дивізіону, а також авіазагін у складі групи М. Омеляновича-

Павленка (3 літаки і 20 військовослужбовців), сформований у Вінниці на базі колишнього 2-го Подільського авіаційного дивізіону [167, с. 121].

Не викликає сумніву, що грамотна повсякденна експлуатація та ефективне бойове застосування літаків вимагали добре підготовлених льотних кадрів. У ході дослідження встановлено, що питання підготовки кадрів для української військової авіації залишалося практично невирішеним протягом існування усіх українських держав, хоча військове керівництво надавало йому великої уваги.

Необхідно зазначити, що станом на осінь 1917 р. основні військові навчальні авіаційні заклади Російської імперії знаходилися в Криму. Серед них – Качинська авіаційна школа поблизу Севастополя. Вона мала близько 120 учбових літаків, ремонтні майстерні та відповідну матеріальну базу. Відділення Качинської авіашколи знаходилися у Сімферополі і Бельбеку. Крім того, у Криму знаходилися Севастопольська школа морської авіації, Феодосійська авіаційна школа, а також школа льотчиків-спостерігачів у Євпаторії. Тому Управлінням Військово-Повітряного флоту УНР проводилась підготовка до взяття під свій контроль авіаційних шкіл Криму. Про це свідчить лист В. Баранова до політичного відділу Генерального Секретарства Військових Справ від 24 грудня 1917 р., у якому зазначається “Прохаю дати козакові Євпаторійської школи летників дозорців Пашутинському всі накази з приводу Українізації військ і снабдити його літературою сіюго напрямку” [50, арк. 15].

Військовим керівництвом УНР вирішувалося також питання про переведення до Києва українізованої філії Гатчинської авіаційної школи – однієї з частин Петроградського гарнізону, з кваліфікованими льотчиками-інструкторами та необхідною для забезпечення навчального процесу технікою і майном. Ця філія була українізована у жовтні-листопаді 1917 р. шляхом переведу до неї військовослужбовців-українців з базового закладу. Рівень національної свідомості і організованість особового складу даної частини були досить високими. Свідченням цього може служити той

факт, що під час жовтневого перевороту вона виявилася єдиною авіаційною частиною Петроградського гарнізону, яка не стала на бік більшовиків, а всі їхні зусилля розколоти особовий склад підрозділу успіхів не принесли.

Під керівництвом капітана Івкова, який був обраний командиром на загальних зборах підрозділу, особовий склад філії розпочав підготовку до переведення закладу в Україну. Однак більшовицьке Бюро комісарів авіації і повітроплавання всіляко затягувало час, не даючи дозволу на переведення. Тоді командування філії вирішило скористатися невизначеністю структури влади в той час і звернулося до іншої інституції – Управління Військово-Повітряного флоту. Комісар цього Управління Акашев, очевидно не зорієнтувавшись у ситуації, санкціонував переведення філії Гатчинської авіаційної школи в Україну. У другій половині грудня 1917 р. цей підрозділ завантажив літаки, наземне обладнання і особовий склад у вагони та вирушив в Україну. Однак, подолавши більшу частину шляху, у Харкові поїзд був затриманий, а особовий склад філії авіаційної школи роззброєний військами Антонова-Овсієнка [167, с. 73].

Встановлено, що для остаточного вирішення кадрової проблеми, Управлінням ВПФ УНР планувалося розпочати роботу власної авіаційної школи в Києві. У наказі В. Баранова № 194 від 30 грудня 1917 р. зазначалося: “Інструктору Військовому ліотнику хорунжому Компанець. З одержанням сіюго предписується Вам, тимчасово поки не приїде Гатчинська школа, взяти на себе організацію Авіаційної школи у м. Києві на Посту-Волинському – аеродромі 3-го Авіаційного парку” [50, арк. 25]. 7 січня 1918 р. Управління авіації звернулось до голови будівельної комісії 2-ї Київської (Миколаївської) військової школи з проханням виділити один корпус для розміщення персоналу, слухачів та навчальних класів авіаційної школи [50, арк. 52].

Крім того, передбачалося також відкриття у другій половині травня 1918 р. авіаційної школи в Одесі. А поки авіашколи не було, займалися окремо кожним пілотом, який висловлював бажання служити в українській військовій авіації [50, арк. 2]. Вони прибували з різних частин і з різним майном, що іноді викликало курйозні проблеми. Так, на початку грудня “Голова” Повітряного флоту УНР вимушений був звернутися до канцелярії “Військового Секретарства” по допомогу у незвичайній справі: “Прохаю видати міні в Штаб Авіації одну літеру "А" для отправки до 9-го гусарського Київського Полку коня з лошаком... переведенного в Українську Авіацію Військового Летника Штабс-ротмистра Егорова” [50, арк. 2].

Проблеми були не тільки з льотчиками, але й з авіатехніками, яких в українському війську називали “козаки-майстри”. Так, наприкінці грудня 1917 р. В. Баранов писав у службовій записці на ім'я начальника Генерального штабу, що “козаків-майстрів в авіаційних частях, наприклад в 3-м Авіапарку некомплект 500 чоловік...”, і просив усіх солдат, що приходять з фронту і мають відповідні спеціальності, направляти до його управління [50, арк. 18].

Особливу увагу комплектуванню авіаційних частин спеціалістами приділяв О. Горшков – заступник, а згодом інспектор Військово-Повітряного флоту УНР. Про це свідчить наказ мобілізаційним комісіям Південно-Західного та Румунського фронтів від 1 березня 1918 р., у якому вимагалось зробити все можливе для “...збереження лічного персоналу, котрий вимагає спеціальної підготовки” [6, арк. 23].

З приходом до влади гетьмана П. Скоропадського проблеми в авіаційних частинах не зникли. Як і раніше, не вистачало кваліфікованих льотчиків і льотчиків-спостерігачів. Питаннями організації підготовки авіаспеціалістів займалась секція по спеціальним школам у складі комісії військових шкіл. До складу комісії входив інспектор авіації О. Наконечний. Основним елементом системи підготовки кадрів мала

стати авіаційна школа, що включалась до складу навчально-випробувального аеродрому і прирівнювалась до авіаційної групи. Згідно штатів авіаційної школи, які були затверджені восени 1918 р., до її складу входили 347 чоловік (53 старшин, 2 лікарі, 24 урядовці, 197 козаків, 71 вільнонайманий майстер). Очолювати школу мав генерал-хорунжий [1, арк. 71].

Безпосередньою підготовкою льотного складу в структурі авіаційної школи мав займатись навчальний авіаційний дивізіон, очолюваний полковником, у складі 82 чоловік постійного складу (без врахування курсантів) і 70 навчальних літаків [1, арк. 127–127 зв.]. Дивізіон включав навчальну і технічну частини. Навчальна частина поділялася на чотири навчальні відділення: I – початкова льотна підготовка; II – основна підготовка льотчиків-винищувачів; III – підготовка льотчиків розвідувальної і коректувальної авіації; IV – курс підвищеної підготовки, який включав відпрацювання вищого пілотажу та польоти особливої складності (нічні, групові).

Теоретичну підготовку майбутніх льотчиків, а також спеціалістів з обробки та дешифрування аерофотознімків та фахівців у галузі метеорологічного забезпечення здійснював навчальний відділ, до якого входили: канцелярія, п'ять навчальних кабінетів (моторний, артилерійський, фотографічний, фотограмметричний, метеорологічний і навігаційний), аеродинамічна лабораторія та книгозбірня [1, арк. 128 зв.–129].

Необхідно зазначити, що створення авіаційної школи гальмувалося через складнощі фінансового та кадрового плану. Тому для підготовки льотчиків була використана база авіаційної школи, що існувала в Одесі ще з часів Російської імперії. Штат нової Одеської авіашколи був затверджений 14 жовтня 1918 р. У її складі повинно було бути 4 старшин і 20 козаків. Для навчання пілотів використовувались літаки Одеської авіаційної групи.

Передбачалось створити ще два навчальні авіаційні підрозділи у складі Київської авіагрупи. 4 жовтня були затверджені штати навчального гарматного авіаційного загону, який нараховував у своєму складі 12 літаків, 15 старшин, 54 козаків. 14 жовтня – навчального гарматного радіотелеграфного загону [1, арк. 134]. До складу останнього входили 2 старшин і 41 козак. Літаків цей загін не мав, основу його технічного оснащення складали шість наземних радіостанцій. Головним призначенням цих двох загонів було забезпечення навчального процесу старшинської артилерійської школи, курсанти якої мали відпрацювати за їх допомогою взаємодію польової артилерії з літаками-коректувальниками.

У ході дослідження було встановлено, що за часів гетьманату особовий склад авіаційних частин приділяв більше часу побутовим справам, ніж бойовій підготовці. У війську впроваджувалися нові звання, нова символіка, нові традиції, вивчалася українська мова. Ці “новації” зустрічали тиху опозицію серед досить великої кількості військовослужбовців. Військовий міністр Рогоза навіть вимушений був видати суворий наказ: “Не дивлячись на низку розпоряджень, ще й зараз можна бачити офіцерів в погонах бувшої російської армії. Зазначене явище свідчить, що деякі офіцери, користуючись гостинністю України, не лічать для себе обов’язковим розпорядження Українського Уряду... Хто не виконає свої обіцянки... будуть вислані за межі України...” [6, арк. 157].

Необхідно зазначити, що командування гетьманських збройних сил не поспішало з докорінною українізацією. Це справедливо і до впровадження мови: якщо різні циркуляри центральних установ видавалися майже завжди українською, то на місцях частіше використовували російську. Продовжували діяти старі статuti. Не забулися і старі традиції. Відзначався, наприклад, день Святого Іллі, що вважався святом російського Повітряного флоту. Так, у наказі по

Харківському авіаційному парку Ч.83 від 3 серпня 1918 року командира авіапарку підполковника Лісневича йшлося про телеграму від полковника Горшкова: “...при цьому оголошую телеграму Головного Інспектора Повітряного Флоту від 2-го Серпня с/р. Від щирого серця поздоровляю Вас і всіх рангів дорученого дивізіону та підлеглих отрядів дньом Святого Іллі... свята повітряної флоти. В.Л. полковник Горшков” [53, арк. 59].

Чимало уваги приділялося збереженню досвіду використання авіації у боях Першої світової війни. Так, у наказі інспектора Авіації Харківського району отамана Гаусмана зазначено: “Всякія альбомы, фотографическіе карточки, записки, дневники и т.д. касающіеся Авіації в період 4-х летней войны – как исторические документи воздушной войны, – соблаговолите прислать в Управление Инспектора, для сообщения Штабу Авіації. Все будет возвращено в сохранности обратно ” [55, арк. 38].

Проблеми підготовки військових кадрів існували й за часів Директорії УНР. Дисертантом встановлено, що 30 вересня 1919 р. був виданий “Наказ Головної Команди армії УНР (По управлінню Товариша В-го М-ра по господарсько-технічним справам)” Ч.190. про відкриття короткотермінових технічних курсів при управліннях Генерального штабу. У наказі зазначалося: “Аби забезпечити військові частини як Дієвої Армії, так і постійної українським старшинським складом, практично знайомим з технічною військовою справою по різних її спеціальностях.., НАКАЗУЮ 1. Розпорядженням Військового Міністра під безпосереднім керуванням Товариша Військового Міністра по господарсько-технічних справах відкрити: а) короткосрочні, переважно практичні курси інженерні, гарматні, інтендантські і авіаційні при головних управліннях: Інженерному, Гарматному, Інтендантському і Управлінню Повітряної Фльоти, з яких закласти початок майбутнього Військового Політехнікума...” [66, с. 324–328].

На курси наказувалося приймати громадян Української Народної Республіки – “військових (старшин) і невійськових з освітою не нижче закінченої середньої технічної, або загальної, за винятком: ... авіаційних курсів, на які приймати: на відділ льотчиків – старшин з освітою не менш закінченої середньої і з попереднім службовим стажем не менш 2 років...” [66, с. 325]. Випускники курсів, а також ті, що за якихось причин не закінчать навчання, мали “служити у війську по своїх фахах до кінця сучасної війни”. Після оголошення демобілізації авіатори, як і інші військовослужбовці, могли залишити військову службу, “коли вони на це будуть мати право на підставі існуючого закону про відбування військової повинності”, але лише за умови, що строк служби за фахом після закінчення курсів мав бути вдвічі більшим, ніж термін навчання. При цьому неповний термін перебування на курсах зараховувався як повний [66, с. 327]. Неможливість остаточного вирішення кадрової проблеми в українській авіації приводила до проведення військовим керівництвом УНР реформування авіаційних частин [3, арк. 103].

У ході дисертаційного дослідження встановлено, що особовий склад авіації Галицької армії у різні періоди нараховував від 10 до 20 пілотів та до 30 льотчиків-спостерігачів [171, с. 291; 87, с. 64, 67]. На початковому етапі він формувався в основному за рахунок пілотів, які раніше служили в Австро-Угорській армії. У грудні 1918 р. у розпорядження командування ГА гетьманом П. Скоропадським була надана одна авіаційна сотня зі складу Одеського авіаційного дивізіону. Вона перелетіла з Одеси до Шатави і вже 16 грудня прибула до Красного. Командував сотнею полковник Борис Губер. Разом з ним прибули пілоти: полковник Джамбулат Кануков, сотник Некандер Залозний, поручики Федір Алелюхін і Микола Серіков; льотчики-спостерігачі: сотник Іван Шестаков і хорунжий Михайло Іванов [22, арк. 161]. У минулому – усі офіцери Російської армії.

З прибуттям до Красного одеська авіаційна сотня увійшла до складу “Загону літаків” (така назва зустрічається майже в усіх архівних

документах), командиром якого був призначений полковник Джамбулат Кануков, осетин за національністю. Виходячи з різних джерел, можна припустити, що між ним і Петром Франком виникла певна конфліктна ситуація. У своїх спогадах П. Франко писав: ”Звичаєм у армії завжди було, що старший рангою обнимав командування. І полковник Кануков теж задумав те зробити, але він дуже скоро помітив, що в змінених революцією обставинах це діло важке тим більше, що він не знав української мови. На окремий приказ Начальної Команди і Секретаріату я став командантом, а полковник Кануков моїм заступником. Між нами ніколи не було ніяких непорозумінь, ані найменшого натяку “боротьби за владу” [86, с. 9].

Необхідно зазначити, що ці дані розходяться з архівними документами. Так, у телеграмі начальника штабу військ Генштабу полковника Мишковського від 31 грудня 1918 р., адресованій Д. Канукову, зазначається: “Я Вам казав, що Ви призначаєтесь Начальником Загону літаків. Це знову підтверджую. Поручник П. Франко, як референт авіації підлягає Військовому Секретаріату, а в прочих відносинах Вам. Прошу налагодить справу у літаків, нема можливості добитись щоб літаки виконували накази. Вам дається повнота оперативної влади, но Ви і являєтесь єдиновідповідним за працю” [22, арк. 72]. У подальшому, з поповненням авіаційного загону (сотні) особовим складом і літаками, було організовано дві авіаційні сотні, які у другій половині лютого 1919 р. об’єднані в Авіаційний полк ГА.

У деяких публікаціях, присвячених історії Галицької армії [115, с. 527; 171, с. 290; 105, с. 31; 127, с. 3], командиром Авіаційного полку в Красному називається полковник Б. Губер. У ході дисертаційного дослідження автором було з’ясовано, що Борис Губер ніколи не командував галицькою авіаційною сотнею, і аж ніяк не міг командувати Авіаційним полком, бо загинув 5 лютого 1919 р., тобто ще до сформування полку. Б. Губер очолював гетьманську авіасотню, яка

базувалася у Одесі і була згодом, а саме у грудні 1918 р., надана у розпорядження галичан. Саме у цей час (тобто з грудня 1918 р.) на чолі галицької авіасотні став полковник Джамбулат Кануков. Після створення Авіаційного полку ГА, полковник Д. Кануков був призначений його командиром. На думку автора дослідження, командир гетьманської авіасотні чимось не сподобався галицьким генералам, і його замінили Д. Кануковим. Необхідно зазначити, що Б. Губер вважався одним з найкращих російських льотчиків, але загальна обстановка пригнічувала полковника, і в Красному його взаємовідносини з молодшими офіцерами не склались. П. Франко називає Б. Губера “мовчазним москалем”, який “сидів в своїй кімнатці і важко переживав драму російської армії” [86, с. 9].

З початком українсько-польської війни галичанам необхідно було терміново вирішувати питання підготовки льотних кадрів. Спочатку їх спробували готувати безпосередньо в Красному – авіаційній базі ГА. Тут були створені спеціальні курси для льотчиків-спостерігачів. Полковник Б. Губер, як один з найкращих пілотів, почав проводити заняття, але все закінчилося трагічно. 5 лютого 1919 р. внаслідок вибуху авіабомби, механізм дії якої полковник пояснював під час проведення занять, загинули 9 чоловік: крім самого Б. Губера загинули поручники В. Томенко, Орест Гумецький, Іван Лупул, Олексій Бассан, хорунжі Хазбулат Кануков, Осип Швець і Михайло Нестор. Був тяжко поранений сотник Іван Фостаківський [102, с. 30-33]. Звісно, що такий перебіг подій ще більше ускладнював становище з кадрами. Тому постає питання про створення спеціальної авіаційної школи.

У розпорядженні Державного Секретаріату Військових Справ до Начальної Команди Галицької армії від 13 березня 1919 р. зазначалося: “Команди полків негайно оголосять впис до школи літання. Умови прийняття: 1) рік що найменше фронтової служби; 2) здорова надатність стверджена лікарем; 3) скінчений 18 а не переступлений 24 рік життя.

Бажаючі вступити до школи літання мають безпроводно внести подання до ДСВС (реф. літання)... Претендентів покличеться в міру запотребовання по черзі” [34, арк. 79]. Пошук архівних даних щодо подальшого існування цієї школи результатів поки що не дав.

Необхідно зазначити, що військові льотчики крім платні за військове звання (полковник ГА отримував щомісячно 560, сотник – 350, поручник – 300, чотар – 250, хорунжий – 200 австрійських крон), яка визначалася інтендатурою військового секретаріату, отримували ще й додаткові кошти. Пілоти і льотчики-спостерігачі (старшини) – додатково 190, а пілоти-підстаршини – 150 крон на місяць. Крім того, отримували по 50 с за кожен кілометр польоту, 100 крон за випробування літака, а також одноразову винагороду у сумі 1000 крон за “стріляння згідно знищення одного ворожого літака”. З “чужинцями-професіонастами летунства” укладалися спеціальні договори [33, арк. 38, 76, 78; 90, с. 5–6].

Таким чином, комплектування українських авіаційних частин особовим складом і підготовка льотних кадрів залишались протягом 1917 – 1920 рр. одними з головних завдань, які мало вирішувати військове керівництво українських держав. Очікувати нових поповнень авіаторів з числа випускників спеціальних учбових закладів скоро не доводилось, бо школи й курси тільки розпочинали свою роботу. Крім того, їх робота дуже часто припинялась через зміну військової обстановки. За цих умов суттєвого значення набувало поповнення авіазагонів льотчиками з числа добровольців за рахунок організації їх підготовки безпосередньо в авіаційних загонах. Але це не могло суттєво змінити становище з нехваткою льотних кадрів у діючій армії. Адже не маючи вільних літаків, не можливо було розгорнути серйозного навчання пілотів. Воно зводилось до того, щоб навчити льотчиків триматися в повітрі й керувати літаком.

Зазначимо, що гостро поставало питання стосовно льотчиків-спостерігачів, обізнаних з аерофотографією й здатних коректувати вогонь артилерії. Крім артилерійської освіти, вони повинні були закінчити

спеціальну школу, оволодіти теоретичними знаннями, що дозволяли орієнтуватися в бойовій обстановці, вести розвідку й коректування артилерійської стрільби. Але в умовах фронту льотчики-спостерігачі також готувались безпосередньо в авіаційних загонах. Кожен льотчик-спостерігач спеціалізувався з якої-небудь галузі авіатехніки, аерофотографії тощо і за необхідності надавав товаришам допомогу в бойовій роботі. Зі складу льотчиків-спостерігачів у кожному авіазагоні виділявся завідуючий технічною частиною, який був помічником начальника загону з технічної частини.

2.3. Парк літаків та матеріально-технічне забезпечення авіаційних частин

Однією з нагальних проблем у ході становлення та застосування української військової авіації стало матеріально-технічне забезпечення авіаційних частин та поповнення парку літаків новими аеропланами. У ході дисертаційного дослідження встановлено, що авіаційне господарство, яке залишилось від Російської армії наприкінці Першої світової війни і знаходилось на території України, було для того часу досить великим. Розкидане на значних відстанях, воно вимагало великого клопоту, бо мало абсолютно реальну перспективу зникнути у хвилях самочинних експропріацій, що часто не відрізнялися від звичайних грабунків. Тому, починаючи будувати свій Військово-Повітряний флот, перш за все необхідно було вжити заходів до збереження авіаційного майна. Колишній начальник канцелярії Управління ВПФ УНР Петро Білон у своїх “Спогадах” згадував: “Наша армія своїх літаків не мала і мусіла вживати російських, яких залишилось досить велике число. Правда, більша частина з них були непридатні, старі, розбиті. Літунів українців у російській армії було досить велике число, та в більшості вони були ще на фронті” [69, с. 38].

Цей процес загострювався важким і тривалим протистоянням з більшовиками. 3-й авіапарк був опорою київського ревкому і в жовтневому повстанні 1917 р. проти представників Тимчасового уряду, і в січневому 1918 р. – проти Центральної Ради. Під час придушення останнього, занепокоєний можливим знищенням майна парку, В. Баранов поспіхом вимушений був звернутися “До усіх Українських Військ” з відозвою: “Прохаю усі українські частини, котрі мають робити труси, арести і т. інше у третьому авіаційному парку, не чого не діяти без відома Командира або Комиссара парку. Усе майно що належить до парку мусить бути охоронене від розбою і бешкету” [50, с. 61].

Побоювання інспектора авіації були небезпідставними. Автором встановлено, що були випадки, коли витриману, суху, цінну деревину для аеропланів використовували просто для розпалювання печей. Так, вояки однієї з вірних Центральній Раді частин, а саме 7-го Гайдамацького ім. Гетьмана Дорошенка полку, при повному потуранні своїх старшин, перевели на дрова цінну авіаційну деревину, без якої вже неможливо було полагодити пошарпані у боях Першої світової війни колись грізні бомбардувальники. З цього приводу К. Фінне писав: “...Выдержанное, сухое, ценное дерево для аэропланов растаскивалось ими на топку печей, хотя каменного угля и дров имелось достаточно. ...Их офицеры не препятствовали им делать это и “дядьки” на вопрос зачем они жгут этот ценный материал, добродушно отвечали: “та вин ліпше горить...” [84, с. 131].

Інший приклад знищення “петлюрівських” літаків знаходимо у спогадах командира полку Червоного козацтва В. Примакова, який, згадуючи події січня 1918 р., зазначає: “У боях за Київ, що тривали кілька днів, брала участь петлюрівська ескадрилья з 12 літаків, яка щодня бомбардувала артилерію Муравйова і станцію Дарниця, де стояли наші бронепоезди”. У ході дослідження встановлено, що йдеться про 1-й авіаційний загін під командуванням полковника Нечитайла, який

базувався на аеродромі недалеко від заводу Гретера й охоронявся невеликими частинами армії УНР. Загін червоноармійців у складі 25 бійців пройшов ярами від Куренівки на Сирець, і зненацька, без жодного пострілу зняв караул. У полотняних палатках (ангарах) стояли літаки. “Ми не знали, що з ними робити, – писав В. Примаков, – і обмежилися тим, що розкололи шашками пропелери і молотами пошкодили всі частини моторів”. З літаків лише були зняті кулемети. Під кінець цієї роботи на аеродром в’їхали 2 машини: вантажівка з льотчиками і легкова машина полковника Нечитайла. Вони були захоплені козаками і відправлені на Куренівку до штабу полку [79, с. 29].

Архівні дані дають змогу встановити, що на початку січня 1918 р. у реєстрах Управління авіації значилось 188 літаків (Додаток Б.2) [6, с. 49–51].

Докладний аналіз наведених у таблиці типів літаків та їх кількості дав змогу дисертантові зробити такі висновки:

1) серед літаків переважали розвідники – майже 74 %. Необхідно зазначити, що наявні у досить великій кількості “Буазени” та “Фармани” на той час вважалися вже застарілими машинами;

2) винищувачі (“Ньюпор-ХVII”, “Ньюпор-ХХI”, “Ньюпор-ХХIII”) склали приблизно 18 % від загальної кількості літаків;

3) серед літаків відчутну кількість (близько 20 %) склали апарати, що вироблялися в Україні (“Анаде” та “Буазен” Іванова);

4) кількість трофейних літаків складала менше 2 %;

5) зовсім застарілих аеропланів, що зазвичай використовувались у якості учбових, налічувалось близько 4 %.

З’ясовано, що крім збереження авіаційного парку колишньої Російської армії, військовим керівництвом УНР робилися спроби придбати техніку за кордоном. У результаті переговорів з представниками військової місії Франції, група французьких офіцерів на чолі з полковником Луданом, авіаційним аташе військової місії при

командуванні Південно-Західного фронту, у супроводі військового льотчика Єгорова відвідала аеродром на Посту-Волинському (у районі сучасного аеропорту “Київ”) [6, арк. 28]. Ці дії мали позитивні наслідки – вже на початку січня 1918 р. українські авіатори отримали аероплан “Сопвіч” [4, арк. 27, 64]. Імовірно, це був один з літаків зі складу французьких авіаційних загонів, що діяли на Південно-Західному фронті з літа 1917 р.

У лютому 1918 р. під тиском Червоної армії українські війська вимушені були відійти на захід. Начальник авіації разом зі своїм штабом залишались на той час у Києві. 1 березня уряд УНР повернувся до столиці. Зазначимо, що таку швидку перемогу навряд чи вдалося б здобути лише власними силами, без досягнутих у Бресті домовленостей з німцями. Мирне існування з новими союзниками тягнулося менше двох місяців, але й за цей короткий період Управлінням ВПФ було вжито важливих заходів щодо розбудови військової авіації.

Однією з головних задач авіаторів залишався пошук авіаційного майна, літаків, бомб. З метою впорядкування збирання і обліку авіаційного майна, що залишалось на території України, наприкінці березня 1918 р. наказом по військовій офіції УНР у всіх авіаційних підрозділах були створені ліквідаційно-демобілізаційні комісії. Цей же наказ визначав порядок збору, розподілу і подальшого використання авіаційного майна. Відповідно до нього, все авіамайно повинно було зосереджуватися і сортуватися в авіаційних парках. При цьому воно поділялося на три категорії: “1-ша – нове; 2-га – бувше у використанні, але придатне до вжитку; 3-тя – таке, що не підлягає ремонту і не може бути використане у війську”. Майно першої і другої категорій слід було зберігати в авіапарках до видачі в нові стройові частини. Майно третьої категорії ліквідаційним комісіям наказувалось негайно продавати. Детально регламентувалась і сама процедура продажу, під час якого повинні були бути присутні представники органів державного контролю,

самоврядування і військової частини, якій раніше належало це майно [167, с. 82].

Зазначимо, що наявність достатньої кількості авіаційного майна у 3-му авіапарку та в майстернях при Київському Політехнікумі, надала можливість механікам щодня збирати і випускати по 1–2 літаки. Це дало змогу авіаційним частинам протягом березня – квітня 1918 р. щоденно здійснювати польоти над Києвом.

Після державного перевороту 29 квітня авіація армії УНР перейшла у підпорядкування нової влади. Матеріальна частина гетьманського ВПФ комплектувалась літаками зі складу Військово-Повітряного флоту Російської армії, але можливо, що якісь машини були отримані і від німецьких союзників.

Проаналізувавши різні джерела, дисертант дійшов висновку, що кількість літаків, які були на озброєнні армії П. Скоропадського влітку 1918 р., була фактично такою ж, як і в армії УНР. Загалом гетьманська авіація мала 189 легких апаратів. Найпоширенішими серед них були: винищувачі “Ньюпор-ХІІІ”, “Ньюпор-ХVІІ”, “Ньюпор-ХХІ”; розвідники “Анатра-Д”, “Буазен”, “Моран-Парасоль”, “Сопвіч 1 1/2”, “Фарман ХХХ”.

Необхідно зазначити, що крім названих вище, на озброєнні знаходились 4 “повітрових кораблі “Ілля Муромець” [52, арк. 14; 53, арк. 16], які, за свідченнями різних джерел, перебували у дуже поганому технічному стані, бо були пошкоджені буревієм ще наприкінці 1917 р. Сама ж Ескадра повітряних кораблів, як військова частина, збереглася принаймні до кінця грудня 1918 р.

Про стан легких апаратів можна скласти певне уявлення, скориставшись даними фонду 4588 “Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд)” Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України. Проведений аналіз “Відомостей літаків Харківського авіаційного району” (Додаток Б.3) [52, арк. 14, 14 зв.] дав

змогу дисертантові зробити висновок, що справних аеропланів у Харківському авіаційному районі було близько 70 відсотків. Навряд чи у Київському та Одеському авіаційних районах становище було кращим. Крім того, з таблиці не видно скільки літаків потребували лише легкого ремонту і могли бути в короткі терміни приведені до бойового стану.

На основі аналізу ряду джерел, автором зроблений висновок, що у гетьманського військового керівництва реальної можливості поповнити парк літаків новими машинами практично не було. Зазначимо, що у березні 1918 р. авіаційний завод А. Анатри в Одесі був захоплений австрійцями. На складах і в цехах заводу знаходилося понад 300 літаків різного ступеню готовності. 93 розвідники “Анатра-ДС” опинились на балансі австро-угорського військового міністерства. З’ясовано, що австрійці використовували “Анасалі” в якості учбових або літаків зв’язку, що дозволило звільнити австрійські авіаційні заводи від випуску учбової техніки і зосередитися на будівництві бойових аеропланів. Як результат – у квітні 1918 р. “Анасаль” був прийнятий на озброєння австро-угорської авіації під назвою “Анатра” С.І. 5 травня із власником заводу австрійці уклали контракт на будівництво ще 200 літаків, 25 з яких повинні були мати здвоєне керування (для використання в якості учбових) [124, с. 8–18].

Як свідчать джерела, таке розгортання подій не влаштовувало робітників заводу. Так, у наказі австро-угорського губернатора Одеси фон Бельца (по 2-й кавдивізії, 145-й піхотній бригаді, командуванню порту і командуванню відділу польової жандармерії) від 29 червня 1918 р. йшлося, що 28 червня на заводі аеропланів “Анатра” виникла пожежа, яка завдала збитків імператорській і королівській (австро-угорській) скарбниці на суму близько 7 мільйонів крон і що це “безперечно справа рук робітників”. Далі у наказі зазначалося, що 29 червня “будут подозрительные элементы из среды рабочих на заводе “Анатра” арестованы и безотлагательно переданы полевому суду, который на месте

(немедленно) произведет расследование... всякое сопротивление надлежит сей час же сломить силой оружия” [61, с. 106].

Слід зазначити, що взагалі до вересня 1918 р. з одеського заводу до Австрії вивезли 114 готових літаків, а до кінця жовтня – ще 66. У листопаді 1918 р., коли австрійські війська залишали територію України, в Одесі на заводі “Анатра” перебувало ще 134 (за іншими даними 123) повністю готових “Анасаля” [124, с. 8–18].

Встановлено, що незважаючи на зусилля, які прикладалися протягом всього існування гетьманського ВПФ для підтримання боєздатності авіачастин, їх бойовий стан залишався низьким. Негативно впливало на стан справ у авіаційних частинах недостатнє фінансування, через що командування і особовий склад були змушені вдаватись до економії матеріальних ресурсів та шукати внутрішні резерви для підтримки авіатехніки у придатному для застосування стані. Зокрема, у наказі інспектора авіації Харківського району полковника Гаусмана Ч.36 від 18 червня 1918 р. зазначалося: “Оскільки дуже мало відпускається від держави коштів і технічного майна, необхідно якомога економніше витратити кошти і майно, зберігаючи і використовуючи все наявне в парку і дивізіоні старе майно” [167, с. 101].

До підриву боєздатності авіаційних частин гетьманату докладали зусиль і радянські емісари. Так, у липні 1918 р. агентурним шляхом “освідомчий” відділ Державної варти встановив, що за завданням Л. Троцького до України з Москви прибув Г. Каменів з метою вербовки пілотів авіаційних частин, авіаційних техніків для подальшої служби в Червоній армії, а також для вивезення до Росії авіаційного парку гетьманату [15, арк. 4; 152, с. 12].

Отримати літаки від гетьмана П. Скоропадського сподівалися й представники Всевеликого Війська Донського – незалежної республіки, проголошеної на Дону повсталими проти радянської влади козаками. Отаман новоствореної держави генерал-майор П. Краснов вважав, що в

перспективі Дон мав увійти до складу оновленої єдиної Росії, але на той момент козацька держава вела тяжку війну з більшовиками і гостро потребувала зброї і військового спорядження. Військова і політична ситуація навколо Всевеликого Війська Донського складалася таким чином, що допомога могла надійти тільки з України. Делегація, направлена до Києва, досить швидко порозумілася і з гетьманським урядом, і з німецьким командуванням. На переговорах розглядався цілий комплекс питань міждержавних відносин, серед яких було й питання поставок на Дон українських літаків.

11 червня повноважний представник ВВД в Українській Державі генерал О. Черячукін у листі П. Краснову сповіщав, що він клопоче “весь час і щоденно” про відправку козакам аеропланів. П. Краснов наполягав на відправленні на Дон 12 аеропланів до 30 червня. Оскільки Українська Держава ні з ким не воювала, то могла допомогти авіатехнікою донським козакам, які вели боротьбу з її потенційним противником – Червоною армією. Але все ж таки добитися передачі літаків у встановлений П. Красновим термін О. Черячукіну так і не вдалося [136, с. 38].

За деякими даними [69, 123] надсилати літаки на Дон українське військове керівництво почало наприкінці літа 1918 р. Зокрема, російські дослідники В. Кондратьєв і М. Хайрулін стверджують, що: “Головний інспектор авіації В. Баранов, співчуваючи білому рухові, вийшов на контакт з агентами Донської козацької республіки в Києві і сприяв поставкам через кордон української авіатехніки”. 4 липня сформований Барановим ешелон із 24 вагонів з літаками, двигунами, запчастинами та авіабомбами відправився на схід. За документами він нібито віз до Харкова майно для одного із загонів українського ВПФ.

Справжню мету О. Черячукін розкрив у своєму листі до П. Краснова від 5 липня: “Аэропланы (20 штук) теперь направляются в Харьков или, может быть, даже в Таганрог. Думаю, что по негласному словесному сношению нашего офицера для связи при Кнерцере (німецький генерал,

командуючий корпусом, що на той час займав частину території Східної України і ВВД. – В. М.) можно будет добиться, что немцы не заметят, как эти аэропланы будут по ошибке отправлены в Ростов или в Новочеркасск, и, может быть, некоторые из них перелетят, для сего прошу соответствующих распоряжений офицеру связи при Кнерцере. Здесь я со своей стороны постараюсь добиться ошибочной отправки аэропланов из Таганрога в Ростов, но думаю, что с местным командованием устроить эту ошибку еще лучше”. Задумана комбінація вдалася. Хоча ешелон йшов досить повільно, з великими затримками, він без перешкод подолав україно-донський кордон, пройшов через контрольований німцями Таганрог і 27 липня прибув до столиці ВВД Новочеркаська [136, с. 38].

2 серпня на Дон був відправлений другий ешелон із одного пасажирського та 40 товарних вагонів, у якому, крім літаків, знаходилась група українських льотчиків на чолі з полковником Ковальовим, “бажаючим битися з більшовиками у лавах Добровольчої армії” [123, с. 14]. Як пишуть В. Кондратьєв і М. Хайрулін, у цей час український уряд дізнався про таємну діяльність В. Баранова і наказав арештувати його, а також вимагав від німецького командування затримати відправлений ешелон. Але В.Баранову, нібито, вдалося разом з цим ешелоном виїхати за межі Української Держави, а німці залишили без відповіді звернення Києва, бо були пов’язані з Доном таємним договором про військову допомогу.

Знайдені дисертантом у ЦДАВО України документи дозволяють дещо скоректувати версію російських істориків. 13 серпня інспектор авіації Української Держави полковник О. Наконечний, відвідавши напередодні Київський авіапарк, видав наказ за № 109, у якому високо оцінив діяльність В. Баранова. Зокрема, у документі зазначено, що: “...3-х місячна праця парка під поглядом Інспектора району військового льотчика, військового старшини Баранова, та керуванням Командира парка військового льотчика, військового старшини Богдашевського... дає

можливість зараз почуть, що не все згублено, що багато добра спасли і довели до ладу своєю енергією, своєю працею, своєю щирою любов'ю до авіації... Зазначені особи в купі з другими старшинами парка та тими козаками, котрі на повітрі загального божевілля і злочинства zostались чесними і правдивими робітниками” [10, с. 75].

Необхідно звернути увагу на те, що згідно архівних документів полковник В. Баранов влітку 1918 р. обіймав посаду інспектора авіації Київського району. Лише з 27 серпня, у зв'язку з відпусткою інспектора авіації Української Держави Наконечного, він тимчасово почав виконувати його обов'язки [10, арк. 81]. Тобто, виїхати 2 серпня на Дон В. Баранов аж ніяк не міг. З іншого боку, видається незрозумілим чому у своєму наказі полковник О. Наконечний так високо оцінив діяльність В. Баранова, якщо той вже встиг відправити на Дон два ешелони з українським авіаційним майном. Посилаючись на “Спогади” П. Білона, можна припустити, що полковник О. Наконечний був солідарним зі своїм підлеглим і прикривав його. Виправданням такої поведінки могла служити позиція самого П. Скоропадського. Зокрема, П. Білон у своїх мемуарах стверджував, що відправка літаків на Дон проводилася за особистим розпорядженням гетьмана: “...В серпні мимоволі кидалось в очі, що мільйонове авіаційне майно тоне “як віск на вогні”. Ми відчували, що щось робиться недобре, і пізніше довідались, що наші начальники з наказу гетьмана відправляють наші літаки і літунів на Дон до Денікіна” [69, с. 40].

У ході дослідження було знайдено підтвердження того, що поставки озброєння, у тому числі й літаків, носили нелегальний або, у кращому випадку, напівлегальний характер. Так, у спогадах начальника штабу Донської армії генерала І. Полякова йдеться про те, що усі склади України знаходилися під ключем у німців, і тому, “якщо комусь вдавалося “поцупити” необхідне для Дону і доставити в область, його розцінювали як героя, наділяючи особливою увагою і вдячністю. Подібним, наприклад,

способом “викрали” і обманним шляхом доставили до Новочеркаська кілька десятків аеропланів із запасними частинами і рухомими майстернями, тобто багатомільйонне майно” [136, с. 39].

Поставки озброєння для Всевеликого Війська Донського набули законності лише 7 серпня з підписанням “Таємної угоди”, згідно якої український уряд зобов’язувався у найкоротший термін постачити ВВД “озброєнням і предметами військового і санітарного спорядження” з розрахунку на три корпуси. Ймовірно, цю угоду деякі посадові особи Української Держави сприйняли як свого роду карт-бланш і, переставши звертати увагу на формальності, стали відправляти ешелони на Дон без будь-яких документів.

Необхідно зазначити, що швидке зближення Києва і Новочеркаська не викликало особливого захоплення в середовищі українських державних службовців середньої й нижчої ланки, які небезпідставно побоювалися, що, зрештою, Дон буде використаний Добровольчою армією А. Денікіна як плацдарм для відбудови “єдиної й неподільної” Росії. Так, 18 жовтня 1918 р. на адресу відразу чотирьох міністерств – шляхів, військового, внутрішніх і закордонних справ – надійшла з Луганська вкрай роздратована телеграма “поза всякою чергою” від кордонного комісара міністерства шляхів М. Свергуна. У ній говорилося, що 6 жовтня 1918 р. керуючий залогою догляду ділянки Луганськ – Вергунки не пропустив на Дон 26 вагонів з майном Катеринославського авіаційного парку. Причому кордонний комісар стверджував, що на вивіз цього майна з України “не було представлення і ніяких прав від українського уряду”.

Але через два дні ешелон “був силою вивезений на Дон”. Розлючений цим інцидентом М. Свергун запитував у високого київського начальства вказівок і вимагав “підкреслення авторитета української влади перед представниками Дона, аби останні знали, що вони на Україні, а не на Дону, що я і мої співробітники існуємо на залогах не для того, щоб нам всякий доброволець Дона наносив образи, а задля того, щоб нам

турбуватися за добробут Української Держави” [100, с. 86]. Міністерство закордонних справ запросило пояснень у О. Черячукіна, але ніякої відповіді не надійшло.

Зазначимо, що полковник В. Баранов з вересня 1918 р. служив у складі Донської армії, спочатку був командиром авіадивізіону, пізніше – командувачем авіації армії, отримав звання генерал-майора. Після захоплення Червоною армією території ВВД, на початку 1920 р. він виїхав у Крим, де зайняв посаду заступника командуючого авіацією в Російській армії Врангеля [134, с. 34–35].

Слід зауважити, що, не зважаючи на відправки авіаційної техніки на Дон, підтримання в бойовій готовності справних літаків та ремонт пошкодженої техніки, що залишалися у військових частинах, були головними задачами авіаторів протягом всього існування гетьманського Військово-Повітряного флоту. Пошук запасних частин до аеропланів йшов по всій території України.

Із середини осені 1918 р., коли почала зростати напруженість у країні та за її межами, гетьманський уряд став терміново приводити до підвищеної бойової готовності всі наявні у своєму розпорядженні війська, у тому числі й авіацію. Лише тепер з’ясувалося, що “тихі літні часи” відбилися низьким бойовим станом авіаційних частин. Тільки тепер авіатори вирішили точно визначити якими вогнезапасами володіють. Для цього на склади терміново були розіслані запити на бомби та патрони до авіаційних кулеметів. Виявилось, що усіх потреб задовольнити неможливо. Так, Полтавський авіадивізіон мав на 11 літаків лише 5 кулеметів “Люіс” і 1000 патронів до них, а також 170 авіабомб малих калібрів [167, с. 102]. На артилерійському складі 4-го корпусу в середині листопада знайшлося всього 267 бомб при вимогах тільки Харківського авіадивізіону на 1000 штук [54, арк. 49, 50, 96].

З початком протигетьманського повстання ряд авіаційних частин перейшов на бік Директорії. Військовому керівництву УНР знову

довелося докладати чималих зусиль до вирішення питання про забезпечення авіаційних частин новими літаками. Так, у 43-му авіазагоні 10 грудня згідно наказу командира загону № 193 відбулося “розподілення на апарати льотчиків”. Два літаки LVG (№ 14581 та 9730) отримали сотники Калугін, Павловський та Анжельсон. Літак DFW (№ 2298) – хорунжий Машкін. “Кадрон” G-4 дістався Касперовичу. У наказі командира авіаційного загону зазначалося: “Надіюсь, що льотчики почувші такі гарні машини будуть берегти їх ще з більшою силою” [58, арк. 52 зв.].

У першій половині березня 1919 р. авіазагони почали перебазовуватись до Проскурова (нині Хмельницький). Тут зосередились частина сил Київського, Чернігівського, Полтавського авіадивізіонів та окремі льотчики з Харкова, Житомира і Вінниці. На місцевому аеродромі виявили великий авіапарк, де знаходилося біля сотні літаків, абсолютну більшість з яких можна було використовувати лише в якості комплектів запчастин.

У результаті дослідження встановлено, що влітку – восени 1919 р. Управлінням Військово-Повітряного флоту було здійснено ряд закупок авіаційного майна за кордоном, зокрема, у Німеччині, Чехословаччині, Австрії та Італії. П. Білон згадував: “В наших авіаційних загонах були літаки старі, тому Штаб Повітряної Фльоти вислав до Відня місію для закупу літаків. Та місія нічого не зробила. Примушені надіслати другу місію, та виявилось, що деякі члени робили саботаж, а крім того представники Антанти заборонили вивіз австрійсько-німецького майна на Україну” [69, с. 40].

Аналізуючи архівні документи, можемо стверджувати, що у цей період дійсно працювали українські місії, метою яких була закупівля авіаційної техніки за кордоном. Про це свідчить, зокрема, “Четвертий попередній звіт про командіровку за кордон в справі перетранспортування державного майна закупленого за кордоном”, складений 30 жовтня 1920 р.

у Берліні радником Торговельно-Економічної Місії і Генеральним Торговельним Агентом в Річі Посполитій Польській Ю.Борисовим [47]. У цьому звіті зазначалося, що за дорученням посла УНР у Німеччині М. Порша за гроші військового фонду, які були в його розпорядженні, сотником М. Кривенком у фірми Luft-Verkens Geselsijaft були закуплені одинадцять нових літаків LVG (виробництва 1919 р.) на загальну суму 477 000 DM та різні запчастини до них на суму 35 000 DM. З цих машин десять літаків були типу LVG C VI (№№ 17, 18, 19, 21, 22, 24, 36, 38, 40, 41), обладнані двигунами Бенц потужністю у 220 к.с., по 41 000 DM кожний. Один літак – типу LVG B III (з мотором Мерседес потужністю у 140 к.с.), вартістю 32 000 DM. Остання машина призначалася для навчання пілотів [47, арк. 25 зв.].

Закуплені літаки повинні були бути відправлені в Україну до 20 листопада 1919 р. “Однак завдяки цілком невмілому і недбалому керуванню п. Сухенко, якому до 10.12.19 була доручена вся авіаційна справа за кордоном, з відправкою літаків дуже спізнилися і тим часом більшість з них була більш-менш ушкоджена” [47, арк. 25 зв.]. Нарешті чотири апарати були все ж таки переправлені до Чехії, де двоє з них згоріло. Один літак з льотчиком Екком приземлився у Польщі і, “як кажуть, був там незаконно проданий полякам за 30.000 мк.”. Останні шість літаків якимось чином були зіпсовані й залишилися у Німеччині. Два легко ушкоджених були незабаром відремонтовані і вилетіли до Дрездена, а чотири були перевезені до майстерень фірми “Luft-Reederei”. 28 січня і 5 лютого 1920 р. усі апарати були здані вищезазначеній фірмі і зберігалися в її ангарах у Дрездені [47, арк. 25 зв.]. Протягом трьох місяців вони були відремонтовані і наприкінці квітня 1920 р. стояли готовими до польотів. Але за ремонт і збереження літаків фірма вимагала близько 45 000 DM. Виникла досить складна ситуація. З одного боку, фірма знімала з себе будь-яку відповідальність за літаки у разі несплати, з іншого – антантська контрольна комісія розпочала свою діяльність по

знищенню військового майна і в першу чергу звернула увагу на літаки та інше авіаційне майно, яке ще залишалось на той час у Німеччині.

Врятувати літаки від знищення так і не вдалося, бо це вимагало додаткових коштів, яких українські військові не мали. Наприкінці червня 1919 р. усі літаки були знищені. Борисів зазначає, що не всі документи щодо знищення літаків йому були надані, крім того, де знаходилися закуплені запчастини до літаків і що з ними сталося з'ясувати йому взагалі “не пощастило” [47, арк. 26].

З'ясовано, що у Чехословаччині станом на жовтень 1920 р. знаходилося чотири літаки. Два LVG CVI (під № 40 і 41), які перелетіли з Німеччини, перебували у Празі, а “Ньюпор-XXIII” (№ 3598) і “Ллойд” (№ 4634 або 4034), які в квітні 1919 р. під час польського наступу були перевезені з Галичини, – у Оломоуці. Усі машини були в стані заарештованого майна. “Ллойд” був настільки ушкодженим, що не підлягав ремонту. Інші ж – цілком готові до відльоту. На початку серпня заходами українського представництва у Чехословаччині було добуто дозвіл на переліт усіх аеропланів. Але визначався конкретний термін – один тиждень. Між тим, військовий агент УНР у Празі полковник Мельник відмовився випустити літаки без узгодження з українським урядом, для чого і виїхав до Тарнува. На ці поїздки він витратив більше двох тижнів. А тим часом чехословацький уряд “по заходам большевицького представництва анулював свій дозвіл” і знову заарештував усі літаки [47, арк. 26].

Слід зазначити, що літаками LVG, виходячи з даних архівних документів, була дуже зацікавлена чехословацька влада, яка прислала п. Поршу письмову пропозицію продати їй один з цих літаків за 90.000 чеських корон, проти чого своєчасно протестував тодішній військовий ревізор от. Жуковський. Ці ж самі літаки хотіла придбати і Торговельна Комісія У.Н.Р. у Відні, що видно з рапорту її секретаря М. Чечеля від 10 лютого 1920 р. [47, арк. 26].

У найкращому стані були літаки, що знаходились в Австрії. В Асперні близько Відня під безпосереднім доглядом військового льотчика М. Еске перебували п'ять бойових літаків “Фьонікс” (120/93, 120/94, 120/97, 120/102, 120/103), один учбовий “Бранденбург” (№ 7817) і два бойові SVA (№ 13160 та 13165). Перші шість були придбані заходами і на кошти закупочної комісії отамана Зелінського і по акту від 6 грудня 1919 р. передані Торговельній комісії УНР у Відні. Останні два під проводом льотчика М. Еске перелетіли до Австрії з Італії, де були своєчасно закуплені представниками української військової влади. Крім того, там же довгий час знаходилися і перебували на обліку ще два літака: Expres I і Expres II, які були закуплені заходами і на кошти посольства ЗО УНР. Усі літаки зберігалися в ангарах, “за платню по 750 австр. кор. з літака у місяць за користування ангаром і по 100 кор. австр. з літака у місяць за догляд і охорону” [47, арк. 26 зв.].

Зазначимо, що українські авіатори намагались знайти будь-які способи транспортування літаків. На той час в Асперні постійно перебувала італійська команда, завданням якої було стежити за літаками і не допускати їх відльоту без дозволу антантської контрольної комісії. У такій ситуації свої послуги запропонував відомий австрійський льотчик Куперт. Зважаючи на те, що деякі українські літаки перебували у ремонті, можна було отримати дозвіл на проведення пробних польотів. “Діставши такі дозволи і підготовивши... все що потрібно для перельоту до Галичини, а то і до України – можна було б в якийсь день вилетіти один за другим всім нашим літакам і більше не повертатися”, – писав у своєму звіті Ю. Борисов. Куперт брався організувати такий переліт – знайти льотчиків (з колишніх австрійських військових), як би бракувало українців, а також заготовити потрібну кількість бензину, олій та топографічні карти. Витрати становили біля 8 000 DM на один літак, з них 3 000 мав отримати кожен пілот [47, арк. 26 зв.]. Шукаючи більш дешевий спосіб транспортування літаків, українці втратили і цей шанс.

Авіамайно в Італії складалося з 5 літаків: чотирьох SVA і одного Balilei. Два літаки SVA (№ 13160 і 13165) під проводом льотчика М. Еске перелетіли до Австрії і зберігалися в Астерні (один при тому був досить ушкоджений, але згодом відремонтований), а три літаки залишилися в Турині. З огляду на робітничий контроль, який був введений на більшості заводів в Італії, та відсутність коштів вивезти літаки з Турину було неможливо [47, арк. 27].

Таким чином, протягом 1918 – 1919 рр. заходами українського військового керівництва була зроблена спроба поповнити парк літаків новими сучасними машинами. Але доставити закуплені літаки в Україну так і не вдалося – однією з головних причин стала відсутність коштів. З переходом армії УНР на територію Польщі від її військової авіації майже нічого не залишилося. Матеріальна частина була частково знищена власним особовим складом, а частково потрапила до поляків, більшовиків та денікінців.

Зазначимо, що проблема забезпечення підрозділів придатними для польотів літаками постала і перед Летунським відділом Державного Секретаріату Військових Справ ЗУНР із перших місяців існування авіації Галицької армії. Звозити авіаційне майно довелося з усієї Галичини. Справа в тому, що основні сили австро-угорської авіації восени 1918 р. зосереджувались на італійському фронті, а в Західній Україні знаходилась лише невелика кількість літаків, більшістю пошкоджених і застарілих.

Перші літаки були зібрані з великими труднощами. У майстернях, якими завідував поручник Слезак, робота йшла практично безперервно. З 2–4 привезених апаратів ледь вдавалося спорудити один придатний для польотів. Не вистачало запасних частин і механікам доводилося вмонтовувати двигуни інших типів, ніж належало. Це було досить небезпечно – двигуни були різної ваги, і щонайголовніше – різної потужності. “Коли я раз летів таким літаком, – згадував П. Франко, – у яким був двигун замість 120 кінських сил на 180, двічі в леті відчув міцне

шарпнення, яке мало що не звалило мене з ніг. Але властивої причини шарпнення мені не вдалося ствердити, бо при оглядинах двигун був на своїм місці. Пілот був дуже занепокоєний і тим літаком більше не хотів літати” [85, с. 4]. Коли становище з необхідними запасними частинами до літаків здавалося зовсім безвихідним, авіаторам доводилось вдаватись до використання підручних матеріалів. Так, коли виявилось, що відсутність пневматиків не дозволяє проводити польоти, замість гумових камер у колесах використовували солому.

Між іншим, розраховувати тільки на свої сили при створенні Повітряного флоту галичанам не доводилось. Тому наприкінці листопада 1918 р. ДСВС звернувся до гетьмана П. Скоропадського з проханням допомогти в справі розбудови власної авіації. До Києва відрядили поручика Дмитра Кренжаловського. Гетьманський уряд вирішив це питання досить оперативно. У розпорядження командування ГА була наданий один авіаційний загін, який перелетів з Одеси у складі 6 літаків. З наданих аеропланів тільки один винищувач “Ньюпор-XXVII” був новим – німецька і австрійська армії, що з весни 1918 р. знаходились у Наддніпрянській Україні, захопили практично всю кращу авіатехніку.

Згідно доповіді командуючого військами ЗУНР генерал-хорунжого М. Омеляновича-Павленка, станом на 31 грудня 1918 р. у складі ГА було 9 літаків [22, арк. 57]. Серед них розвідники “Альбатрос” і “Бранденбург”, винищувачі “Ньюпор-XXI” і “Ньюпор-XXVII”. Проаналізувавши джерела, можна стверджувати, що це були не всі машини галичан, а лише готові до бойових вильотів. Так, колишній стрілець технічної сотні Михайло Шарик у своїх мемуарах вказує, що в загоні у цей період знаходилось 27 літаків: 9 “Бранденбургів”, 6 DFW, 7 LVG і 5 “Ньюпорів” [87, с. 64, 67].

Матеріальне і технічне забезпечення краснянського загону залишалось вкрай убогим. Не вистачало найнеобхіднішого, у тому числі й льотного обмундирування. Галицькі авіатори звернулись за допомогою до Києва, де Гетьмана вже змінила Директорія УНР. Полковник В. Павленко

погодився передати необхідне майно тільки в обмін на авіаційне паливо. Виконуючи його вимогу, галичани на початку січня 1919 р. з Красного до Києва три цистерни авіаційного бензину. Їх охороняла команда з 14 стрільців на чолі з поручником Лялічем. З великими труднощами 20 січня ця група дісталась до Фастова, де їх застала звістка, що війська Директорії не в силах стримати наступ Червоної армії, у Києві почалася евакуація, і “Управління Повітряної Фльоти” УНР вже відбуло на захід. Галичанам треба було терміново повертатись на захід, але зразу вибратись з Фастова їм не пощастило. Про неприємності, що спіткали їх у ті дні, М. Шарик згадував: “У декого з нас не було плащів. Мерзли на варті. Крім цього ми були в австрійських одностроях, і залізничники та вояки дивились на нас чортом. Поїзди, що тікали з Києва, не хотіли взяти з собою наших цистерн. Нам грозив більшовицький полон. Аж 23 січня якийсь штабовий поїзд з урядовцями, під охороною чоти січових стрільців, вирвав нас з тупика. Нам дали 14 шинелів та шапок-папах і так зробили нас “своїми” та довели через Казятин, Вінницю, Жмеринку до Проскурова” Лише за декілька днів через Козятин, Вінницю, Жмеринку команді вдалося дістатися до Проскурова [87, с. 71].

Тим часом на сході більшовики все більше відтісняли армію УНР. Взаємодія наддніпрянської і наддністрянської армій посилювалась. До рук авіаторів у Проскурові потрапив великий авіапарк, який раніше належав Австро-Угорській армії. Зазначимо, що матеріальна частина саме галицької авіації складалася, головним чином, з австрійських та німецьких літаків. Тому не дивно, що авіатори ГА стали головними користувачами знайдених в Проскурові літаків типу DFW і LVG, що “...стояли на полі неприкриті і нищилися на дощі й вітрі”. Вони були “передані” галичанам, бо ними просто не могли скористатися авіатори УНР. До Проскурова терміново спорядили спеціальну команду, яка змогла перетягти до Красного в розібраному вигляді біля 60 старих літаків та багато запчастин до них [69, с. 41]. Крім того, декілька аеропланів вдалося відремонтувати

прямо в Проскурові, і з'явилась можливість перегнати їх до Красного своїм ходом [87, с. 73].

Влітку 1919 р. командування робить спробу дістати авіатехніку із-за кордону: “Позаяк літаки для Армії є одним з найважливіших средств розвідки і стратегічних операцій, – говориться у телеграмі НКГА до Диктатора ЗОУНР, – проситься о передання референтові авіації при Начальній Команді Галицької Армії поручникови маринарки Степанови Слезакowi як найдалше йдучих повновластей в цілі построєння авія-фльоти Західної Области У.Н.Р., котрий відізджає до Відня літаком” [27, арк. 81]. Як стало відомо з архівних документів, у Австрії були закуплені і “довгий час перебували на обліку два літака: спеціального поштового типу фабр. Лопера Express I і спеціального типу фабр. LVG Express II, які були закуплені заходами і на кошти посольства ЗОУНР. Під час перебування галицького уряду у Кам'янці-Подільському були випозичені от. Зелінському для полагождення поштового сполучення між Віднем і Кам'янцем, але пізніше знову одібрані, при чому один з них кудись вилетів і невідомо куди дівся” [47, арк. 21 зв.].

Особливого значення для авіаційних частин набувала організація ремонту матеріальної частини. Зменшення кількості літаків залежало в значній мірі не тільки від бойових втрат, але й від поломок і спрацьованості машин. Особливо швидко виходили з ладу авіаційні двигуни. Немало було випадків, коли в польоті відлітала обшивка, обламувались крила, кінець вала двигуна разом із гвинтом, ламались розчалки, потрапляючи у гвинт, тощо.

З'ясовано, що середній строк служби літака складав 2–3 місяці, його загальна довговічність не перевищувала 9 місяців, а двигуна – не більше 500 годин [112, с. 149]. До першого перебирання двигун працював близько 50 годин. За таких умов своєчасний капітальний ремонт матеріальної частини набував великого значення. Але для його організації не було належних умов. На той час не існувало жодного спеціального заводу з

ремонту авіаційних двигунів. Зазначимо, наприклад, що в Німеччині на кінець Першої світової війни нараховувалось шістнадцять заводів, зайнятих ремонтом двигунів. Єдиним засобом боротьби із спрацьованістю літаків було постачання авіазагонів запасними частинами й організація роботи авіапарків.

Крім того, у польовій обстановці не завжди вдавалося усунути поломку, практично в цих умовах проводився лише невеликий ремонт експлуатаційного характеру. Механіки міняли окремі розчалки, латали обшивку, могли змінити вісь колеса шасі, поставити нові покришки. Двигуни на аеродромі, як правило, не перебирались, їх ремонт проводився в авіапарках і потягах-майстернях. Зазначимо, що ремонт силами авіапарків повертав до ладу до 50 % всіх авіадвигунів [112, с. 150].

Кожен авіаційний загін намагався мати 3–4 запасних літака, здатних замінити машини, відправлені у капітальний ремонт. Число літаків, що підлягали такому ремонту, складало в середньому 30 % від тих, що були у наявності. Зрозуміло, що діяльність авіаційних парків мала велике значення. На них покладался ремонт бойових літаків і постачання авіазагонів запчастинами й паливом. Але в цілому потреба в ремонті матеріальної частини авіазагонів перевищувала потужність авіаційних парків.

Оскільки обслуговування авіаційних загонів сильно ускладнювалось віддаленістю парку, організовувались спеціальні потяги-майстерні. У вагонах розміщались майстерні, склади й пальне. При ремонтних потягах авіапарків у місцях тривалих стоянок організовувались авіабази. Останні мали відремонтовані літаки й двигуни, запасні частини й запаси пального. Українські льотчики й техніки робили багато для поновлення літаків і двигунів, що вийшли з ладу. Але можливості вести всебічний ремонт обмежувались нестачею обладнання, спеціалістів і матеріалів.

Одним з найважливіших питань у дослідженні створення та застосування військової авіації України є визначення основних типів та

озброєння літаків. Проведення такого дослідження дозволяє зробити обґрунтовані висновки щодо якісного складу парку літаків і визначити особливості їх використання.

Зазначимо, що в українській військовій авіації 1917 – 1920 рр. застосовувались усі класи літаків, що існували на той час – розвідники, винищувачі і бомбардувальники. Специфіка формування матеріальної частини призвела до використання великої кількості типів літаків (застосовувалось понад 40 типів), створених як у країнах Антанти, так і у державах Троїстого союзу. Для виконання різних задач – розвідки, зв'язку, бомбардування, коректування стрільби артилерії, знищення повітроплавних апаратів противника – необхідні були й різні типи літаків. З іншого боку – велика різнотипність прийнятих на озброєння літаків ускладнювала їх експлуатацію та підготовку льотних кадрів. Крім того, авіаційна техніка у більшості авіазагонів виявилась зношеною, не вистачало запасних частин, більше половини літаків були на той час вже технічно застарілими, вони швидко виходили з ладу і авіачастини відчували у них гостру нестачу, що суттєво знижувало бойові можливості та активність авіації.

Парк літаків української авіації періоду 1917 – 1920 рр. складали апарати різного походження. Необхідно зауважити, що в результаті проведеного дисертаційного дослідження були виявлені суттєві відмінності між парками літаків Військово-Повітряного флоту українських держав. Так, для авіації армій Української Народної Республіки і Української Держави він складався у більшості з літаків, що дістались у спадщину від Російської армії, у незначній кількості – літаків, збудованих у цей період на місцевих авіаційних підприємствах, зовсім малий відсоток становили трофейні апарати та літаки, закуплені за кордоном.

Літаки, розроблені конструкторами Російської імперії, зокрема тими, що працювали на території України, були представлені такими

зразками: сухопутні – “Анатра-Д”, “Анасаль”, “Ілля Муромець”, “Лебідь-ХІІ”, С-16; літаючі човни – М-5 та М-9. Значний відсоток становили апарати французької та англійської розробки, серед них – “Фармани”, “Вуазени”, “Ньюпори”, “Морани”, “Сопвічі”, “Кадрони”. На початку січня 1918 р., наприклад, серед літаків, що перебували на обліку Управління авіації армії УНР, апаратів французької розробки було майже 85% [7, арк. 49–51].

Парк літаків Галицької армії формувався, головним чином, за рахунок апаратів, що залишились від Австро-Угорської армії. Переважно це були німецькі літаки – розвідники “Бранденбург”, DFW, LVG. Були на озброєнні й винищувачі французького походження – “Ньюпори”. Несуттєвий відсоток склали трофейні апарати, захоплені під час війни з Польщею, наприклад, “Фоккери” [52, арк. 14–14 зв.; 86, с. 9–12; 87, с. 86–87].

Основні льотно-технічні характеристики літаків, що були на озброєнні українських авіаційних частин та використовувались у ході збройної боротьби протягом 1917 – 1920 рр., наводяться у розробленій автором таблиці (Додаток В). Увагу звернено на такі показники як: тип і потужність двигунів, розмах верхнього крила, довжина літака, його злітна вага, максимальна швидкість, практична стеля, тривалість польоту.

На основі вивчення різноманітних джерел вдалося визначити, що в українській авіації використовувались 11 типів винищувачів. Серед них найчастіше зустрічались “Ньюпор-ХVІІ”, “Ньюпор-ХХІ” і “Ньюпор-ХХІІІ”. Літаки “Моран-монокок” та “Спад-SA-2” були найбільш застарілими і використовувались в якості винищувачів лише за умов браку машин цього класу. Найбільш сучасними були “Ансальдо Балліла”, “Спад-ХІІІ” та “Фоккер” D-VІІІ, які за своїми характеристиками та озброєнням мали суттєву перевагу над винищувачами інших типів, але їх було лише по декілька екземплярів.

Більшість винищувачів, за виключенням “Моран-монокока” та “Фоккера” D-VIII, були біпланами або півторапланами. Потужність двигунів винищувачів становила від 80 до 220 к.с. Найпотужніші двигуни мали “Ансальдо Балліла” та “Спад-ХІІІ”. Максимальна швидкість сягала від 145 до 205 км/год., стеля – 3500–6500 м, тривалість польоту від 1,5 до 3 годин.

Літаки-розвідники представлені 24 типами. Встановлено, що найпоширенішими серед них були “Альбатрос” С-I, “Анатра-Д”, “Анасаль”, “Ганза-Бранденбург” С-I, “Буазен”, LVG С-II (“Ельфауге”), LVG С-VI, “Фарман-ХХХ” [7, арк. 49; 52, арк. 14–14 зв.; 123, с. 7; 124, с. 14; 121, с. 36]. Майже всі літаки цього класу були біпланами, лише “Моран-Солньє” модифікацій L та P – монопланами. “Фармани” і “Буазени” мали штовхаючі гвинти і були дуже вразливі при нападах винищувачів із задньої півсфери. Лише “Бікодрон” був оснащений двома двигунами, інші розвідники – одним. Потужність двигунів становила від 105 до 230 к.с. Найбільш потужні двигуни мали: LVG, “Румплер” і “Фьонікс”. Стеля сягала від 3000 до 6800 м, тривалість польоту складала 3–4 години.

Необхідно зазначити, що майже всі розвідники використовувались у якості легких бомбардувальників, а такі літаки як “Сопвіч 1 ½”, “Морани” модифікацій L та P, “Ельфауге”, що мали синхронні кулемети, могли застосовуватися і як штурмовики, а іноді й як винищувачі. У свою чергу, брак літаків примушував застосовувати для атак наземних цілей і винищувачі, льотчикам яких нерідко доручалось також виконання розвідки.

Важкі бомбардувальники були представлені літаками типу “Ілля Муромець”, “Цеппелін-Штакен” R.XIV, “Фрідріхсхафен” G.III, “Фрідріхсхафен” G.IV (a). Зазначимо, що жоден з них за прямим призначенням в українській авіації не використовувався. “Муромці” взагалі знаходились у непридатному для польотів стані і полагодити їх не вдалося, а роззброєні

німецькі бомбардувальники використовувалися лише як транспортні літаки [144]. Важкі бомбардувальники мали двигуни потужністю до 260 к.с. Найбільшим літаком був п'ятимоторний "Цепелін-Штакен" R.XIV, злітна вага якого перевищувала 14 тонн. Максимальна швидкість важких бомбардувальників становила 135–141 км/год., стеля – від 3000 до 4500 м. Тривалість польоту складала від 4,5 до 10 годин.

Великого значення під час виконання літаками бойових завдань набувало їх озброєння. Детальне вивчення й аналіз джерел дозволили дисертанту дійти висновку, що на літаках українських авіаційних підрозділів використовувались як нерухомі кулемети, що стріляли через диск гвинта або поверх нього, так і рухомі, що встановлювались в кабінах льотчиків-спостерігачів.

В авіації УНР доби Центральної Ради та ВПФ Української Держави залишилось декілька літаків "Моран-монокок", які були оснащені відсікачами куль – застарілим пристроєм для ведення вогню через повітряний гвинт, що обертався. На задньому боці лопатей гвинта встановлювались спеціальні бронеплитки, які захищали лопать від прострілу власною кулею. Стрільба через гвинт досягала, але 10–15 % куль відкидалось і розсіювалось.

Винищувачі "Ньюпор-Х" і "Ньюпор-ХІ", що застосовувались в авіаційних підрозділах УНР та Української Держави, були оснащені теж застарілою системою, яка включала кулемет, встановлений над верхнім крилом, що стріляв поверх диску гвинта. Стрільба поверх гвинта вкрай ускладнювала дії льотчика, хоча гашетка кулемета знаходилась на рукоятці керування літаком. Головною вадою такої установки була дуже незручна перезарядка, бо як тільки витрачались патрони в магазині кулемета, треба було нахилити його і змінити магазин. Все це доводилось робити однією рукою, а іншою керувати літаком, або застосовувати обидві руки, а ручку керування літаком затискати між колінами.

Такі винищувачі, як “Ньюпор-ХVІІ”, “Ньюпор-ХХІ”, “Ньюпор-ХХІІІ”, “Спад-ХІІІ”, “Фоккер” D.VІІІ, С-16, “Балліла” були оснащені синхронізаторами – пристроями для стрільби через диск гвинта, які забезпечували не пошкодження його лопатей. Для цього до складу пристрою входив кулачковий механізм, завдяки якому стрільба в момент перетину лопатю гвинта лінії каналу ствола кулемета переривалась, а потім поновлювалась. “Спад-ХІІІ”, “Фоккер” D.VІІІ і “Балліла” мали по два синхронних кулемета, “Ньюпори” – один, тому вони часто оснащувались додатковим кулеметом, що стріляв поверх диску гвинта.

Стрілецькі шкворневі установки для льотчика-спостерігача використовувались найрізноманітніших конструкцій, іноді навіть аматорських. На літаках-розвідниках німецького походження, а також на “Сопвіч 1 ½” використовувались найбільш сучасні турельні стрілецькі установки. Використання таких установок дозволяло забезпечити прикриття літака, що виконував бомбардувальні або розвідувальні операції, від нападу винищувачів противника.

Найбільшого поширення в українській авіації отримали кулемети систем: “Віккерс”, “Кольт”, “Мадсен” і “Люіс” калібром 7,62 або 7,71 мм. Поряд з цими системами продовжували використовувались також кулемети “Максим”, але вони були надто громіздкими (вага сягала 21 кг).

“Віккерс” – англійський станковий кулемет зразка 1909 р. калібром 7,71 мм. Живлення здійснювалось за допомогою полотняної кулеметної стрічки з 1000 патронами. “Віккерс” був полегшеною і зменшеною модифікацією кулемета “Максим”. Вага без станка становила 15,1 кг, темп стрільби сягав 500-600 вистрілів за хвилину.

“Кольт” – американський станковий кулемет конструкції інженера Д. Браунінга зразка 1914 р. калібром 7,62 мм. Живлення, як і у “Віккерса”, здійснювалось за допомогою полотняної кулеметної стрічки. Вага кулемета без станка становила 16,1 кг, темп стрільби – 500 вистрілів на хвилину.

“Мадсен” – датський ручний кулемет (“рушниця-кулемет”) зразка 1900 р. калібром 7,62 мм. Це був перший серійний ручний кулемет у світі. Коробчатий магазин вмещав 25 патронів і вставлявся зверху. Вага кулемета становила 8,03 кг, темп стрільби сягав 400 вистрілів за хвилину. Багато “Мадсенів” були на озброєнні Ескадри повітряних кораблів.

“Люїс” – американський ручний кулемет зразка 1915 р. калібром 7,62 або 7,71 мм. Дісковий магазин вмещував 47 патронів. Вага кулемета становила 11,08 кг, темп стрільби – 500 вистрілів за хвилину.

Про наявність стрілецьких прицілів джерела ніякої інформації не подають. Хоча можна зробити припущення, що вони все-таки використовувались. Крім кулеметів авіатори використовували, як допоміжний засіб, звичайну стрілецьку зброю – від гвинтівок до особистих револьверів.

У ході дослідження дисертантом встановлено, що в українській авіації застосовувались виключно легкі авіаційні бомби вагою до 16 кг, які скидалися вручну. На борту літака їх розташовували на підлозі кабіни або льотчик-спостерігач тримав їх у себе на колінах. Хоча є дані, що на складах, зокрема за часів Української Держави, знаходилися авіабомби вагою у 32 і 48 кг, але їх кількість була незначною [54, арк. 49, 50, 96]. Про застосування зовнішніх бомбоутримувачів у жодному з досліджених джерел згадок не знайдено. Крім того, для ураження ворожої піхоти та кавалерії застосовувались звичайні ручні гранати, а також стріли і так звані „кулі”, а іноді навіть цвяхи, які скидалися просто з ящика.

Необхідно звернути увагу на символіку, що використовувалася в українській військовій авіації. На літаках армії УНР спочатку зберігалася російська символіка. Та невдовзі, коли довелося вести бойові дії проти Червоної армії, стали запроваджувати розпізнавальні знаки нової держави – поверх російських кокард наносили українські у вигляді жовтого (внутрішнього) і блакитного (зовнішнього) кола або стилізованих чорних тризубів на крилах. За часів Української Держави означення

здебільшого лишалося російським. У ході дослідження встановлено, що наприкінці вересня 1918 р. гетьманські авіатори отримали вказівки щодо нових розпізнавальних знаків. На крилах нових аеропланів, які не мали ознак державної належності, треба було “накладувать знак изображение трезубца Украинской Державы черным цветом, а на старых аппаратах ...временно должны оставаться старые круги: (красный, синий, белый)” [53, арк. 26]. Чорний колір був стандартним для розпізнавальних знаків держав Четверного союзу – союзників Української Держави. На німецьких, угорських та болгарських літаках були зображені чорні хрести, а на турецьких – чорні квадрати. Тому для українських тризубів також був обраний чорний колір.

Восени 1920 р. на літаках 1-го Запорізького авіаційного загону з’являються нові відзнаки, про які йшлося у наказі генерал-поручника М. Омеляновича-Павленка від 10 жовтня: “Таємно-оперативно. ...Попередити війська, що до нас прибули три аероплани, які мають відзнаком квадрат, розділений по діагоналі чорною полосою на дві половини жовту та блакитну” [68, с. 278]. Таке попередження було обов’язковим, щоб запобігти ураженню артилерією свого літака.

В авіації ГА та армії УНР часів Директорії вже чітко виявлялося намагання стандартизувати військово означення, хоча у ряді випадків й надалі зберігалися між ними деякі відмінності. У Галицькій армії за основу бралися барви національного прапора, проте розміщення кольорів на кокардах, які наносили на колишні російські, австро-угорські й німецькі літаки, було прямо протилежним. Якщо в першому випадку це пояснюється тим, що жовтий колір залишається яскравим, коли лягає на білу основу, то у другому – на темнішому тлі камуфляжу чи підоснови вони краще читалися. У Наддніпрянській армії більше використовувався тризуб. Він міг бути звичайним або стилізованим [173, с. 33]. Існують дані, що “...по Варшавським договорі літаки Дієвої Армії мали на крилах синьо-жовту шахівницю, подібну до польської біло-червоної”. Такий

варіант розпізнавальних знаків був застосований для того, щоб “уникнути обстрілу союзницького літака”.

Виходячи з вищевикладеного, можна зробити наступні висновки.

Політичне та військове керівництво усіх українських державних утворень досліджуваного періоду з розумінням ставилося до розбудови власної авіації. Органи, які керували або координували цю справу, створювалися досить швидко. Вони прикладали чимало зусиль для нормального функціонування авіаційних частин.

Для всіх українських авіаційних частин типовим було важке становище з кадрами, тому до служби заохочували авіаторів, не зважаючи на їх соціальне та національне походження. Позитивним виявився досвід використання кадрового потенціалу колишніх Російської та Австро-Угорської армій. Але остаточно вирішити проблему комплектування особовим складом не вдалося.

Парк авіаційної техніки української авіації складався з літаків найрізноманітніших конструкцій, серед яких було багато застарілих, що вимагало значних зусиль для підтримки літаків у боєздатному стані. Сучасних літаків було вкрай мало, що примушувало активно використовувати застарілу техніку та застосовувати літаки не за їхнім цільовим призначенням. Найбільш сучасні та боєздатні машини, такі як “Спад-ХІІІ”, “Фоккер” D.VІІІ, “Ньюпор-ХХVІІ”, LVG C.VІ, існували в окремих екземплярах, а потужні бомбардувальники “Фрідріхсхафен” G.IІІ, “Фрідріхсхафен” G.IV і “Цепелін-Штакен” R.XIV використовувались лише як транспортні. Сучасна авіаційна техніка, закуплена урядом УНР у 1919 р., на фронт вже не потрапила. У відносно значній кількості у боєздатному стані знаходились лише достатньо сучасні розвідники-бомбардувальники “Сопвіч 1 ½” і “Анасаль”.

РОЗДІЛ 3

ЗАСТОСУВАННЯ ВІЙСЬКОВОЇ АВІАЦІЇ У БОРОТБІ ЗА НАЦІОНАЛЬНУ ДЕРЖАВНІСТЬ

Існує думка, що Україна мала надто слабку авіацію порівняно з авіаційними силами противника. Проведене дисертаційне дослідження дає підстави стверджувати, що це не відповідає дійсності. На озброєнні української авіації знаходилось від 80 (Галицька армія) до 189 (авіація Української Держави) літаків, хоча кількість боєздатних літаків, які безпосередньо виконували бойові завдання, залишалась відносно невеликою. Згідно архівних документів, під час бойових дій військовою авіацією окремих українських держав використовувалось не більше двох десятків літаків. Так, найбільша кількість літаків ГА, що застосовувались у ході бойових дій, становила 11 (під час українсько-польської війни) – це складало близько 14 % від загальної їх кількості. Авіація УНР під час боїв за Київ у серпні 1919 р. використовувала 15 літаків [12, арк.6]. Близько 110 літаків (сухопутної авіації), готових до виконання бойових задач, мала авіація гетьмана П. Скоропадського – майже 70 % від загальної кількості машин. Хоча, виходячи з воєнно-політичної обстановки, використовувалося не більше 10.

Щодо чисельності авіаційних сил протиборчої сторони, то, наприклад, Червона армія на заключному етапі боротьби з Денікіним застосовувала на фронті лише 10 літаків. Навесні 1920 р., під час російсько-польської війни, її авіаційні сили на Південно-Західному фронті склалися з чотирьох розвідувальних авіазагонів (від 1 до 6 літаків у кожному) та авіаційної сотні Червоної Української галицької армії (5 літаків) – тобто не більше 20 аеропланів. У цей же період польська сторона на південній (українській) ділянці фронту мала два авіаційних дивізіони у складі семи розвідувальних і однієї винищувальної ескадри. За

штатом польська авіаційна ескадра складалася з 10 літаків, на практиці ж їх кількість не перевищувала 7–8. Тобто загальна кількість літаків не перевищувала 70 машин. За даними радянських документів їх було 51 [62, с. 269]. Для порівняння зазначимо, що на початок жовтня 1919 р. у білих арміях півдня Росії нараховувалось 72 справних бойових літака, але тільки 14 з них (менше 20 %) діяли на ключовій ділянці фронту [123, с. 66].

Наведені дані дають підстави стверджувати, що українська авіація досліджуваного періоду за загальною кількістю літаків і тих, що були у бойовому використанні відповідає середнім показникам інших держав.

3.1. Участь авіаційних частин у бойовій діяльності армії УНР

Перш ніж перейти до висвітлення питання про участь авіації УНР у боротьбі за національну державність, слід зупинитись на тих основних завданнях, які вирішувала взагалі авіація українських держав. У першу чергу – це проведення повітряної розвідки. Можна говорити про те, що у досліджуваній період авіація стає важливим засобом розвідки фронту та оперативного тилу противника. Не викликає сумнівів той факт, що будь-яка розвідка може бути достовірною лише тоді, коли носитиме безперервний характер, і коли її дані можуть бути швидко використаними. Тому повітряна розвідка велась настільки часто, наскільки дозволяли погодні умови і матеріальна частина авіаційних загонів. Літаки вели спостереження за позиціями і тилом противника, наскільки це допускав радіус їх дії. Наприклад, двомісний “Ньюпор-ХІІ” міг знаходитись в повітрі протягом двох з половиною годин зі швидкістю 144 км/год., тобто радіус його дії дорівнював приблизно 180 км; у літака “Сопвіч 1 ½”, який мав швидкість 160 км/год. і запас пального на три з половиною години, радіус дії складав уже 290 км.

Залежно від забезпечення літаків засобами (приладами) і навченості екіпажу повітряна розвідка набувала різного характеру. До візуальної

розвідки, як правило, вдавались тоді, коли необхідно було виявити напрямок руху військових частин ворога, чи, наприклад, зосередження бронепотягів. Як типовий можна навести звіт про результати авіарозвідки для штабу армії УНР у листопаді 1920 р.: “Жмеринський напрям: зізнання летника. В цім районі великих кольон та транспортів не помічено. Кинуті дві бомби в Жмеринське депо. В бік Вінниці ішов обоз в районі Браїлова. З Бару на Жмеринку ішов бронепотяг” [68, с. 322]. Як бачимо, одночасно з авіаційною розвідкою мало місце і бомбардування залізничного депо. Посилаючись на архівні дані, можна стверджувати, що таке поєднання завдань було традиційним для авіації того часу [23, арк. 36–37].

Для зрозуміння того, що могла дати візуальна розвідка, подамо деякі дані. Так, за середніх умов видимості і майже повної відсутності маскування неозброєним оком можна було спостерігати окремих людей з висоти до 600 м, групи людей – з висоти 1200–1500 м, колони військ – з висоти 2500–3000 м [112, с. 219]. Навіть за таких примітивних способів авіарозвідки як візуальна, командування наземними військами віддавало належне розвідувальній діяльності авіації і визнавало її необхідність для розуміння обстановки і планування воєнних дій. Результати візуальної розвідки передавались наземним частинам за допомогою вимпела, який льотчик скидав у розташування своїх військ. Так, у наказі начальника штабу Дієвої армії УНР генерал-хорунжого П. Ліпка від 11 листопада 1920 р. командиру авіавідділу УНР читаємо: “...зранку зробити розвідку одним самолётом в районі Хмільник – Каліновка – Вінниця, виявити ворожу групу і відомості розвідки кинути до Штабу 1-ої дивізії в Старій Гуті...” [68, с. 331–332].

Великого значення під час розвідки набувала аерофотозйомка. Розвідка позицій противника, пересічених стрілецькими окопами, ходами сполучення, дротяними загородами, бліндажами й артилерійськими позиціями, була немислимою без аерофотоапарату, бо найбільш точним і об’єктивним документом авіарозвідки є фотографічний знімок.

Необхідно зазначити, що аерофотозйомці великої уваги приділяли ще до початку Першої світової війни. Першими її почали застосовувати військові повітроплавці, використовуючи спеціальні фотокамери для роботи з повітряних зміїв і дирижаблів. Згодом ці пристрої були пристосовані й для потреб авіації [112, с. 222]. Як обладнання, так і методи аерофотозйомки військова авіація спочатку перебрала також від повітроплавання. Для того, щоб від дослідів перейти до масової аерофотозйомки, необхідні були не тільки спеціальні фотоапарати, але й нові види літаків. Це спричинило виникнення розвідувальної авіації. Але на той час через недостатність запасу потужності авіадвигунів польоти на дальні відстані проводились без спостерігачів. Ніяких особливих карт для льотчиків не існувало, що сильно ускладнювало авіарозвідку. Щодо українських авіаційних формувань досліджуваного періоду, то, як правило, авіарозвідка проводилась екіпажами у складі двох льотчиків. Спостереження в польоті за наземними цілями і пунктами здійснювалось як пілотом, так і льотчиком-спостерігачем. Відповідальними за точність розвідки були обидва.

Фотографувались укріплені позиції противника як по фронту, так і в тилу. У подальшому ці фотографічні знімки за допомогою проекційного ліхтаря трансформувались у план і розміщувались на карті, яка легко доводилась до бажаного масштабу фотографічним шляхом. Щодо якості зроблених під час авіарозвідки фотознімків, слід зазначити, що, наприклад, артилерійська батарея, зазнята фотоапаратом “Потте” з висоти 1200 м, була видна абсолютно ясно аж до доріжки в лісі [112, с. 222, 226].

У результаті вивчення джерел автором встановлено, що під час проведення розвідки українські авіатори використовували декілька типів фотоапаратів. В архівних документах згадуються фотоапарати систем Потте та Ульяніна, револьверні та штативні [14, арк. 99]. Наприклад, напівавтоматичний фотоапарат системи “Потте” дозволяв здійснювати як маршрутну, так і площадну зйомку. “Апарат призначений головним чином

для зйомки безпосередньо фотограмметричного плану місцевості, що мерехтить під пролітаючим над нею аеростатом або аеропланом” [112, с. 224]. “Потте” важив 9 кг і був розрахований на 50 експозицій (знімків) розміром 13 x 18 см. Він дозволяв отримувати знімки в масштабі 100 м у 1 см, що давало можливість дешифрувати передові позиції противника. Задачі з дешифрування знімків, їх ретельний аналіз, монтаж площ, перетворення перспективних знімків у планові тощо покладались на воєнну аерофотограмметричну службу, яка складала плани і карти місцевості за знімками, доставленими льотчиками [112, с. 226]. За допомогою аерофотозйомки льотчики давали командуванню досить цінні відомості про укріплення противника. Особливо ефективною була розвідка кріпосних районів.

Не менш важливим завданням авіації було застосування літаків для коректування вогню артилерії. Командування українських військ намагалось поставити авіаційну розвідку на службу своїм оперативним планам і встановити взаємодію авіації й наземних військ. Необхідність вести спостереження за влучанням снарядів артилерії дальньої дії змусила застосовувати авіацію для коректування артилерійського вогню і ведення артилерійської розвідки. Передача результатів спостереження за стрільбою артилерії велась за допомогою умовних сигналів, що передавались шляхом виконання літаком різних еволюцій (покачування крилами, кабрирування, пікірування тощо). Застосовувались й інші способи, зокрема рації, які передавали на наземну радіостанцію умовний сигнал за азбукою Морзе. Наземна станція, отримавши сигнал, зобов’язана була перевірити його, для чого на землі в обумовленому порядку викладались білі полотнища. Тільки отримавши з літака сигнал підтвердження, наземна станція передавала по телефону дані на артилерійську батарею, що здійснювала пристрілку цілі. Існувало понад тридцять умовних сигналів, що відправлялись з радіостанції літака за азбукою Морзе, які могли забезпечити успіх пристрілки артилерійської батареї.

Після повернення літака-розвідника на аеродром фотоплівка з результатами розвідки негайно передавалася до фотолабораторії авіазагону. Відбитки знімків направлялись до аерофотограмметричного відділення штабу армії, там розшифровувались і розгортались у карти, на яких були вказані вогневі точки противника. Карти направлялись до артилерійських дивізіонів і авіаційних загонів, по ним проводилось коректування вогню артилерії. Така система забирала багато часу, тому, можливо, у ряді випадків доводилось обробляти фотознімки безпосередньо у фотолабораторії авіазагону, тоді можна було користуватись даними авіарозвідки уже через кілька годин. Виявлені артилерійські батареї наносились на карту, її копія передавалась на батарею для ведення артилерійського обстрілу. Іноді стрільба додатково коректувалась літаком.

Для виконання завдань з коректування артилерійського вогню використовувались так звані гарматні авіаційні загопи. Так, у складі авіації УНР навесні 1918 р. нараховувалось 16 гарматних авіазагонів, тобто удвічі більше, ніж розвідувальних і винищувальних [10, арк. 58, 72]. Для порівняння зазначимо, що така ж кількість гарматних авіазагонів була і влітку 1918 р. у складі авіації Української Держави. А після проведеної реорганізації їх кількість восени 1918 р. становила 8 (загальна кількість літаків у загонах – 80) [56, арк. 35]. Необхідно зауважити, що крім коректування вогню на гарматні авіаційні загопи покладались й інші бойові задачі. Зокрема, ближня і дальня розвідка, бомбометання по тилу об'єктам, маршрутне фотографування окопів, ходів сполучень, кулеметних гнізд і ближнього тилу противника, перспективна фотозйомка.

У ході бойових дій отримали розповсюдження групові нальоти літаків із бомбардувальними цілями. Одна з таких операцій була проведена українськими авіаторами наприкінці липня 1919 р. під Жмеринкою. Їх ціллю стали сім більшовицьких бронепотягів, які вели інтенсивний вогонь, перешкоджаючи наступу українських військ. Але

домогтися вирішального успіху авіатори не змогли, завдавши лише деяких пошкоджень рейкам [87, с. 110–111].

Логіка збройної боротьби ще за часів Першої світової війни підказала, що кращим засобом протидії авіації, крім створення зенітної артилерії, була сама авіація. Завоювати панування в повітрі, при якому літаки противника не змогли б виконувати бойові завдання, стало основною задачею винищувальної авіації. За часів Першої світової війни формування окремих винищувальних загонів, наприклад у Російській армії, було пов'язане з тим, що повітряні бої, які стали на той час вже звичайним явищем, набули більш запеклого характеру, причому поява швидкохідних, сильно озброєних апаратів противника паралізувала діяльність російських льотчиків, не даючи їм можливості виконувати вкрай важливі задачі розвідки тилу противника. Тоді до авіаційних загонів стали додавати по два додаткові літаки, які мали захищати “інші менш швидкохідні апарати свого загону при виконанні останніми відповідальних завдань”. Тоді на Південно-Західному фронті навіть були організовані винищувальні авіаційні групи в складі 4–6 винищувальних авіазагонів.

Традиційно існування спеціальних винищувальних авіаційних загонів фіксується і в українській авіації. Так, у складі авіації УНР навесні 1918 р. нараховувалось 8 винищувальних авіазагонів [50, арк. 61]. Як і раніше головними задачами винищувальної авіації визначались:

1) захист менш швидкохідних і слабше озброєних літаків під час виконання останніми задач з розвідки, фотографування і коректування артилерійської стрільби;

2) недопущення літаків противника до розвідки важливих у воєнному відношенні пунктів і районів;

3) переслідування літаків ворога з метою їх знищення.

У бою винищувачів великого значення набувала правильна оцінка льотно-технічних даних літака противника, врахування реальної

обстановки й метеорологічних умов. Залежно від цих факторів льотчик повинен був обрати таку тактику, яка дозволила б йому найбільш повно використати переваги льотних якостей свого літака перед літаком противника. Бій парами лежав в основі повітряного бою українських пілотів, серед яких було достатньо колишніх російських льотчиків, що за часів Першої світової війни вдавалися саме до такої тактики.

Під час виконання бойових завдань льотчикам доводилось уникати обстрілу не тільки з боку ворога, але інколи й з боку власних військ, які недостатньо знали силуети своїх і ворожих літаків [28, арк. 41]. Необхідно зазначити, що противники часто використовували літаки однакових або схожих типів. Виходячи з цього, вирішального значення набували розпізнавальні знаки, що наносились на нижній частині крила, фюзеляжі і хвостовому оперенні літаків. Відсутність одноманітних розпізнавальних знаків на українських літаках породжувала небезпеку їх обстрілу своїми військами. Серед оперативних документів штабу армії Української Народної Республіки (жовтень 1920 р.) є таємний наказ, у якому звертається увага на прибуття трьох літаків з новими розпізнавальними знаками: "...Попередити війська, що до нас прибули три аероплани, які мають відзнаком квадрат, розділений по діагоналі чорною полосою на дві половини жовту і блакитну" [68, с. 278].

Аналіз архівних даних дає підстави стверджувати, що перше бойове застосування авіації УНР фіксується у ході першої українсько-більшовицької війни, під час боїв за Київ у січні – лютому 1918 р.: "літаки виконували польоти і подавали інформації, де купчиться ворожа армія і кидали бомби" [69, с. 37–38]. Дії авіації у цей період у більшості традиційно зводились до розвідувальних польотів, які, як правило, поєднувались із бомбардуванням. Виконувались також завдання із налагодження зв'язку.

Необхідно зазначити, що наслідки революційних подій та викликаного ними безладдя негативно позначилися на авіаційних

частинах, навіть тих, що змогли зберегти свій особовий склад. Відсутність належного технічного обслуговування літаків призводила до численних аварій. Цьому ж сприяли й тривалі перерви в польотах, що знижували рівень льотної майстерності пілотів. Так, 27 квітня 1918 р. О. Горшков видав наказ, у якому наголошувалося: “Всім авіаційним інституціям та частинам: на час проведення демобілізації та формування нових частин рішуче забороняю усякі польоти, оскільки літаки довго не ремонтувались, нема добрих засобів для їх регулювання та ремонту, льотчики довго не літали і через те дуже часто за останній час почали траплятися прикрі випадки падінь літаків”. Польоти дозволялося виконувати лише 1-му Українському армійському авіазагону, який на той час вже організаційно оформився і виконував бойові завдання. Для виконання польотів іншими льотчиками необхідний був дозвіл “штабу авіації” [167, с. 83]. Тобто, можна припустити, що у цей період армія УНР мала у своєму розпорядженні лише один боєздатний авіаційний загін під командуванням сотника О. Єгорова.

У ході дослідження з’ясовано, що після переформування у березні 1918 р. Запорізького авіаційного загону у його складі нараховувалося 32 військовослужбовці, з них 9 пілотів та 4 льотчиків-спостерігачів. На озброєнні були 3 літака “Бранденбург” і один “Румплер” [48, арк.2, 2 зв., 4 зв.]. Про інші типи літаків дізнаємось з наказу №6 від 14 квітня – у день Свята Авіації льотчиками Єгоровим і Вержбіцьким виконувались польоти на літаках “Сопвіч”, “Ньюпор-XXIII” і “Спад” тривалістю по півтори години [48, арк. 9]. У подальшому з 3-го авіапарку були отримані 4 розвідники “Сопвіч”, винищувачі “Ньюпор-XXI” і “Спад-ХІІІ” [48, арк. 13, 27].

12 квітня частина авіазагону ешеленом була відправлена на фронт у розпорядження командира Окремої Запорізької дивізії. 15 березня на літаку “Сопвіч” військовий льотчик Єгоров і моторист Звягін виконували розвідку і переліт до штабу дивізії, під час якого через “попавшого в

бензинопровод куска дюрітового шлангу” мотор перестав працювати. Під час вимушеної посадки літак потрапив в озеро, “скапотірував, почому були поламани і гвинт, зігнуті полустойки і самольот затонув”. У подальшому літак був піднятий і відправлений до майстерень [48, арк. 5 зв., 25].

З приходом до влади гетьмана П.Скоропадського, Запорізькій авіазагін майже у повному складі залишився служити в армії Української Держави. Командиром залишився О. Єгоров. На наш погляд, є доцільним зупинитися на застосуванні авіації за часів Української Держави, оскільки окремо у даному дослідженні ця тема не розглядається, бо авіаційні підрозділи гетьманської армії безпосередньої участі у бойових діях не брали. Не можна погодитися із твердженням А. Харука, що за часів Української Держави українські військові льотчики обмежувалися лише тренувальними польотами [167, с. 110]. Виконувались також кур’єрські, розвідувальні вильоти, авіація брала участь і у каральних операціях проти повстанців.

З 7 до 21 травня сотником Єгоровим, “згідно наказу Штабу Ясновельможного Пана Гетьмана” було здійснено переліт за маршрутом Київ – Єлізаветград – Катеринослав – Олександрівськ і назад, загальною тривалістю 11 годин 30 хвилин. 18 травня військовим льотчиком Кротюком на літаку “Бранденбург” виконаний переліт з Олександрівська до Києва тривалістю 5 годин 15 хвилин. 2 червня військовий льотчик Чудновський здійснив переліт за маршрутом Олександрівськ – Лозова – Барвінково – Слов’янськ-Южний – Слов’янськ-Курорт тривалістю 2 години 15 хвилин [48, арк. 37, 41, 113].

Відомо, що військові дії в Україні до протигетьманського повстання, яке було підняте Директорією, обмежувалися каральними експедиціями проти народних виступів. У такій війні можна було обійтися і без літаків, хоча радянські джерела стверджували, що німці під час придушення Звенигородського та Таращанського повстань застосовували декілька

своїх аеропланів: “Об’єднання повстанських загонів Звенигородського і Таращанського повітів перетворило їх у грізну силу. Окупаційне командування вимушене було кинути проти повсталих селян регулярні частини, що мали в своєму розпорядженні броньовики і навіть літаки” [110, с. 218; 113, с. 346].

Зі спогадів начальника штабу загону таращанців Мозеля відомо, що 2 серпня 1918 р. загін партизан переправлявся в районі с. Койлове Київської губернії через Дніпро на лівий берег з метою пробитися через Полтавщину і Чернігівщину до кордонів РСФРР. “Під час переправи повстанців, – згадував Мозель, – ворог їх не виявив. Лише після переправи з’явилися аероплани і стали кидати бомби” [64, с. 117]. Під час переходу в Полтавській губернії цей загін також потрапив під обстріл авіації [64, с. 118]. Крім того, про один розвідувальний політ восени 1918 р. згадує у матеріалі “Украина и политика Антанты” А. Марголін: “...раптом з’явився аероплан, що прилетів з Києва, і став кружляти над містечком... Натовп розбігся. Але тревога виявилася марною. Аероплан скоро улетів, не скинувши ні однієї бомби” [80, с. 368].

На 1-й Українській армійській авіазагін, який знаходився у розпорядженні командира Запорізької дивізії, покладалося особливе завдання. Йому доводилося виконувати не тільки розвідувальні, а й винищувальні функції. Літаки загону вистежували місце розташування незаконного озброєного формування і доводили про це в штаб дивізії. За узгодженням із місцевим начальником союзної військової залоги приймалося рішення про його знищення [156, с. 212].

Необхідно зазначити, що Запорізький авіаційний загін відчував певні труднощі в матеріальному постачанні. 3 вересня 1918 р. його командир військовий льотчик сотник Єгоров подав рапорт начальнику штабу дивізії, у якому доповів про невиконання “резолуції Інспектора Повітряної Фльоти і незабезпеченість авіазагону згідно із затвердженими штатами”. У рапорті також вказувалось на неможливість забезпечення державного ремонту

техніки, оскільки “на Україні нема і до цього часу не було жодної казенної спеціальної установи по ремонту літаків, до цього часу ремонти здійснювали приватні майстерні Київського політехнічного інституту на кошти із авансу дивізії” [156, с. 213; 8, арк. 31 зв., 38–41, 45–46].

Взагалі свідоцтв про польоти збереглося досить мало. Серед документів Катеринославського авіадивізіону є накази про виконання розвідувальних та випробувальних польотів. Так, 17 листопада військовим льотчиком 43-го авіаційного загону хорунжим Касперовичем та військовим льотчиком Анжельсоном був здійснений політ “для розвідки довгочасністю 35 хвилин”. 24 листопада Касперовичем разом з льотчиком-спостерігачем хорунжим Пржесмицьким було виконано два польоти тривалістю 35 і 25 хвилин. Польоти виконувались на літаку “Кадрон G-4”. Того ж дня командиром 44-го авіаційного загону “військовим льотчиком хорунжим Сіляндером з льотчиком-дозорцем значковим Шпаковським був зроблений польот за для проби самолёта довгочасністю 15 хвилин. Самолёт Фарсаль”.

Виконувались польоти і в грудні 1918 р. 1 грудня на “Ньюпорі-XX” були виконані два польоти по 30 хвилин сотником Анжельсоном та хорунжим Павловим. 2 грудня “на німецькому самолёті маркі Л.Ф.Г. з мотором “Бенц” 220 сіл довгочасністю 30 хвилин” здійснив політ Анжельсон [58, арк. 41, 44, 45, 52 зв.]. Про виконання польотів можна довідатися і з побічних документів – з вимоги на авіаційне пальне, або службової записки з проханням полагодити паркан аеродрому, зламаний під час невдалого учбового польоту.

Під час очоленого Директорією протигетьманського повстання у листопаді – грудні 1918 р. і відновлення Військо-Повітряного флоту УНР на бік Директорії переходили не тільки поодинокі гетьманські авіатори, але й цілі формування. Про це свідчить Костянтин Калінін, майбутній видатний радянський авіаконструктор, який під час Першої світової війни був військовим льотчиком Російської армії. У вересні 1937 р. на вимогу

“компетентних” органів він написав “Сведения о моем пребывании на территории белых: Центральной Рады, Директории и Петлюры в 1918 и 1919 гг.”. За викладеними у цьому документі свідченнями, К. Калінін на початку протигетьманського повстання знаходився у Житомирі і був мобілізований до місцевого авіаційного дивізіону гетьманської армії за наказом командира цієї частини полковника Гартмана. Та діяти проти повстанців більшість особового складу дивізіону, у тому числі й офіцери, відмовились. Коли у Житомир увійшли загоони Директорії, солдатський комітет запропонував К. Калініну очолити дивізіон, що поповнив склад повстанського війська. “Через несколько дней исправные 3 самолета дивизиона были отправлены мной под Киев для операции против гетмана и там бомбили гетманцев” [150, с. 61].

Після наступу більшовиків на Київ у лютому 1919 р. авіаційні частини УНР були передислоковані до Вінниці. З вінницького аеродрому авіатори УНР виконали декілька бойових вильотів на розвідку та бомбардування. Але становище на фронті залишалось загрозливим, і в першій половині березня авіазагоони почали перебазовуватись до Проскурова (нині Хмельницький). Тут зосередились частина сил Київського, Чернігівського, Полтавського авіаційних дивізіонів та окремі льотчики з Харкова, Житомира і Вінниці.

На фронті ситуація динамічно змінювалась: то тиснули червоні, то Українська армія завдавала їм контрударів. Але загалом відчувалась велика втома військ та нестача сил і засобів. Судячи з усього, авіатори УНР не змогли виконати з Проскурова жодного бойового вильоту і 10 квітня вимушені були перебазуватись до Красного – на територію, контрольовану Галицькою армією. Але й там не довелось знаходитись довго – 15 травня почався генеральний наступ польської армії, і тепер треба було знову відходити на схід. І. Карпинець згадує, що у цей період у складі Галицької армії було не більше трьох “летоздатних” літаків [117, с. 211, 346].

1 червня 1919 р. війська УНР завдали більшовикам чергового контрудару, у ході якого захопили великий плацдарм на лівому березі Збруча, у тому числі оволоділи Кам'янцем-Подільським. Та, в цілому, до середини літа військове становище УНР було вкрай загрозливим. За визначенням В. Винниченка іноді влада Директорії розповсюджувалась на кілька верст залізниці, зайнятої урядовими вагонами, “в яких жило правительство, партії, урядовці й “військо”. Щось подібне до циганського табору” [106, с. 293]. У цей час на заході Галицька армія, відступаючи під ударами поляків, перейшла через р. Збруч на територію “великої” України. За таких обставин відбулось фактичне об'єднання армії УНР та ГА. Припинення бойових дій проти Польщі дало можливість зосередити всі сили проти Червоної армії, та спочатку стабілізувати становище, а потім розпочати контрнаступ у генеральному напрямку на Київ.

Головною базою Військово-Повітряного флоту УНР у цей період став аеродром у Кам'янці-Подільському, на якому майже відразу після захоплення міста розпочалося зосередження сил та підготовка до подальших бойових дій. Станом на 16 серпня тут дислокувалися: 3-й бойовий авіаційний загін під командуванням есаула Федоріва, 4-й бойовий авіаційний загін під командуванням сотника Наконечного, 5-й бойовий авіаційний загін під командуванням хорунжого Шеремецінського та 1-й Запорізький окремий авіаційний загін, яким командував сотник Жаховський. Загалом у них нараховувалося 16 літаків, 30 старшин та 200 козаків [13, арк. 28]. За даними В. Кравцевича та В. Улянича, “Нестача пального майже припинила участь ВПС у боротьбі за визволення Києва у другій половині 1919 р. Тільки один авіазагін брав участь у бойових діях, а інші в повітря не піднімалися” [127, с. 3].

Сил було небагато, але під час наступу на Київ авіатори зробили все від них залежне, щоб підтримати свої наземні війська. В оперативних зведеннях Червоної армії цього періоду почали з'являтися донесення типу: в районі Старокостянтинова у розташуванні військ 12-ї армії

“неприятельский аэроплан сбросил... три бомбы” [3, арк. 119]. Трохи пізніше аналогічні донесення прийшли вже з Вінниці: “29 июля в 20 часов... появился петлюровский аэроплан, который сбросил в районе вокзала бомбу не причинившую никакого вреда” [2, арк. 70 зв.]. Очевидно, не вдовольнившись одним нальотом, на третій день літак з’явився знову. На цей раз його дії були більш ефективними – чотирма бомбами було поранено шість чоловік [2, арк. 72].

Об’єднаній армії у смузі наступу протистояли 12 й 14-а радянські армії, з яких чотири дивізії було розгорнуто проти українських військ. Основні сили Червоної армії в Україні сковувалися наступом зі сходу Добровольчої армії генерала А. Денікіна. Керівництво УНР розглядало наступ “білих” як позитивний чинник, сподіваючись на можливість співробітництва з російськими антирадянськими силами.

Наступ українських військ розвивався досить успішно. Протягом тижня було звільнено ряд важливих адміністративних і господарських центрів України – 9 серпня Жмеринку, 10 серпня – Вінницю, 31 серпня українські війська вступили до Києва. Одночасно з українськими військами до Києва увійшли й війська Добрармії. Український уряд не мав ані найменшого бажання вступати в конфронтацію з білими, навпаки, вся політика була спрямована на досягнення угоди щодо спільних дій проти більшовиків. Та денікінці відразу спровокували збройні сутички з українськими військами. Щоб уникнути війни, уряд УНР вирішив відвести свої сили від столиці на захід. Після цього на місяць фронт стабілізувався.

Протягом вересня 1919 р. над Києвом українські льотчики розкидали прокламації. Про це свідчить у своїх спогадах А. Денікін, зокрема наводячи уривки з тексту прокламацій: “...После красной сотни черная сотня завладела Киевом. Надо освободить Киев от грязных рук чужеземцев и передать его в чистые украинские руки”; “...Приближается момент решительной борьбы с помещиками и офицерами...” [71, с. 284].

Для зазначення місця розташування бойового авіаційного загону наказом Головної управи Війська УНР Ч.245 від 12 жовтня (по Головному управлінню Повітряного флоту) був прийнятий “стяг крапового кольору (кольору повітрових частин) довжиною 60 дм і шириною 40 дм. По середині білий ромб з відзнаками авіаційного отряду (пропелер з крилами), зверху відзнака черга авіаотряду, а знизу літери “б. авіот”. Древо стягу має на верху гострий спис” [3, арк. 270].

У листопаді 1919 р. з переходом на територію Польщі авіація наддніпрянської армії фактично перестала існувати. Щоправда продовжувало діяти Управління Військово-Повітряного флоту УНР, яке знаходилося у Ченстохові. Начальником Управління залишився В. Павленко, а начальником авіації був сотник О. Жаховський. На початку 1920 р. В. Павленко почав вживати заходів щодо відтворення української авіації, у тому числі домігся заснування у Познані на аеродромі Бидгоща авіаційної школи. Інструкторами в ній служили близько 30 українських льотчиків та механіків, але керівні посади займали французи і поляки [69, с. 48].

У квітні 1920 р. польська армія разом з військами УНР розгорнули успішний наступ проти Червоної армії і вже 6 травня оволоділи Києвом. Судячи з наявних документів, авіатори УНР, як окрема сила, участі у цих боях не брали, бо їхні частини не встигли досягти боєздатності. Зокрема, про це свідчить телеграма Військового міністра УНР В. Сальського, надіслана 3 липня (тобто, коли вже великими темпами йшов контрнаступ червоних і почала позначатися загроза Львову), до голови Військової секції при Українській дипломатичній місії у Польщі генерал-поручника Зелінського: “Наказую прискорити формування в Варшаві першого авіаційного отряду для скоршої відправки його до Дієвої Армії. Донесіть в якому стані це формування знаходиться зараз і коли можливо авіаотряд чекати на Україні” [3, арк. 88]. Очевидно, мова йшла про 1-й Запорізький авіаційний загін, який був підготовлений до відправки на фронт лише у

вересні. У цей період у його складі було 5 пілотів – сотники О. Жаховський (командир загону), Ф. Алелюхін, Козловський; поручник П. Золотов, хорунжий Скурський, а також 5 льотчиків-спостерігачів – підполковник Торичнів, сотники Тоцький і Сухенько, поручник Цибульській, хорунжий Зеленьак [167, с. 132]. Усі в минулому льотчики гетьманської авіації. Встановлено також, що у серпні 1920 р., коли точилися запеклі бої з Червоною армією під Варшавою, на фронті діяла 1-а авіаційна ескадрилья під командуванням сотника Березицького.

Зазначимо, що до літа 1920 р. Управління Військово-Повітряного флоту УНР були відпрацьовані положення щодо бойового застосування авіації та її взаємодії з іншими родами військ. Вони були викладені у “Статуті польової служби Народної Армії УНР”, затвердженому Головним Отаманом С. Петлюрою 29 червня 1920 р. Основними завданнями військової авіації визначалися: ведення фронтової та стратегічної розвідки; перешкоджання ворожим літакам у виконанні ними розвідувальних дій; коректування вогню артилерії; підтримка зв’язку між частинами сухопутних військ; завдання штурмових ударів по бойових порядках, резервах, артилерії ворога [167, с. 132].

Слід звернути увагу, що не відповідає дійсності думка деяких авторів, про те, що українські авіаційні загоны з’явилися на фронті лише у жовтні 1920 р. Зокрема, П. Слюсаренко у своїй дисертації зазначає, що 1-й Запорізький авіаційний загін прибув на фронт на початку жовтня, маючи у своєму складі три літаки – розвідник “Ганза-Бранденбург” СІ і винищувачі “Ньюпор-XXI” та “Ньюпор-XXIII” [153, с. 158]. У ході дослідження з’ясовано, що протягом літа українська авіація виконувала розвідувальні польоти. Так, у “Наказі по Військам Дієвої Армії У.Н.Р. Ч.0119” від 29 червня 1920 р. йдеться про те, що в околицях Хмельника льотчики “помітили кінну дивізію” [68, с. 63]. Про виявлення 20 серпня ворожої кінноти “...в кількості біля 1000 шабель і 450 возів, яка рушила з Жідачова до Журавно” йдеться у донесенні командирів 1-ї Запорізької

дивізії [68, с. 161]. 20 вересня у наказі військам Дієвої армії УНР Ч.175 зазначено, що “Розвідкою льотчиків з’ясован відворот ворожих сил в північному від Тарнополя напрямі на Збараж – Вішневець і Кремянець” [68, с. 235].

За період з 14 жовтня до 20 листопада 1-й Запорізький авіаційний загін здійснив 18 бойових вильотів загальною тривалістю 36 годин. Крім того, 21 година прийшлася на кур’єрські та тренувальні польоти, а також на перегонку літаків з одного аеродрому на інший [167, с.133]. Пік бойової активності українських льотчиків припадає на період з 11 до 20 листопада, коли війська Червоної армії прорвали український фронт в районі Могилева-Подільського і армія УНР змушена була відступати. Так, 11 листопада авіаційний загін отримав наказ: “зранку... зробити розвідку одним самолётом в районі Хмільник – Калинівка – Вінниця, виявити ворожу групу і відомості розвідки кинути до Штабу 1-ої дивізії в Старій Гуті, рештою самолётів обслідувати район Лучінець – Вендичани – Озаринці, з метою закидати бомбами ворожу кінноту” [68, с. 331–332]. За ці дні 1-й Запорізький авіаційний загін здійснив 10 бойових вильотів [167, с. 133].

Зазначимо, що у цей період розвідувальні польоти традиційно поєднувалися з винищувальними завданнями. Так, 13 листопада під час розвідувального польоту на Новоушицькому напрямку льотчиком було виявлено велике угруповання: “...З м. Рівного на Куриловці Муровані двигалась колона піхоти до 1000 люду з обозом. В цім часі з Куриловець Мур. двигалась гарматна колона в котру льотчиком кинуті бомби” [68, с. 338].

18 листопада 1920 р. на засіданні уряду УНР у Фридрихівцях було прийнято рішення про відступ армії УНР на територію Польської Республіки, з метою збереження армії для подальшої боротьби за українську державність [153, с.129]. З цього приводу український командарм віддав наказ військам дієвої армії УНР про передислокацію у

ніч з 20 на 21 листопада усіх українських груп і дивізій. Українська армія з боями відходила до Волочиська. Кіннота і артилерія забезпечували відхід пішим частинам, стримуючи наступ червоноармійських з'єднань на усіх відтинках фронту. Авіація повинна була підтримувати свої війська і у разі необхідності знищити ворожу кінноту. У випадку контрнаступу ворога, "авіавідділу" наказувалося бути готовим до польотів [68, с. 354]. 21 листопада 1920 р. армія УНР перейшла на територію Польської республіки і була інтернована.

Таким чином, слід зазначити, що протягом свого існування авіація УНР застосовувалась у бойових діях для виконання, у більшості випадків, завдань з повітряної розвідки. Як правило, під час розвідувальних польотів проводились також бомбардування окремих об'єктів противника (залізничних депо, вокзалів, бронепотягів тощо).

Серед основних завдань, які виконувала авіація УНР, були також коректування артилерійського вогню; підтримка зв'язку між з'єднаннями; знищення живої сили противника; розповсюдження агітаційної літератури серед військ противника і місцевого населення прифронтової смуги. Винищувачі прикривали угруповання українських військ і об'єктів від ударів з повітря та забезпечували панування в повітрі шляхом повітряних боїв і налетів на аеродроми противника.

У цілому можна зазначити, що за часів існування Української Народної Республіки у складі її збройних сил були створені авіаційні підрозділи, які брали участь у бойових діях протягом 1918 – 1920 років.

3.2. Бойова діяльність авіаційних частин Галицької армії

У ході проведеного дослідження автором встановлено, що використання авіації Галицької армії фіксується з початком українсько-польської війни 1918 – 1919 рр. Ситуація на фронті вимагала негайного введення у бій авіаційних частин, тим більше, що польська сторона

використовувала свої літаки в боях за Львів вже з перших днів війни. Група льотчиків-поляків колишньої австрійської армії 2 листопада 1918 р. зайняла львівський аеродром Левандівка, вигнавши звідти нечисленний український гарнізон, підготувала два літаки і вже 5 листопада почала бойові польоти, штурмуючи позиції українців на горі Високий Замок і в районі цитаделі. У цей же день була офіційно сформована польська група авіації у Львові, яка нараховувала приблизно 150–180 чоловік особового складу. Зауважимо, що лише 15 із них були льотчиками. Кілька днів по тому до бойових дій проти українських збройних загонів підключились сформовані в районі Кракова регулярні польські ескадри – 5 і 6-а розвідувальні, а також 7-а винищувальна. За період з 5 листопада до 2 грудня 1918 р. польські літаки здійснили 65 бойових вильотів [195, с. 52].

Загроза з повітря була настільки серйозною, що командування ГА вимушене було двічі (5 і 12 листопада 1918 р.) видавати спеціальні накази з організації протиповітряної оборони у військах. Згідно них передбачалося виділяти частину кулеметів для протиповітряної оборони. Стрільба ж по ворожим літакам із гвинтівок суворо заборонялась, бо приводила лише до даремного витрачання набоїв. Ці заходи дали певний ефект – у бойових зведеннях стали зустрічатися повідомлення про збиті зенітним вогнем польські літаки. Згідно польських джерел, у період з 8 до 15 листопада було пошкоджено три літака над Львовом і ще один у районі Перемишля під час перельоту до Кракова. Але доки в бій не вступила українська авіація, доти панування в повітрі належало полякам.

Слід зазначити, що спочатку воєнні дії у Галичині проходили з перемінним успіхом. Великою стратегічною невдачею українського командування стала втрата Перемишля (11 листопада 1918 р.), через який польське командування згодом здійснювало постачання польських військ озброєнням, боєприпасами, продовольством.

У першій половині грудня 1918 р. утворився українсько-польський фронт, який проходив від Тісної і Хирова до Львова і тягнувся далі через Любасів, Рава-Руську, Белз до Ярослава. Саме у цей період авіація ГА здійснила перші бойові вильоти. Оскільки на початковому етапі українсько-польської війни бойові дії носили маневрений характер, то основним завданням авіації було здійснення повітряної розвідки, дані якої ставали єдиним джерелом інформації про пересування військ противника. У перші місяці війни цей вид бойових дій галицька авіація проводила безперешкодно, оскільки у поляків не було належним чином організованої протиповітряної оборони. Ситуація змінилася лише у першій половині березня, коли у польської сторони з'явилися нові типи літаків, а авіаційні підрозділи почали комплектуватися підготовленими ще з часів Першої світової війни пілотами. Антанта поставляла матеріальну частину та авіаційних фахівців, а з Франції надходили у великій кількості літаки, авіаційні двигуни та устаткування [174, с. 25–26].

У ході дослідження дисертантом встановлено, що в українській авіації розвідка традиційно поєднувалась із завданням бомбових ударів. У грудні 1918 – січні 1919 рр. Галицька армія вела виснажливі бої, переважно за Львів. Тому головними об'єктами повітряної розвідки стали Львів, залізничні гілки Львів – Перемишль та Львів – Рава-Руська. Пізніше, після встановлення суцільної лінії фронту, розвідка проводилася в інтересах безпосередньої взаємодії з наземними військами у напрямку Сокаля та Самбора.

На Львів галицькими авіаторами було здійснено десять нальотів, під час яких бомбовим ударом була виведена з ладу електростанція. У результаті бомбардування залізничного вокзалу на деякий час було зовсім зупинено рух поїздів. Бомбардуванню підпали кадетська школа, де на той час розміщувалося польське радіо, аеродром Левандівка – місце базування польського авіаційного підрозділу, артилерійські казарми і батареї в районі Високого Замку [174, с. 27].

Необхідно зазначити, що оскільки Перемишль знаходився на важливому у стратегічному відношенні шляху, по якому польські війська у Львові отримували підкріплення, зброю та амуніцію, то саме місто, аеродром у Перемишлі, міст через річку Сян також неодноразово зазнавали бомбардувань. У ході дослідження дисертант у різних публікаціях неодноразово зустрічав інформацію про те, що “Антін Хрущ... віртуозно розбомбив міст через Сян у Перемишлі”. Зокрема, про це пишуть М. Литвин та К. Науменко [133]. Ретельно дослідивши та проаналізувавши архівні джерела та деякі мемуари, автором було з’ясовано, що А. Хрущ за фахом був льотчиком-спостерігачем, а пілотував літак під час виконання завдання з бомбардування військовий льотчик Савчук. Тому, на наш погляд, здається дещо некоректним говорити лише про А. Хруща, коли мова йде про виконання операції по знищенню мосту. Крім того, досить сумнівним видається той факт, що А. Хрущ “віртуозно розбомбив міст”, скоріш за все більш правильним буде вислів “обложив бомбами міст”, як пише у своїх спогадах П. Франко [86, с. 10], що призвело до його пошкодження. Зауважимо, що міст – досить складна ціль, для ураження якої необхідні були бомби вагою понад 250 кг, до того ж влучити вони мали точно у проліт мосту. А розбомбити міст бомбами вагою у декілька кілограмів, які скидались вручну – це, практично, неможливо.

Встановлено, що в ході українсько-польської війни особливу увагу українське командування приділяло спробам перервати залізничне сполучення в тилу польських військ. Галицькі літаки скидали бомби на залізничні станції вздовж головних транспортних шляхів або ж здійснювали “вільне полювання” за польськими військовими ешелонами та бронепоездами. Як правило, після бомбових атак бронепоезди обстрілювали з бортових кулеметів. Так, 4 січня 1919 р. вирушив на чергове бойове завдання екіпаж у складі пілота Р. Кавути та льотчика-спостерігача П. Франка. Незважаючи на обстріл із землі, вони провели

розвідку і скинули бомби на декілька залізничних станцій. Але їхній “Альбатрос” отримав пошкодження, і його ледве вдалося посадити біля села Дубново під Володимиром-Волинським, на території, зайнятій ворогом. У результаті обидва льотчики потрапили в полон. І. Франко згадував: “Я на другий день утік уже з Кракова до близької чеської границі, а тоді через Прагу, Відень, Будапешт, Карпати, Станіславів назад до Красного. І так 21.1. я знов повнив свою службу. Не так легко пішло Кавуті. Він уже по дорозі намагався тікати і зіскочив з поїзду на бігу (поїзд йшов поганенько). Одначе поїзд затримали, Кавуту також, і він мав деякі неприємности з нашою вартою” [86, с. 11].

Слід зазначити, що реорганізація галицької авіації (коли у другій половині лютого 1919 р. був організований 1-й Авіаційний полк ГА у складі двох авіаційних та однієї технічної сотень) співпала з початком чергового наступу українських військ на польському фронті. Метою Вовчухівської операції, яка почалася в середині лютого 1919 р., стало оволодіння залізницею на Перемишль, завершення таким чином оточення Львова, а потім і здобуття міста. Архівні дані свідчать, що 14 лютого до Красного надійшов наказ за № 945, у якому, зокрема, йшлося про те, що: “В дні наступу від самого раня мають літаки слідуєчі завдання:

- а) розвідка в районі Сокаль – Белз – Углів – Рава-Руська, провідати чи та в якому напрямі посувають ся ворожі сили;
- б) обложити бомбами Головний дворець у Львові;
- в) перешкоджуванє залізничному рухови на лінії Львів – Перемишль через скиданє бомб або обстріли із скоростріла” [23, арк. 36–37].

Згідно архівних даних, авіатори того ж дня приступили до виконання наказу. Першими на завдання відправились два екіпажі: у складі військового льотчика Ф. Рудорфера та льотчика-спостерігача А. Хруща, а також військового льотчика Кунке та льотчика-спостерігача П. Франка. Наступного ранку вилетів апарат, пілотований поручником М. Савчуком, спостерігач – поручник А. Хрущ. Вони пройшли за

маршрутом Красне – Львів – Городок – Перемишль – Хирів – Красне, провели розвідку і “кинули бомби на головний двірець у Львові і Городку. Однак без успіху, бо не експлюдували. Ворожих летунів не бачили ні где, як також не було жодного обстрілювання артилерії зі сторони ворога” [23, арк. 84–85]. Протягом наступних дев’яти днів галицькі авіатори нарощували свою активність. Крім розвідки і бомбардування вони штурмували з використанням бортових кулеметів колони польських військ на марші, передавали частинам бойові розпорядження і коректували вогонь далекобійної артилерії.

Галицька армія успішно розвивала наступ і 18 лютого зуміла перерізати залізничну колію Перемишль – Львів і блокувати угруповання польських військ у Львові. Успішно розпочата операція була зупинена 25 лютого 1919 р. на вимогу Найвищої Ради держав Антанти, яка в українсько-польському конфлікті повністю підтримувала Польщу. Українська сторона погодилася на укладання перемир’я і приступила до переговорів з польським командуванням та місією країн Антанти. Місія висунула вимоги відвести українські війська за лінію “Бертелемі”. Українська делегація відкинула ці пропозиції і 2 березня воєнні дії на українсько-польському фронті відновилися. Але на той час польська сторона, скориставшись перемир’ям, стягла в район бойових дій значні підкріплення (група генерала Олександровича) і в середині березня 1919 р. завершила операцію з блокування Львова.

30 березня 1919 р. командуючим Галицькою армією отаманом М. Омеляновичем-Павленком і начальником штабу ГА полковником Курмановичем було підписано розпорядження про запровадження відзнак для “боєвиків”, у якому зазначалося: “Військовий Секретаріат в порозумінню з НКГА хочаби виріжнити стрільців і старшин, що так хоробро борються на фронті серед тільки небезпеченьств і так великого самовідречення за свободу Великої України, установлює відзнаку для боєвиків: синьо-жовту ленту на лівім рамені... при відділі летунів

одержують відзнаку для боєвиків ті пілоти і доглядчики, котрі відбули що найменше 10 летів понад ворога” [36, арк. 121].

Періодом активних бойових дій для галицьких авіаторів став квітень – травень 1919 р. На початку квітня Галицька армія відступала, залишаючи ворогові все більше території. Екіпажі авіасотень робили все, що було їм під силу, для допомоги своїм військам. Вони проводили візуальну і фоторозвідку, атакували ворожі позиції і об’єкти, перешкоджали рухові на комунікаціях. Неодноразово доводилось мати справу і з авіацією противника. Так, вранці 8 квітня два винищувачі “Ньюпор”, пілотовані четарем Серіковим і поручиком Калішевським, зустрілись з польськими літаками. “Літак Серікова мав бій під Ставчанами з ворожим літаком... Змусив його до утечі. Над Львовом мав другий бій, що тривав 5 хвилин. Змусив його сісти на свій аеродром. Обстрілював ворожі літаки на аеродромі” [24, арк. 135]. Саме в повітряних боях цього періоду С. Євський записав на свій рахунок шість перемог. Наприкінці квітня спеціальним наказом командування було оголошено подяку сотні “за цінні відомості, що служили підставою для оперативних рішень НКГА” [87, с. 75].

Аналізуючи дані звітів про польоти 2-ї авіасотні (Додаток Д) [28, арк. 2–17], головним завданням якої стала підтримка 2-го корпусу ГА, дисертант дійшов наступних висновків:

1) сотня експлуатувала п’ять літаків – три винищувача “Ньюпор” (бортові номери: 5039, 3374, 2844) і два розвідника LVG C-V (бортові номери: 9806, 15960), та мала у своєму складі шість пілотів (Н. Залозний, Масакевич, Найгавзер, Й. Кубш, М. Серіков і Ф. Алелюхін) і п’ять льотчиків-спостерігачів (Л. Міхенко, С. Кузьмович, Огар, Р. Земик, І. Шестаков);

2) за період з 28 квітня до 24 травня 1919 р. було здійснено 23 бойових вильоти. Типовим завданням були: дальня розвідка на львівському та белзькому напрямках, а також ближня – над лінією фронту;

прикриття переднього краю власних військ; кур'єрські польоти до Стрию і Станіслава;

3) винищувачі виконали 16 вильотів, розвідники – 7. Звіти льотчиків свідчать, що нестача розвідників примушувала використовувати винищувачі для виконання непритаманних їм функцій. Так, 10 травня під час повітряного патрулювання на схід від Львова сотник Н. Залозний на своєму “Ньюпорі” виконував водночас і розвідку цього району. Друге завдання йому було доручено тому, що на LVG після ранкового польоту зіпсувався двигун. 18 травня під час чергового розвідувального польоту Н. Залозний уражав наземні цілі: “По гостинці Жовква до Дзібулок і Жовтанців малий рух грузових фір, котрі були обстрілювані мною машиновим крісом” [28, с. 9, 12];

4) розвідка здійснювалась майже завжди візуально. У звітах про польоти лише раз йдеться про фотографування укріплень Белза 8 травня: “Вилетіли на апараті LVG ч. 9806 льотник Кубш з доглядником сотником Шестаковим в цілі фотографування укріплення Белза. Задачу виповнили. При посадці апарат скапотировав ся. Знімки ворожих позицій вийшли добре” [28, арк. 7].

У ході дослідження встановлено, що льотчики 2-ї галицької авіаційної сотні брали участь і в повітряних боях. Так, поручник М. Серіков 29 квітня вилетів “апаратом Ньюпорем 5039 на приказ 2-го корпусу, щоби прогнати польські літаки, котрі кидали бомби над Борщевичами”. Над зазначеним населеним пунктом льотчик противника не зустрів, але, як він пізніше доповідав: “Через 15 мін. з напрямку Львова появилось 3 ворожі літаки, які летіли в напрямі Куткора. Я зайшов зі сторони сонця і почав бій з двома літаками. В короткім часі всі три апарати швидко... повернули на свій аеродром. Я переслідувати їх не міг, бо скоростріл попсувався. Вистрілив я 200 куль” [28, арк. 4].

За даними польського дослідника Т. Маліновського, того ж 29 квітня відомий ас Штефан Стец збив галицький “Ньюпор-ХVII”, який

супроводжував два “Бранденбурга”, що йшли на бомбардування позицій ворога [194, с. 12]. Згідно українських джерел, “Ньюпор” зі складу 1-ї авіаційної сотні, пілотований поручиком Рудольфером, та завантажений бомбами “Бранденбург” з екіпажем у складі пілота А. Шепаровича і льотчика-спостерігача Хруща поверталися з патрулювання вздовж залізниці Перемишль – Львів. Не знайшовши відповідної мішені, льотчики вирішили атакувати польський аеродром. Скинувши бомби на Левандівку, українські літаки відлетіли в напрямку на Сокільники. Навздогін їм на “Фоккері” D-VIII, одному з найновіших на той час літаків, піднявся поручик Стец. Для того, щоб дати можливість більш тихохідному “Бранденбургу” відірватися від переслідування, Рудольфер вступив у бій з польським аеропланом. Першими ж чергами польський пілот зумів пошкодити кулемет “Ньюпора”. Обеззброєний український пілот був змушений рятуватися втечею, імітувавши некероване падіння свого літака [174, с. 28]. Скориставшись туманом, який того дня густо вкривав землю, поручик Рудольфер на мінімальній висоті зумів відірватися від переважаючого його швидкістю “Фоккера” та повернутися на базу в Красному. “Бранденбург” також повернувся неушкодженим. Повітряні еволюції “Ньюпора” та його зниження, на думку поляків, засвідчили знищення українського літака, який, як стверджувалося, впав за лінією фронту [176, с. 10; 195, с. 58–59].

Слід зазначити, що небезпека під час польотів очікувала не тільки з боку противника. Так, 3 травня під час розвідного польоту був обстріляний літак з екіпажем у складі пілота Найгавзера та льотчика-спостерігача Земика: “Коло Угнова і коло Больниць обстрілювала наша артилерія наш апарат” [25, арк. 41; 31, арк. 6].

Під тиском чисельно переважаючих сил поляків 3-й корпус ГА вимушений був відступати. Для його підтримки наказом начальника штабу ГА Курмановича від 7 травня 1919 р. з Красного зі складу 2-ї авіаційної сотні були переведені до Стрию усі винищувачі. Розвідники й

надалі залишалися в Красному й “...підлягали II корпусові” [25, арк. 168]. Саме цей наказ доводить правильність висловленої дисертантом думки [145, с. 329], що твердження деяких дослідників про існування у складі авіації Галицької армії третьої авіаційної сотні є необґрунтованим.

Дисертантом також встановлено, що на виконання вищезазначеного наказу до Стрию наступного дня вилетіли два з трьох наявних у складі 2-ї авіаційної сотні винищувачі, пілотовані Ф. Алелюхіним і М. Серіковим. Але слід звернути увагу на той факт, що, згідно звіту про польоти 2-ї Авіаційної сотні ГА в період з 28 квітня до 24 травня 1919 р. [28, арк. 2–17], літаки того ж дня повернулися на базу в Красне. Встановлено, що політ винищувача, пілотованого Ф. Алелюхіним тривав одну годину, а літак М. Серікова повернувся на аеродром через чотири години. У наступні дні даних про польоти цих літаків з Красного немає. Третій винищувач військового льотчика Н. Залозного, що залишився таки в Красному, у подальшому регулярно виконував польоти, у тому числі і з метою розвідки на фронті.

Неодноразово польська авіація атакувала галицькі аеродроми. Та найважчу втрату “летунський” полк ГА зазнав внаслідок чергового акту саботажу. 15 травня сталася авіакатастрофа, в якій загинув командир авіаполку Джамбулат Кануков і двоє механіків, що летіли разом з ним. За свідченням П. Білона, винуватцем трагедії був льотчик полку “австріяк Кубш, який влаштував відмову двигуна” [69, с. 44]. “Кубш пробував утекти на літаку, але сотник Євський дігнав його і збив”, – писав Л. Шанковський. Такої ж версії дотримується і М. Шарик, зазначаючи, що 19 серпня Й. Кубш був збитий у повітряному бою сотником С. Євським [187, с. 87]. За даними ж польських джерел 18 серпня 1919 р. Йозеф Кубш на своєму аероплані перелетів до поляків [186, с. 47].

Протягом квітня-травня 1919 р. декілька разів виникало питання про укладення перемир'я між Польською та Галицькою арміями. Але до цього не дійшло. Польське командування, посиливши фронтові частини на сході

за рахунок вояків армії генерала Ю. Галлера (була сформована у Франції і призначалася для боротьби з більшовицькими військами), 15 травня 1919 р. розпочало наступ по всьому фронту. Під тиском переважаючих сил противника Галицька армія змушена була відходити на схід. Частина українських військ, втративши зв'язок з головними силами, відступила у Закарпаття, де була інтернована чехословацькою владою. Інтерновані були й три екіпажі разом з літаками.

Наприкінці травня румунські війська почали займати південно-східні повіти Покуття, створюючи реальну загрозу з півдня. Серед командування Галицької армії обговорювались два варіанта подальших дій: відійти за Збруч на “велику” Україну, або використати всі можливості боротьби у самій Галичині. Остання думка взяла гору. Наприкінці травня війська вдалось стягнути на невелику територію між річками Дністер, Збруч і залізницею Гусятин – Чортків, і зайняти кругову оборону. За цих умов авіатори змогли зберегти лише невелику частину свого майна. Що не встигали евакуювати, намагались знищити [87, с. 80]. Найголовнішим завданням було врятувати боєздатні літаки. Спроможні піднятися в повітря машини спробували перегнати на схід.

Порівнюючи дані щодо інтенсивності бойового використання галицької авіації навесні 1919 р. з інформацією про діяльність польських авіаторів, можемо зробити наступні висновки. Поляки зосередили у Галичині авіаційні сили, що у кілька разів переважали українські. Двом українським авіаційним сотням з квітня 1919 р. протистояли п'ять польських ескадр, об'єднаних у два дивізіони. У Перемишлі базувався 2-й авіаційний дивізіон у складі трьох ескадр – 5, 9-ї розвідувальних, а також 1-ї Велькопольської винищувальної. Безпосередньо у Львові знаходилися 6-а розвідувальна і 7-а винищувальна ескадра ім. Тадеуша Костюшка. Остання з квітня 1919 р. була укомплектована досвідченими американськими льотчиками-волонтерами – ветеранами Першої світової війни. З травня до цих частин приєднався розміщений у Володимирі-

Волинському 4-й авіадивізіон у складі 2-ї і 3-ї ескадр. Крім того, у Галичині діяли й французькі льотчики, що прибули з армією Галлера. За період з 1 квітня до кінця українсько-польської війни літаки цих частин здійснили понад 300 бойових вильотів, провівши в повітрі близько 600 годин.

Необхідно зазначити, що за перший період війни (листопад 1918 р. – березень 1919 р.), коли в Галичині діяли лише 5, 6 і 7-а ескадри, активність польської авіації була ще вищою. За той час було здійснено 475 бойових вильотів загальною тривалістю 660 годин [165]. Таким чином, авіаторам ГА протягом всієї українсько-польської війни доводилося діяти в умовах високої активності і чисельного переважання польської авіації.

У ході дисертаційного дослідження встановлено, що повідомлення про повітряні бої винищувачів ГА і кількість збитих літаків противника носять явно суперечливий характер. Так, у монографії Л. Шанковського, присвяченій Українській Галицькій армії, вказується, що в повітряних боях під час українсько-польської війни авіаторами ГА було збито 18 літаків противника [171, с. 291]. Натомість польські джерела вказують на 17 втрачених літаків, але сюди включені як збиті у повітряних боях, так і літаки, знищені зенітним вогнем, а також втрачені з технічних причин або через помилки пілотів. Власні втрати, згідно даних Л. Шанковського, М. Шарика та інших становили лише один літак.

Дисертант дійшов висновку, що на початку літа 1919 р. галицькі авіаційні сотні були зосереджені на аеродромах у Терєбовлі і Тернополі. Після реорганізації і перегрупування частин Галицька армія під командуванням генерала О. Грекова 7 червня 1919 р. розпочала наступальну операцію у напрямку Чортків – Львів. Українським військам вдалося потіснити польську армію на лінію Дністер – Гнила Липа – Перемишляни – Підкамінь. У цих умовах Начальна Команда ГА відмовилася від дотримання умов перемир'я, що його уклала з представниками Польщі делегація УНР на чолі з генералом С. Дельвігом, і

яке командування ГА небезпідставно розцінювало як чергову спробу поляків виграти час для підтягування резервів на фронт.

Поляки не сподівалися такого енергійного удару і вимушені були відступати. Переслідуючи їх, галичани 20 червня вийшли на лінію Нараївка – Дунаїв – Зборів – Оліїв. Встановлено, що у цей напружений час авіація ГА діяла з максимально можливою інтенсивністю, виконуючи щоденно по два-три бойових вильоти [77, с. 15]. Відомо, наприклад, що 12 червня під час одного з них сотник С. Євський підбив польський “Фоккер”. Як виявила пізніше аерофотозйомка, літак здійснив вимушену посадку в долині під Зборовом. Галичани вирішили використати цей шанс для поповнення своїх мізерних запасів запчастин. Наступного дня поручник А. Хрущ наказав відправитись на фронт, знайти літак і розібрати його. На завдання терміново зібрались шість “козаків” наземної команди на чолі з четарем Петром Мовчуном. 21 червня, виконавши завдання, група повернулася до Теремовля [87, с. 86–87].

Внаслідок успішного наступу Галицька армія звільнила значні території Галичини і підійшла до Львова. Польське командування почало поспішно стягувати у район на північний схід від Львова всі наявні резерви. 28 червня 1919 р. польська армія перейшла в контрнаступ на фронті від Бродів до Коломиї.

Виснажені двадцятиденними наступальними боями, українські війська змушені були відступити. Головною причиною невдачі став не стільки опір з боку противника, скільки нестача зброї та боєприпасів у бригадах Галицької армії. С. Петлюра не бажав підтримувати “самовільний” наступ галичан, поляки ж отримували підкріплення, у тому числі – сформовану у Франції з колишніх військовополонених, добре озброєну армію генерала Галлера.

Необхідно з’ясувати обставини, які привели до переходу Галицької армії через Збруч і об’єднання її з Наддніпрянською армією. На кінець червня – початок липня 1919 р. на українському фронті під Кам’янцем

склалась вкрай кризова ситуація, яка практично кожного дня могла скінчитись повною катастрофою – під тиском переважаючих сил ворога (більшовиків) відступати було просто нікуди. Але на той час припала і катастрофа українського фронту в Галичині. Під ударами поляків ГА опинилася в тісному південно-східному закутку Галичини. Тоді ж надійшло і повідомлення про рішення Вищої Ради Антанти від 25 червня 1919 р.: “Щоб охоронити особисту безпечність і маєток мирного населення Сх. Галичини перед звірствами большевицьких банд, Найвища Рада Антанти і її союзників вирішила уповноважити провідників Польської республіки продовжити свої операції аж по Збруч” [155, с. 327].

Це був досить дошкульний удар по розрахункам Є. Петрушевича та його оточення. Порозуміння з Польщею відпадало остаточно. Залишалось дві можливості: перехід з армією на румунську територію, або похід за Збруч на Велику Україну. Є.Петрушевич насамперед вжив заходів для з’ясування першої можливості – переходу на територію Румунії. Лише після того, як румуни відмовилися пропустити Галицьку армію на свою територію, у Є. Петрушевича не залишалось іншого виходу, як шукати порятунку за Збручем.

Тут же галицькому керівництву слід було розв’язувати нове питання: кому віддати перевагу: Наддніпрянській армії чи більшовикам. Варіант згоди з останніми не просто не виключався, він певний час серйозно обговорювався. Проте, висунуті більшовиками умови виявились неприйнятними – розрив з Наддніпрянською армією і вилучення з її рядів усіх галичан, проголошення ГА частиною радянських армій Росії, України, Угорщини й Словаччини (тобто фактична ліквідація ГА). Тому командування Галицької армії прийняло рішення перейти через Збруч і звернулося з проханням до Головного Отамана призначити район виключно для Галицької армії, де вона відпочила б та упорядкувалася [155, с. 328].

Уже 8 липня 1919 р. перша галицька бригада перейшла через Збруч і почала рух на Проскурів. Більшовики, що були вже під Кам'янцем, могли потрапити в оточення між галицькими та петлюрівськими військами, і змушені були зупинитись. Тим часом почалось перекидання військ ГА в район Гусятин. Слід зазначити, що саме Гусятин, розташований на правому березі р. Збруч, став останньою базою для галицьких авіаційних сотень. Літаки тут знаходились до середини липня, а більшість технічного майна авіатори ГА ще в середині червня евакуювали до Кам'янця-Подільського, захопленого військами УНР ще на початку місяця в ході чергового контрудару, що завдали більшовикам.

Зазначимо, що бойову активність авіації ГА у цей період, поряд з іншими факторами, суттєво обмежувала нестача паливно-мастильних матеріалів. Наявні запаси, згідно встановленого порядку, розподілялися автомобільною референтурою, яка у першу чергу постачала власні частини. Щоб якось вийти з такого становища 14 липня 1919 р. командування ГА видало наказ, у якому, зокрема, йшлося: “Засоби бензини цілої Армії зменшилися в останніх часах до того степеня, що в недовгій часі устане взагалі ізда на автах та літаках. В виду цього треба вже тепер з одної сторони всі засоби бензини, котрі ще знаходяться – зберегти; з другої сторони постаратися, щоби цей малий запас через мішання з нафтою вистав на як найдовший час” [34, арк. 236 зв.]. Але ніяка економія паливно-мастильних матеріалів не могла вже допомогти. До того ж, змішування бензину із сирою нафтою приводило до недобору потужності моторів і швидкого їх спрацювання.

16–17 липня 1919 р. Галицька армія перейшла через р. Збруч на територію Наддніпрянської України. Останнім бойовим завданням галицької авіації в українсько-польській війні став контроль з повітря за переправою своїх військ [87, с. 94]. Встановлено, що після переходу через р. Збруч авіація ГА формально увійшла до складу Військово-Повітряного флоту армії УНР, зберігаючи при цьому автономію і підпорядковуючись в

оперативному відношенні, як і раніше, командуванню ГА. У цей час у Кам'янці-Подільському дислокувались дві галицькі авіаційні сотні – 1-а авіасотня під командуванням хорунжого А. Хруща та 2-га авіаційна сотня під командуванням сотника Н. Залозного [13, арк. 28].

На початку серпня 1919 р. розпочався похід об'єднаних українських армій на Київ – Одесу. За оперативним завданням вони поділялись на окремі армійські групи. Дисертантом встановлено, що галицькі авіаційні сотні підтримували середню групу, яка мала була вести наступ на Київ уздовж залізниці Жмеринка – Київ і складалася з I й II корпусів ГА та Запорізької групи. На її лівому фланзі мала оперувати північна група (III корпус ГА та група Січових Стрільців).

За результатами дослідження стало відомо, що галицькі авіаційні сотні у цей період здійснювали рейди на Київ, Козятин, Бердичів, Житомир, Вапнярку і навіть Одесу. Як і раніше головним завданням для них була повітряна розвідка, яку авіатори традиційно поєднували із завданням бомбових ударів. Щоправда, декілька скинутих руками маленьких бомб, а то і просто гранат, не могли завдати противнику якоїсь помітної шкоди і були скоріше психологічною зброєю.

Проаналізувавши ряд джерел, дисертанту вдалося з'ясувати, що наприкінці липня 1919 р. галицькі льотчики здійснили справжню бомбардувальну операцію. Їхня авіарозвідка змогла викрити зосередження під Жмеринкою семи більшовицьких бронепотягів. 27 липня від Начальної Команди ГА надійшов наказ: "...вдарити всіма літаками по станції Жмеринка, а вислідивши позиції панцирників, скинути на них бомби та знищити рейки, по яких вони маневрували. Розірвавши рейки кулеметним вогнем з повітря не дати їм їх ремонтувати".

Встановлено, що у цей день галицькі літаки по декілька разів піднімалися в повітря, але домоглись вирішального успіху так і не змогли, хоча й завдали певних пошкоджень рейкам. Бронепотяги продовжували вести інтенсивний вогонь, перешкоджаючи наступу українських військ.

Обстрілювали вони й літаки. Під час цих польотів був ушкоджений один з них – “Бранденбург” хорунжого Кунке. М. Шарик у своїх спогадах писав: “...одна шрапнеля вибухнула під нашим Бранденбургом та відірвала йому ліве колесо з віссю. Літун навіть не знав, що під лівим крилом колеса нема, коли хотів приземлюватись у Шатаві. Лише вартовий старшина вистрілив у повітря червону ракету й нею повідомив літуна, хорунжого Кунке, про небезпеку. Він довго маневрував, але все таки підірвана вісь вдарила об землю і літак перекинувся. Пілот і кулеметчик мали щастя, що вийшли з катастрофи хоч покалічені, але живі. Це була наша втрата під Жмеринкою. І коли ми через деякий час переїжджали через неї до Вінниці, начальник станції врочисто вручив нам покручене відстрілене колесо, що впало було коло самої станції між двома мостами” [87, с. 110–111].

Між тим, 10 серпня 1919 р. українські війська зайняли Вінницю, сюди ж прибули й авіаційні частини ГА. Згідно наказу Начальної Команди від 27 серпня 1-а і 2-а авіасотні були об’єднані в одну Авіаційну сотню ГА під командуванням поручника О. Заславського [34, арк. 291]. А. Хрущ зайняв посаду референта з авіації при НКГА. Архівні документи містять дані щодо використання літаків у цей період. Наприклад, у наказі НКГА військам від 22 серпня 1919 р. йдеться: “...Тому, що зв’язок з корпусами не все є певний, буде НКГАрмії провірювати власну ситуацію літаками, а для цього заряджується: Кожна сотня і пр. має на даний літаком знак (ракетний вистріл) розстелити сейчас можливо найбільшу білу хоругов (з браку полотна вжити часописів), щоби вказати літакові, чи дані відділи належать до власних військ. Власні панцирні поїзди та авта належить означити білою на 1 і 1/2 метра довгою смугою” [34, арк. 285].

Необхідно зазначити, що авіації дійсно часто доводилось налагоджувати зв’язок між своїми частинами у випадку втрати телеграфного зв’язку, розшукувати не противника, а власні піхотні і кавалерійські частини, від яких іноді протягом кількох днів, а то й тижнів

не було ніякої інформації, і чиє місце розташування було загадкою для командування. І це стосується не тільки Галицької армії.

Наприкінці серпня Авіаційна сотня отримала наказ негайно передислокуватися до Козятина, звідки авіатори повинні були бути готовими в будь-який момент перелетіти на Пост-Волинський під Києвом і вже там очікувати на подальші вказівки. Слідом за літаками відправився в дорогу і ешелон з майном, який прибув на станцію Фастів 31 серпня. Але запланована передислокація авіаторів до Києва не відбулася – під натиском сил Добровольчої армії під командуванням генерала М. Бредова українські війська були вимушені відступити. Галицька авіаційна сотня знову прибула до Вінниці, де вона залишалась протягом всієї осені 1919 р. [37, арк. 95–97].

Не викликає сумніву той факт, що відступ українських армій з Києва негативно відзначився на всіх подальших подіях визвольного руху в Україні. Війна з Добровольчою армією, якої так намагалися уникнути, розпочалася ще на початку жовтня та призвела до важкої поразки. Українські війська опинились між трьома силами: Червоною армією, що наступала на Денікіна; Добровольчою армією, що відступала; польськими військами, що також скористалися із становища і окупували Західну Волинь та Поділля. До того ж відбувся остаточний розкол між керівництвом ЗУНР і УНР. С. Петлюра розраховував на підтримку Польщі. Є. Петрушевич обрав проденікінський курс і орієнтувався на Антанту. У листопаді ГА перейшла до Добрармії.

У подальшому галицька авіаційна сотня перебувала у складі 12-ї Червоної армії і вела боротьбу проти польських військ та армії УНР, сподіваючись повернутись у Галичину. Здійснюючи підтримку 1-ї бригади ЧУГА та 44-ї дивізії більшовиків, з аеродрому в Бердичеві авіаційна сотня виконувала розвідку та бойові польоти в районі Чуднова. Але надії на повернення в рідну Галичину, яка тільки-но знову з'явилась у галицьких авіаторів, так і не судилося здійснитись.

Після прориву поляків на більшовицькому фронті авіасотня отримала наказ перебазуватися до Козятина. Червона армія відступала і 27 квітня поляки вже захопили це місто. Серед трофеїв жовнірів Пілсудського опинився ешелон з авіаційним майном авіасотні і три літака (серед них – “Бранденбург” та “Ньюпор-XXI”). Пілоти Євський та Масакевич разом з льотчиками-спостерігачами Хрущом та Огаром два боєздатні апарати ще напередодні вночі встигли перегнати на схід, на контрольовану більшовиками територію [171, с. 263].

Зазначимо, що серед радянських документів є наказ командира 12-ї армії №539 від 1 липня 1920 року, в якому йдеться про нагородження льотчиків грошовими преміями: “Красный летчик-наблюдатель т.Хрущ, красный военный летчик т.Масакевич... будучи окружены в апреле с.г. поляками на станции Казатин, мужественно пробились сквозь кольцо противника, и побуждаемые стремлением продолжать дальнейшую борьбу за Советскую Россию, успешно закончили свой отход и соединились с нашими частями” [59, с. 241]. Інші галичани потрапили в полон.

Невдовзі на станції, де утримувались полонені, з’явилися представники армії УНР і запропонували галицьким льотчикам перейти на службу “нашої армії, що тепер рам’я об рам’я з військами Речі-Посполитої Польської б’ється з нашим ворогом Москвою і за волю України. ...Ми дістали від уряду Польщі дозвіл на звільнення вас, літунів і літунських спеціалістів, бо їх брак дуже відчуває наша бойова армія. Тому кличемо вас на службу Україні!” [88, с. 64]. Тих, на кого ця агітація подіяла, відправили до Польщі, де йшло формування українських авіапідрозділів. Інші опинилися у таборах для інтернованих. Як окрема сила галицька авіація перестала існувати, хоча її представники продовжували воювати по обидва боки фронту.

Таким чином, слід відзначити, що авіація Галицької армії активно використовувалась під час збройної боротьби за національну державність як у ході українсько-польської війни 1918 – 1919 рр., так і в подальшому,

з переходом на територію, контрольовану армією УНР. Після об'єднання українських армій, галицькі авіаційні сотні підтримували свої частини у ході наступу на Київ – Одесу. Серед завдань, що покладались на авіаторів традиційно залишалась повітряна розвідка; прикриття переднього краю українських військ; налагоджування зв'язку між своїми частинами; проведення бомбардувальних операцій. Виникнувши у грудні 1918 року і проіснувавши майже півтора року, галицька авіація, незважаючи на постійні проблеми з постачанням авіатехнікою та нестачею кваліфікованих кадрів, брала активну участь у бойових діях.

3.3. Застосування авіації для міжнародних сполучень і виконання кур'єрських завдань у межах України

Одним з питань, які залишаються ще недостатньо дослідженими, є застосування літаків на міжнародних і внутрішніх рейсах для виконання урядових та кур'єрських завдань. Такі рейси виконувались військовими льотчиками на військових літаках. До того ж, під час здійснення міжнародних польотів маршрут прокладався над територією противника і літаки піддавались загрози ураження, що, згідно архівних даних і спогадів учасників тих подій, траплялося не один раз.

Зазначимо, що перша в світі міжнародна регулярна поштова авіалінія почала діяти ще за часів Центральної Ради і зв'язала Київ із столицею Австро-Угорської імперії Віднем. Вона призначалася "...для прискорення переговорів Австро-Угорщини з урядом УНР, оперативного зв'язку між представником Австрії в Україні графом Форгаха зі своїм керівництвом і прискореного обміну інформацією..." [175, с. 17, 24; 191, с. 2].

20 березня 1918 р. о 9 годині ранку екіпаж літака "Бранденбург" СІ у складі льотчика Шітдгрубера та спостерігача обер-лейтенанта Егера вирушив у перший технічний рейс за маршрутом Відень – Краків – Львів –

Проскурів – Київ довжиною 1200 км. У кожному із зазначених пунктів відбувались посадки для дозаправки паливом. Оскільки пройти весь маршрут за один світловий день не дозволяли технічні можливості літака, екіпаж заночував у Львові і прибув до Києва лише наступної доби. У подальшому, коли тривалість дня збільшилась, машини почали стартувати з Відня о 5.30 ранку і вже біля сьомої вечора заходили на посадку в Києві.

Лінію обслуговували роззброєні двомісні літаки-розвідники: крім “Бранденбург” СІ використовувались “Румплери” СІ та “Альбатроси” СV. Спочатку вони перевозили лише важливі урядові папери, але досить швидко більшість вантажу стала складати звичайна поштова кореспонденція. Керував роботою лінії один з ініціаторів її створення австрійський військовий льотчик Август Рафт [176, с. 2].

У ході проведеного дослідження встановлено, що регулярний авіаз’язок між Києвом та Віднем підтримувався і за часів Української Держави. Зокрема, заступник голови Центрального бюро із зовнішнього товарообігу О. Андерсен у своїй книзі “Внешняя торговля Украины в 1918 году” зазначав, що “дуже зручним контрабандистом була військова авіація, зокрема, сполучення Київ – Відень”. Повітрям, крім речей побутового характеру, було перевезено багато медикаментів і навіть рентгенівський апарат [100, с. 171].

Повітряна лінія Київ – Відень перестала існувати наприкінці жовтня 1918 р., коли почався розпад Австро-Угорщини. При цьому декілька “Бранденбургів”, що знаходились на той час на львівському аеродромі Левандівка, були частково розкомплектовані польськими та українськими механіками, що служили там. У такому вигляді літаки були приховані, і кожна із сторін сподівалась підготувати їх до польотів відразу ж після оволодіння аеродромом.

Крім того, була організована повітряна лінія і для налагодження регулярного зв’язку з урядом Всевеликого Війська Донського. Архівні

дані свідчать про те, що 16 жовтня до Полтавського авіаційного дивізіону надійшов наказ інспектора авіації Харківського району полковника Гаусмана, в якому вимагалось забезпечити функціонування лінії авіапошти Київ – Новочеркаськ засобами району. Для цього потрібно було “терміново підготувати до роботи шість двомісних літаків із шістьома льотчиками та двома спостерігачами”. Містами дислокації постів лінії авіапошти визначалися Київ, Лубни та Полтава [53, арк. 24].

14 листопада була укладена угода про встановлення “обміну поштової кореспонденції всякого роду між поштово-телеграфними установами Української Держави та Кубанщини”. У статті 3 цієї угоди зазначалося: “Обмін поштової кореспонденції провадиться залізницями, ґрунтовими дорогами в пограничних місцевостях, коли виявиться можливість, також і водними та повітряними шляхами. ...На випадок встановлення перевозки пошт за допомогою аеропланів поштово-телеграфні Управління умовляючихся країн встановлюють порядок обміну згідно умові”.

Автором дисертаційного дослідження встановлено, що налагодження між державами повітряного сполучення у досліджуваній період набувало особливого значення. Так, у листі Баумана до німецького посла у Києві барона А. Мумма від 14 липня 1918 р. зазначалося, що для Німеччини важливо забезпечити можливість перельоту через Польщу й Україну до Константинополя і на Кавказ у мирний час: “...необхідно зв’язатися з цього приводу з урядом України. Цей уряд уже знайомий з поштовими повітряними лініями, обладнаними німецькими окупаційними військами, і роботами з їх поширення. Він може тому краще, ніж будь-який інший уряд, зрозуміти значення цієї справи. Необхідно завчасно перешкодити українському уряду, якщо він захоче у майбутньому взяти до своїх рук повітряне сполучення з Одеси на Кавказ і Константинополь” [63, с.97–98].

Значним досягненням стало заснування та функціонування першої в Україні лінії авіапошти, яка була започаткована в березні – квітні 1918 р.: “Навесні 1918 р. у структурі Міністерства пошти і телеграфу Української Народної Республіки (УНР) з ініціативи військових авіаторів був організований відділ авіапошти... Літаки виділив Військово-Повітряний Флот” [163, с. 14]. “Військово-науковий вісник Генерального штабу УНР” у своєму першому номері писав, що ця лінія, яку повинні були обслуговувати “апарати як легкого, так і важкого типу”, пройде між “важливішими містами, як наприклад Київ, Одеса, Полтава й інші...”. Для забезпечення її нормальної роботи по маршруту польотів засновувалися бази для дозаправки паливом та технічного обслуговування літаків. Перша така база повинна була розташуватися у Вінниці, де раніше стояла ескадра “Ілля Муромців”. Далі “Вісник” сповіщав, що “між Києвом – Одесою й Києвом –Полтавою авіо-пошта вже працює” [89, с. 40]. Для того часу це було значне досягнення. Слід звернути увагу, що ці маршрути продовжували існувати й за часів Гетьманату.

У результаті проведеного дослідження вдалося встановити, що за часів Української Держави авіація виконувала рейси за такими міжнародними маршрутами: Київ – Брест – Варшава – Берлін; Київ – Краків – Відень; Київ – Одеса – Бухарест; Київ – Кам’янець-Подільський – Бреслау – Берлін. Внутрішні повітряні лінії зв’язували Київ з Харковом, Миколаєвом, Херсоном, Севастополем, Феодосією [162, с. 70].

Влітку 1919 р., коли авіаційні частини армії УНР та Галицької армії зосереджувались у Кам’янці-Подільському, виконання урядових кур’єрських польотів до найближчих європейських країн залишалось одним з головних завдань авіаторів. Прикладом одного з таких рейсів став політ до Відня, який виконали галицькі льотчики – поручник А. Хрущ та сотник Ф. Шепарович. Під час зворотного польоту вони були обстріляні і здійснили вимушену посадку біля кордону Румунії з Україною: “...вхопили свої документи і підпалили бензину. Літак вибухнув полум’ям.

Румуни почали стріляти. Летуни відстрілювались втікаючи вздовж берега. Перепливли Дністер під обстрілом румунської пограничної сторожі. І хоч втратили літак та не віддали його ворогові і що найважливіше – перенесли ціло важні папери” [94].

Встановлено, що екіпажам доводилося літати за надто складних умов – над горами, а частіше поміж гір, бо підійматися вище не давали погодні умови та низький технічний стан старих літаків. Яскравим прикладом є рейс за маршрутом Кам’янець-Подільський – Бухарест, який виконували у жовтні 1919 р. військовий льотчик 1-го Запорізького авіазагону хорунжий Ю. Арватов та льотчик-спостерігач сотник Олексійв, доставляючи дипломатичну пошту. Льотчики були вимушені затриматись у Бухаресті через погані погодні умови. Але, отримавши депешу від Головного начальника постачання, яка вимагала негайного повернення, вирішили летіти.

“Неможливо було і гадать про польот, – писав пізніше у своєму рапорті Олексійв, – в цей час був туман та дощ. Вже з 50 метрів землі не було видно... Я рахував, що погода така ж сама і в Кам’янці і якщо, не дивлячись на те, мені категорично наказують летіти, то певно мають на це виключні умови” [45, арк. 6]. Під час зворотного польоту “трохи не скоїлась катастрофа, ми летіли на 10 метрів (вище не було видно землі) як з за туману перед самим самолётом зразу показала церква; – тільки виключно великому хисту та відвазі літуна вдалося уникнути аварії...”. Олексієв зазначав, що “літуну прийшлося весь час управляти літаком тільки однією рукою, бо друга була занята перекачуванням бензину ручною помпою, а автоматична зіпсувалась після вильоту...”.

Дістатися пункту призначення так і не вдалося – двигун почав давати перебої, а потім і зовсім зупинився. З великими труднощами пілот зміг посадити літак на румунській території, при цьому було зламано хвостовий костиль та ушкоджено фюзеляж. Представники місцевої влади

затримали авіаторів, і до Кам'янця-Подільського вони дісталися лише через місяць [45, арк. 6].

Влітку 1919 р. до Кам'янця-Подільського почали виконувати рейси на важких літаках екіпажі німецького Повітряного флоту. Авіатори ще зовсім недавно могутніх люфтваффе переживали далеко не найкращі часи. Перша світова війна скінчилась для них тяжкою поразкою, і ескадри могутніх бомбардувальників опинились перед загрозою знищення під вогнем дипломатичних угод. Але поки літаки були здатні піднятися у повітря, існувала можливість їх цивільного використання.

Цим і скористався український уряд, уклавши 24 квітня 1918 р. договір про перевезення “паперових грошей для Української Республіки” [19, арк. 5–8]. Договором визначався розмір замовлення (перше становило 1 мільярд гривень, пізніше ще більше – 4 млрд. 600 млн. гривень), купюри, строки поставки, загальні умови виконання замовлення і максимальна ціна. Строк поставки визначався груднем 1918 р. – лютим 1919 р. [16, арк. 78].

За часів Гетьманату гроші возили до Києва поїздами через територію Польщі у супроводі німецького військового караулу і представника української Комісії по доставці коштовностей з Німеччини [16, арк. 47, 93]. Після приходу до влади Директорії потреба в грошах не зникла, але доставляти їх через Польщу стало спочатку важко, а після об'єднання західної та східної України і зовсім неможливо, адже галичани в цей час воювали з поляками. Зазначимо, що у квітні 1919 р. запроваджувалися “Відзначення для борців за справу УНР” у вигляді тризубів, які мали бути виготовлені на фабриці у Відні і, ймовірно, доставлені в Україну також літаками [37, арк. 121].

Перевезенням грошей зайнялося товариство “Люфт-Редерай” (Luft-Reederei). Воно використовувало 9 демілітаризованих важких бомбардувальників: три п'ятимоторні “Штакен” R.XIV (реєстраційні номери D.129, D.130, D.131) і шість двомоторних “Фрідріхсхафен” G.III та

“Фрідріхсхафен” G.VI (бортові коди G.–505, 506, 507, 510, 511, 513), які могли здійснювати безпосадочні рейси між Україною та Німеччиною [17, арк. 42–43; 18, арк. 43].

“Грошові” рейси з Берліну почалися в липні 1919 р. Але цим використання німецьких літаків не обмежувалось. Вони неодноразово застосовувались і для пасажирських перевезень, при цьому на борт одного “Фрідріхсхафена” брали до 6 чоловік, а “Штакена” – до 13 [18, арк. 43]. Більшість рейсів виконувались за маршрутами, що з’язували Кам’янець-Подільський з Берліном, Віднем, Бреслау (нині Вроцлав) [17, арк.33; 18, арк.24, 25, 44]. Вартість одного “квитка” складала 10 000 або 20 000 гривень – залежно від пункту призначення. У разі відмови пасажира від подорожі, йому повертали лише 50% від вартості перельоту [17, арк. 33; 18, арк. 24, 25, 44].

Архівні документи свідчать, що послугами пасажирських перевезень користувалися різні відомства. Так, 14 жовтня до Міністерства фінансів було надіслано прохання “на ужиття аероплану до їзди з Кам’янця на Поділлі до Бреслава” від Отто Вільке, у якому йшлося: “На приказ Диктатора З.О.У.Н.Р. маю по службовим справам удати ся за кордон і прошу, з огляду що справа важна, уможливити мені їзду аеропланом. Сума за службову їзду зістала через Директора Др. Еммермахера з Дрездена в Народнім банку в Берліні зложена” [20, арк. 33]. У тому ж місяці послугами українських льотчиків скористалися також представники Департаменту політичної інформації Міністерства внутрішніх справ УНР, Комітету для справ галицьких учителів, “Чехо-Словацького Пресового Бюро” та інші [17, арк. 40; 18, арк. 24, 25].

Інтенсивність польотів була досить високою, іноді на день виконувалось по три рейси. Але бойове минуле перевтілених у транспортники літаків залишило помітний слід на їхньому технічному стані, що мало найфатальніші наслідки.

8 липня 1919 р. зазнав катастрофи “Штакен” R.XIV, на якому повертався з мирної конференції міністр військових справ ЗУНР полковник Д. Вітовський. Літак стартував з Бреслау та, за свідченнями очевидців, коли він біля 9 години ранку перелітав через Одер біля міста Ратібор (нині Рацібуж): “в далекій висоті почувся нечайний вибух і літак у виді огненної кулі почав спадати вниз, за ним потягнулася тільки струйка чорного диму, як у хвості комети. ...Одна особа вискочила із горючого літака в апараті для спаду, але апарат не відчинився” [96, с. 3]. Разом з Д. Вітовським загинув його ад’ютант четар Чучман, а також командир літака Олерав, пілоти Вернер і Тені, машиністи Біндерфайн і Покранд, моторист Лефлер. Згорів і вантаж грошей та документів [109, с. 34–35]. За іншими джерелами, літак упав “під Дзерговіцями на Леську на німецько-польській границі, пострілений польською граничною сторожею” [98].

19 вересня під час перельоту “Штакен” R.XIV до Кам’янця-Подільського, через пошкодження двигунів льотчикам довелося виконати вимушену посадку на території Румунії – біля міста Крістінешти. На борту знаходились 303 мільйони гривень, кредитові білети на суму 80 мільйонів гривень та медикаменти [20, арк. 5, 8, 19]. Весь вантаж разом з екіпажем були заарештовані, і українській дипломатичній місії довелось докласти чималих зусиль для їх звільнення.

Встановлено, що найбільші проблеми в цій справі виникли з медикаментами, які місцева митниця визнала контрабандою, “бо речі ці не мають ніякого відношення ні до грошей, ні до машин для друкування останніх...”. Щоб якось вийти з такого становища й уникнути “нових великих видатків в цій справі”, дипломати вимушені були визнати ці речі власністю персоналу Надзвичайної дипломатичної Місії УНР у Румунії, “для чого й була подана вербальна нота з додатком списа персоналу, “котрому річі належать”. За такої умови румуни речі видали, але без права вивозу їх, як призначених для персонального вжитку чинів Місії й їх

родин”. Оскільки ці речі румунами “не могли не уявлятися інакше як контрабандою, а перевіз їх на Державному літакові вчинком абсолютно недопустимим...”, було віддано наказ “медикаменти конфіскувати, продати з аукціону і гроші внести в касу Місії на рахунок Міністерства Фінансів”, що й було зроблено. Гроші поступили до каси Місії і були витрачені на потреби перевозу і охорони фонду гривень з Румунії в Україну [20, арк. 4].

У вересні та жовтні 1919 р. внаслідок аварії двигунів два “Фрідріхсхафена” (бортові коди 511/17 і 506/17) зробили вимушені посадки у Польщі та були інтерновані. Необхідно зазначити, що поляки вважали вторгнення у свій повітряний простір найнятих українським урядом літаків за прояв ворожих намірів і відповідно реагували на кожен таку подію. Льотчики 7-ї польської ескадри неодноразово намагалися перехопити німецькі ексбомбардувальники, але досягти успіху не змогли [186, с.40]. Крім цих літаків ще три “Фрідріхсхафени” були розбиті в аваріях. Взагалі рейси до Кам’янця-Подільського виконувались літаками компанії “Люфт-Редерай” до грудня 1919 р. [17, арк. 15].

Зазначимо, що під час наступу проти Денікіна армія УНР знаходилася в скрутному становищі – не мала ні одягу, ні набоїв. Крім того, почалася епідемія тифу. І.Мазепа у роботі “Творена держава (Боротьба 1919 року)” писав: “Тиф, що панував по цілій Україні, тисячами косив в армії свої жертви. Через непогоду припинилася доставка на літаках наших гривень із закордону. Все це сприяло тому, що галицьке командування... почало відступати перед денікінцями...” [135, с. 57]. Блокована від Заходу Українська Народна Республіка, яку Антанта підозрювала в “більшевизмі”, не мала потрібних ліків. “Пригадую, як щиро радів президент Української Академії Наук відомий бактеріолог професор Заболотний, коли довідався, що за кордону в жовтні 1919 року прилетів на аероплані др. Піснячевський і привіз... ріжних ліків” [135, с. 60]. Як бачимо, повітряні сполучення набували важливого значення.

З метою здійснення ідеї сполучення України повітряними шляхами та приєднання її до Міжнародної організації повітряного сполучення і комунікації у вересні 1919 р. у Кам'янці-Подільському був заснований “Ініціативний гурток по улаштуванню повітрових шляхів на Україні” (Додаток Ж.1) [5, арк. 1–2]. Членами гуртка, серед яких були такі відомі українські авіатори, як Віктор Павленко (начальник Повітряного флоту УНР), Олександр Єгоров (інспектор авіації), Костянтин Калінін та багато інших військових льотчиків і льотчиків-спостерігачів армії УНР та Галицької армії (Додаток Ж.2), були розроблені проекти повітряного сполучення України з Центральною Європою [144, с. 340–346.]. Зокрема, передбачалося налагодити повітряне сполучення з Бухарестом, Кошицею, Віднем, Прагою, Берліном та іншими містами. Найбільш важливим визначався маршрут Кам'янець-Подільський – Кошиця (Чехія), на якому передбачалося використання важких літаків [5, арк. 7–8].

У наказі Головної Команди армії УНР від 24 жовтня 1919 р. Ч.218., підписаному Головним отаманом С. Петлюрою та т.в.о. військового міністра полковником Петрівим, йшлося про необхідність поліпшення матеріального забезпечення 1-го Запорізького окремого авіаційного загону: “Позаяк 1-й Запорізький Окремий Авіаційний отряд по наказу Уряду несе особливу і велику працю по триманню зв'язку з закордоном, обслуговує і ремонтує закордонні самоліоти, несе працю на фронті, а також веде обучення польотам учнів і випускає нових льотників, маючи обмежену кількість працівників, і підлягає безпосередньо Головному Управлінню Повітряної Фльоти, з огляду на надзвичайну дорожнечу і неможливість існування тільки на платню, покладену по штату (без добових), наказую тимчасово поширити наказ Головної Команди Військ У.Н.Р. ч. 122 від 15-го Серпня ц.р. на весь без винятку персональний склад цього Авіотряду з 18-го Липня ц.р. і рахувати його, як бойову муштрову авіачастину на фронті – до кінця його особливої праці” [4, арк. 59; 66, с. 349–350].

Підсумовуючи вищевикладене, можна зробити такі висновки:

Українська авіація досліджуваного періоду за загальною кількістю літаків і тих, що були у бойовому використанні відповідає середнім показникам інших держав.

У досліджуваний період авіація стає важливим засобом розвідки фронту та оперативного тилу противника. Серед основних завдань, які виконувала українська авіація, були також коректування артилерійського вогню; підтримка зв'язку між з'єднаннями; знищення живої сили противника; розповсюдження агітаційної літератури серед військ противника і місцевого населення прифронтової смуги.

Крім бойових дій важливе значення мало застосування літаків для міжнародних сполучень та виконання внутрішніх урядово-кур'єрських польотів.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і вирішення наукового завдання – розкрити процес становлення української військової авіації, визначити тенденції і результати її застосування в умовах боротьби за національну державність у 1917 – 1920 рр. Вирішення цього наукового завдання має наукове і практичне значення для розвитку військово-історичної науки, сприяє розширенню знань військових фахівців та утвердженню історичної правди про національно-визвольну боротьбу українського народу у цей період, що може стати складовою частиною військово-патріотичного виховання громадян України, воїнів її Збройних Сил.

У дисертації отримані такі основні результати:

1. Аналіз історіографії свідчить, що обрана дисертантом тема не була предметом історичного дослідження. Вона знайшла часткове висвітлення у працях українських істориків-емігрантів, сучасних вітчизняних, російських і польських дослідників. Але вони розглядали лише деякі аспекти з історії української військової авіації досліджуваного періоду. Використана автором дисертації джерельна база дозволила комплексно дослідити процес становлення та застосування української військової авіації в умовах боротьби за національну державність у 1917 – 1920 рр.

2. Встановлено, що на процес становлення української військової авіації вплинули чинники, що мали як позитивний, так і негативний характер. Серед позитивних чинників – наявність на території України авіаційних частин, запасів авіаційного майна, що раніше належали арміям Австро-Угорщини та Росії, використання їх кадрового потенціалу; позитивне ставлення до розбудови власної авіації українських політичних діячів та військового командування. Ускладнювала цей процес загальна

воєнно-політична обстановка та наявна зовнішня ізоляція українських держав; відсутність можливості використання власної авіаційної промисловості; антиукраїнські погляди певної частини офіцерського складу.

3. У ході дослідження доведено, що політичне та військове керівництво українських національних державних утворень з розумінням ставилося до розбудови власної авіації. Органи, які керували або координували цю справу, створювалися досить швидко. Методи комплектування особовим складом залежали від існуючої на різних етапах української державності концепції військового будівництва. Для формування авіаційних частин була використана база Російської та Австро-Угорської армій.

Для всіх українських авіаційних частин типовим було важке становище з кадрами, тому до служби залучали авіаторів, не зважаючи на їх соціальне та національне походження. Позитивним виявився досвід використання кадрового потенціалу колишніх Російської та Австро-Угорської армій. У подальшому, для вирішення кадрової проблеми провадилася робота з організації власних авіаційних шкіл, але впровадити в життя ці наміри повністю не вдалося.

4. Вперше досліджено парк літаків української військової авіації. Доведено, що вирішення проблеми створення боєздатного парку літаків та забезпечення авіації іншими матеріально-технічними засобами вимагало великих зусиль. Застосовувалися аероплани різного походження: що залишилися від Російської та Австро-Угорської армій; що були отримані від союзників; захоплені як трофеї; зібрані власними силами з наявних запчастин. Такий стан справ, хоча і дозволяв забезпечувати матеріальну частину авіаційних частин, вів до великого різноманіття типів аеропланів, що значно ускладнювало можливості їх технічного обслуговування, ремонту та взаємодій при бойовому використанні. Сучасних літаків було

вкрай мало, що примушувало активно використовувати застарілу техніку та застосовувати літаки не за їх цільовим призначенням.

5. Доведено, що українська військова авіація в означені роки за загальною кількістю літаків і тих, що були у бойовому застосуванні, відповідала середнім показникам авіаційних сил противника. Її вдале використання дозволяло командуванню отримувати певні переваги перед противником. Перш за все це стосується розвідки, яка на той час була важливою функцією військової авіації. Винищувачі виконували завдання з прикриття своїх сухопутних сил та здійснювали супровід розвідників-бомбардувальників. Проводились сплановані спеціальні бомбардувальні операції, хоча дії по наземним цілям у більшості випадків носили другорядний характер. Встановлено, що за часів існування авіації у складі армій українських національних державних утворень були сформовані боездатні авіаційні частини, які підтвердили здатність якісно виконувати бойові задачі. Однак загалом авіація не могла відіграти вирішальної ролі у бойових діях – технічні можливості літаків були надто низькими, недостатньою була і їх кількість.

6. Встановлено, що важливого значення у досліджуваний період набуло застосування літаків для міжнародних сполучень, а також виконання кур'єрських завдань в межах України. Міжнародні авіарейси найбільших масштабів набули в Українській Народній Республіці. Через неспроможність виконати усі завдання внаслідок низьких технічних можливостей наявних літаків, уряд країни був змушений орендувати німецькі літаки разом з екіпажами.

7. Враховуючи результати дослідження, теоретичні висновки та узагальнення, на думку автора, було б доцільним:

видати окрему монографію, а також збірник документів і матеріалів, присвячені становленню та застосуванню української військової авіації в умовах боротьби за національну державність у 1917 – 1920 рр.;

здійснити перевидання мемуарів Петра Білона, Михайла Шарика, Петра Франка як цікавих і оригінальних джерел з історії військової авіації України 1917 – 1920 рр.;

створити постійно діючу експозицію в Державному музеї авіації України з використанням натурних макетів літаків, що застосовувалися українськими авіаційними частинами у 1917 – 1920 рр.;

розширити відповідну експозицію у Центральному музеї Збройних Сил України;

організувати виставки у народознавчих світлицях у частинах Повітряних Сил Збройних Сил України з використанням опублікованих архівних та фотодокументів, які ілюструють історію створення та бойового застосування авіації у 1917 – 1920 рр.;

запропонувати у навчальних програмах Харківського інституту Повітряних Сил України ім. М. Кожедуба, кафедри Повітряних Сил Національної академії оборони України, військових кафедрах Національного авіаційного університету та Національного аерокосмічного університету ім. М.С. Жуковського (ХАІ) започаткувати курс з історії української військової авіації 1917 – 1920 рр.

Результати дослідження можуть бути використані:

у воєнно-історичних працях, наукових дослідженнях з історії будівництва Збройних Сил України та узагальнюючих працях з новітньої історії України для уточнення окремих подій та об'єктивного висвітлення історичних аспектів військового будівництва в Україні на початку ХХ століття;

у навчальному процесі вищих військових навчальних закладів при вивченні історичних дисциплін, які містять матеріал за відповідною тематикою, з метою поширення знань про боротьбу українського народу за національну державність;

у системі військово-патріотичного виховання і гуманітарної підготовки військовослужбовців Збройних Сил України з метою

виховання патріотизму і поваги до історичного минулого українського народу;

у науковій роботі військових та історичних музеїв з метою створення нових та удосконалення вже існуючих експозицій, присвячених періоду Української національно-демократичної революції 1917 – 1920 рр.

8. Перспективними напрямками подальших досліджень дисертант вважає:

узагальнення досвіду застосування авіаційних частин країн, що протистояли українським державам у боротьбі за незалежність;

дослідження створення та застосування гідроавіації в Україні;

вивчення персоналій та висвітлення діяльності громадських українських організацій в еміграції, які займались розвитком авіаційної науки і техніки.

Додаток А

Список льотчиків, що служили в українській військовій авіації у 1917 – 1920 рр.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
1.	Абрам Микола	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 44-й гарматний авіазагін; Подільський авіадивізіон, винищувальний авіазагін.
2.	Алелюхін Федір	ЛС	сотник	Армія УД. З 16 грудня 1918 р. – ГА, 2-а авіаційна сотня.
3.	Андрєєв Володимир			Армія УНР. З січня 1920 р. – ГА, 1-а авіаційна сотня
4.	Андрєєв Георгій	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 46-й гарматний авіазагін.
5.	Анжельсон	ВЛ	сотник	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 45-й винищувальний авіазагін. З 26 жовтня – командир авіазагону.
6.	Анкудович Микола	ЛС		Армія УД, 1-й Одеський авіапарк, зав. аеродромом.
7.	Арватов Юрій	ВЛ	хорунжий	Армія УНР, 5-й авіазагін. Жовтень 1919 р. – 1-й Запорізький авіазагін. З 12 березня 1920 р. – ЧУГА.
8.	Бавмбартен Євген	ВЛ		Армія УНР. З 12 березня 1920 р. – ЧУГА.
9.	Багровников Іван	ВЛ	поручник	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, ком-р 40-го гарматного авіазагону.
10.	Базілевич	ВЛ	прапорщик	Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, 25-й розвідувальний авіазагін.
11.	Баліцький	ЛС	хорунжий	Армія УД, 3-й Київський авіапарк, зав. коморами.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
12.	Баранов В'ячеслав Юрієвич	ВЛ	підполковник	Армія УНР. Командир 7-го Авіадивізіону. 3 грудня 1917 р. – Начальник Управління ВПФ.
13.	Бардашевський	ЛС	прапорщик	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 38-й гарматний авіазагін.
14.	Басан Олексій	ЛС	поручник	УГА. Загинув 5 лютого 1919 р. в Красному під час вибуху авіаційної бомби.
15.	Барталовський Микола	ВЛ	капітан	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, ком-р 39-го винищув. авіазагону.
16.	Баторський Володимир	ЛС		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
17.	Бачинський	ВЛ	хорунжий	Армія УД, Ескадра Повітряних кораблів.
18.	Башкатов Анатолій	ВЛ	поручник	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 34-й артилерійський авіазагін.
19.	Безкровний	ВЛ		Армія УД, Вінницький авіадивізіон, 9-й винищувальний авіазагін.
20.	Березицький		сотник	Армія УНР. Травень-жовтень 1920 р. – командир 1-ї ескадрильї (Варшава).
21.	Бернгубер	ВЛ	поручник	Армія УНР. Загинув у 1920 р. в авіакатастрофі в Італії.
22.	Бик	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, ком-р 16-го винищув. авіазагону.
23.	Богатирьов Грицько	ВЛ	штабс-капітан	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, ком-р 34-го гарматного авіазагону.
24.	Богатирьов Юрій	ЛС	поручник	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 2-й артилерійський авіазагін.
25.	Богдашевський	ВЛ		Армія УД, зав. майстернями 3-го авіапарку, з 15.06.18 – командир.
26.	Богомолів	ВЛ	сотник	Армія УНР, 5-й авіаційний загін. 3 травня 1920 р. – ЧУГА.
27.	Болошановський Флоріан	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 14-й гарматний авіазагін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
28.	Боровий Тимофій	ВЛ	підпоручик	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 37-й розвідувальний авіазагін.
29.	Бржезицький Олекса	ЛС	сотник	Армія УД, Вінницький авіадивізіон, 7-й розвідувальний авіазагін; Полтавський авіадивізіон, 31-й розвідувальний авіазагін.
30.	Брянцев Борис	ВЛ	поручник	Армія УД, Харківський авіадивізіон, 1-й Армійський авіазагін.
31.	Букалов Олександр	ВЛ	підпоручик	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, зав. радіотелеграфічною частиною. Жовтень 1918 р.– 44-й авіазагін.
32.	Букегевден	ВЛ		Армія УД, Вінницький авіадивізіон, 8-й гарматний авіазагін.
33.	Буколов Олексій	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 43-й розвід. авіазагін.
34.	Бурчак-Абрамович	ВЛ	сотник	Армія УД, Вінницький авіадивізіон, 7-й розвідувальний авіазагін.
35.	Василевський Філіп	ВЛ	значковий	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, командир 43-го розвідувального авіазагону.
36.	Васильєв В'ячеслав	ЛС		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, зав. гарматною частиною.
37.	Васильєв Гліб	ЛС	значковий	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, Грудень 1918 р. – армія УНР. 23 грудня 1918 р. запропоновано залишити межі УНР.
38.	Васильєв Стефан	ЛС	старшина	Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 14-й гарматний авіазагін.
39.	Василевський	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон. До жовтня 1918 р. – командир 43-го авіазагону.
40.	Віревський	ЛС	сотник	Армія УНР, 1-й Український армійський авіаційний загін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
41.	Величай Тимофій	ВЛ	сотник	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, ком-р 32-го гарматного авіазагону.
42.	Вигін	ВЛ		Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, 25-й розвідувальний авіазагін.
43.	Висоцький Костянтин	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 1-й артилерійський авіазагін; 8-й Катеринославський авіадивізіон, 45-й винищувальний авіазагін.
44.	Вишняков Олександр	ВЛ	прапорщик	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 39-й винищувальний авіазагін.
45.	Владимирів Леонід	ВЛ		Армія УД, 1-й Одеський авіапарк, зав. майстернями.
46.	Вноровський	ВЛ		Армія УНР. Прибув з Туркестанського авіадивізіону.
47.	Воєводський	ЛС		Армія УНР.
48.	Волконський	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 33-й винищувальний авіазагін.
49.	Вольський Віктор	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 33-й винищувальний загін.
50.	Воронін	ВЛ		Подільський авіадивізіон, командир 2-го гарматного авіазагону.
51.	Воронцов Дмитро	ВЛ	штабс-капітан	Армія УД, Харківський авіадивізіон, 2-й армійський авіазагін; Житомирський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
52.	Гаврилов Олександр	ВЛ		Подільський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
53.	Галицинський	ВЛ		Армія УД, командир 5-го Київського авіапарку.
54.	Гасенко	ВЛ		Армія УНР. 1920 р. – у складі закордонної місії УНР (Відень).

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
55.	Гаусман Тимофій Платонович	ВЛ	підполковник	Армія УД. Вересень 1918 р. – Інспектор авіації Харківського району.
56.	Германюк	ЛС	сотник	Армія УД, Київський авіадивізіон, 19-й розвідувальний авіазагін.
57.	Гніздовський	ВЛ		Армія УНР.
58.	Гончаров	ЛС		Армія УНР.
59.	Горбачов Михайло	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 44-й гарматний авіазагін.
60.	Горн Борис	ВЛ	капітан	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, пом. ком-ра з технічної частини.
61.	Горшков			Інспектор Повітряного Флоту армії УНР.
62.	Гофман Борис	ЛС	підпоручик	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон; 43-й розвід. авіазагін.
63.	Гранковський Л.	ВЛ		Армія УД, Київський авіадивізіон, 19-й розвідувальний авіазагін.
64.	Гребнєв	ЛС	сотник	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 1-й розвідувальний авіазагін.
65.	Григор'єв	ВЛ	прапорщик	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 4-й гарматний авіазагін.
66.	Гриньов Лев	ВЛ	полковник	Армія УД, командир 6-го Полтавського авіадивізіону.
67.	Гриньов Владислав	ЛС		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, зав. аеронавігаційною частиною. 3 грудня 1918 р. –УНР. 23 грудня 1918 р. запропоновано залишити межі УНР.
68.	Губарєв	ЛС	старшина	Армія УНР, Подільський авіадивізіон, винищувальний авіазагін.
69.	Губер	ВЛ	значковий	Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 14-й гарматний авіазагін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
70.	Губер	ВЛ	полковник	Армія УД. З 16 грудня 1918 р. – УГА. Загинув 5 лютого 1919 р. в Красному.
71.	Губер Борис А.	ВЛ	значковий	Армія УД. Пом. командира по муштровій і господарській частині Житомирського авіадивізіону.
72.	Гумецький Нестор (Орест)	ЛС	хорунжий	ГА. Загинув 5 лютого 1919 р. в Красному в результаті вибуху авіаційної бомби.
73.	Гурков	ВЛ	значковий	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 3-й винищувальний авіазагін.
74.	Данилов	ВЛ	прапорщик	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 1-й розвідувальний авіазагін.
75.	Джура Василь	ВЛ	булавний	Армія УНР.
76.	Делібалта	ВЛ	сотник	Армія УД, 6-й Харківський авіапарк, пом. командира.
77.	Делінсгаузен Едуард	ВЛ		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 40-й гарматний авіазагін.
78.	Дема Олександр	ЛС	поручник	Армія УД, Харківський авіадивізіон, 1-й Армійський авіазагін.
79.	Демічев Іван	ВЛ	Капітан (сотник)	Армія УНР. Лютий-квітень 1918 р. – командир 6-го Полтавського авіадивізіону. Армія УД. 6-й Полтавський авіадивізіон, пом. ком-ра по муштровій частині. З грудня 1918 р. УНР. 23 запропоновано залишити межі УНР.
80.	Дмитрієв	ВЛ	хорунжий	Армія УД. Ескадра Повітряних кораблів. З грудня 1918 р. – армія УНР. З січня 1919 р. – при Управлінні ПФ УНР.
81.	Дмитровський	ВЛ	сотник	Армія УД, Ескадра Повітряних кораблів. З грудні 1918 р. – армія УНР.
82.	Дошек Анте	ЛС		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 43-й розвід. авіазагін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
83.	Драголь Микола (Василь)	ВЛ	ротмістр	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, командир 37-го розвідувального авіазагону.
84.	Дрямов Михайло	ЛС		Армія УД, 1-й Одеський авіапарк, зав. автомобільною частиною.
85.	Думбадзе Антон	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 15-й винищувальний авіазагін.
86.	Жарський Іван	ВЛ	десятник	Армія УНР. З вересня 1919 р. до травня 1920 р. перебував у складі закордонної місії УНР у Відні.
87.	Жаховський Олександр	ВЛ	сотник	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 1-й Армійський авіазагін; 8-й Катеринославський авіадивізіон, 43-й розвідувальний авіазагін. З грудня 1918 р. – армія УНР. Влітку 1919 р. – ком-р 1-го окремого Запорізького авіазагону.
88.	Живаго Костянтин	ВЛ	поручник	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 40-й гарматний авіазагін.
89.	Желнін Борис	ВЛ		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, зав. аеронавігаційною частиною.
90.	Заборовський Сергій	ВЛ	підполковник	Армія УД. У жовтні 1918 р. Ком-р 8-го Катеринославського авіадивізіону.
91.	Забудський	ВЛ		Армія УНР. Лютий 1918 р. – при Штабі авіації УНР.
92.	Залозний Некандер	ВЛ	сотник	Армія УД, Ескадра повітряних кораблів. З 16 грудня 1918 р. – УГА. Влітку 1919 р. – командир 2-ї авіасотні.
93.	Зарін Олександр	ВЛ	прапорщик	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 39-й винищувальний авіазагін.
94.	Заславський Осип	ЛС	поручник	ГА. Влітку 1919 р. – референт з авіації. З вересня 1919 р. – ком-р 1-ї авіасотні.
95.	Зеленяк	ЛС	хорунжий	1-й Запорізький авіаційний загін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
96.	Земик Рудольф	ЛС	поручник	ГА, 2-а авіаційна сотня.
97.	Зінов'єв Олександр	ВЛ	підполковник	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, пом. ком-ра із стройової частини.
98.	Зіновієв Олександр	ЛС		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, зав. гарматною частиною.
99.	Золотарьов	ВЛ		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, винищувальний авіазагін.
100.	Золотов Павло	ВЛ		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
101.	Зуєв	ЛС	хорунжий	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
102.	Євський Сергій	ЛС	сотник	ГА. 1-а авіаційна сотня. 3 квітня 1920 р. – Червона армія.
103.	Єгоров Олександр	ЛС	капітан	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, нач. авіабази, 37-й розвідувальний авіазагін; Київський авіадивізіон, зав. аеронавігаційною частиною.
104.	Єгоров	ВЛ	штаб-ротмістр	Армія УНР. Грудень 1917 р. – 1-й Український армійський авіаційний загін. Інспектор авіації Головного управління ВПФ УНР. Жовтень 1919 р. – т.в.о. Начальника Повітрофлоту УНР.
105.	Єгоров	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 44-й гарматний авіазагін.
106.	Єрмолинський	ЛС	сотник	Армія УД, Київський авіадивізіон, 20-й гарматний авіазагін.
107.	Єфімов	ЛС	сотник	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 1-й розвідувальний авіазагін.
108.	Іванов Володимир	ВЛ	поручник	Армія УД, Харківський авіадивізіон, помічник командира по технічній частині; пом. командира по муштровій частині.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
109.	Іванов Михайло	ЛС	четар	Подільський авіадивізіон, командир 1-го гарматного авіазагону Армія УД. 3 16 грудня 1918 р. – ГА.
110.	Ідзіковський Людвиг	ВЛ	підпоручик	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 45-й винищув. авіазагін.
111.	Ільяшенко Всеволод	ВЛ		Армія УД, Полтавський авіадивізіон, 31-й розвідувальний авіазагін.
112.	Еске М.		сотник	Армія УНР. Грудень 1920 р. – голова Приймальної комісії літаків для армії УНР в Італії.
113.	Кавута Петро	ВЛ	ст. десятник	ГА. Загинув в авіакатастрофі 4 березня 1919 р.
114.	Каймовський	ВЛ		Армія УД, Київський авіадивізіон, 19-й розвідувальний авіазагін.
115.	Калінін Костянтин			
116.	Калішевський	ВЛ	хорунжий	Армія УНР, 5-й авіазагін.
117.	Калугін Іван	ЛС	підпоручик	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 43-й розвідувальний авіазагін. Жовтень 1918 р. – командир 43-го авіазагону.
118.	Каминський Олексій	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 15-й винищувальний авіазагін.
119.	Каминський Володимир	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 15-й винищувальний авіазагін.
120.	Камінів Григорій	ВЛ		Армія УД, Київський авіадивізіон, 21-й винищувальний авіазагін.
121.	Кануков Джамбулат	ВЛ	полковник	Армія УД. 3 16 грудня. 1918 р. – УГА, командир авіаційної сотні, згодом – командир авіаційного полку. Загинув в авіакатастрофі у травні 1919 р.
122.	Кануков Назбулат		четар	Армія УД. 3 1919 р. – УГА. Загинув 5 лютого 1919 р. в Красному.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
123.	Карачевський	ВЛ	сотник	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, пом. командира по муштровій та господарській частині.
124.	Карклін Рудольф	ВЛ	значковий	Армія УД, Вінницький авіадивізіон, ком-р 9-го винищувального авіазагону.
125.	Касперович Борис	ВЛ	хорунжий	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 45-й винищув. авіазагін.
126.	Качан	ВЛ	прапорщик	Армія УНР. Грудень 1917 р. – 1-й Український Армійський Авіаційний загін.
127.	Кашкада	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон.
128.	Кистяковський Олександр	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 13-й розвідувальний авіазагін.
129.	Кіне		сотник	ГА. Січень-лютий 1920 р. – командир 1-ї авіаційної сотні.
130.	Кіселевич Микола	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, командир 45-го винищувального авіазагону.
131.	Коваленко	ВЛ	сотник	Армія УД, пом. ком-ра по муштровій частині Житомирського авіадивізіону.
132.	Кованько Олександр	ВЛ		Армія УД, пом. ком-ра Вінницького авіадивізіону; 3-й Одеський авіадивізіон, 16-й гарматний авіазагін.
133.	Козловський	ВЛ		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, винищувальний авіазагін.
134.	Колонтаїв Василь	ВЛ	штабс-капітан	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 40-й гарматний авіазагін.
135.	Кольє Мануїл	ЛС		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 46-й гарматний авіазагін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
136.	Комарницький	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 33-й винищувальний авіазагін. 3 грудня 1918 р. – армія УНР.
137.	Компанець	ВЛ	хорунжий	Армія УНР. Інструктор авіаційної школи.
138.	Коноваленко	ЛС	значковий	Армія УНР, Волинський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
139.	Кононенко	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, голова потягу-майстерні.
140.	Коровацький	ВЛ		Армія УД, Київський авіадивізіон, 21-й винищувальний авіазагін.
141.	Коровніков	ВЛ	полковник	Армія УД, командир 8-го Катеринославського авіадивізіону.
142.	Костів Василь	ЛС		ГА. Інструктор авіаційної школи. У 1920 р. виїхав до Чехословаччини.
143.	Котлярів Михайло	ЛС		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, зав. радіо телеграфічною частиною.
144.	Котович	ВЛ		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, винищувальний авіазагін.
145.	Красюк Олександр	ВЛ		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, розвідувальний авіазагін.
146.	Краузе Костянтин	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 15-й винищувальний авіазагін.
147.	Краховецький	ЛС		Армія УНР. 3 лютого 1918 р. – при Штабі авіації УНР.
148.	Кривенко	ВЛ		Армія УНР. Серпень 1919 р. – інспектор Повітряного Флоту УНР.
149.	Крилов	ВЛ		Армія УД, Київський авіадивізіон, 20-й гарматний авіазагін.
150.	Кубш Йозеф	ВЛ	четар	ГА, 2-а авіаційна сотня. 18 серпня 1919 р. перелетів до поляків.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
151.	Кудря	ВЛ	штаб-ротмістр	Армія УНР, 1-й Український Армійський Авіаційний загін.
152.	Кузнєцов Микола	ЛС	підпоручик	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, розвідувальний авіазагін.
153.	Кузнєцов Сергій	ЛС		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, зав. гарматною частиною.
154.	Кузьмович Степан	ЛС	четар	ГА, 2-а авіаційна сотня.
155.	Кулішев	ВЛ	хорунжий	Армія УД, Ескадра Повітряних кораблів. 3 грудня 1918 р. – армія УНР.
156.	Кунке		хорунжий	ГА. Зник 26 лютого 1920 р.
157.	Куранов	ВЛ	прапорщик	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 1-й розвідувальний авіазагін.
158.	Лавров	ВЛ	хорунжий	Армія УД, Ескадра Повітряних кораблів. 3 грудня 1918 р. – армія УНР.
159.	Лазарєв	ВЛ	сотник	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, командир 4-го гарматного авіазагону.
160.	Лапін	ВЛ		Армія УД, Київський авіадивізіон, 22-й гарматний авіазагін.
161.	Ларіонов Микола	ВЛ		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
162.	Лигаров Микола	ЛС	штабс-капітан	Армія УД, Харківський авіадивізіон, 2-й Армійський авіазагін.
163.	Литвиненко Дмитро	ВЛ	прапорщик	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, розвідувальний авіазагін.
164.	Лігаров Микола	ЛС		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 40-й гарматний авіазагін.
165.	Левенець Максиміліан	ЛС		Армія УД, Полтавський авіадивізіон, зав. фотографічною частиною.
166.	Левицький Дмитро	ЛС	підпоручик	Армія УНР. 3 грудня 1917 р. – у складі Технічного управління.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
167.	Легат	ВЛ	значковий	Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон.
168.	Лобко-Лобановський Віктор	ВЛ		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, розвідувальний авіазагін.
169.	Лойко	ВЛ	значковий	Армія УД, пом. ком-ра по технічній частині Житомирського авіадивізіону.
170.	Лун	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон.
171.	Лупинський Чеслав	ВЛ		Армія УД, Полтавський авіадивізіон, командир 32-го гарматного авіазагону
172.	Лутц Олександр Ю.	ВЛ	поручник	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, ком-р 34-го гармат. авіазагону.
173.	Ляліч Микола	ВЛ	поручник	ГА.
174.	Лясковський Олександр	ВЛ	корнет	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 37-й розвідувальний авіазагін.
175.	Лященко Сергій	ВЛ	поручник	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, ком-р 38-го гарматного авіазагону.
176.	Мазиків Аркадій	ВЛ	значковий	Армія УД, Полтавський авіадивізіон, 32-й гарматний авіазагін.
177.	Мазикін Аркадій (Іван)	ЛС		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 31-й розвідувальний авіазагін.
178.	Макаренко	ВЛ		Армія УНР.
179.	Макіонов Донат	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 33-й винищувальний авіазагін.
180.	Макіонок	ВЛ		Армія УД, Київський авіадивізіон, 20-й гарматний авіазагін
181.	Максимович-Васильковський Василь	ВЛ	сотник	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 33-й винищувальний авіазагін. 3 грудня 1918 р. – командир авіадивізіону.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
182.	Максимовський	ВЛ		Армія УНР. При Штабі авіації. Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, командир 27-го винищувального авіазагону.
183.	Марш-Маршад Григорій	ВЛ	корнет	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 37-й розвідувальний авіазагін.
184.	Марш-Маршад Данііл	ВЛ	підпоручик	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 37-й розвідувальний авіазагін.
185.	Масакевич	ВЛ		ГА, 2-а авіаційна сотня. 3 квітня 1920 р. – Червона армія, авіазагін 12-ї армії.
186.	Матушинський	ВЛ		Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, 26-й гарматний авіазагін
187.	Машкін	ВЛ	хорунжий	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 43-й розвід. авіазагін.
188.	Мизерський Борис	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 14-й гарматний авіазагін.
189.	Михайлов Сергій	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 13-й розвідувальний авіазагін.
190.	Михельсон Олександр	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, командир 46-го гарматного авіазагону.
191.	Мікерін Іван	ВЛ	поручник значковий	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, командир 31-го розвідувального авіазагону.
192.	Мілевський	ВЛ		Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, ком-р 25-го розвід. авіазагону.
193.	Мінчанок	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 16-й гарматний авіазагін.
194.	Міхенко Леонід	ЛС	четар	ГА, 2-а авіаційна сотня, фотограф
195.	Молотов Грицько	ЛС		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 31-й розвідувальний авіазагін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
196.	Моляревський Василь	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 13-й розвідувальний авіазагін.
197.	Морей	ЛС	поручник	Армія УНР, 1-й Український Армійський Авіаційний загін.
198.	Мошкін Андрій	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 43-й розвід. авіазагін.
199.	Мрочковський Антон	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 16-й гарматний авіазагін.
200.	Муковський	ЛС	старшина	Армія УНР, Подільський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
201.	Найгавзер (Навгайзер)	ВЛ		ГА, 2-а авіаційна сотня.
202.	Наконечний	ВЛ	підпрапорщик	Армія УНР, командир 1-го Українського Армійського Авіаційного загону. Інспектор авіації армії УД.
203.	Невдачний В'ячеслав	ВЛ		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 40-й гарматний авіазагін.
204.	Недзельницький	ЛС	значковий	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 4-й гарматний авіазагін.
205.	Неймарк	ВЛ	сотник,	Армія УД, командир Ескадри Повітряних кораблів.
206.	Нестор Михайло Володимир	ЛС	хорунжий	ГА. Загинув 5 лютого 1919 р. в Красному в результаті вибуху авіаційної бомби.
207.	Носик	ЛС	сотник	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон.
208.	Обрам	ВЛ	хорунжий	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон.
209.	Огар	ЛС	поручник	ГА, 2-а авіаційна сотня. Лютий 1920 р. – т.в.о. командира 1-ї авіаційної сотні. 3 квітня 1920 р. – Червона армія.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
210.	Огородзінський	ЛС		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
211.	Озеров Георгій Олександрович	ВЛ	поручник	Армія УД. Вересень 1918 р. – у складі Управління Інспектора Авіації Харківського району.
212.	Олексіїв	ЛС	сотник	Армія УНР, 1-й Запорізький авіазагін.
213.	Осипов	ЛС		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 44-й гарматний авіазагін
214.	Остахнович	ВЛ		Армія УД, 3-й Київський авіапарк, зав. відправкою і погрузкою (з 20.06.18).
215.	Остахнович	ЛС	значковий	Армія УД, Київський авіадивізіон, 19-й розвідувальний авіазагін.
216.	Островідов Сергій	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 13-й розвідувальний авіазагін; Волинський авіадивізіон, винищувальний авіазагін.
217.	Павленко Віктор	ВЛ	полковник	Армія УНР. З 11 березня 1918 р. – Інспектор Повітряного Флоту УНР.
218.	Павлов	ВЛ	хорунжий	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 45-й винищ. авіазагін.
219.	Павлов Іван	ЛС	старшина	Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 13-й розвідувальний авіазагін.
220.	Павловський Іван	ВЛ	сотник капітан	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, пом. ком-ра по муштровій та господарській частині; 43-й розвід. авіазагін, ком-р 44-го гармат. авіазагону.
221.	Павловський	ВЛ		Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, командир 26-го гарматного авіазагону.
222.	Пащенко	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон.
223.	Передков	ВЛ		Армія УД, 3-й Київський авіапарк, зав. аеродромом.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
224.	Петров	ВЛ	значковий	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 2-й гарматний авіазагін.
225.	Петров	ЛС		Армія УД, 3-й Київський авіапарк, зав. фотографічною частиною.
226.	Писаренко Олександр	ЛС	підполковник	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 37-й розвідувальний авіазагін.
227.	Пишеванов Олександр	ВЛ	прапорщик	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 39-й винищувальний авіазагін.
228.	Плотников	ЛС		Армія УД, 3-й Київський авіапарк, зав. гаражем.
229.	Повshedний	ЛС	хорунжий	Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, 26-й гарматний авіазагін.
230.	Поготовко	ЛС	сотник	Армія УНР. Травень-листопад 1919 р. – начальник загально-муштрового відділу Головного Управління ВПФ УНР.
231.	Поляков Андрій	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 16-й гарматний авіазагін.
232.	Попченко Яків	ВЛ	хорунжий	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 46-й гарматний авіазагін.
233.	Просинський Вітольд	ЛС		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 13-й розвідувальний авіазагін.
234.	Пуза Євген	ЛС	сотник	ГА. Травень 1919 р. – референт з авіації при ДСВС ЗУНР.
235.	Римкевич Іван	ВЛ	підпоручик	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 31-й розвідувальний авіазагін.
236.	Рего Юрко	ВЛ	хорунжий	Подільський авіадивізіон, 1-й гарматний авіазагін. Армія УД, Ескадра Повітряних кораблів.
237.	Редько	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон.
238.	Рогальлевіський	ВЛ		Армія УНР. Лютий 1918 р. – при Штабі авіації УНР.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
239.	Розвадовський Дмитро	ЛС		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, осавул авіадивізіону
240.	Рошчін Іван	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 34-й гарматний авіазагін.
241.	Руднев		сотник	Армія УД, командир 3-го Одеського авіадивізіону.
242.	Рудорфер Франц	ВЛ	поручник	ГА. Загинув 14 жовтня 1919 р. у результаті авіакатастрофи.
243.	Рупшинський	ВЛ	сотник	Армія УД, Ескадра Повітряних кораблів.
244.	Сабелов Костянтин	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 14-й гарматний авіазагін
245.	Савчук Михайло	ВЛ	поручник	ГА.
246.	Садовников Гаврило	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 13-й розвідувальний авіазагін.
247.	Сакіріч	ВЛ	військовий старшина	Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, 25-й розвідувальний авіазагін.
248.	Самойлов			Інспектор авіації Одеського авіаційного району.
249.	Санов (Сапов) Олександр	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 34-й гарматний авіазагін.
250.	Сахно	ВЛ		Армія УД, Київський авіадивізіон, 20-й гарматний авіазагін.
251.	Серіков Микола	ЛС	поручник	Армія УД. З 16 грудня 1918 р. – УГА, 2-а авіаційна сотня.
252.	Семенов Василь	ВЛ		Армія УД. 6-й Полтавський авіадивізіон, ком-р 31-го розвід. авіазагону.
253.	Семенов Олександр	ВЛ		Армія УД, Київський авіадивізіон, зав. радіотелеграфічною частиною.
254.	Сергєєв Борис	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 1-й артилерійський авіазагін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
255.	Сергіїв Микола	ВЛ		Армія УД, Полтавський авіадивізіон, 32-й гарматний авіазагін.
256.	Сіляндер Олекса	ВЛ	хорунжий	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, голова потягу-майстерні, 44-й гарматний авіазагін.
257.	Сінявін	ВЛ	значковий	Армія УД, Ескадра Повітряних кораблів.
258.	Синицин	ВЛ		Армія УНР, 6-й винищувальний авіазагін.
259.	Сіляндер Олександр	ВЛ	підпоручик	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 1-й Армійський авіазагін. Жовтень 1918 р. – командир 44-го авіазагону.
260.	Скворцов	ВЛ		Армія УД, Вінницький авіадивізіон, 9-й винищувальний авіазагін.
261.	Скуднов Михайло	ЛС		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, розвідувальний авіазагін.
262.	Скурський	ВЛ		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 39-й винищувальний авіазагін.
263.	Слезак Степан	ЛС	поручник	ГА, завідуючий майстернями. З 15.06 до 10.07. 1919 р. – референт з авіації.
264.	Смолян Володимир	ВЛ		ГА.
265.	Соколовський Іван	ЛС	четар	ГА.
266.	Соловійов	ЛС		Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, зав. аеронавігаційною частиною
267.	Соменко Кузьма	ВЛ		Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 14-й гарматний авіазагін.
268.	Сомов Павло	ЛС		Армія УД, 1-й Одеський авіапарк, зав. аеронавігаційною частиною.
269.	Соневицький Сільвестр	ВЛ	четар	ГА.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
270.	Стадницький-Коленда	ЛС	штабс-капітан	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 4-й гарматний авіазагін.
271.	Судковський	ЛС		Армія УНР. 3 лютого 1918 р. – при Штабі авіації УНР.
272.	Суханов	ВЛ	підпоручик	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 39-й винищувальний авіазагін.
273.	Сухенко	ЛС	сотник	1-й Запорізький авіаційний загін
274.	Терешкевич Сергій	ЛС	капітан	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 32-й гарматний авіазагін.
275.	Тихонов Георгій	ВЛ		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 38-й гарматний авіазагін.
276.	Тихонов Микола	ВЛ	прапорщик	Армія УД, Харківський авіадивізіон, 1-й Армійський авіазагін.
277.	Тихонович Петро	ВЛ	підпоручик	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 44-й гарматний авіазагін.
278.	Тихосіров	ВЛ		Армія УД, Житомирський авіадивізіон, командир 2-го гарматного авіазагону.
279.	Толмазов	ВЛ		Армія УНР. У лютому 1918 р. – при Штабі авіації УНР.
280.	Томашевський	ЛС	старшина	Армія УД, 3-й Одеський авіадивізіон, 16-й гарматний авіазагін.
281.	Томенко В.	ЛС	четар	ГА, командир технічної сотні. Загинув 5 лютого 1919 р. в Красному.
282.	Торичнів	ЛС	старшина	Армія УНР. Грудень 1917 р. – “правитель діл військових” Управління ВПФ. Волинський авіадивізіон, розвідувальний авіазагін.
283.	Тоцький	ЛС	сотник	1-й Запорізький авіаційний загін
284.	Трифонів В'ячеслав	ЛС		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 44-й гарматний авіазагін.
285.	Третьяков Олександр	ВЛ		Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 43-й розвід. авіазагін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
286.	Трутень	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон.
287.	Тургановський Дмитро	ВЛ	сотник	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, пом. командира по технічній частині; командир 45-го авіазагону.
288.	Федарів Семен	ВЛ		Армія УНР. З 12 березня 1920 р. – ЧУГА.
289.	Федоров Віктор	ВЛ		Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, 28-й гарматний авіазагін.
290.	Федоров Дмитро	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 34-й гарматний авіазагін.
291.	Філін Микола	ЛС		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, зав. фотографічною частиною, 37-й розвідувальний авіазагін.
292.	Фостаковський Степан (Іван)		сотник	ГА. Жовтень 1919 р. – т.в.о. референта з авіації. З березня 1920 р. – командир 1-ї авіаційної сотні ЧУГА.
293.	Франко Петро	ЛС	сотник	З 1.12 1918 р. до 10.04 1919 р. – нач-к Летунського відділу та референт з авіації при ДСВС.
294.	Фрейман	ВЛ	прапорщик	Армія УД, Житомирський авіадивізіон, 1-й розвідувальний авіазагін.
295.	Хинцинський Євген	ЛС		Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 38-й гарматний авіазагін.
296.	Холщевников Володимир	ВЛ	ротмістр	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 38-й гарматний авіазагін, Чернігівський авіадивізіон, 27-й винищувальний авіазагін.
297.	Хрущ Антон	ЛС	поручник	ГА, командир 1-ї авіасотні. З серпня до жовтня 1919 р. – референт з авіації. З квітня 1920 р. – Червона Армія, авіазагін 12-ї армії.
298.	Чеонатинський Костянтин	ВЛ		Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, 28-й гарматний авіазагін.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
299.	Черевко Яків	ВЛ	підпоручик	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, 45-й винищ. авіазагін.
300.	Черемисін	ВЛ		Армія УНР.
301.	Чернишов	ВЛ		Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон.
302.	Чистоклетов Микола	ВЛ	поручник	Армія УД, 6-й Полтавський авіадивізіон, 33-й винищувальний загін.
303.	Чистоклимов Сергій	ВЛ		Армія УД, Полтавський авіадивізіон, 33-й винищувальний авіазагін
304.	Чудновський	ВЛ	підпрапорщик	Армія УНР. 1-й Український Армійський Авіаційний загін.
305.	Чуприн Валеріан	ВЛ		Армія УД, Чернігівський авіадивізіон, 26-й гарматний авіазагін
306.	Цибульський	ЛС	поручник	1-й Запорізький авіаційний загін.
307.	Шапошников Микола	ЛС	підполковник	Армія УД, 7-й Харківський авіадивізіон, 38-й гарматний авіазагін.
308.	Шаманський Роман	ВЛ	полковник	Армія УД, Травень 1918 р. – командир Харківського авіадивізіону.
309.	Шарик Михайло	ЛС		ГА. 3 травня до жовтня 1920 р. – армія УНР, авіаційна ескадра (Варшава).
310.	Шаров А.Н.	ВЛ	сотник	Армія УД, Ескадра Повітряних кораблів.
311.	Шахнович	ЛС		Армія УД, Полтавський авіадивізіон, зав. радіотелеграфічною частиною.
312.	Швець Осип	ЛС	хорунжий	ГА. Загинув 5 лютого 1919 р. в Красному в результаті вибуху авіабомби.
313.	Шевченко Леонтій	ВЛ		Армія УНР. 3 грудня 1917 р. – у складі Технічного управління.
314.	Шелковський Петро	ВЛ	капітан	Армія УД, у складі Управління Інспектора Авіації Харківського району.

№ п/п	Прізвище, ім'я	Фах	Військове звання	Місце служби, посада
315.	Шепарович Фелікс	ВЛ	четар	ГА. Помер від тифу 6 січня 1920 р. Похований в Крижополі.
316.	Шеремецінський Аркадій		сотник	Армія УНР, командир 5-го авіазагону.
317.	Шестаков Іван	ВЛ		Армія УНР, Подільський авіадивізіон, 1-й гарматний авіазагін.
318.	Шестаков Іван	ЛС	сотник	Армія УД. З 16 грудня 1918 р. – ГА, фотограф.
319.	Шишков Михайло Михайлович	ВЛ	ротмістр	Армія УД, помічник Інспектора Авіації Харківського району з господарчої та стройової частини.
320.	Шірко Михайло	ВЛ		Армія УД, пом. Інспектора Авіації Харківського району по муштровій і господарській частині.
321.	Яковлев Михайло Андрійович	ВЛ	капітан	Армія УД, помічник Інспектора Авіації Харківського району з технічної частини.
322.	Якубов Леопольд	ВЛ	поручник	Армія УД, 8-й Катеринославський авіадивізіон, пом. ком-ра по тех. частині
323.	Янковиц Віктор	ВЛ	капітан	Армія УД, Харківський авіадивізіон, 2-й Армійський авіазагін.
324.	Яновський	ВЛ	поручник	Армія УД, осавул 3-го Київського авіапарку. Армія УНР. Авіаційна школа.
325.	Янченко Василь	ВЛ		Армія УД, Полтавський авіадивізіон, командир 33-го винищ. авіазагону.
326.	Яцура	ЛС	четар	ГА, фотограф

Примітки:

ВЛ – військовий льотчик;

ЛС – льотчик-спостерігач

Додаток Б.1

**Корпусні авіаційні частини Української Держави
(станом на серпень 1918 р.)**

Назва частини та місце дислокації	Базова частина для формування
1-й авіадивізіон Житомир	
1-й розвідувальний авіазагін	26-й корпусний авіазагін
2-й гарматний авіазагін	28-й корпусний авіазагін
3-й винищувальний авіазагін	9-й винищувальний авіазагін
4-й гарматний авіазагін	4-й Сибірський корпусний авіазагін
2-й авіадивізіон Вінниця	
7-й розвідувальний авіазагін	2-й корпусний авіазагін
8-й гарматний авіазагін	2-й Гвардійський корпусний авіазагін
9-й винищувальний авіазагін	7-й винищувальний авіазагін
10-й гарматний авіазагін	32-й корпусний авіазагін
3-й авіадивізіон Одеса	
13-й розвідувальний авіазагін	1-й Залізний авіазагін
14-й гарматний авіазагін	27-й корпусний авіазагін
15-й винищувальний авіазагін	Одеський авіазагін
16-й гарматний авіазагін	36-й корпусний авіазагін
4-й авіадивізіон Київ	
19-й розвідувальний авіазагін	3-й Сибірський корпусний авіазагін
20-й гарматний авіазагін	4-й гарматний авіазагін
21-й винищувальний авіазагін	6-й винищувальний авіазагін
22-й гарматний авіазагін	31-й корпусний авіазагін

Назва частини та місце дислокації	Базова частина для формування
5-й авіадивізіон Чернігів	
25-й розвідувальний авіазагін	12-й корпусний авіазагін
26-й гарматний авіазагін	9-й корпусний авіазагін
27-й винищувальний авіазагін	2-й винищувальний авіазагін
28-й гарматний авіазагін	?
6-й авіадивізіон Полтава	
31-й розвідувальний авіазагін	?
32-й гарматний авіазагін	?
33-й винищувальний авіазагін	?
34-й гарматний авіазагін	?
7-й авіадивізіон Харків	
37-й розвідувальний авіазагін	8-й армійський авіазагін
38-й гарматний авіазагін	1-й Туркестанський корпусний авіазагін
39-й винищувальний авіазагін	?
40-й гарматний авіазагін	1-й Український гарматний авіазагін
8-й авіадивізіон Катеринослав	
43-й розвідувальний авіазагін	16-й корпусний авіазагін
44-й гарматний авіазагін	3-й армійський авіазагін
45-й винищувальний авіазагін	8-й винищувальний авіазагін
46-й гарматний авіазагін	1-й Український армійський авіазагін

Додаток Б.2
Літаки, взяті на облік Управлінням української авіації
(станом на початок січня 1918 р.)

Тип літака	Кількість
Анаде	35
Вуазен (різних модифікацій)	33
Ньюпор IV	2
Ньюпор IX	3
Ньюпор X	2
Ньюпор XI	8
Ньюпор XII	1
Ньюпор XVII	6
Ньюпор XXI	6
Ньюпор XXIII	22
Сопвіч 1 1/2	10
Фарман XXX	22
Моран (різних модифікацій)	19
Лебідь XII	2
Вуазен Іванова	2
Спад А.4	2
Альбатрос	1
Авіатік	1
Інші типи	11
Всього:	188

Додаток Б.3

**Відомість літаків Харківського авіаційного району,
готових до бойових вильотів**

Назва літака та частина, якій він належить	Номер літака	Тип двигуна	Потужність двигуна, к.с.	Номер двигуна
Харківський авіадивізіон				
Буазен	730	Сальмсон	150	2670
Буазен	624	Сальмсон	150	3927
Моран-Парасоль	908	Рон	80	6691
Сопвіч	1136	Клерже	110	845
Ньюпор XXIII	3240	Рон	120	2777
Ньюпор XXIII	3241	Рон	120	4711
Ньюпор XXIII	3226	Рон	120	100612
Ньюпор XXIII	3224	Рон	120	100644
Моріс-Фарман	5407	Рено	130	57409
Полтавський авіадивізіон				
Ньюпор XXIII	3731	Рон	110	863
Ньюпор XXIII	3247	Рон	110	6124
Ньюпор XIII	3246	Рон	110	3563
Буазен	745	Сальмсон	150	4996
Моран-Монокок	952			
Морчет	629			
Фарман XXX	1624	Сальмсон	150	9060
Катеринославський авіадивізіон				
Ньюпор XXI	1285	Рон	80	100190

Назва літака та частина, якій він належить	Номер літака	Тип двигуна	Потужність двигуна, к.с.	Номер двигуна
Ньюпор XVII	1437	Рон	110	4519
Кадрон (двох двиг.)	4205	Рон	2 x 80	5209
Фарман ХХХ	1878	Сальмсон	160	9368
Декан	803	Клерже	130	1329
Декан	805	Клерже	130	846
Румплер		Бенц	180	
Румплер		Бенц	180	
Бранденбург		Мерседес	165	
Спад				

Додаток В

**Льотно-технічні характеристики літаків,
що використовувались українською військовою авіацією у 1917-1920 роках**

Тип літака	Екіпаж (чол.)	Розмах верхнього крила (м)	Довжина літака (м)	Злітна вага (кг)	Тип і потужність двигуна (к.с)	Швидкість макс. (км/г)	Стеля практич. (м)	Тривалість польоту (год.)
Авіатік С-Іа розвідник	2	12,5	8,1	1242	Мерседес 160	142	4800	–
Альбатрос С-ІІІ розвідник	2	11,75	7,9	1353	Мерседес 170	140	3700	–
Анатра-Д розвідник	2	11,5	7,7	865	Гном- Моносупап 100	132	4000	–
Анатра „Анасаль” розвідник, легкий бомбардувальник	2	11,4	8,10	1164	Сальмсон 150	144	4300	3,5
Ансальдо S.V.A. 5 розвідник	1	9,1	8,1	1050	SPA 6a 220	220	6000	–
Ансальдо “Балілла” випищувач	1	7,60	6,80	913	SPA 6a 220	205	6000	2,0

Тип літака	Екіпаж (чол.)	Розмах верхнього крила (м)	Довжина літака (м)	Злітна вага (кг)	Тип і потужність двигуна (к.с)	Швидкість макс. (км/г)	Стеля практич. (м)	Тривалість польоту (год.)
Вуазен LAS розвідник	2	15,70	9,5	1325	Сальмсон 160	105	3500	4,0
Вуазен Іванова розвідник	2	14,7	9,5	1202	Сальмсон 150	125	3500	–
Ганза-Бранденбург СІ розвідник	2	12,3	8,4	1196	Геро 230	158	5000	–
Ілля Муромець Е-2 важкий бомбардувальник	7–8	34,5	18,8	7460	Рено 4 x 220	130	3200	4,4
Кодрон G.4 (“Бікодрон”) розвідник	2	16,8	7,2	1180	Рон 2 x 80	124	4500	3,0
LVG C-II (“Ельфауге”) розвідник	2	10,3	7,7	1284	Мерседес 160	165	4000	–
LVG C-VI	2	7,5	13,0	1375	Бенц 220	170	–	3,0
Лебідь-12 розвідник	2	13,1	7,9	1212	Сальмсон 150	133	3500	–
Ллойд С-II	2	14,0	9,0	1400	Геро 145	126	3000	–

Тип літака	Екіпаж (чол.)	Розмах верхнього крила (м)	Довжина літака (м)	Злітна вага (кг)	Тип і потужність двигуна (к.с)	Швидкість макс. (км/г)	Стеля практич. (м)	Тривалість польоту (год.)
М-5 морський розвідник	2	13,62	8,6	960	Гном- Моносупап 100	105	3300	4,0
М-9 морський розвідник	2	16,0	9,0	1540	Сальмсон 150	110	3000	3,5
Моран-Монокок винищувач	1	9,8	7,0	658	Рон 120	177	5600	2,3
Моран-Парасоль розвідник	2	11,2	6,8	670	Рон 80	127	3500	2,6
Моран-Солньє Р винищувач	1	11,2	7,2	733	Рон 110	163	4800	3,5
Ньюпор-IV учбовий	2	12,3	7,8	720	Гном 80	110	2300	2,6
Ньюпор-IX розвідник	2	9,0	7,1	680	Рон 80	138	3800	2,0
Ньюпор-Х винищувач	1	8,2	7,1	610	Рон 110	145	4800	2,0
Ньюпор-ХІ („Бе-бе”) винищувач	1	7,5	5,6	525	Рон 80	152	4500	2,0

Тип літака	Екіпаж (чол.)	Розмах верхнього крила (м)	Довжина літака (м)	Злітна вага (кг)	Тип і потужність двигуна (к.с)	Швидкість макс. (км/г)	Стеля практич. (м)	Тривалість польоту (год.)
Ньюпор-ХІІ розвідник	2	9,0	7,1	875	Клерже 110	144	4300	2,5
Ньюпор-ХVІІ винищувач	1	8,02	5,8	560	Рон 110	164	5300	2,0
Ньюпор-ХХІ винищувач	1	8,02	5,8	545	Рон 80	150	5250	2,0
Ньюпор-ХХІІІ винищувач	1	8,15	5,97	535	Рон 120	150	6500	1,7
Ньюпор-ХХVІІ винищувач	1	8,18	5,84	585	Рон 120	187	–	2,0
Румплер С-І розвідник	2	12,7	8,4	1390	Мерседес 260	170	6800	–
С-16 винищувач	1	8,0	5,9	676	Гном 80	120	3500	–
Сопвич 1 ½ розвідник	2	10,2	7,7	975	Клерже 130	160	4270	3,5
Спад SA-2 (Спад-Рон) винищувач	2	9,55	7,3	815	Рон 80	112	3000	2,0

Тип літака	Екіпаж (чол.)	Розмах верхнього крила (м)	Довжина літака (м)	Злітна вага (кг)	Тип і потужність двигуна (к.с)	Швидкість макс. (км/г)	Стеля практич. (м)	Тривалість польоту (год.)
Спад-ХІІІ винищувач	1	8,2	6,3	856	Іспано-Сюїза 220	190	6400	2,0
Моріс Фарман MF.11 розвідник	2	17,7	9,15	1125	Рено 150	138	4500	2,0
Фарман F-30 розвідник	2	15,81	8,65	1180	Сальмсон 150	136	4500	4,0
Фоккер D-VІІІ винищувач	1	8,3	5,9	605	Оберурсель 120	200	–	1,5
Фрідріхсхафен G -ІІІ важкий бомбардувальник	3	23,7	12,8	3946	Мерседес 2 x 260	141	3000	5,0
Фрідріхсхафен G -ІV(a) важкий бомбардувальник		22,6	12,0	4980	Мерседес 2 x 260	135	3500	4,6
Фьонікс С-І розвідник	2	11,0	7,52	1240	Геро 230	182	5400	–
Цепелін-Штакен R-XIV важкий бомбардувальник	7	42,2	22,5	14450	Мерседес 5 x 260	135	4500	9,0

Додаток Д

Звіт про польоти 2-ї Авіаційної сотні ГА в період з 28 квітня до 24 травня 1919 р.

Дата	Пілот	Спостерігач	Номер літака	Час польоту	Задачі	Примітки
28.04	Серіков		5039	9.35 – 11.05	Виліт бойовий, напрям Львова	+
28.04	Масикевич	Міхенко	9806	9.40 – 10.00	Виліт бойовий, напрям Львова	не виконали
29.04	Серіков		5039	8.37 – 10.20	Виліт бойовий, на північ від Львова	+
29.04	Серіков		5039	14.10 – 15.45	Виліт бойовий і розвідка, Борщовиці,	+
3.05	Найгавзер	Кузьмович	15960	9.10 – 9.40	Розвідка на фронті під Львовом	не виконали
3.05	Масикевич	Шестаков	9806	9.18 – 9.35	Розвідка на фронті під Львовом	не виконали
3.05	Серіков		5039	9.20 – 10.45	Розвідка на фронті під Львовом	+
3.05	Найгавзер	Земик	15960	14.45 – 16.30	Розвідка Белз –Томашов	+
8.05	Алєлюхін		3374	15.25 – 16.25	Виліт до Стрия	о
8.05	Серіков		5039	13.32 – 17.30	Виліт до Стрия і назад до Красного	о
10.05	Залозний		2844	11.30 – 12.42	Виліт до П. Галицького корпусу	+
12.05	Найгавзер	Земик	15960	13.17 – 14.25	Виліт до ДСВС, Станіславів	о

Дата	Пілот	Спостерігач	Номер літака	Час польоту	Задачі	Примітки
13.05	Залозний		2844	8.10 – 9.15	Розвідка на фронті	+
16.05	Залозний		2844	7.28 – 7.45	Розвідка на фронті	не виконали
17.05	Залозний		2844	15.10 – 16.10	Розвідка Миколаїв – Комарно	+
18.05	Залозний		2844	15.30 – 16.35	Розвідка Бататичі – Жовква	+
20.05	Залозний		2844	10.20 – 11.25	Розвідка на фронті	+
20.05	Залозний		2844	13.43 – 14.13	Переліт з Красного до Золочева	+
21.05	Залозний		2844	10.40 – 12.00	Розвідка на фронті	+
22.05	Залозний		2844	14.05 – 15.55	Виліт на розвідку і переліт до Щаброва	+
24.05	Залозний		2844	10.30 – 11.45	Розвідка Щебрів і Горяди	+

Додаток Ж.1

**Статут Ініціативного Гуртка
по улаштуванню повітрових шляхів на Україні**

§1. Ініціативний Гурток по улаштуванню повітрових шляхів на Україні має своєю метою здійснення ідеї сполучення України повітровими шляхами, та приєднання її до Міжнародової організації повітрового сполучення й комунікації.

§2. Для здійснення своєї мети Гурток має право улаштування лекцій, рефератів, видання відозв, оголошень та закликів, тимчасових видань та тому інше.

§3. Для здійснення своєї мети Гурток має право входити в зв'язок з іншими гуртками та спілками і товариствами, котрі переслідують аналогічну мету, захищати свої інтереси через уповноважених осіб, придбання повсемістно майна, замикати різні договори.

§4. Членами Гуртка можуть бути авіаційні працівники та співробітники різних категорій яко: льотники, дозорці, мотористи, шофери, майстрові і інші, а також всі особи маючи бажання працювати в гуртку, без різниці полів.

§5. Членами Гуртка лічаться всі співробітники та інші особи, котрі не заплямували себе карними вчинками та бажають працювати в Гуртку.

§6. Прийом нових членів робиться загальними зборами Гуртка, таємним голосуванням, по більшості голосів денного зібрання. Кожний бажуючий вступити до Гуртку, повинен пред'явити поруку не менше трьох членів Гуртку.

§7. Члени Гуртку вносять 10 карб. вступних та 25 карб. щомісячно.

§8. Член Гуртку не заплативший на протязі півтора місяця встановлених вносів, рахується вибувшим.

§9. Кожний член Гуртку зобов'язується: а) підчинятися постановам цього Статуту; б) вживати всіх заходів до здійснення мети Гуртка; в) підчинятись всім постановам загальних зборів і уряду Гуртка; г) подавати Гуртку чи його уряду всі вимогаємі відомості і д)бувати по можливості на загальних зборах.

§10. За порушення Статуту, за шкідливі вчинки члени виключаються по постанові загальних зборів.

§11. Кожний член Гуртка має право голосу на зібраннях Гуртку, а також зворушувати письменно різні питання й подавати пропозиції о діяльності Гуртку та урядових осіб.

§12. Справами Гуртку урядує: а)загальні збори та б)уряд Гуртку.

§13. Загальні збори бувають звичайні й надзвичайні.

§14. Звичайні загальні збори скликаються не менше разу на місяць, для розглядання та затвердження місячного відсоту, определення членського взносу, обраття членів, змінення параграфів цього Статуту.

§15. Надзвичайні загальні збори скликаються урядом Гуртку або по вимозі не менше трьох членів Гуртку.

§16. Загальні збори відкриваються Головою уряду Гуртка. Уряд же Гуртка головує на зборах.

§17. Справи загальними зборами вирішаються більшістю голосів; 2/3 голосів вирішаються питання: а) змінення Статуту Гуртка; б) змінення членських внесків; в) придбання, закладу та відчуждення майна й г)закриття Гуртку.

§18. Якщо на загальні збори не з'являться 2/3 всієї кількості членів, то други збори рахуються законними при присутності всякої кількості членів, з'явившихся на нього але не менше 1/10 всіх членів.

§19. Уряд Гуртка складається з Голови, заступника його та секретаря-скарбника, обираємих загальними зборами більшістю 2/3 голосів, таємним голосованнем.

§20. Уряд Гуртка повинен закликати до себе референтів з членів Гуртка по частинам: авіаційної, будівельної, фінансової, юридичної та іншим по потребі; для розроблення проектів по здійсненню мети Гуртка.

§21. Уряд Гуртка перебуває в Кам'янці-Подільському, але загальним зібранням може бути призначено інше місце перебування Уряду.

§22. Засідання уряду Гуртка рахується дійсними, коли на лице всі члени його. О засіданнях уряду складається протокол за підписами членів уряду.

§23. Секретар-скарбник керує грошовою справою Гуртка і приймає членські взноси та хоронить їх, також всі суми Гуртка, витрачує їх по вказівкам загальних зборів на всяку суму і уряду Гуртка не більше 10000 гривень, щомісячно складає відчет, котрий урядом вноситься на затвердження загальних зборів. Ним ведуться протоколи загальних зборів, засідань уряду, він же керує канцелярією Гуртка.

§24. Загальне зібрання може призначити комісію для перевірки грошових справ Гуртку.

§25. Гурток має право відкривати свої філії, по іншим місцям.

§26. Гурток має свою печатку з написом свого назвиська.

Заснователі Гуртка.

Додаток Ж.2

**Спис Учасників Ініціативного Гуртка
по улаштуванню Повітрових шляхів на Україні ***

№ п/п	Ранг і прізвище	Фах	Яку посаду займає
1.	отаман Павленко (голова Гуртка)	військовий льотник	Начальник Повітрової Фльоти
2.	сотник Єгоров	військовий льотник	Інспектор авіації
3.	сотник Голіцінський	військовий льотник	Голова авіаційної секції у Відню
4.	сотник Калінін (заступник голови Гуртка)	військовий льотник	Льотник 5-го Авіаотряду
5.	сотник Федченко	військовий льотник	У складі закордонної місії
6.	чотар Колчанів	військовий льотник	При Міністерстві закордонних справ
7.	сотник Шеремецінський	військовий льотник	Командир 5-го Авіаотряду
8.	сотник Залозний	військовий льотник	Командир 2-ї Летунської сотні
9.	хорунжий Арватов	військовий льотник	Льотник 5-го Авіаотряду
10.	чотар Калішевський	військовий льотник	Льотник 5-го Авіаотряду
11.	сотник Іеске	військовий льотник	У складі закордонної місії
12.	підстаршина Жарський	військовий льотник	У складі закордонної місії
13.	підстаршина Канигін	військовий льотник	Летун 4-го авіаотряду
14.	хорунжий Драгомірецький	військовий льотник	Летун 4-го авіаотряду

№ п/п	Ранг і прізвище	Фах	Яку посаду займає
15.	хорунжий Богомолів	військовий льотник	Летун 5-го авіаотряду
16.	сотник Кудря	льотник з незакінченням школи	Летун 5-го авіаотряду
17.	хорунжий Дронь	військовий льотник	Авіашкола
18.	хорунжий Куніця	військовий льотник	Авіашкола
19.	чотар Сіряков	військовий льотник	Авіашкола
20.	чотар Ашинов	військовий льотник	Авіашкола
21.	підстаршина Сіроткін	військовий льотник	Летун 5-го авіаотряду
22.	сотник Мушинський	льотник-дозорець	І-й Запоріжський загін
23.	хорунжий Найденов	льотник-дозорець	І-й Запоріжський загін
24.	хорунжий Янушівський	льотник-дозорець	Авіашкола
25.	чотар Карпович	льотник-дозорець	Летун 4-го авіаотряду
26.	сотник Перегуда	льотник-дозорець	Авіамайстерні командир
27.	сотник Костів	льотник-дозорець	інструктор авіашколи

12 вересня 1919 року.

м. Кам'янець-Подільський

* Подано дані тільки льотного складу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

Неопубліковані архівні матеріали:

1. *Накази* Управління Інспектора Повітроплавання на Україні. 11 травня 1918 р. – 23 жовтня 1919 р. – Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України). – Ф. 1074: Міністерство військових справ Української Держави. – Оп. 1. – Спр. 2.
2. *Штати* гетьманських військових частин. 24 червня – 5 листопада 1918 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1074: Міністерство військових справ Української Держави. – Оп. 2. – Спр. 18.
3. *Накази* Головної Управи Війська УНР. Т.1. 27 грудня 1918 р. – 9 липня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1075: Військове міністерство Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 2.
4. *Накази* Головної Команди Військ УНР. 31 серпня – 31 жовтня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1075: Військове міністерство Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 6.
5. *Статут* ініціативного гуртка по влаштуванню повітряних шляхів на Україні. 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1075: Військове міністерство Української Народної Республіки. – Оп. 4. – Спр. 11.
6. *Накази* військової офіції Української Народної Республіки і Української Держави. 30 березня – 26 липня 1918 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1076: Військове міністерство Української Народної Республіки. – Оп. 1. – Спр. 4.
7. *Сведения* о наличии самолетов и горючего в 5-м авиапарке. Схемы управления авиации и воздухоплавания на Украине. Переписка с учредителями частной авиационной школы в Киеве об организации школы. 16 января – 29 февраля 1918 г. – ЦДАВО України. – Ф. 1076. – Оп. 1. – Спр. 24.

8. *Штати* Управління частин Української Держави. 19 квітня – 11 жовтня 1918 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1077: Головне управління Генерального штабу Української Держави. – Оп. 1. – Спр. 37.

9. *Положение* о Главном Управлении Генштаба. – ЦДАВО України. – Ф. 1077: Головне управління Генерального штабу Української Держави. – Оп. 5. – Спр. 7.

10. *Приказы* по авиации Украинской Державы №55–150. 19 июня – 8 сентября 1918 г.” – ЦДАВО України. – Ф. 1077: Головне управління Генерального штабу Української Держави. – Оп. 5. – Спр. 19.

11. *Штати* штабу Головного отамана військ УНР, Головного Управління Генерального штабу, військової академії і шкіл, підготовка командного складу армії УНР і ін. – 2 січня – 6 листопада 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1078: Головне управління Генерального штабу Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 7.

12. *Дислокаційна* відомість і бойовий стан частин Дієвої армії військ УНР. 16 серпня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1078: Головне управління Генерального штабу Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 28.

13. *Відомості* про склад дієвої і інтернованої армії. 1920 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1078: Головне управління Генерального штабу Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 106.

14. *Штати* технічних частин армії УНР та пояснюючі записки до них (27 травня 1920 р. – 26 березня 1921 р.)”. – ЦДАВО України. – Ф. 1078: Головне управління Генерального штабу Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 126 а.

15. *Доповідні*, зведення, рапорти Київського губернського старости про страйки, арешти за більшовицьку пропаганду. 30 травня – 31 серпня 1918 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1216: Міністерство внутрішніх справ Української Держави. – Оп. 1. – Спр. 110.

16. *Договор* об изготовлении бумажных денег для Украинской Республики. – ЦДАВО України. – Ф. 1509: Міністерство фінансів Української Народної Республіки. – Оп. 1. – Спр. 36.

17. *Репорти* про доставку грошових знаків з Німеччини. – ЦДАВО України. – Ф. 1509: Міністерство фінансів Української Народної Республіки. – Оп. 5. – Спр. 58.

18. *Листування* з петлюрівською кредитовою канцелярією Міністерства Фінансів про доставку грошових знаків з Німеччини. 3 липня – 15 листопада 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 1509: Міністерство фінансів Української Народної Республіки. – Оп. 5. – Спр. 65.

19. *Справа* кредитових білетів, посланих з Берліну на аероплані і затриманих в Румунії. – ЦДАВО України. – Ф. 1509: Міністерство фінансів Української Народної Республіки. – Оп. 5. – Спр. 119.

20. *Звіт* (Надзвичайної дипломатичної Місії Української Народної Республіки Румунії) по справі фонду гривень з державного літака Р 70. – ЦДАВО України. – Ф. 1509: Міністерство фінансів Української Народної Республіки. – Оп. 6. – Спр. 8.

21. *Накази* Начальної Команди Галицької Армії. 4 листопада 1918 р. – 16 січня 1920 р. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 1. – Спр. 1.

22. *Оперативні* зведення військових груп та розпорядження Начальної Команди українського війська про розташування військ, забезпечення їх зброєю та хід воєнних дій. 30 грудня 1918 р. – 4 січня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 1. – Спр. 14.

23. *Оперативні* донесення військових груп про хід воєнних дій, відомості про особовий склад. 9–14 січня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 1. – Спр. 18.

24. *Оперативні* зведення військових груп про хід воєнних дій та відомості про бойовий і продовольчий стан I, II корпусів та літнього відділу Галицької армії. 4–10 квітня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 1. – Спр. 38.

25. *Оперативні* зведення військових груп про хід воєнних дій, бойовий, продовольчий стан їх та розпорядження Начальної Команди про організацію військового навчання в школах. 4–6 травня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 1. – Спр. 44.

26. *Оперативні* зведення військових груп та розпорядження Начальної Команди Галицької армії про план і хід воєнних дій, проведення мобілізації і формування бригад. 22–25 червня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 1. – Спр. 53.

27. *Оперативні* зведення військових частин про хід воєнних дій та розпорядження про організацію роботи команди запілля. 25 – 30 червня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 1. – Спр. 55.

28. *Звіти* про польоти команди 2-ої сотні. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 1. – Спр. 149.

29. *Вестники* штаба Галицкой Армии. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 7.

30. *Приказы* по Галицкой армии. Февраль – март 1920 г. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 17а.

31. *Журнал* входящих документов Галицкой Армии. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 14.

32. *Приказы* по красным украинским галицким войскам. 23 февраля – 21 апреля 1920 г. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 38.

33. *Вістник* Державного Секретаріату Військових Справ. 1918 – 1919 рр. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 40.

34. *Накази* по військам Галицької Армії. 6 листопада 1918 р. – 25 лютого 1920 р. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 41.

35. *Оперативные* сводки штаба Галицкой Армии. 1 января – 31 марта 1920 г. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 43.

36. *Именные* списки командного состава частей и учреждений Галицкой Армии. 1919 г. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 59.

37. *Переписка* с диктатором УНР по личному составу. 25 октября 1919 г. – 20 сентября 1920 г. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 66.

38. *Штаты*, списки личного состава, схемы организации Галицкой Армии. 1919 – 1920 гг. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 72.

39. *Переписка* с Начальной Командой Галицкой Армии. 1918 – 1920 гг. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 101.

40. *Именной* список офицеров инженерных войск, автомобильных частей, летчиков, саперов, железнодорожных войск и войск связи. 1918 г. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 137.

41. *Приказы* и указания штаба Галицкой Армии. Февраль 1919 г. – март 1920 г. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 146.

42. *Протоколы* заседаний офицерского суда. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 149.

43. *Информационные* радиосводки штаба. 23–26 марта 1920 г. – ЦДАВО України. – Ф. 2188: Начальна Команда Української Галицької армії. – Оп. 2. – Спр. 183.

44. *Статут*, положення та обов'язки осіб Головного Управління повітряного флоту. 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 2300: Головне управління Військово-Повітряного Флоту УНР. – Оп. 1. – Спр. 1.

45. *Рапорт* І-го Запорізького Окремого Авіаційного отряду літуна дозорця сотн. Олексієва і Військ. літуна хор. Арватова Інспектору авіації УНР. Жовтень 1919 р. м. Кам'янець. – ЦДАВО України. – Ф. 2300: Головне управління Військово-Повітряного Флоту УНР. – Оп. 1. – Спр. 2.

46. *Список* офіцерів і солдатів Запорізького авіаційного загону УНР. Вимогальна відомість І-го Запорізького Авіаційного отряду на відпуск під'ємних на придбання необхідних речей від'їзжаючим на фронт старшинам, під старшинам та козакам. – ЦДАВО України. – Ф. 3696: Міністерство закордонних справ Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 281.

47. *Четвертий* попередній звіт про командировку за кордон в справі перетранспортування державного майна, закупленого за кордоном, на Україну. Радник Торговельно-Економічної Місії і Генеральний Торговельний Агент в Річі Посполитій Польській. 30 жовтня 1920 р. м. Берлін. – ЦДАВО України. – Ф. 3696: Міністерство закордонних справ Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 335.

48. *Приказы* по 1 Украинскому Армейскому Авиационному отряду. 21 марта – 31 августа 1918 г. – ЦДАВО України. – Ф. 4063: Український

армійський авіаційний загін при 1-ій окремії дивізії Запорізького війська Української Держави. – Оп. 1. – Спр. 3.

49. *Накази* по 1-му Запорізькому авіаційному отряді армії УНР. 1920 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4465: Документи і матеріали українських емігрантських установ, організацій та різних осіб (колекція). – Оп. 1. – Спр. 1017.

50. *Листування* з командирами військових повітряних частин армії Центральної Ради про переміщення та матеріальне утримання особового складу. 16 грудня 1917 р. – 23 січня 1918 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4588: Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд). – Оп. 1. – Спр. 1.

51. *Листування* з інтендантом Київського військового округу, управляючим Київським державним банком, Інспектором повітроплавання Румунського фронту про надання коштів на перекинення військових частин, про заготівлю теплої одягу для льотчиків, про надання їм відпусток і т. ін. 14 лютого 1918 р. – 24 лютого 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4588: Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд). – Оп. 1. – Спр. 2.

52. *Списки* особового складу Управління інспектора авіації Харківського району, авіаційних дивізіонів і авіапарків гетьманської армії, списки літаків і автомашин, які знаходились у розпорядженні Харківського району. 25 вересня – 19 жовтня 1918 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4588: Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд). – Оп. 1. – Спр. 3.

53. *Матеріали* про постачання авіаційних частин 6-го Полтавського авіаційного дивізіону гетьманської армії штатним майном, про його облік (наказ, інструкції, листування, відомості). 23 травня 1918 р. – 17 лютого 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4588: Військово-повітряні частини армії

УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд). – Оп. 1. – Спр. 4.

54. *Матеріали* про постачання зброєю військових частин 6-го Полтавського авіаційного дивізіону гетьманської армії. 21 червня 1918 р. – 25 березня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4588: Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд). – Оп. 1. – Спр. 5.

55. *Матеріали* про постачання Полтавського авіаційного дивізіону гетьманської армії автомашинами. 22 червня 1918 р. – 19 березня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4588: Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд). – Оп. 1. – Спр. 7.

56. *Матеріали* про грошове та продовольче утримання особового складу 6-го Полтавського авіаційного дивізіону гетьманської армії. 30 квітня – 28 грудня 1918 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4588: Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд). – Оп. 1. – Спр. 8.

57. *Репорти* військовослужбовців про зачислення їх до військових частин 6-го Полтавського авіаційного дивізіону гетьманської армії, їх посвідчення, списки. 9 вересня 1918 р. – 25 березня 1919 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4588: Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд). – Оп. 1. – Спр. 9.

58. *Накази* по восьмому авіаційному дивізіону гетьманської армії. 6 жовтня – 25 грудня 1918 р. – ЦДАВО України. – Ф. 4588: Військово-повітряні частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради) і Української Держави (об'єднаний фонд). – Оп. 1. – Спр. 10.

Опубліковані матеріали та документи:

59. *Гражданская война на Украине 1918–1920 гг.* Сборник документов и материалов: В 3-х т., 4 кн. – Т.3. – К., 1967. – 944 с.
60. *Денник* Начальної Команди Української Галицької Армії. – Нью-Йорк, 1974. – 326 с.
61. *Документы о разгроме германских оккупантов на Украине в 1918 году* / Под ред. И.И. Минина и Е.Н. Городецкого. – М.: ОГИЗ; Гос. изд-во полит. лит-ры, 1942. – 240 с.
62. *Из истории гражданской войны в СССР: Сборник документов и материалов в трех томах (1918 – 1922).* – Т. III: Февраль 1920 г. – октябрь 1922 г. – М.: Изд-во “Советская Россия”, 1961. – 876 с.
63. *Крах германской оккупации на Украине: (По документам оккупантов)* / Под ред. М. Горького, И. Минца, Р. Эйдемана. – М.: Гос. изд-во “История Гражданской войны”, 1936. – 208 с.
64. *Під гнітом німецького імперіалізму (1918 р. на Київщині):* Статті. Спогади. Документи. Хроніка / Ред. та примітки В. Манилова. – К.: Держ. вид-во України, 1927. – 304 с.
65. *Петлюра С.В.* Статті / Упоряд. та авт. передм. О. Климчук. – К.: Дніпро, 1993. – 341 с.
66. *Петлюра Симон.* Статті. Листи. Документи. – К.: ПП Сергійчук М.І., 2006. – Т. IV. – 704 с.
67. *Разгром немецких захватчиков в 1918 году: Сборник материалов и документов* / Под ред. М.Б. Митина и И.И. Минца. – М.: ОГИЗ; Гос. изд-во полит. литературы, 1943. – 336 с.
68. *Сальський В.* Українсько-московська війна 1920 року в документах. Ч.1. Оперативні документи штабу армії Української Народної Республіки / Праці Укр. наук. ін-ту. – Варшава, 1933. – 401 с.

Мемуари:

69. Білон П. Спогади: У 2 частинах. – Ч.1. – Пітсбург, 1952. – 164 с.
70. Білон П. Українська повітряна флота (до історії Української авіації) // Пам'ятки України: історія та культура, 1998. – № 3–4. – С.28–32.
71. Деникин А.И. Очерки русской смуты: Вооруженные силы юга России. Заключительный период борьбы. Январь 1919 – март 1920. – Мн.: Харвест, 2002. – 464 с.
72. Дорошенко Д. Мої спомини про недавнє минуле (1914 – 1920 роки): Науково-популярне видання. – К.: Темпора, 2007. – 632 с.: іл.
73. Земик Р. Дещо про летунство УГА // Український скиталець. – 1922. – Ч. 13. – С. 9–11.
74. Земик Р. Дещо про летунство УГА // Український скиталець. – 1922. – Ч. 14. – С. 3–6.
75. Земик Р. Дещо про летунство УГА // Український скиталець. – 1922. – Ч. 15. – С. 4–5.
76. Лемківський І. Летунство УГА // Літопис Червоної Калини. – 1938. – Ч.11. – С.7–10.
77. Лемківський І. Летунство УГА // Літопис Червоної Калини. – 1938. – Ч.12. – С.15–17.
78. 305 Побігущий-Рен Є. Мозаїка моїх споминів. – Івано-Франківськ: Лілея-НВ, 2002. – 188 с.: іл. (36 с.).
79. Примаков В. Червоне козацтво у громадянській війні // У дні Жовтня. – К., 1987.
80. Революция на Украине. По мемуарам белых. – М.–Л.: Госиздат, 1930/1989. – 435 с.
81. Скоропадський П. Спогади. Кінець 1917 – грудень 1918 / Гол. ред. Я. Пеленський. – Київ–Філадельфія, 1995. – 493 с.
82. Україна. 1919 рік.: М. Капустянський “Похід Українських армій на Київ – Одесу в 1919 році”. Є. Маланюк “Уривки зі спогадів”.

Документи та матеріали: Документально-наукове видання / Передм. Я. Тимченко. – К.: Темпора, 2004. – 558 с.: іл.

83. *Ф. Летунський відділ УГА // Календар Червоної Калини на 1924 рік.* – Львів-Київ, 1923. – С.129–131.

84. *Финне К. Русские воздушные богатыри И.И. Сикорского.* – Белград, 1930. – 200 с.

85. *Франко П. Летунський відділ УГА // Літопис Червоної Калини.* – 1937. – Ч. 10. – С. 3–5.

86. *Франко П. Летунський відділ УГА // Літопис Червоної Калини.* – 1937. – Ч. 11. – С.9–12.

87. *Шарик М. Діти війни: У 3 частинах.* – Ч. 2. – Вінніпег, Клуб приятелів української книжки, 1955. – 156 с.

88. *Шарик М. Діти війни: У 3 частинах.* – Ч. 3. – Вінніпег, Клуб приятелів української книжки, 1955. – 161 с.

Періодичні видання:

89. *Військово-науковий вісник Генерального штабу УНР.* – 1918. – №1.

90. *Вістник Державного Секретаріату Військових Справ.* – Ч. 2. – Тернопіль, 1918. – 14 грудня.

91. *Голос солдата.* – Єкатеринослав, 1918. – 24 лютого. – № 33.

92. *Календар “Червоної Калини” на 1922 рік.* – Травень. – Жовква–Львів, 1922.

93. *Календар “Червоної Калини” на 1924 рік.* – Серпень. – Львів–Київ, 1923.

94. *Календар “Червоної Калини” на 1926 р.* – Березень. – Львів, 1925.

95. *Календар “Червоної Калини” на 1927 рік.* – Травень. – Львів, 1926.

96. *Літопис “Червоної калини”.* – Б.м., 1930. – № 7–8.

97. *Літопис* “Червоної Калини”. – Львів, 1933. – Ч.1.

98. *Стрілець*. – 1919. – 28 серпня.

Монографії, статті, дисертації, довідкова література:

99. *Авиация в России: Справочник* / М.В. Келдыш, Г.П. Свищев, С.А. Христианович и др.; Редкол.: Г.С. Бюшгенс (гл. ред.) и др. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Машиностроение, 1988. – 368 с.: ил.

100. *Андерсон О.Н.* Внешняя торговля Украины в 1918 году / Экономическая Библиотека Центросоюза: Выпуск 5-й. – К.: Издание Всероссийского Центрального Союза Потребительных Обществ, 1919. – 216 с.

101. *Бендик В.* Авіація військова // Енциклопедія Сучасної України. – Т. 1. – К., 2001. – С. 72–75.

102. *Бендик В.* Авіація Української Галицької Армії // АВІА–2001. III міжнародна науково-технічна конференція “АВІА–2201” (24–26 квітня 2001 року, Київ, Україна). – Т. 1. – Секція 1. Авіація і космонавтика. – С.30–33.

103. *Бендык В.* В небе Восточной Галичины // Авиация и Время. – 1996. – № 6. – С.36–38.

104. *Бендик В.* Повітряна війна на українсько-польському фронті // Військо України. – 1997. – № 9–12. – С.50–51.

105. *Веденєєв Д.* Крила волі. З історії військово-повітряних сил України (1918 – 1920) // Військо України. – 1995. – № 5. – С.31–33.

106. *Винниченко В.В.* Відродження нації: У 3 частинах. – Ч. 3. – Київ–Відень, 1920 / Репринтне відтворення видання 1920 року. – К.: Видавництво політичної літератури України, 1990. – 542 с.

107. *Військове будівництво в Україні у ХХ столітті: історичний нарис, події, портрети* / За заг.ред. Кузьмука О.І. – К.: Видавничий Дім “Ін Юре”, 2001. – 448 с.

108. *Воздушная* мощь Родины / В.С. Шумихи, В.М. Пинчук, В.С. Бруз и др.; Под ред.. Л.Л. Батехина. – М.: Воениздат, 1988. – 432 с., 37 л.: ил.

109. *Головацький І.* Дмитро Вітовський – організатор Листопадового Чину. – Львів: Галицька Видавнича Спілка, 2005. – 64 с.: іл.

110. *Гражданская* война и военная интервенция в СССР: Энциклопедия / Гл. ред. С.С.Хромов; Ред. кол.: Н.Н.Азовцев, Е.Г.Гимпельсон, П.А. Голуб и др. – М.: Сов. Энциклопедия, 1983.

111. *Дорошенко Д.* Історія України, 1917 – 1923: У 2 т.: Документально-наукове видання / Упоряд.: К.Ю.Галушко. – Т. 2. Українська Гетьманська Держава 1918 року. – К.: Темпора, 2002. – 352 с.: іл.

112. *Дузь П.Д.* История воздухоплавания и авиации в России. – М.: Машиностроение, 1989. – 355 с., 32 с. ил.

113. *История* Украинской ССР: В 10 т. / АН УССР. Ин-т истории; Гл. ред. Ю.Ю. Кондуфор. – Т. 6: Великая Октябрьская социалистическая революция и гражданская война на Украине (1917 – 1920). – К.: Наукова думка, 1984. – 655 с.

114. *Історія* України. Курс лекцій у 2-х кн. – Кн. 2: ХХ століття. – К.: Либідь, 1992. – 462 с.

115. *Історія* Українського війська: У 2 частинах. – Львів: Видання Івана Тиктора, 1936. – 568 с.

116. *Капелюшний В.П.* Здобута і втрачена незалежність: історіографічний нарис української державності доби національно-визвольних змагань (1917 – 1921 рр.): Монографія. – К.: Олан, 2003. – 608 с.

117. *Карпинець І. І.* Галичина: Військова історія 1914 – 1921 років / Упоряд.: Стеблій Ф.І., Якимович Б.З. – Львів: Видавничий дім “Панорама”, 2005. – 376 с.: іл..

118. *Ковальчук М.* Невідома війна 1919 року: українсько-білогвардійське збройне протистояння: Наукова монографія. – К.: Темпора, 2006. – 576 с.: іл.
119. *Колянчук О.* Українська військова еміграція у Польщі (1920 – 1939). – Львів: Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича НАНУ, 2000. – 278 с.
120. *Кондратьев В.* Бомбардировщики первой мировой войны. – М.: Техника – молодежи, 1998. – 48 с.
121. *Кондратьев В.* Фронтовые самолеты Первой мировой войны: В 2 частях. – Ч.1: – М.: Техника – молодежи, 1997. – 72 с.
122. *Кондратьев В.* Фронтовые самолеты Первой мировой войны: В 2 частях. – Ч.2: – М.: Техника – молодежи, 1997. – 48 с.
123. *Кондратьев В., Хайрулин М.* Авиация гражданской войны. – М.: Техника–молодежи, 2000. – 167 с.: ил., табл.
124. *Кондратьев В., Хайрулин М.* Одесские “французы” в русской авиации // *Авиамастер.* – 2000. – № 5. – С. 8–18.
125. *Контрразведка* последнего гетмана: московский аспект // *День.* – № 15 (236). – 1999. – 17 апреля.
126. *Котельников В.Р., Куликов В.П.* “Итальянцы” в России: не на экране, а в воздухе // *Авиация и Время.* – 1998. – № 2. – С. 39, 44.
127. *Кравцевич В., Улянич В.* Україна: військо. 1914 – 1920 // *Народна армія.* – 1993. – 6, 7, 9 липня. – С. 3.
128. *Кузьма О.* Листопадові дні. 1918 р. – Львів: НВФ “Українські технології”, 2003. – 536 с.: іл.
129. *Куликов В.* Второй после Нестерова // *Крылья Родины.* – 1991. – № 2 (701).
130. *Литвин М.Р.* Українсько-польська війна. – Львів: Інститут українознавства ім. Крип'якевича НАН України, Інститут Східної Європи, 1998. – 488 с.

131. *Литвин В.М., Мордвінцев В.М., Слюсаренко А.Г.* Історія України. – К.: Знання–Прес, 2002. – 669 с.

132. *Литвин М.Р., Науменко К.Є.* Військова еліта Галичини. – Львів: Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 2004. – 376 с.

133. *Литвин М.Р., Науменко К.Є.* Історія галицького стрілецтва. – Львів: Каменяр, 1991. – 200 с.

134. *Литвин М.Р., Науменко К.Є.* Збройні сили України першої половини ХХ ст. Генерали і адмірالی / Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України. – Львів; Харків: “Видавництво Сага”, 2007. – 244 с.

135. *Мазепа І.* Творена держава (Боротьба 1919 року) // Збірник пам'яті Симона Петлюри (1879 – 1926). – К.: МП “Фенікс”, 1992. – С.16–75.

136. *Мараєв В.* Гетманские аэропланы для Всевеликого Войска Донского // Авиация и Время. – 2007. – № 5. – С. 38–39.

137. *Мараєв Р.* Авиация гетмана П.Скоропадского // АэроХобби. – 1993. – № 1. – С. 14–16.

138. *Мараєв Р.* Авиация Украинской Народной Республики // Народна армія. – 1993. – 28 вересня.

139. *Мараєв Р.* Начало воздушных сообщений в Украине // АэроХобби. – № 2. – 1994. – С. 14–15.

140. *Мараєв Р.* Украинский воздушный флот в гражданской войне // АэроХобби. – 1992. – № 2. – С. 11–14.

141. *Мараєва В.В.* Авіація Української Держави (квітень – грудень 1918 року) // Наукові записки: Збірник наукових статей Національного педагогічного університету імені М.П. Драгоманова / Укл. П.В. Дмитренко, Л.Л. Макаренко. – Випуск LX (60). – К.: НПУ імені М.П. Драгоманова, 2005. – С. 226–231.

142. *Мараєва В.В.* Військова авіація Української Народної Республіки та Української Держави гетьмана П.Скоропадського. – К.: НДЦ ГП ЗСУ, 2005. – 35 с.

143. *Мараєва В.В.* Парк літаків української авіації 1917 – 1920 рр. // *Воєнна історія.* – 2007. – №1–3. – С.128–135.

144. *Мараєва В.В.* Повітряні сполучення між Україною та Західною Європою у 1918 – 1919 рр. // *Збірник наукових праць Науково-дослідного інституту українознавства.* – К.: Поліграфічний центр “Фоліант”, 2005. – Т. VI. – С. 340–346.

145. *Мараєва В.В.* Мемуари як джерело вивчення історії військової авіації України доби національно-визвольних змагань (1917 – 1920 рр.) // *Збірник наукових праць Науково-дослідного інституту українознавства.* – К.: Поліграфічний центр “Фоліант”, 2006. – Т. XII. – С. 319–329.

146. *Маслов М.А., Куликов В.П.* „Лебедь-ХІІ” и другие „Альбатросы” В.А. Лебедева // *Авиация и Время.* – 1998. – № 3. – С. 6–13.

147. *Мельтюхов М.И.* Советско-польские войны. Военно-политические противоречия 1918 – 1939 гг. – М.: Вече, 2001. – 464 с.: ил.

148. *Нагаєвський І.* Історія Української держави двадцятого століття. – К.: Український письменник, 1993. – 413 с.

149. *Савин В.С.* Авиация в Украине. – Х.: Основа, 1995. – 264 с. – Библиогр.: с. 248–251.

150. *Савин В.* Планета „Константин”. – Х.: Основа, 1994. – 312 с.

151. *Сикорский С-16.* Русский скаут. – М.: Гончарь, 1994. – 50 с.

152. *Сідак В.С.* Контррозвідка останнього гетьмана: Нарис. – К.: Інститут СБУ, 1995. – 50 с.

153. *Слюсаренко П.М.* Армія Української Народної Республіки в умовах боротьби за українську державність (вересень 1919 – листопад 1920 рр.): Дис. ...канд. іст. наук.: 20.02.22. – Захищена 17.01.2007; Затв. . – К, 2006. – 277 с.: іл. – Библиогр.: с. 180–206.

154. *Слюсаренко П.М.* Генеральний штаб армії Української Народної Республіки: особливості творення і функціонування // Воєнна історія. – 2007. – № 1–3. – С. 36–48.

155. *Солдатенко В.Ф.* Українська революція: концепція та історіографія (1918 – 1920 рр.). – К.: Пошуково-видавниче агентство “Книга пам’яті України”, Видавничий центр “Просвіта”, 1999. – 508 с.: іл..

156. *Тимошук О.В.* Охоронний апарат Української Держави (квітень – грудень 1918 р.): Монографія. – Харків: Вид-во Університету внутрішніх справ, 2000. – 462 с.

157. *Тинченко Я.* Перша українсько-більшовицька війна (грудень 1917 – березень 1918). – Київ-Львів: Ін-т українознавства ім. Крип’якевича НАН України, 1996. – 371 с.

158. *Тинченко Я.* Українське офіцерство: шляхи скорботи та забуття. 1917 – 1921 роки. – К.: Тиражувальний центр УРП, 1995. – Ч.1. біографічно-довідкова. – 258 с.

159. *Тынченко Я.* Армии Украины 1917 – 1920 гг. – М.: ООО “Восточный горизонт”, 2002. – 140 с.: ил.

160. *Тищик Б.* Західно Українська Народна Республіка (1918 – 1923). Історія держави і права. – Львів: Тріада плюс, 2004. – 392 с.: іл.

161. *Удовиченко О.І.* Україна у війні за державність: Історія організації і бойових дій Українських Збройних Сил 1917 – 1921. – К.: Україна, 1995. – 206 с.: іл.

162. *Україна. 1918. Гетьманат* / Б. Коваль, В. Трембіцький, О. Грицак та ін.; Упоряд. М. Новицький. – К.: “Український літопис”, 2003. – 168 с.

163. *Україна на крилах.* – К.: Держ. департамент авіаційного транспорту України; Вид. центр “АероХобі”, 2001. – 127 с.: іл.

164. *Українська Галицька Армія: У 40-річчя її участі в визвольних змаганнях в 1918 – 1920 рр.* Матеріали до історії: В 4 т. – Т.1. – Вінніпег, 1958. – 674 с.: іл.

165. *Харук А.* Авиация Украинской Галицкой Армии // История авиации.

166. *Харук А.І.* Військово-повітряні сили України в 1917 – 1920 рр.: Автореф. дис. ...канд. іст. наук. / Держ. ун-т “Львівська політехніка”. – Львів, 2000. – 19 с.

167. *Харук А.І.* Військово-повітряні сили України в 1917 – 1920 рр.: Дис. ...канд. іст. наук: 20.02.22; Захищена 20.10.2000. – Львів, 2000.

168. *Харук А.* У истоков украинской военной авиации // Авиация и Время. – 2004. – № 4. – С. 14–15.

169. *Шавров В.Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. – 3-е изд., исправл. – М.: Машиностроение, 1986. – 752 с.: ил.

170. *Шанковський Л.* Українська армія в боротьбі за державність. – Мюнхен: Вид-во “Дніпрова хвиля”, 1958. – 318 с.

171. *Шанковський Л.* Українська Галицька Армія. Воєнно-історична студія. – Вінніпег, 1974 / Львів: Вид. центр Наук. тов-ва ім. Шевченка, 1999. – 396 с.: іл.; Бібліогр.: с. 353–356.

172. *Шпигунов А.В.* Истребитель с Апеннин // Авиация и Время. – 1998. – № 2. – С. 44.

173. *Штик Т.* Техніка і зброя доби визвольних змагань // Пам’ятки України. – 1998. – № 3–4. – С. 33–43.

174. *Янчак Я.* З історії авіації УГА. – Л.: Ліга–Прес, 2004. – 44 с.

175. *Янчак Я., Аксенчик В.* Линия первой в мире авиачты проходила через Львов, Хмельницкий и Киев // По обе стороны. – 2001. – 11 мая. – С. 17, 24.

176. *Янчак Я., Чижевський В.* Першій лінії авіапошти – 80 років // Площа Ринок. – 1998. – 25.03–08.04. – С.2.

177. *Ahner H.* Exbomber auf geheimnisvollem kurs // Flieger-revue. – 1974. – № 12. – P. 512–519.

178. *Dudek S.* Letouny Gota G.L.VII a G.L.VIII // Letectvi a kosmonautika. – 1982. – № 25. – P. 82/980 – 82/981.

179. *Hodnostni* oznaceni Cs. domaciho vojska 1918 – 1919 // Revi. – 1995. – № 7. – P. 40–42.

180. *Hornat J.* Anatra DS Anasal // Letectvi a kosmonautika. – 1989. – № 4. – P. 35–45.

181. *Jane's.* Fighting Aircraft of World War I. Foreword by John W.R. Taylor. / Originally published by Jane's Publishing Company 1919. – London: Studio Editions, 1990. – 320 p.

182. *Kopanski T.* Lotnictwo polskie w kampanii polsko-ukrainskiej 1918 – 1919 // Wojskowy Przegląd Historyczny. – 1990. – № 1–2.

183. *Kopanski T.* Lotnicy w obronie Lwowa – listopad 1918 // Shkrulata Polska. – 1995. – № 2.

184. *Konieczny J.R.* Pamietny rok 1918 // Shkrulata Polska. – 1988. – № 46. – P. 8–9.

185. *Kopanski T.* Samoloty zdobyczne w wojnie 1919 – 1920. Cz.I. // Militaria. – 1992. – № 3. – P. 16–25.

186. *Kopanski T.* Samoloty zdobyczne w wojnie 1919 – 1920. Cz.II. // Militaria. – 1992. – № 4. – P. 40–49.

187. *Kopanski T.* Samoloty Oeffag w lotnictwie polskim. 1918 – 1920 // Aero-Plan. – 1994. – № 1. – P. 31–36.

188. *Kopanski T.* Juliusz Gilewicz // Aero-Plan. – 1994. – № 2. – P.16–18.

189. *Kopanski T.* Nieuport XXIV bis numer 5086 // Aero-Plan. – 1994. – № 2. – P. 19–20.

190. *Kopanski T.* Polskie Brandenburgi CI // Aero-Plan. – 1995. – № 1. – P. 10–15.

191. *Kopanski T.* Polskie Bristole na wojnie // Militaria. – 1996. – № 2. – P. 13–19.

192. *Kopanski T.* Ostatni lot bojowy kapitana Coopera // *Militaria.* – 1997. – № 1. – P. 6–11.
193. *Letectvi a kosmonautika.* – 1989. – № 12. – P. 40/480.
194. *Malinowski T.* Stefan Stanislav Stek // *Shkrulata Polska.* – 1989. – № 8. – P. 12.
195. *Przedpełski A.* Lwów godzina Zero // *Pilot wojenny.* – 1999. – № 3. – P. 40–59.
196. *Stefan Stanislav Stek* // *Shkrulata Polska.* – 1988. – № 32. – C.15.
197. *Tarkowski K.* Polskie Lotnictwo wojskowe w 1918 r. // *Wojskowy Przegląd Historyczny.* – 1991. – № 2.