

НАРИС ІСТОРІЇ УКРАЇНСЬКОГО ВОЄННОГО ЛЕТУНСТВА (1917 – 1920)

Цей стислий нарис українського воєнного летунства бажаю присвятити всім українським воєнним летунам, зорцям, технічному й допоміжному персоналові, що це летунство творили і в рядах його боролися у дуже важких і несприятливих умовах Визвольної війни 1917 – 1920 років.

Автор

День українського летунства

Дякуючи особистим прикметам, героїзмові, завзяттю, посвяті й жертовній праці наших летунів, українське воєнне летунство постало, існувало і досягнуло було значні успіхи на своїх піднебесних побоевищах. Успіхи ці були значніші, ніж успіхи воєнного летунства Червоної армії і значніші, ніж успіхи летунства Білої московської армії ген[ерала] Денікіна.

Успіхи українського летунства перевищували навіть успіхи польського летунства, яке мало значну допомогу Заходу інструкторами, літаками та летунськими матеріалами. Такої допомоги українське воєнне летунство від Заходу не отримало, й воно мусило полягати виключно на свої власні сили.

Через мури смертельної блокади в Україну не могли надістатися літаки, летунські матеріали чи бензина, конечно потрібна для того, щоб літаки літали, але не могли туди навіть надістатися ліки, які були так потрібні для рятування цивільного населення, що гинуло від масових пощестей. Незважаючи на всю допомогу всемогутньої Ан-

танти, ворожим літакам не дано було досягнути перемоги над українськими літаками, які свої піднебесні побоевища покинули тільки тому, що не мали бензини.

Незважаючи на всі труднощі й перешкоди, українське летунство відіграло свою роль у Визвольній війні 1917 – 1920 років і залишило для наступних поколінь українського народу горді традиції своєї бойової діяльності. Дійсно, було б добре і по-християнському, якщо б можна було відзначати в групі ветеранських і молодечих організацій День українського летунства Богослуженнями в церкві та хоч скромними згадками про наших воєнних летунів і прикладами їхньої бойової дії так, як відзначаємо, наприклад, День української флоти в дні 29 квітня кожного року. Думаю, що на День українського летунства можна вибрати день 1 березня, на згадку 1 березня 1918 року, коли вперше українські літаки появились в бойовому порядку над вільним Києвом. Організаційні зв'язки українського летунства існували вже раніше, але в дні 1 березня 1918 року дійшло до першого вияву бойової діяльності.

Українці в російському й австрійському летунстві

Українське летунство створили пілоти, що раніше служили в російському або австрійському летунстві. В історії українського летунства слід зберегти пам'ять про „російського” летуна Левка Мацієвича (1877 – 1910). Мацієвич був славним летуном, а теж конструктором підводних човнів і гідропланів. У ранзі капітана був славою російської армії, але він був українцем не тільки за походженням. Належав до основників Револьюційної української партії (РУП) і був близьким другом батька українського націоналізму Миколи Міхновського. Забився¹ 7 жовтня 1910 року, виконуючи на своєму літаку „мертву петлю”, яку робив перший у світі.

Під час парадного похорону в Петербурзі, за свідченням Володимира Кедровського², сл[авної] пам[’яті] Симон Петлюра поклав вінок, прибраний синьо-жовтою й червоною стрічками від українців. У подібній розвідці про життя Левка Мацієвича д-р Ілля Витанович³ подає матеріал, потрібний для збереження в традиції українського летунства постаті Левка Мацієвича. Розвиток воєнного ле-

тунства в Російській імперії припадає на 1911 – 1912 роки. Перший „авіазагін” в російській армії був сформований в 1911 році, а в Україні, в Києві – в 1912 році. Створення цих загонів в’яжеться з досвідом італійсько-турецької війни (1911 – 1912 рр.), а також балканських воєн 1912 – 1913 років. У цих війнах вперше були вжиті літаки для розвідки та зв’язку.

В роки Першої світової війни російське летунство значно зміцніло, зросли летунські кадри та дуже вдосконалився їх особовий склад. За даними ген[ерала] Головіна, наприкінці 1916 року російське летунство мало 75 авіазагонів, 716 справних літаків, 502 летунів (пілотів) та 357 „зорців” (так в українському летунстві називали повітряних обсерваторів, по-російськи – „наблюдателів”). В 1917 році значну матеріальну допомогу російському летунству подали (вперше!) держави Антанти, й кількість загонів літаків помітно збільшилася.

У російському летунстві служило чимало українців. У роки війни у Києві, на Волинському аеродромі діяла авіаційна школа Південно-Західного фронту. Інструктором літання в цій



Професор Лев Шанковський (1903 – 1995) – відомий військовий історик і політичний діяч. Учасник Визвольних змагань у лавах Української галицької армії і Армії УНР. З 1943 р. – в Українській повстанській армії. Співзасновник і член Української головної визвольної ради. У повоєнний час – на еміграції в Німеччині й США. Автор праць „УПА та її підпільна література” (1952), „Похідні групи ОУН” (1958), „Українська армія в боротьбі за державність” (1958), „Українська галицька армія. Воєнно-історична студія” (1974), „УПА проти гітлерівської Німеччини” (1991) та ін. Його

„Нарис історії українського воєнного летунства (1917 – 1920)” подаємо за часописом „Крилаті” (1985. – Ч. 5, 6, 7 – 8, 9, 10, 11, 12; 1986. – Ч. 1, 2, 3, 4).

школі був пор[учник] Микола Рогаля-Левицький, близький приятель націоналіста-соборника М. І. Міхновського. Школу цю закінчило чимало майбутніх летунських асів, як наприклад, штабс-капітан Е. Н. Крутень з Києва, що мав найбільше летунських перемог на Південно-Західному фронті (розбився в с. Плотичі коло Тернополя 4 червня 1917 року)⁴. Звання асів у російському летунстві (найменше 10 перемог) мали летуни В. Павленко і В. Горшко, які відважно служили в українському летунстві.

Російське летунство мало дійсно летунів високої класи і по ньому цей високоякісний особовий склад перебало українське летунство.

З австрійського летунства українське летунство теж отримало добрих летунів і механіків, що визначалися дещо відмінною, „німецькою” школою.

Австрійське летунство постало теж у 1911 році. У роки війни воно користувалося великою допомогою з боку Німеччини, що посідала високорозвинене летунство та летунську промисловість. В 1918 році австроугорське летунство мало 1200 літаків, що були організовані в 20 розвідних, 10 винищувальних та 3 важких бомбардувальних летунських дивізіонах.

Австрійське летунство мало свою летунську промисловість, що виробляла добрі літаки типу „Альбатрос” чи „Бранденбург”. Російське летунство своєї промисловості не мало, що дуже обмежувало його розвиток. Воно здане було на закупівлю літаків за кордоном, але звідтіль „союзники” продавали за великі гроші тільки такі літаки, яких самі не потребували. Це ставило російське летунство в гірше становище в бойовому відношенні: німецький винищувач „Фоккер” майже завжди вигравав бій із французь-

ким винищувачем „Ньюпором” старшої системи через свою швидкість (150 проти 110 км/год). Тому російське летунство мало жахливі втрати в перших роках Першої світової війни (1914 – 1916 рр.) у повітряних боях.

Щоб трохи зарадити цьому, російське летунство створило т. зв. авіаційні парки, що, по суті, були авіаційними заводами. У них не тільки направляли й поліпшували існуючі моделі літаків, але й виробляли власні моделі, як, наприклад, важкий 4-моторовий бомбардувальник типу „Ілля Муромець”.

В Україні було розташовано три такі парки: 2 в Києві (3-й і 5-й) і один в Одесі. У Києві мілітарною опорою місцевих большевицьких організацій був 3-й авіаційний парк, в якому у виборах до Всеросійських установчих зборів (у листопаді 1917 р.) на всіх 1378 відданих голосів 929 (76%) пішло на большевицький список. В обох авіаційних парках та в Києві в „Арсеналі”, що був воєнним амуніційним заводом, було багато латишів, завезених туди в роки війни з Московщини або евакуйованих із Риги. А латиші тоді були майже всі поголовно большевиками! Оце, власне, й був той „український народ”, що з допомогою московських інвазійних армій встановлював в Україні советську владу.

Перші початки української авіації

20 листопада 1917 року Центральна Рада проголосила була III універсал, яким на території 8 українських губерній (без Криму) встановлено було Українську Народну Республіку. І хоча III універсал не поривав федеративних зв'язків з Росією, проте УНР цього часу була фактично незалежною державою, бо Центральна Рада не визнавала створену большевицьким переворотом Раду Народних Коміса-

рів „всеросійським” урядом, а тільки урядом Росії. Отже, „федерацію”, передбачену III універсалом, треба було щойно творити: де факто вона не існувала.

Це мало те значення, що Центральну Раду і її уряд – Генеральний секретаріат ніхто не міг обмежувати в тих ділянках закордонної чи військової політики, які, звичайно, обмежуються федеративними чи конфедеративними зобов'язаннями. Таким чином, політика УНР до проголошення IV універсалу, який вже стверджував самостійність УНР де юре, була цілком самостійною, і те, що ми тоді в ділянці закордонної чи військової політики досягнули, завдячуємо виключно самі собі.

Очевидно, [що] Генеральний секретаріат військових справ на чолі з Симоном Петлюрою разом із своїм до радчим тілом, Українським генеральним військовим комітетом (УГВК), кинувся до розбудови українських збройних сил.

Командувачем Київської військової округи вже з рамени УНР призначено колишнього бойового летуна російської авіації, підполковника Віктора Павленка. Його заслугою було, що українські війська залоги перевели в ніч на 13 грудня 1917 року роззброєння большевицьких частин залоги, яких посадили в приготовані потяги й вивезли на Московщину.

Коштом 1 забитого та 4 поранених досягнуто значний успіх: здобуто 70 гармат, 350 кулеметів, 5 мільйонів набоїв, літаки, бомби, цінне військово майно. Роззброєних авіапарківців вивіз до Курська сам підполковник Павленко з летуном пор[учником] Левком Шевченком, що служив у 3-му авіапарку, а потім був відомий як провідник Звенигородського повстання проти німецьких окупаційних військ. Підполковник В. Павленко заходився

у Києві коло створення зародку українського війська – 2 сердюцьких дивізій, про які похвально висловлюється американський генеральний консул Даглес Дженкінс, що відкрив американський генеральний консулат у Києві в грудні 1917 року.

На жаль, вся ця розбудовна праця коло організації українського війська зустрічала великий спротив тих кіл нашої верхівки, що орієнтувалися на мир з Німеччиною або таки просто на „радянську” Росію. Ці кола вважали, що постійне військо є знаряддям буржуазії для поневолення робітників і селян, а професійні офіцери є „наймитами буржуазії”. Вони агітували за демобілізацію українського війська і створення „народної міліції”.

Боротьба ця тривала до кінця грудня 1917 року, коли С. Петлюра подався до демісії. Причиною її були постійні непорозуміння між ними і тими колами, що противилися організації української армії (очолованими Вол. Винниченком і М. Шаповалом) і які приймали часто дуже гострі форми.

З відходом С. Петлюри зведено нанівець проведену ним організаційну працю. Для неї Симон Петлюра створив ще в листопаді Генеральний військовий штаб, на чолі якого поставив голову української військової громади у Вітебську ген[ерала] Бориса Бобровського.

У грудні в Генеральному військовому штабі покликано до життя Управління української авіації на чолі з полк[овником] В. Барановим. На жаль, Український генеральний штаб, а з ним і Управління української авіації не могли зробити багато поза проведенням теоретичної підготовчої роботи, бо практична робота гальмувалася на кожному кроці.

І так, Управління авіації не вишло поза реєстрацію летунів і зор-

ців, що зголошувалися на українську службу, або поза приймання на українську службу цілих „авіазагонів”, що прагнули уникнути підлеглості під большевицьку Верховну ставку Криленка. Тоді понад 300 старшин, українців та москалів, зголосилися до служби в українській авіації, а кількість придатних до служби літаків виносила понад 500 машин.

Все ж таки ці зародки української авіації остаточно не оформилися, бо, як стверджує о[тець] прот[оієрей] Петро Білон, автор цінних для історії української авіації „Спогадів” (Пітсбург, 1952), були перешкоди з боку міністрів-соціалістів, що були проти формування українського війська, а крім того, були всякі саботажі з боку москалів. До того всього большевицька армія почала наступати на Київ. Від кінця 1918 року о[тець] прот[оієрей] Білон служив у Штабі української авіації.

Виникнення і розвиток українського летунства

Українські літаки, що появилися над Києвом дня 1 березня 1918 року, були літаками Запорізького авіазагону, що постав з ініціативи Симона Петлюри уже після його демісії з поста генерального секретаря військових справ. Зорганізував цей загін із 6 літаків полк[овник] В. Баранів, який підшукав летунів та потрібний матеріал. Командував загonom сотник Римський-Корсаків, кавалерист, що в роки війни перекваліфікувався на летуна.

У книзі „Спогадів” о[тця] прот[оієрея] Білона⁵ є його фото, коли він зі своїм ад’ютантом прийшов відвідати своїх колишніх друзів із Запорізького авіазагону. Тоді сот[ник] Римський-Корсаків знову служив у кінноті. На знімці відфотографовано усіх „асів”

Запорізького авіазагону, якими були: сотн[ик] Жаховський, сотн[ик] Берестовенко, сотн[ик] Гвоздів, сотн[ик] Єгоров, пор[учник] Чистокаїтів і врешті сотн[ик] М. Олексіїв, пізніше відомий нам як новий емігрант і член УНРади.

Запорізький авіазагін проіснував увесь час Визвольної війни. Пізніше він мав назву: 1-й Запорізький окремий авіаційний відділ (дивізіон), а командував ним сотн[ик] Євген Жаховський, який на еміграції був призначений начальником української авіації. Запорізький авіадивізіон стояв постоем у Кам’янці і, крім бойової служби на фронті, утримував теж зв’язок із закордоном. Його бойова діяльність була, на жаль, обмежена браком бензини.

На цю саму „хворобу” терпіла теж і большевицька авіація. Начальник авіації 12-ї большевицької армії звітував в Управлінні авіації: „Но огромный недостаток для авиации, чтобы проявить всю свою деятельность сколько хватает сил, мы не можем, потому что нет почти бензина, без которого мы бездействуем”⁶.

Черговим авіадивізіоном українського летунства був Київський авіадивізіон, що його сформував сотн[ик] Наконечний у Києві. У місяцях березні – квітні 1918 року дивізіон цей проходив інтенсивне школення. О[тець] прот[оієрей] Білон згадує: „Кожного дня можна було бачити, як наші українські летуни пролітали над Києвом і, звичайно, робили свою призначену роботу”⁷.

У цей час відновлено діяльність Управління авіації, яке пізніше названо Управлінням повітряної флоти. Воно поділялося на управління авіації і управління повітроплавання.

Начальником авіації став сотн[ик] Наконечний і під його енергійною управою роблено розшуки авіа-

ційного майна: літаків, бомб та інше. Відновлено діяльність авіаційного парку в Києві та організовано зв'язки 8 авіадивізіонів, по одному на кожний армійський корпус. Такий авіадивізіон мав за своїми штатами складатися з 3-х авіазагонів, у кожному по 9 чинних та 3 резервові літаки. Разом у дивізіоні мало бути 36 літаків і летунська база з майстернями.

До гетьманського перевороту 29 квітня 1918 року сотн[ик] Наконечний zorganizував 16 авіазагонів із 24, що повинні були бути zorganizовані, щоб був комплект. У цих загонах було 144 чинних та 48 резервових літаків, разом 192 справні літаки, що їх обслуговували 205 летунів та 154 зорці.

Українське летунство за Гетьманату

За Гетьманату розбудовували на Україні українську армію, флоту й авіацію. Кадрова армія Гетьманату: Запорожці, Сірі, Січовики, Чорноморці, кадри гетьманських корпусів разом із своїми комкорами (ген[ерали] Дядюша, Єрошевич, Колодій, Мартинюк та інші), корпус охорони залізниць (ген[ерал] Осецький) продовжували свою військову історію в Армії УНР.

Гетьманська гвардія – сердюки – створили 3-й і 4-й полки Січових стрільців, кінноту Січових стрільців, гарматну бригаду, автопанцерний дивізіон. Військовий міністр гетьманату ген[ерал] О. Ф. Рагоза не був „москалем”, а нащадком роду, що видав київського митрополита Михайла Рагозу.

Ген[ерал] Рагоза був українським генералом, бо він підпорядковував себе і свою 4-ту армію на Румунському фронті Центральній Раді та УГВК ще в перших днях грудня 1917 року. За це він був заарештований більшовиками і посаджений у

тюрму, з якої його визволив колишній шеф штабу його армії ген[ерал] М. Л. Юнаків, майбутній шеф Штабу Головного отамана С. Петлюри. Вузли приязні єднали цих двох генералів, що впродовж двох років керували воєнною діяльністю 4-ї армії, однієї із найбойовіших армій Західного фронту, а пізніше Румунського фронту України.

Ген[ерал] О. Ф. Рагоза в гетьманському кабінеті належав до фракції самостійників, як про це свідчить проф. Дмитро Дорошенко. І тому для нього не було місця в кабінеті для проголошення федерації. Тоді військовим міністром було призначено ген[ерала] Д. Щуцького.

Ген[ерал] О. Ф. Рагоза не втікав до Денікіна. Він залишився в Києві і його заарештувала Чека⁸. Розстріляли його в липні 1919 року, разом з колишнім гетьманським міністром В. Науменком і Петром Яковлевичем Дорошенком у плані винищення Києва від усяких українських „контрреволюційних” елементів під час наступу об'єднаних українських армій на Київ. Тоді (липень – серпень 1919 р.) у Києві розстріляно тисячі українців, єдиною виною яких проти „советской власті” було те, що вони були українцями.

Справді, за Гетьманату наше летунство творилося і розбудовувалося. Проте важко говорити про його [істотну] розбудову. Німецькі окупанти, які підтримували Гетьманат, ніяк не бажали, щоб український гетьман міг знайти іншу опору, ніж їхні багнети. І тому в першу чергу вони рішуче противилися будь-якій розбудові збройних сил.

У відношенні українського летунства німецькі окупанти унеможливили навіть ту роботу, що була проведена сотником Наконечним в місяцях березні – квітні 1918 року за

Центральної Ради. Крім того, вони почали дуже придивлятися до українського летунського майна і класти свою руку на все, що було в ньому цінне. Вантажні потяги почали вивозити не тільки сільськогосподарські продукти або просто-таки чорнозем, але й летунське майно. Цей вивіз припинився щойно після відвідин гетьмана в Німеччині.

Таким чином, за Гетьманату вся праця Управління повітряної флоти обмежувалася виключно на теоретично-підготовчій ділянці. За весь час Гетьманату сформовано тільки два нових авіазагони, так що перед повстанням кількість їх виносила 18. Авіаційного майна, що знаходилось в авіаційних парках і складах, вистачало навіть на сформування 40 загонів. Була теж відповідна кількість летунів і зорців, що зголосились на українську службу і перебували в складі 8 авіаційних дивізіонів, по одному для кожного армійського корпусу. Восени 1918 року запланували теж створити два нові авіаційні дивізіони, що їх усіх мало бути 10. Крім цього, існував ще Морський авіаційний дивізіон у Севастополі в складі 30 гідропланів.

Для порівняння варто зазначити, що в цей час (листопад 1919 р.) московська Червона армія мала тільки 349 літаків із усіх 1100, що їх перебрала з царської армії, і з яких 363 були не до вжитку, а 163 були без моторів. На початку війни проти України большевики змогли вишикувати тільки 4 авіазагони та 1 поїзд-майстерню. І навіть у листопаді 1919 року на всьому фронті проти Армії УНР і денікінців большевики мали тільки 66 літаків, 89 летунів, 33 зорці та 1827 бійців допоміжних команд. Отже, восени 1918 року українське летунство із своїми 450 – 500 літаками впершій лінії мало значну

перевагу в повітрі над своїми ворогами, що їй не треба було втрачати.

Організація українського летунства за Гетьманату мала такий склад: начальником Повітряної флоти був полк[овник] Горшков, начальником авіації – сотник Наконечний, начальником повітроплавання полк[овник] Ванькович.

Україна поділялася на три авіаінспектури та дві інспектури повітроплавання. Начальниками інспектур стали: Київської – сотн[ик] Мрочковський, Одеської – полк[овник] Самойлович, Харківської – полковник Вегинер.

До 1 листопада 1918 року були сформовані 18 авіазагонів та 1 ескадра важких бомбардувальників типу „Ілля Муромець”, 1 авіаційна школа, 3 авіаційні парки (при кожній інспектурі) та теж, незалежно, три авіаційні майстерні.

Не було організовано авіаційних дивізіонів у I Волинському та VIII Січеславському корпусах; всі інші корпуси мали сформовані кадри дивізіонів (повний старшинський склад) і допоміжні команди в силі 120 воїнів. Разом було в них (з морським дивізіоном в Севастополі) – 270 літаків, 300 летунів, 290 зорців.

В усіх вищезгаданих частинах виплачувалося регулярно місячне утримання. Принаймні ще 250 літаків перебувало в авіаційних парках і в майстернях, де їх поволи, але певно пристосовувано до бойової готовості. Ці літаки творили так звану другу резерву українського летунства.

Повстання проти Гетьманату припинило мирний розвиток українського летунства і кинуло його у вир воєнних подій Визвольної війни.

За Директорії УНР начальником Повітряної флоти призначено відомого вже нам полковника Віктора Павленка; начальником авіації про-

довжував бути досьогочасний начальник авіації (теж за Центральної Ради) – сотник Наконечний, а начальником повітроплавання призначено полковника Павла Крицького.

З досьогочасних визначніших фігур української авіації полковники Гинейко і Ванькович подались до Польщі, полковник Горшков – до генерала Денікіна, а полковник Веґнер пробував творити авіацію в „Южной” армії, що нею командував гетьманський генерал-губернатор Харкова ген[ерал] Залеський. Але „Южная” армія цілком здеморалізувалася й розлетілася, бо генерал Денікін дивився на неї кривим оком і не подав ніякої – ні матеріальної, ні моральної допомоги.

Полковник Горшков, до речі, природний українець, як і теперішній адмірал советської флоти його прізвища, не відіграв у Денікіна ніякої ролі. Його поставлено перед офіцерський суд за службу Гетьманові, і хоча вийшов він з життям (не всім, що їх судили, це вдавалося, як, наприклад, ген[ералові] Серединові чи полк[овникові] Боржковському, що їх Денікінці розстріляли), але був позбавлений старшинського ступеня і посланий „вольнопером” в авіаційну частину (нібито добровільцем).

До речі, твердження о[тця] прот[оієрея] Білона, що до Денікіна втекла значна кількість літаків і летунів з України, не потверджують ні денікінські, ні большевицькі документи. Тільки в моменті свого найбільшого розгорнення денікінська армія мала всього три авіадивізіони, а в тому 1 кубанський і 1 донський та ще Алексеєвський технічно-авіаційний дивізіон, що його захопили в цілості таращанці в грудні 1919 року в Києві, з потягами, літаками й майстернями.

Взагалі денікінська армія мала всього коло 100 літаків, у тому теж

британські літаки, що їх отримувала від своїх „союзників”. Таким чином, українських літаків у денікінській армії немає потреби рахувати, бо їх не було.

Натомість большевицькі документи, проголошені останньо в збірниках „Гражданская война на Украине”⁹ відкривають частково заслону з того, що сталося з українським летунством у протигетьманському повстанні. Якщо ці дані сконфронтувати з даними „Спогадів” о[тця] прот[оієрея] Білона, І. Лемківського, І. Фостаківського та інших, ми отримаємо таку картину:

1. Волинський авіадивізіон не був ще сформований. Зв'язки його, в міру наближення большевиків, евакуюувались на наказ сотника Наконечного до Проскурова.

2. Подільський авіадивізіон був захоплений 19 березня 1919 р. таращанцями в їх несподіваному наступі на м. Вінницю. Деякі літаки піднесли і втекли до Проскурова, але більшість попала большевикам у руки. Большевики захопили великі трофеї: евакуйований з Києва авіапарк, рухомі майстерні, літаки, в тому евакуйовані з Києва важкі бомбардувальники типу „Ілля Муромець”.

3. Одеський авіадивізіон переїхав на наказ гетьмана Павла Скоропадського до Галичини в перших днях листопада 1918 [року], де вирішно причинився до розбудови галицького летунства.

4. Київський авіадивізіон евакуювався до Проскурова на наказ сотника Наконечного.

5. Чернігівський авіадивізіон евакуювався до Проскурова на наказ сотника Наконечного.

6. Полтавський авіадивізіон захопили майже в цілості українські повстанці полковника Шинкаря, займаючи місто Полтаву в листопаді 1918 року.

7. Харківський авіадивізіон евакуювався до Кам'янця, де прийняв свою стару назву: 1-й Запорізький окремих авіаційний дивізіон.

8 – 10 авіадивізіони не були ще сформовані. Частина ескадри важких бомбардувальників типу „Ілля Муромець” та авіаційний парк евакуйовано до Вінниці, а частину, що їх не можна було вивезти через брак бензини й летунів, знищено. У Вінниці знищено теж інші важкі бомбардувальники типу „Ілля Муромець” і тільки один справний літак цього типу попався до рук большевикам.

Як ми вже зазначали, бойова діяльність українського летунства дуже обмежувалася браком бензини. Доки ще в руках української армії був Дрогобич і Борислав, авіація армії УНР отримувала із ЗО УНР регулярно бензину й існуючі авіазагони сповняли розвідчу та бойову службу. До речі, в Проскурові полковник Павленко та сотник Наконечний переорганізували евакуйовані авіадивізіони в чотири авіазагони, в кожному по 12 літаків, 60 літаків, що залишилися після цієї реорганізації, передано галицькому летунству. 1-й Запорізький окремих авіадивізіон не був охоплений цією реорганізацією.

Незважаючи на реорганізацію, загони ці проявляли незначну бойову діяльність через брак бензини.

Летунство

Української галицької армії

До виникнення летунства Галицької армії дуже причинився 3-й Одеський авіадивізіон, який прибув до Галичини під проводом свого командира, полк[овника] Бориса Губера, відомого авіаконструктора. З ним прибули ще добрі й досвідчені бойові летуни: полк[овник] Джамбулат Кануков, сотн[ики] Василь Євський, Василь Булатів, пор[учник] Аркадій Шере-

мецінський, чотар Микола Сериков, хор[унжий] Хазбулат Кануков (брат полковника).

Одночасно на галицькій землі були ще власні способи організувати летунство. Постали два летунські відділи¹⁰, з яких один zorganizував син Івана Франка сотн[ик] Петро Франко, а другий у Тернополі – пор[учник] Василь Томенко. Разом з прибулими наддніпрянцями ці відділи створили Галицький летунський відділ. Його головний аеродром був у Красному на Львівщині.

На цьому аеродромі залишилися по австрійцях великі майстерні, що їх очолив пор[учник] Степан Слезак, колишній конструктор австрійських гідропланів. Він zorganizував до праці фахівців-механіків, що їх спроваджував навіть з Відня, і розгорнув широку роботу над направою і комплектуванням літаків. Майстерні ці привели до бойової готовості чимало літаків.

У грудні 1918 та в січні 1919 рр. Летунський відділ Галицької армії постійно розвивався. На початку лютого 1919 року прибула до відділу ціла низка летунів з колишньої російської та австрійської армії. Це дало змогу перетворити Летунський відділ на полк, що сталося в другій половині лютого 1919 року. З цього часу Летунський полк Галицької армії складався з 2 бойових і 1 запасової сотень та летунської бази і летунського вишколу. У полку наприкінці лютого 1919 року було 80 літаків.

1-а сотня була розташована в Дулібах коло Стрия. Командиром її був Антін Хрущ, а серед старшин-летунів були сотн[ик] Хведір Алелюхін, пор[учник] Огар Рудольф Земик, Осип Заславський, чот[арі] Коцко (брат Адама), Фелікс Шепарович (брат Едмунда, командира 1-ї кінної бригади), Теодор Яцура та інші.

АВІАЦІЯ УКРАЇНСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ ПОВІТРЯНА ФЛОТА

Двомісний навчально-тренувальний біплан „Сікорський С-10 А” (один з перших українських військових літаків). Розпізнавальні знаки: білий шестикутник з чорним Тризубом у ньому на стерні повертів. Київ. Березень 1918 р.



Двомісний біплан-розвідувач „Анатра-Сальмсон” („Анасаль”) виробництва Одеського авіазаводу. Поверх російських військових кокард нанесено українські розпізнавальні знаки: жовто-сині кола зверху і знизу на крилах, бортах фюзеляжу та хвостовому оперенні. Київ, летовище Пост-Волинський. Березень – квітень 1918 р.



На стані цієї сотні перебував вістун Михайло Шарик, автор цікавих спогадів „Діти війни”, де в 2 і 3 частинах згадує про цю сотню. В складі цієї сотні перебував також автор цих рядків, коли вчився в Старшинській школі коша Звідомного полку в Станіславові. Якщо б події поточилися інакше, то, може, був би сьогодні емеритованим¹¹ летуном або хоч старшиною зв'язку українського летунства.

2-а сотня під командою полковника Канукова, який теж був командиром полку, залишилася в Красному, де також перебувала Запасна сотня з кошем полка, а теж майстерні поручника Слезака. 3-я сотня під проводом сотника Нікандера Залозного перебувала в Тернополі.

Летунський відділ, а потім Летунський полк Галицької армії провадив жваву бойову діяльність на Польсь-

кому фронті. 1-а летунська сотня обслуговувала фронт III Галицького корпусу від Карпатських гір до м. Львова. 2-а і 3-я летунські сотні обслуговували фронт I і II Галицьких корпусів.

На Польському фронті українське летунство мало перевагу над польським, яке негайно зникало з повітря при появі українського літака. Причиною була не численна перевага, але якісна перевага українських летунів, що навіть на гірших машинах перемагали польських летунів. Про це свідчать співвідношення втрат: у повітряних боях поляки втратили 26 літаків, українці тільки 1. Переможцями у повітряних боях були сотник Євський, що зібрав найбільше перемог (9), а далі поручник Шеремецький (3), сотник Алелюхін (3), чотар Сериков (3), поручник Рудольфер (2). Не допомогла і „Ескадра льотніча ім. Тадеуша

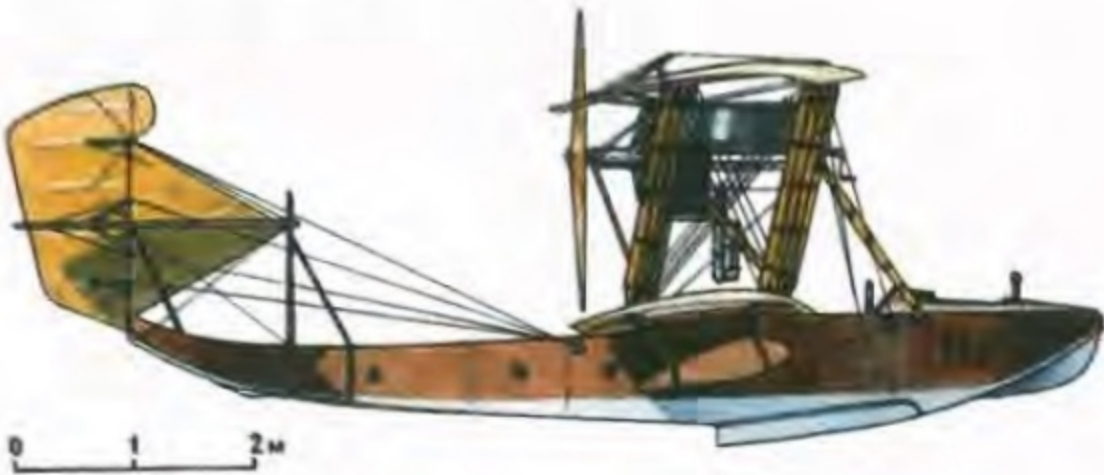
АВІАЦІЯ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВИ



Двомісний біплан-розвідувач зі штовхальним гвинтом „Farman F-30” – „Фарман Ф-30” – „Фарсаль”).

Російське військово-означення: триколірні кокарди зверху і знизу на крилах, бортах кабіни, горизонтальному хвостовому оперенні, триколірне стерно попертв.

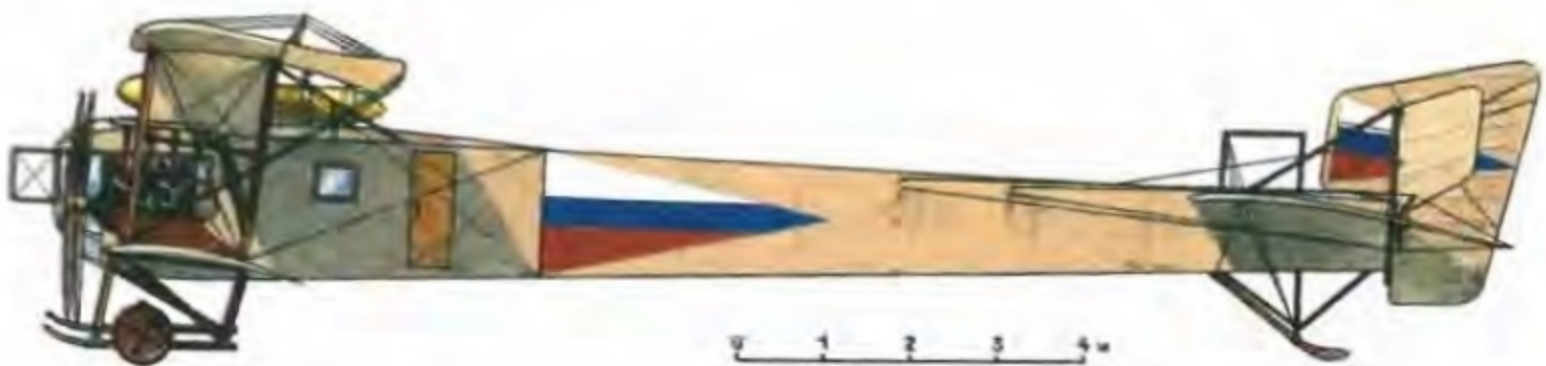
Харківський авіадивізіон. 1918 р.



Двомісний гідролітак (летючий човен) Д. Григоровича М-9.

Російське військово-означення: триколірні кокарди зверху і знизу на крилах. На носі кабіни чорний номер 155.

Авіація Чорноморської флоти. Штаб повітряної дивізії. Севастополь. 1918 р.



Чотиримісний чотиримоторний важкий бомбардувальник І. Сікорського „Ілля Муромець” (серія Г, № 182).

Російське військово-означення: триколірні кокарди зверху і знизу на крилах, триколірні вимпели на бортах фюзеляжу та хвостовому оперенні.

Ескадра повітряних кораблів. Вінницьке летовище. Весна – літо 1918 р.

Косцюшкі”, що була зорганізована в ЗСА¹² і якої два американські летуни (не поляки) згинули в повітряному бою з українськими летунами, втрачаючи теж два літаки.

Всі летунські сотні виконували теж ближчі й дальші розвідчі й бомбометні рейди. Навіть на Львів було 15 – 18, на Перемишль – 10. Бомблячи різні військові об’єкти у Львові, українські літаки потрапили вивести на деякий час з ладу міську електростанцію, сильно пошкодили летовище на Янівському оболоні тощо.

Один літак, що його втратило українське летунство, був пошкоджений обстрілом і мусив приземлитися. Обидва члени залоги, сотник П. Франко й ст[аршина] десятник Кавута потрапили в польський полон, з якого обидва втекли. Вони щасливо прибули окружною дорогою через Прагу, Відень і Будапешт до свого відділу в Красному.

Незважаючи на успіхи на фронті, галицьке летунство, на жаль, не мало щастя. Дня 5 лютого 1919 р. сталася трагічна подія: під час викладу полк[овника] Б. Губера в школі для старшин про бомби й їх кидання на ворожі цілі, бомба, що її хотів продемонструвати полк[овник] Губер, розірвалася йому в руках.

Зникли на місці: полк[овник] Борис Губер, пор[учник] Орест Гумецький, хор[унжі] Хазбулат Кануков, Михайло Нестор і Осип Швець. Від ран померли в лікарні: пор[учники] Олекса Басан, Василь Томенко, Іван Люпул. З поранених вилікувався тільки сотник І. Фостаковський, автор цінного нарису про галицьке летунство в збірнику УГА, том I, с. 217 – 240¹³.

З великою відвагою і посвятою для визволення України бились українські герої-летуни на своїх, тоді ще дуже недосконалих, літаках (їх іноді називали „літаючими домовинами”).

Так, у іншій трагічній катастрофі галицького летунства розбився літак із командиром Галицького летунського полку полк[овником] Джамбулатом Кануковим. Він і два летуни згинули. Літак упав із висоти 500 метрів коло Озірної в другій половині травня 1919 р.

Як виявило пізніше слідство, причиною катастрофи був саботаж пілота-віденця хор[унжого] Кубіша, запідозреного в комунізмі. Перед закінченням слідства Кубіш, очевидно свідомий свого злочину і майбутньої кари, підступом дібрався до одного з літаків і вистартував до втечі. В погоні за ним піднявся на своєму „Нюпорі” сотник Євський, дігнав його над Теробвлею і зістрілив.

Дня 25 травня три літаки з 1-ї летунської сотні відлетіли на наказ летунського референта ДСВЧ сотника Єв. Пузи на Чехо-Словаччину, де чехо-словацька влада інтернувала летунів та забрала літаки. Решта сотні евакуювалася залізницею із Станіславова до Чорткова.

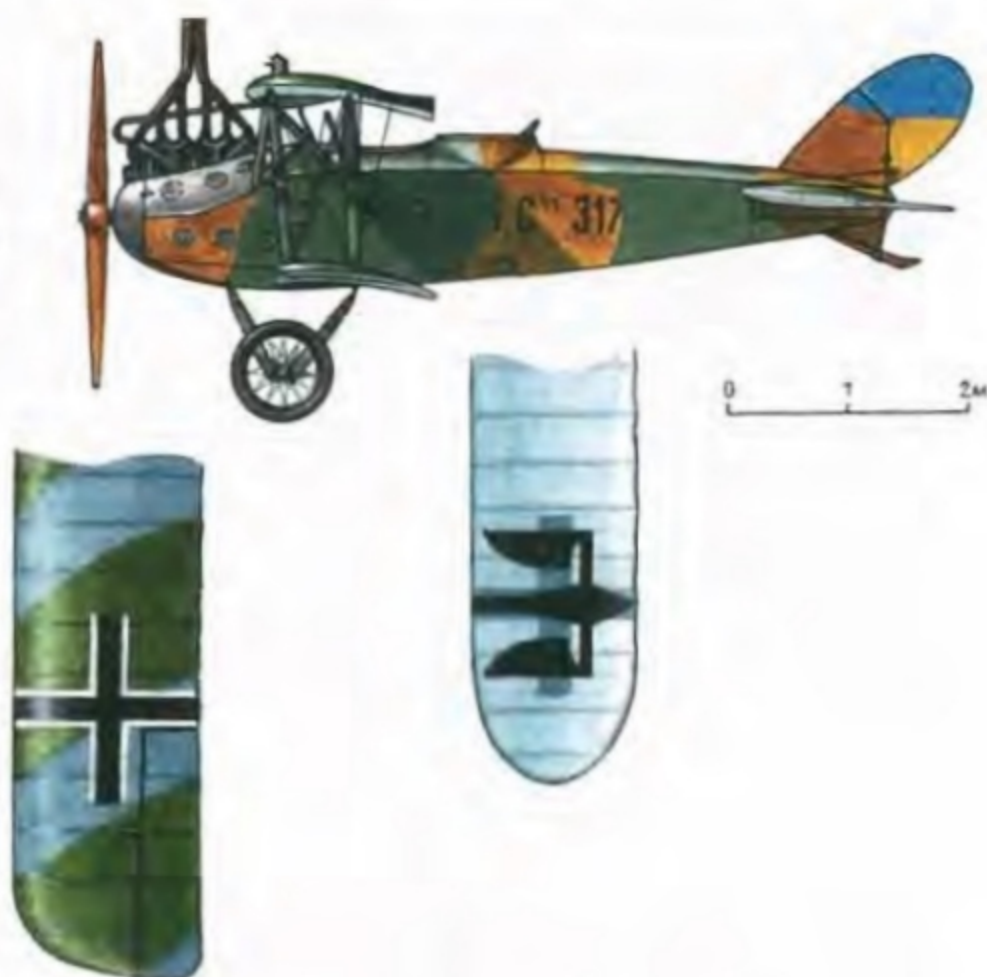
У Чортківській офензиві¹⁴ сотник Євський на своєму знаменитому „Нюпорі” досягнув дві дальші повітряні перемоги, зістріливши один новісінький „Фоккер” над Золочевом та інший літак над Помор’янками. Але, на жаль, інший герой української авіації, пор[учник] Шереметинський не був уже свідком цих перемог: дня 21 квітня він покінчив самогубством, заламаний психічно з приводу поразок Армії УНР у першій половині 1919 року.

У летунській катастрофі біля Чорного Острова загинув теж ст[арший] дес[ятник] Кавута, коли в березні 1919 року перевозив літаки з Проскурова до Красного. А він тільки що втік був із польського полону.

Всі старшини українського летунства, що загинули в першій половині 1919 року, поховані на приват-

АВІАЦІЯ УКРАЇНСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ (ДИРЕКТОРІЇ)

Двомісний біплан-розвідувач „LVG C-VI” („Ельфгауге Ц-6”).
Розпізнавальні знаки: чорні стилізовані Тризуби знизу на нижньому крилі поверх замальованих хрестів (показано фрагмент), блакитно-жовте вертикальне хвостове оперення. Згори на верхньому крилі збережено німецькі балкові хрести (показано фрагмент).
Лівий елерон знизу чорний.
Літо 1919 р.



Одномісний біплан-випишувач „Fokker D. VII F” („Фоккер Д. 7 Ф”).
Розпізнавальні знаки: сині квадрати й стилізовані жовті Тризуби зверху і знизу на крилах, бортах фюзеляжу та стерні повертів.
Перший авіаційний полк.
Вінниця. Серпень 1919 р.



Двомісний двомоторний біплан, середній бомбардувальник „Gotha G. L. VII” („Гота Г. Л. 7”).
Розпізнавальні знаки: жовті стилізовані Тризуби в синіх квадратах. На носі перед кабіною та на лівому борту фюзеляжу власна назва „Olena” (латинськими літерами білого кольору).
Летовище Вайнори (Словаччина). Пілот Клаузен. Зима 1919 – 1920 рр.



Одномісний півтораплан-винищувач „Nieuport-XXIII” („Ньюпор-23”). Розпізнавальні знаки: чорні Тризуби в білому колі зверху і знизу на горішньому крилі, знизу на нижньому крилі та стерні поворотів (раннє означення). Запорізький авіазагін. Кам'янець-Подільський. 1919 р.



Семимісний п'ятимоторний біплан, стратегічний бомбардувальник „Zeppelin – Staaken R-XIV (R 44/16)” („Цеппелін – Штаакен Р-14 (Р 44/16”). Розпізнавальні знаки: стилізовані жовті Тризуби (Соколи) на синьому тлі. Широка малинова смуга з білими літерами „Н. А.” („Наддніпрянська армія”) на бортах фюзеляжу. Літак Запорізького авіазагону. 1919 р.

ному цвинтарі графині Росоцької в Красному. На їх могилах були поставлені пам'ятники, від яких тепер немає й сліду. Московські варвари ніколи не шанували героїв чужих народів, хоча московський поет Симонов, комуніст-агітатор, писав, що „ми нікогда не мстілі мертвецам”.

До речі, знакування літаків у 1920 році під час вимушеного альянсу української армії Симона Петлюри з польською армією було змінено. Не синьо-жовті кола були, а квадрати або Тризуби. Зміна наступила тому, що большевицькі літаки мали також кола (часом навіть старі, царської авіації), й українські літаки падали часами жертвою обстрілу з літаків чи гармат, бо українські літаки приймали за большевицькі. Тоді змінено знакування на квадрати, і тоді вже непорозумінь не було, бо польські літаки мали теж квадрати, тільки біло-червоні, а українські мали синьо-жовті (блакитно-золоті).

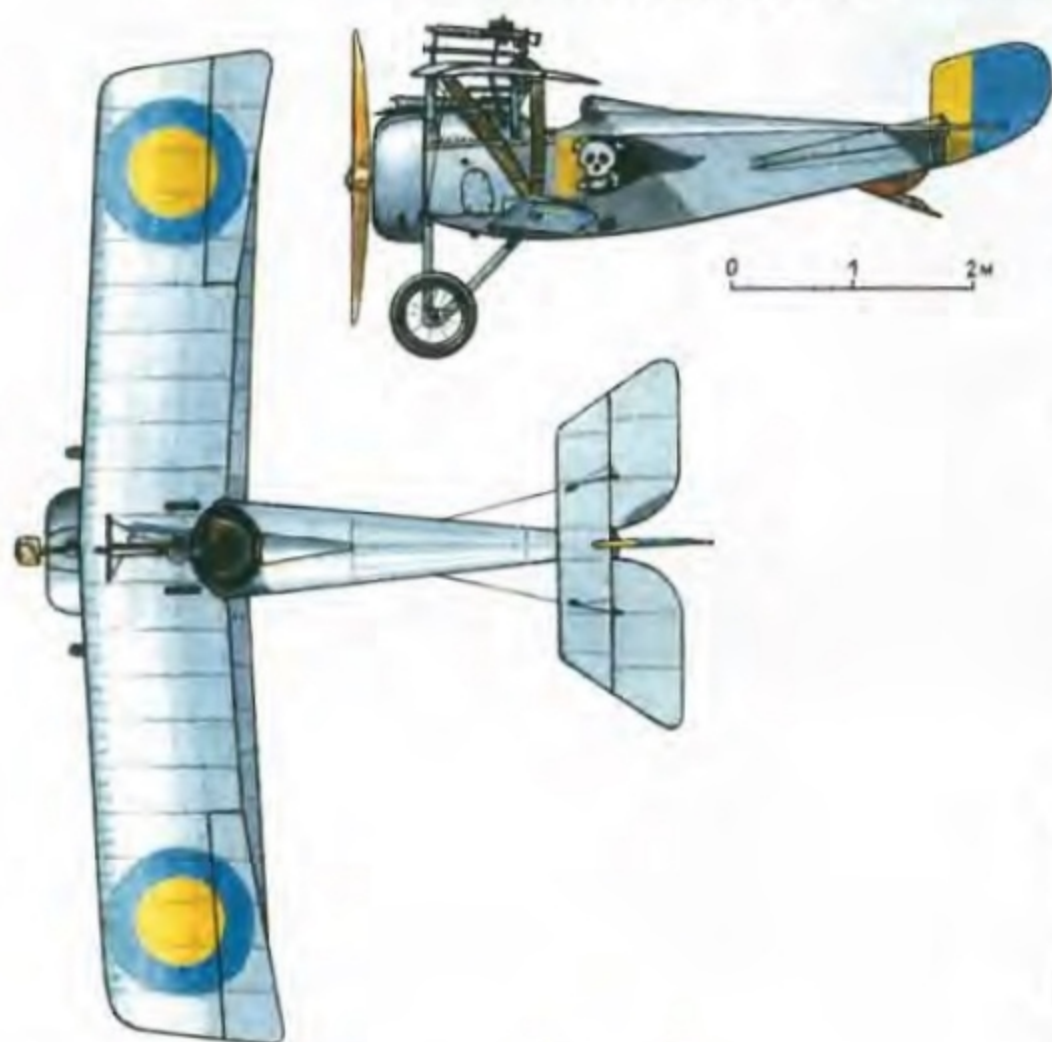
Лебедина пісня українського летунства

Лебедину пісню відспівало українське летунство під час великого наступу об'єднаних українських армій на Київ. Тоді начальником летунства був після соти[ика] Наконечного полк[овник] Олександр Єгоров, один із найвидатніших українських летунів. На його вимогу український уряд вислав до Відня місію для заupu літаків. Другу місію вислано до Бухареста для заupu бензини.

В Австрії та Мадярщині було вже багато всякого летунського майна, що його ці держави раді були продати. В Бухаресті чимало було бензини. Проте обидві місії нічого не досягли. Антанта заборонила вивіз будь-якого військового майна в Україну, а тим більше летунського майна.

Все ж таки, доки була бензина, 1-й Запорізький окремий летунський дивізіон, що стояв у Кам'янці, й Галицький летунський дивізіон, що

АВІАЦІЯ ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ
УКРАЇНСЬКА ГАЛИЦЬКА АРМІЯ



Одномісний півтораплан-випищувач „Nieuport-XVII” („Ньюпор-17”). Розпізнавальні знаки: жовто-блакитні кокарди зверху і знизу на горішньому крилі, знизу на нижньому крилі, жовто-блакитне стерно повертів. Особиста емблема пілота на бортах фюзеляжу: білий череп з перехрещеними кістками („труп’яча чашка”) на жовто-чорному тлі прапора. Летунська ескадра УГА. Пілот – найрезультативніший український ас сотник Василь Євський (шість офіційних перемог). Летовище в Красному. Лютий 1919 р.

Двомісний біплан-розвідувач „Hansa – Brandenburg C-I” („Ганза – Бранденбург Ц-І”). Розпізнавальні знаки: жовто-блакитні смуги на крилах, жовто-блакитне стерно повертів (ранне означення) та блакитно-жовтий прапорець на бортах фюзеляжу. І-й летунський полк УГА. Краснянське летовище. Березень 1919 р.

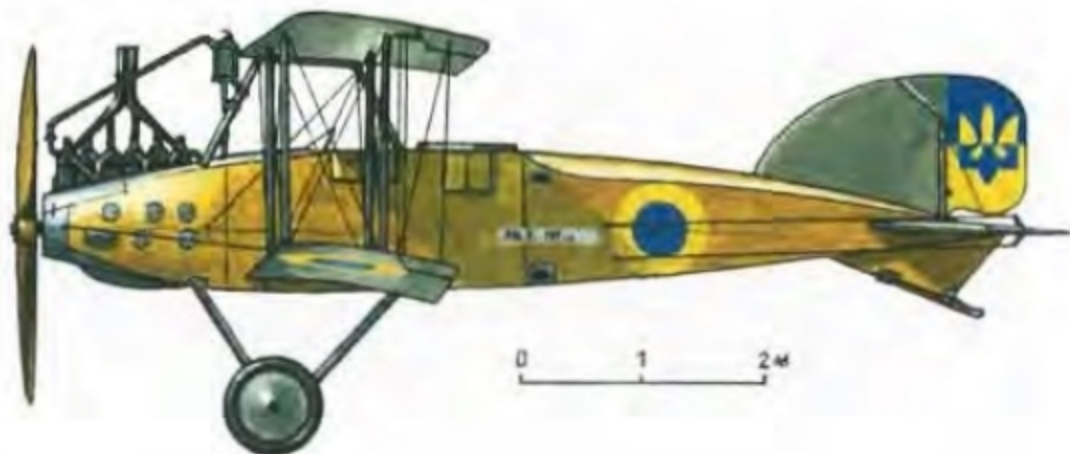


Двомісний біплан-розвідувач „DFW C-V” („ДФВ Ц-5”). Розпізнавальні знаки: довгі поперечні смуги жовтого й блакитного кольорів на горішніх і нижніх крилах (показано фрагмент) та хвостовому оперенні. Напис на бортах фюзеляжу: „За волю України!” Летунська ескадра УГА. Летовище в Красному. Січень 1919 р.



Двомісний біплан-штурмовик (т. зв. літак підтримки, або піхотний літак) „Albatros J. I” („Альбатрос Ю. I”). Українському війську дістався як польський трофей. Розпізнавальні знаки: блакитно-жовті кокарди зверху і знизу на крилах та бортах фюзеляжу, жовто-блакитний Тризуб у блакитно-жовтому полі на стерні повертів.

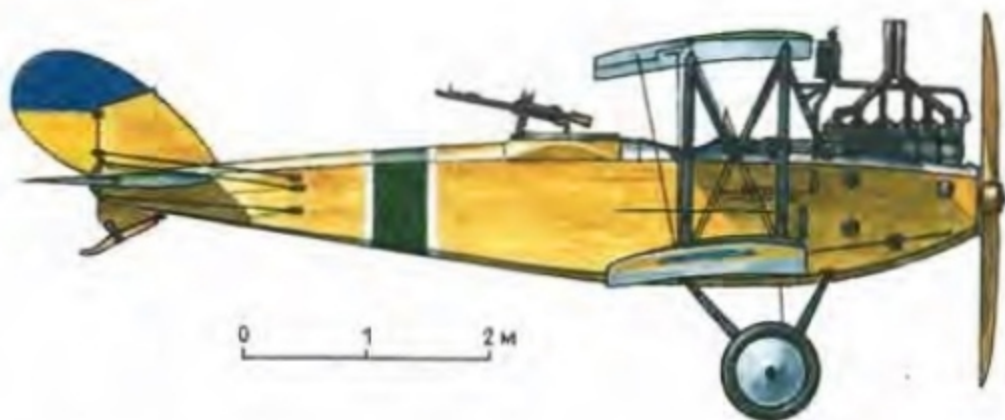
1-й летунський полк УГА. Летовище Шатава (поблизу Нової Ушиці). Липень 1919 р.



Одномісний моноплан-парасоль, винищувач „Fokker E. V/D. VIII” („Фоккер Е. 5/ Д 8”).

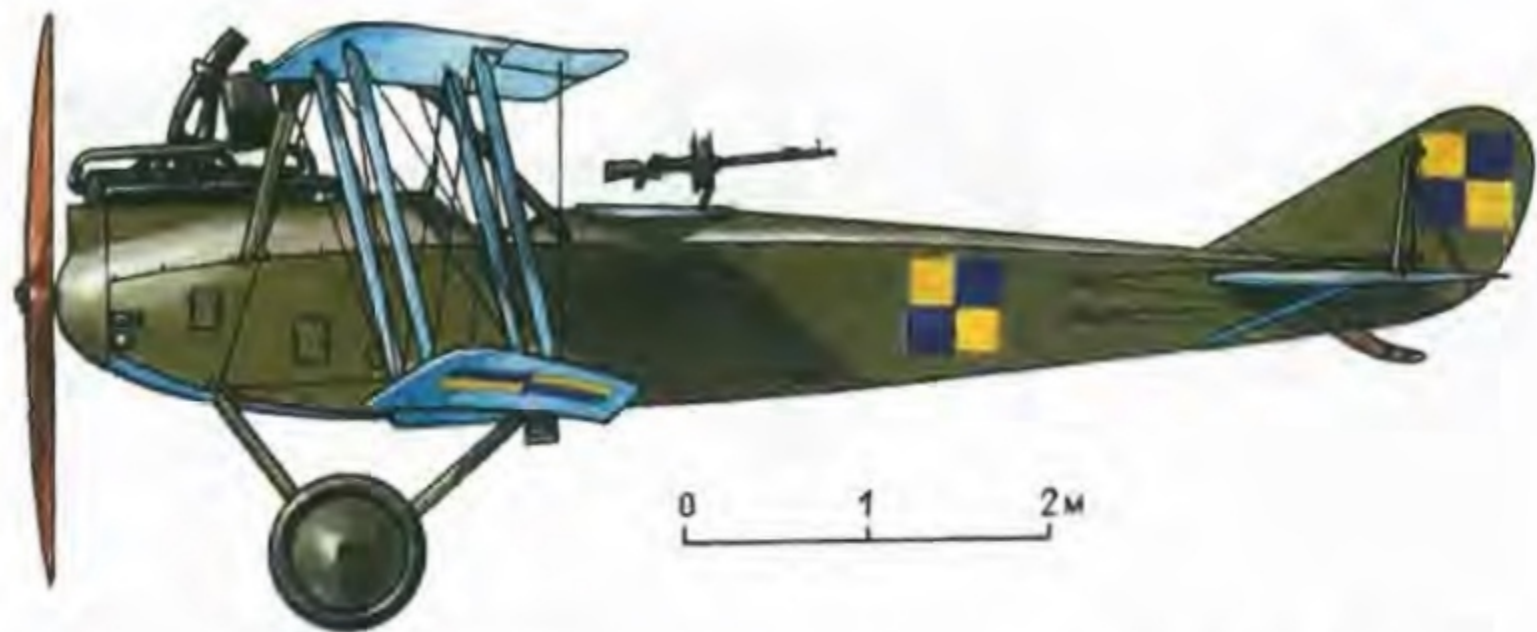
Розпізнавальні знаки: жовто-блакитні кокарди зверху і знизу на крилах, жовто-блакитні кола з блакитними стилізованими Тризубами на бортах фюзеляжу, жовто-блакитне хвостове оперення.

1-й летунський полк УГА. Літо – осінь 1919 р.



Двомісний біплан-розвідувач „LVG C-V” („Ельфгауге Ц-5”). Розпізнавальні знаки: синьо-жовті кокарди зверху і знизу на крилах, синьо-жовте стерно повертів, поперечна біло-зелено-біла смуга на бортах фюзеляжу.

1-й летунський полк УГА. Летовище Шатава (поблизу Нової Ушиці). 25 липня 1919 р.



Двомісний біплан-фоторозвідувач „Rumpler C-IV” („Румплер Ц-4” – „Рубільд.”). Розпізнавальні знаки: жовто-сині квадрати „шахівниці” зверху і знизу на крилах, бортах фюзеляжу та стерні повертів. Авіація Дієвої армії УНР. Галичина, 1920 р.

стояв у Шатаві, багато допомогли наступові українських армій, кидаючи бомби, обстрілюючи ворога з кулеметів та ведучи розвідчу службу.

Дуже відзначилися українські літаки при наступі українських військ на Жмеринку і Козятин, де більшовики сконцентрували були значні сили й бригаду панцерних потягів. Все це було під постійним бомбардуванням українського летунства.

У повітряних боях большевицьке летунство втратило два літаки, один над Баром, де зістрілено большевицького повітряного аса – Цивінського, а другий раз над Калинівкою. А втім, большевицьке летунство, яке в липні 1919 року виявило було велику енергію й рухливість для бомблення українських сіл у районі дій отамана Зеленого (Трипільщина), зникло зовсім з піднебесних просторів, коли на наступальному фронті українських армій з'явилися теж українські літаки. На них літали високої класи летуни, про яких І. Лемківський у львівській газеті „Новий час” писав так: „Це були високо фахові сили. Окрім того, це були українці з діда-прадіда, прекрасні бойовики взагалі, люди чину, праці й бою.

В повітряних боях чи двобоях спеціально відзначилися наші летуни з Великої України. Найкращим летуном був Борис Губер. Очевидці оповідають, що його бої в повітрі були чудом летунської техніки й відваги. По його трагічній смерті найкращим летуном-бойовиком був сотн[ик] Василь Євський, знаменитим летуном був теж і сотн[ик] Аркадій Шергеміцинський (після смері Губера). У наступі на Київ визначилися сотн[ики] Євген Жаховський, Н. Залозний, хор[унжий] Леонід Міхенко, Арватов, ст[арший] дес[ятник] Масикевич та інші.

1-й Запорізький окремий авіадивізіон перебував постійно в Кам'янці, де його застали поляки восени 1919 року, коли зайняли місто нібито в порозумінні з урядом УНР. Поляків не злюбили полк[овник] Єгорів і зорець-аерофотограф сотн[ик] Пономаренко, а теж летун хор[унжий] Арватов, які пробилися до Одеси й вступили там до Галицького летунського відділу, що був переведений до цього міста з Вінниці під час злуки УГА з денікінською армією.

Денікінці обіцяли обладнати відділ новими літаками і технічним ма-

теріалом, але не тільки що своєї обіцянки не дотримали, а ще забрали у відділу його найкращий літак. Все ж таки дні денікінщини були вже пораховані. Галицькому летунському відділові з його великим відсотком летунів-наддніпрянців довелося ще стати летунським відділом Червоної української галицької армії (ЧУГА). Відділ перенесено з Одеси на Волинський аеродром у Києві, звідки 1-й Галицький летунський відділ перенесено до Бердичева й приділено його до складу 44-ї стрілецької дивізії (Таращанської).

У недавно проголошених большевицьких документах¹⁵ довідуємося, що „согласно декрету ВЦИК от 8 апреля” нагороджувалися „денежной выдачей в размере месячного оклада содержания” з „1-го Галицийского отряда – лётнаб (лётчик-наблюдатель) т. Хрущ, военлёт (военный лётчик) т. Масикевич, военлёт Арватов и лётнаб Огар”. Всі ці прізвища нам відомі. Всі ці летуни визначилися були в боях проти поляків під Козятином на початку польської офензиви на Київ.

Часами дивно складається життя людини. У вересні 1919 року Начальна команда УГА вислала пор[учника] Хруща в дипломатичній місії до Відня. Коли він повертався назад і вже зближався до кордонів України, румуни в Бессарабії обстріляли літак і примусили його приземлитися на румунському боці. У безвихідному становищі українські летуни підпалили літак і, відстрілюючись від румунської погоні, кинулися вплав через Дністер. Вони доплили до українського берега і навіть привезли непорушною дипломатичну пошту. Півроку пізніше хор[унжому] Хрущеві довелося здобувати „нагороди” в червоній авіації.

За час українсько-польського альянсу в 1920 році (союзу для боротьби

проти москалів, комуністів і білих) українська авіація не мала найменших можливостей розвитку через те, що польський „союзник” взагалі саботував постанови своєї мілітарної конвенції з Україною. Українське летунство не отримало навіть найменшої допомоги, дарма що в Кам'янці зібралися всі визначні старшини української авіації. Повернувся навіть до Кам'янця полк[овник] Олександр Єгоров та сотн[ик] Микола Пономаренко. Але поляки так і не дали цим старшинам, про яких знали, що вони їх сильно били в повітрі, літаків. Летунство можна було створити, але поляки цього не хотіли.

Бачачи таке відношення до українського летунства польських союзників, український уряд вислав весною 1920 року відомого аса української авіації сотн[ика] Євського та пор[учника] Бернгубера до Італії, щоб закупити там літаки для української армії. При випробуванні літаків робили вони коркотяги та мертві петлі, що в них обидва вони були мистцями.

При одній такій петлі у пор[учника] Бернгубера обірвався пояс, і він забився. Сотникові Євському за прегарне літання подарували італійці літак „Спад” з мотором „Гіспано-Суїза”, і він перелетів на ньому з Відня до Києва і назад. Дорогу назад зробив навіть без приземлення.

Все ж таки літаків українська делегація з Італії не одержала.

Варто ще згадати, що в 1919 році уряд УНР винаймав три великі 5-моторові німецькі біплани типу „Р-ХІV”, як теж три літаки типу „Гота-V” для перевозу української дипломатичної пошти, українських послів та місій, для привозу друкованих у Німеччині банкнотів тощо. Ці літаки мали німецьку обслугу й залогу. Зв'язковим української авіації до німців був хор[унжий] Воло-

димир Пилипець, у тому часі радіозорець 1-го Запорізького окремого авіадивізіону в Кам'янці. Після війни хор[унжий] Пилипець був священиком і недавно помер в ЗСА.

У такому літаку, в поворотній дорозі з Парижа на Україну, згинули трагічно в літаковій катастрофі 4 серпня 1919 року під Ратибором у Шлеську полк[овник] УСС Дмитро Вітовський зі своїм ад'ютантом чот[арем] Чучманом.

Після катастрофи Визвольної війни Штаб повітряної флоти УНР разом з летунською ескадрою Армії УНР переїхав до Ченстохови, де начальником повітряної флоти було призначено полк[овника] Мурашка, а начальником авіації – сотн[ника] Жаховського. Полк[овник] В. Павленко задумав створити кадри української авіашколи в Бидгощі. 30 українських летунів і механіків вислано було до цієї школи, якою керували французи та поляки.

Начальник Української повітряної флоти – полковник, а пізніше генерал-хорунжий – Віктор Павленко повернувся 1926 року на Україну. Помер в 1933 році на Кубані, мабуть, з голоду. Прот[оієрей] П. Білон характеризує його так: „Начальник Повітряної флоти полк[овник] Павленко був рішучий і відважний, а часами лінивий і важкий. Як командант міста Києва (фактично як командуючий Київською воєнною округою. – Л.Ш.) він рішуче перевів обеззброєння большевиків у Києві. Як член УГВК та його представник при Верховній ставці, він все тримався тієї засади, що ніякими компромісами й договорами з Керенським не можна добитися українізації армії. Кілька разів на засіданнях УГВК він робив внески¹⁶, щоб припинити висилку українських маршових рот на фронт, а коли треба буде, то зняти деякі наші частини з фронту.

Звичайно, це тоді перечило реальним відношенням московських та українських сил, а також всьому напрямку політики Центральної Ради. Назагал він був людиною рішучою, чесною, аристократом, але без широкого організаційного розмаху... Був надзвичайно пристійним людиною. Його постава впрост величаво: високий на зріст, стрункий, з лиця красунь...”

І не можна відмовити о[тцеві] прот[оієреєві] Білонові рації в наступних висновках про українську авіацію: „Не можна поминути мовчанкою й значення в наших Визвольних змаганнях діяльності нашого летунства. Недивлячись на різні технічні браки, особливо в 1919 році, авіація виконала те велике завдання, що на неї покладалось. Самопосвята й героїзм наших летунів не раз витворювали чудеса.

Завдання летунів було важке й відповідальне. Треба було щодня літати у глибоке запілля ворога... Наші летуни відбували, як на ті часи, дуже далекі рейди, поборюючи часто 800 – 900-кілометрові простори в запіллі ворога. Під час цих далеких летів наші летуни знижувалися до 300 і до 200 метрів над лініями ворога і засипали його кулеметним вогнем... При щоденній праці вивідування ворожого фронту й запілля рідко коли обходилося без бойових дій з ворогом... Часто доходило й до бойових сутичок з ворожими літаками. Досить часто теж наші летуни відлітали й за кордоном з різними дорученнями державного значення...”¹⁷

У майбутньому слід чекати відродження українського летунства. Воно, певно, врахує традиції свого попередника в роки Визвольної війни, і в реєстрі полків нового українського летунства матимемо окремі полки, присвячені творцям української авіа-

ції: Головному отаманові Симонові Петлюрі, полк[овникові] В. Баранову, сотн[икові] Наконечному, ген[ералові] В. Павленкові, полк[овникам] Олександрові Єгорову, Джамбулатові Канукову, Борисові Губерові, сотн[икам] Василеві Євському, Євгенові Жаховському та іншим. Вони, ці герої українського летунства й визвольної боротьби, цілком на це вирішення заслуговують!

ЛІТЕРАТУРА

Білон Петро, прот. Спогади. – Пітсбург, 1952. – Ч. 1.

Витанович Ілля, д-р. Левко Мацієвич, славний українець, летун і конструктор підводних човнів (1877 – 1910) // Літопис Червоної Калини. – Львів, 1939. – Ч. 4. – С. 3 – 5.

Земик Р., інж. сотн. лет. Дещо про літунство УГА // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 13. – С. 9 – 11; Ч. 14. – С. 3 – 5; Ч. 15. – С. 4 – 5.

Кедровський Володимир, полк. Був початок жовтня 1910 року // Бюлетень Союзу бувших українських вояків. – Торонто, 1963. – Квіт. – черв. – С. 2 – 3.

Кренжаловський Дмитро. Перший літунський полк Української галицької армії // Український інвалід: Загальний календар для українського народу на рік 1937. – Львів, 1936. – С. 20 – 22.

Лемківський Іван. Літунство УГА // Літопис Червоної Калини. – Львів, 1938. – Ч. 11. – С. 7 – 10; Ч. 12. – С. 15 – 17.

Ф[остаковський І.]. Літунський відділ УГА // Календар Червоної Калини на 1924. – Львів, 1923. – С. 129 – 131.

Фостаковський Іван, сотн. Літунство // Українська галицька армія у 40-річчя її участі у визвольних змаганнях: (Матеріали до історії) / Видав хор. УСС Дмитро Микитюк. – Вінніпег, 1958. – С. 217 – 240.

Франко Петро, сотн. Літунський відділ УГА // Літопис Червоної Калини. – Львів, 1937. – Ч. 10. – С. 3 – 5; Ч. 11. – С. 9 – 12.

Шанковський Лев. Літунство Української галицької армії // Українська галицька армія:

Воєнно-історична студія. – Вінніпег, 1974. – С. 289 – 292.

Шанковський Лев. Українська армія в боротьбі за державність. – Мюнхен: Дніпрова хвиля, 1958. – С. 53 – 56.

Шарик Михайло. Діти війни. – Вінніпег: Клуб української книжки, 1956. – Ч. II, III.

ПРИМІТКИ

¹ Забитися – тут: розбитися. – *Прим. ред.*

² Кедровський В. Був початок жовтня 1910 року // Бюлетень Союзу бувших українських вояків. – Торонто, 1963. – Квіт. – черв. – С. 2 – 3.

³ Витанович І. Левко Мацієвич, славний українець, летун і конструктор підводних човнів (1877 – 1910) // Літопис Червоної Калини. – Львів, 1939. – Ч. 4. – С. 3 – 5.

⁴ Дузь П. Д. Історія воздухоплавания и авиации в СССР. – Москва, 1960.

⁵ Білон П. Спогади. – Пітсбург, 1952. – Ч. I. – С. 45.

⁶ Гражданская война на Украине. 1918 – 1920. – К., 1967. – Т. 1. – С. 739.

⁷ Білон П. Спогади. – С. 45.

⁸ Авторова неточність. О. Рагоза виїхав до Одеси, де був у квітні 1919 р. розстріляний за відмову перейти на службу до Червоної армії. Так само в Одесі більшовики розстріляли й згаданого далі П. Дорошенка. – *Прим. ред.*

⁹ Гражданская война на Украине. 1918 – 1920: В 3 т., 4 кн. – К.: Наукова думка, 1967.

¹⁰ Відділ – тут: загін. – *Прим. ред.*

¹¹ Емеритований – переведений на пенсію. – *Прим. ред.*

¹² ЗСА (З'єднані Стейти Америки) – вживана в діаспорі назва США. – *Прим. ред.*

¹³ Фостаковський І. Літунство // Українська галицька армія у 40-річчя її участі у визвольних змаганнях: (Матеріали до історії). – Вінніпег, 1958. – С. 217 – 240.

¹⁴ Офензива – наступ. – *Прим. ред.*

¹⁵ Гражданская война на Украине. 1918 – 1920. – Т. 3. – С. 241 – 242.

¹⁶ Внесок – тут: пропозиція. – *Прим. ред.*

¹⁷ Білон П. Спогади. – С. 48.

*Малюнки-реконструкції
Тараса ШТИКА
за документальними світлинами*