

## ЗАСТОСУВАННЯ УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙСЬКОВОЇ АВІАЦІЇ В УМОВАХ БОРОТЬБИ ЗА НАЦІОНАЛЬНУ ДЕРЖАВНІСТЬ У 1917 – 1920 рр.

Українська військова авіація в означені роки за загальною кількістю літаків і тих, що були у бойовому застосуванні, відповідала середнім показникам авіаційних сил супротивника. Вдале використання літаків дозволяло командуванню отримувати певні переваги перед супротивником. 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. Проводилися сплановані спеціальні бомбардувальні операції, хоча дії по наземних цілях у більшості випадків мали другорядний характер.

На озброєнні української авіації в 1917 – 1920 рр. перебувало від 80 (Галицька армія) до 189 (авіація Української Держави) літаків, хоча кількість боєздатних аеропланів, які безпосередньо виконували бойові завдання, залишалася відносно невеликою. Під час бойових дій військовою авіацією українських армій використовувалось не більше двох десятків літаків. Найбільша кількість аеропланів Галицької армії (ГА), що застосовувалися у ході бойових дій, становила 11 (під час українсько-польської війни) – це складало близько 14 % від їх загальної кількості. Авіація Української Народної Республіки (УНР) під час боїв за Київ у серпні 1919 р. використовувала 15 літаків. Близько 110 літаків, готових до виконання бойових задач, мала авіація гетьмана П. Скоропадського – це майже 70 % від загальної кількості машин. Хоча, виходячи з воєнно-політичної обстановки, використовувалося не більше 10.

Початок бойового застосування авіації УНР фіксується у ході першої українсько-більшовицької війни, під час боїв за Київ у січні – лютому 1918 р. Її дії у цей період у більшості традиційно зводились до розвідувальних польотів, які, як правило, поєднувалися із бомбардуванням. Виконувалися також завдання із налагодження зв'язку. 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. У цей період у складі авіації армії УНР боєздатним був лише 1-й Український армійський авіазагін під командуванням сотника О. Єгорова. На початку квітня 1918 р. частина авіазагону була відправлена на фронт. З приходом

до влади гетьмана П.Скоропадського, авіазагін майже у повному складі залишився служити в армії Української Держави.

Авіаційні підрозділи гетьманської армії безпосередньої участі у бойових діях не брали, але за своїм прямим призначенням, хоча й обмежено, все ж таки використовувалися – наприклад, у ході каральних експедицій проти народних виступів під час Звенигородського й Тарашанського повстань.

Під час очоленого Директорією протигетьманського повстання у листопаді-грудні 1918 р. і відновлення Військово-Повітряного флоту УНР на бік Директорії перейшли не тільки поодинокі гетьманські авіатори, але й цілі формування. Після наступу більшовиків на Київ у лютому 1919 р. авіаційні частини УНР були передислоковані до Вінниці, у березні до Проскурова, а 10 квітня до Красного – на територію, контрольовану Галицькою армією. З початком генерального наступу польської армії українські авіачастини вимушені були знову відходити на схід.

Влітку 1919 р. авіаційні частини армії УНР взяли участь у бойових діях у ході наступу об'єднаних українських армій на Київ. 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. На початку 1920 р. Управлінням було вжито заходів щодо відтворення української авіації. У Варшаві почалося формування 1-го Запорізького авіаційного загону, який у вересні був підготовлений до відправки на фронт. За період з 14 жовтня до 20 листопада загін здійснив 18 бойових вильотів. Виконувались також кур'єрські рейси. 21 листопада 1920 р. авіачастини разом з армією УНР перейшли на територію Польської республіки і були інтерновані.

Авіація Галицької армії була задіяна з початком українсько-польської війни 1918 – 1919 рр. На початковому етапі війни бойові дії носили маневрений характер. Основним завданням авіації було здійснення повітряної розвідки, головними об'єктами якої стали Львів, залізничні гілки Львів – Перемишль та Львів – Рава-Руська.

Періодом активних бойових дій для галицьких авіаторів став квітень – травень 1919 р. У цей період важливим завданням авіації стала підтримка військ 2 і 3-го корпусів ГА. У подальшому галицька авіація взяла участь у бойових діях під час Чортківської наступальної операції, вона активно використовувалась і після об'єднання українських армій влітку 1919 р. Зокрема, галицькі авіаційні сотні підтримували свої сухопутні частини у ході наступу на Київ – Одесу.

Важливого значення набуло застосування літаків для міжнародних сполучень та виконання кур'єрських завдань у межах України. Міжнародні

авіарейси найбільших масштабів набули в УНР доби Директорії. Через неспроможність виконати усі завдання внаслідок низьких технічних можливостей наявних літаків, уряд країни був змушений орендувати німецькі літаки разом з екіпажами.

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 повітряних шляхів на Україні". Членами гуртка були розроблені проекти повітряного сполучення України з Центральною Європою.

Таким чином, за часів існування авіації у складі армій українських національних державних утворень були сформовані боєздатні авіаційні частини, які підтвердили здатність якісно виконувати бойові завдання. Однак загалом українська військова авіація не могла відіграти вирішальної ролі у бойових діях – технічні можливості літаків були надто низькими, недостатньою була і їх кількість.