

УДК 94(477)+629.73

## АВІАЦІЯ УКРАЇНСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ ДОБИ ДИРЕКТОРІЇ

*На основі архівних документів, мемуарів учасників подій, праць сучасних українських і російських дослідників розглядається застосування авіаційних підрозділів армії УНР у боротьбі за національну державність у 1918 – 1920 рр.*

*На основании изучения архивных документов, мемуаров участников событий, анализа работ современных украинских и российских ученых исследуется применение авиационных подразделений армии УНР в борьбе за национальную государственность в 1918 – 1920 гг.*

*In clause the author on the basis of the archival documents, memoirs of the participants of events, works of the modern Ukrainian and Russian researchers considers application of air divisions of army UNR in struggle for national государственность in 1918-1920 years.*

Ключові слова: Українська народна республіка, Директорія, авіація.

Процес створення повітряного флоту Української Народної Республіки (УНР) розпочався ще наприкінці 1917 р. Суттєвим моментом у цьому процесі стало створення Управління повітряного флоту (березень 1918 р.). Питаннями бойового застосування авіації, створенням елементів інфраструктури (авіаційних баз, парків, складів тощо), комплектацією авіаційних частин необхідними матеріально-технічними засобами та особовим складом займався відділ “Головної авіації”, який увійшов до складу Управління повітряного флоту поряд з повітроплавним відділом. Зазначимо, що авіаційні підрозділи армії УНР на початковому етапі формувались зі складу авіачастин Південно-Західного та Румунського фронтів Російської армії, що знаходились на території України. Структура повітряного флоту УНР була сформована напередодні гетьманського перевороту і чинності набула вже за нової влади. Створювались три авіаційні райони з центрами в Києві, Харкові та Одесі. У цих містах розташовувалось по одному авіапарку, що забезпечували вісім корпусних авіадивізіонів. Кожна така частина, у свою чергу, складалася з управління, двох артилерійських, одного розвідувального та одного винищувального авіазагонів. З приходом до влади гетьмана П. Скоропадського авіація була

підпорядкована новому керівництву. У подальшому деякі авіачастини взяли участь у протигетьманському повстанні і виконували бойові задачі, спрямовані проти гетьманських військ.

Певний вклад у розроблення теми, що розглядається, зробили українські та російські дослідники – Д.Веденєєв, Р.Мараєв, В.Савін, А.Харук, В.Кондратьєв та М.Хайрулін [1]. Автор статті ставить за мету розкрити застосування авіаційних підрозділів армії УНР у боротьбі за національну державність у 1918 – 1920 рр.

Після перемоги повстання та оволодіння Києвом військами Директорії відновила роботу Управління повітряного флоту. Його очолив полковник Віктор Павленко, начальником авіації став сотник Наконечний. Надзвичайно гостро постало кадрове питання. Багато офіцерів гетьманського повітряного флоту пішли зі служби, а у більшості тих, хто залишився, виникли певні проблеми у стосунках з новим командуванням, оскільки Головний отаман українського війська Симон Петлюра не виявляв до них особливих симпатій. У відносинах між ним і В. Павленком теж існували певні проблеми, і пізніше С. Петлюра відніс “головного українського авіатора” до розряду людей, що “не можуть зрозуміти великої ідеї будівництва нашої держави...”, назвав його “авіатором, що літає весь день в минулому” [2].

Перебування Директорії в Києві на початку 1919 р. відзначилось в історії надзвичайно важливою подією – 22 січня було підписано “Акт про злуку”, яким проголошувалось об’єднання УНР та Західно-Української Народної Республіки в одну соборну державу. Але в ті місяці практичних наслідків цей політичний маніфест не мав. Загальна військова обстановка була важкою. Більшовики вдруге наступали на Київ і 5 лютого 1919 р. оволоділи містом. Директорії, а разом з нею й авіаторам, довелося евакуюватися до Вінниці [3]. 19 лютого тимчасово виконуючий обов’язки військового міністра УНР отаман Сиротенко підписав наказ, у якому “за браком на Україні льотників, ...та фаховців з належним досвідом” ліквідовувались кадрові авіаційні дивізіони та “шкільно гарматний” авіаційний загін. Інспектору повітряного флоту з людей та майна цих частин наказувалось сформувати, згідно вимог дієвої армії, окремі бойові авіаційні загони по вісім аеропланів у кожному, які отримували порядкові числа за часом формування. Майно, що залишалося після формування нових загонів, передавалося до авіаційних парків. Із заштатних людей створювався при парках резерв [4].

З вінницького аеродрому авіатори УНР виконали декілька бойових вильотів на розвідку та бомбардування. Але становище на фронті залишалось загрозливим, і в першій половині березня 1919 р. авіазагони почали перебазовуватись до Проскурова (нині Хмельницький). Тут

зосередились частина сил Київського, Чернігівського, Полтавського авіаційних дивізіонів та окремі льотчики з Харкова, Житомира і Вінниці. На місцевому аеродромі виявили великий авіапарк (що раніше належав Австро-Угорській армії), де знаходилося біля сотні літаків, абсолютну більшість з яких можна було використовувати лише в якості комплектів запчастин.

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 (ГА). Але й там не довелось знаходитись довго – 15 травня почався генеральний наступ Польської армії, і тепер треба було знову відходити на схід. 1 червня війська УНР завдали більшовикам чергового контрудару, у ході якого захопили великий плацдарм на лівому березі р. Збруч, у тому числі оволоділи Кам'янцем-Подільським. Та в цілому, до середини літа військове положення 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” [5]. 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 більшовиків та спочатку стабілізувати положення, а потім розпочати контрнаступ у генеральному напрямі на Київ.

Головною базою повітряного флоту УНР став аеродром у Кам'янці-Подільському, на якому майже відразу після захоплення міста розпочалося зосередження сил та підготовка до подальших бойових дій. Після кількох місяців певного безладдя діяльність Управління повітряного флоту знову набула практичного змісту. У штаті відомства В. Павленка у цей час нараховувалось 17 осіб [6]. Серед керівного складу відбулися певні кадрові зміни. Замість Наконечного, який очолив один з авіаційних загонів, інспектором авіації був призначений сотник Олександр Єгоров.

Станом на 16 серпня у Кам'янці-Подільському вже дислокувалися три бойові авіаційні загони: 3-й – під командуванням есаула Федорова, 4-й – під командуванням сотника Наконечного, 5-й – під командуванням хорунжого Шеремецінського та 1-й Запорізький окремий авіазагін, яким командував сотник Жаховський. Загалом у них нараховувалося близько 15 літаків, 30 старшин та 200 козаків [7]. Сил було небагато, але під час

наступу на Київ авіатори зробили все від них залежне, щоб підтримати свої наземні війська. Авіація 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. В оперативних зведеннях Червоної армії цього періоду почали з'являтися донесення типу: “в районі Старокопачів в розташуванні військ 12-ї армії ворожий аероплан сбросил... три бомби” [8]. Трохи пізніше аналогічні донесення прийшли вже з Вінниці: “29 июля в 20 часов... появился петлюровский аероплан, который сбросил в районе вокзала бомбу не причинившую никакого вреда” [9]. Очевидно, не вдовольнившись одним нальотом, на третій день літак з'явився знову. На цей раз його дії були більш ефективними – чотирма бомбами було поранено шістьох осіб [10].

Одночасно з українськими військами наступ на Київ вела Добровольча армія генерала Денікіна, яка підступала до міста з півдня. Український уряд не мав ані найменшого бажання вступати в конфронтацію з білими, навпаки, вся політика була направлена на досягнення угоди щодо спільних дій проти більшовиків. Та коли 30 серпня Київ було взято, денікінці відразу спровокували збройні сутички з українськими військами. Щоб уникнути війни з Добрармією, уряд УНР вирішив відвести свої сили від столиці на захід. Після цього на місяць фронт стабілізувався.

Кам'янець-Подільський продовжував залишатись головною базою українських авіаторів. Особливої ваги у цей період набули кур'єрські рейси, за допомогою яких уряд УНР намагався підтримувати зв'язок із своїми представниками у найближчих європейських країнах. Екіпажам доводилося літати за надто складних умов – над горами, а частіше поміж гір, підійматися вище не давали погодні умови та низький технічний стан старих літаків. Яскравим прикладом став рейс за маршрутом Кам'янець-Подільський – Бухарест, який виконували в жовтні 1919 р. військовий льотчик 1-го Запорізького авіазагону хорунжий Юрій Арватов та льотчик-спостерігач сотник Олексій. “Неможливо було і гадати про польот, – писав пізніше у своєму рапорті Олексій, – в цей час був туман та дощ. Вже з 50 метрів землі не було видно, ...окрім того, по дорозі треба перелітати гори високістю 100 метрів. ...Раптом була одержана депеша, котра вимагала негайного нашого відльоту. 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”. Та всеж льотчикам довелося зачекати ще два дні. Коли дощ вщух, вони вирішили летіти, не зважаючи на густий туман. По дорозі “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...”. Діставшись до Романа, екіпаж вирішив далі не ризикувати і, поки було хоч щось видно, приземлитися.

Переночувавши в цьому містечку, наступного дня вони вирушили далі. Але цей переліт приніс ще більші неприємності. “Прийшлося летіти не через гори, а вздовж проходу, бо туман зовсім закрив їх. Долина була дуже вузька та покручена, дув свіжий та шквалистий вітер. Самольот весь час кидало і він летячи нижче гір, весь час був на волосину від катастрофи. Літуну прийшлося весь час управляти літаком тільки однією рукою, бо друга була занята перекачуванням бензину ручною помпою, а автоматична зіпсувалась після вильота... Кілька разів літак ледве не зачипав крилами за бугри, бо вітром його наносило на боки долини”. Раптом двигун почав давати перебої, а потім і зовсім зупинився. З великими труднощами пілот зміг посадити літак на першу-ліпшу площадку на румунській території, при цьому було зламано хвостовий костиль та ушкоджено фюзеляж. Представники місцевої влади затримали авіаторів, і до Кам’янця вони дісталися лише через місяць. Доля понівеченого аероплану залишилася невідомою [11].

Восени 1919 р. українські війська опинилися в катастрофічному положенні. Війна з Добрармією, якої так намагалися уникнути, розпочалася ще на початку жовтня та призвела до важкої поразки. Армія УНР та ГА були затиснуті між білими на півдні та сході, червоними на півночі і поляками на заході. До того ж у війську почалась епідемія тифу. У цій ситуації С. Петлюра розпочав переговори з поляками, а денікінці, у свою чергу, запропонували галичанам перейти на їхній бік. Проводили роботу й більшовицькі агітатори. У результаті відбувся трагічний розкол українського війська. Галицька армія, для бійців якої поляки були заклятими ворогами, перейшла до білих. Армія УНР опинилась на території Польщі. Від авіації наддніпрянської армії майже нічого не залишилося. Матеріальна частина була частково знищена власним особовим складом, а частково потрапила до поляків, більшовиків та денікінців. Саме ж Управління повітряного флоту продовжувало існувати і знаходилось у Ченстохові. Начальником Управління залишився В. Павленко, а інспектором авіації був сотник Жаховський. У 1920 р. В. Павленко почав вживати заходів щодо відтворення повітряного флоту, у тому числі домігся заснування в Познані на аеродромі Бидгощ авіаційної школи. Інструкторами в ній служили близько 30 українських льотчиків та механіків, але керівні посади займали французи і поляки [12].

Щодо бойових авіаційних частин, то на початку 1920 р. обговорювалось декілька проектів їх формування. Так, наприкінці лютого С. Петлюра затвердив “Схему технічних військ стрілецької дивізії”, яка передбачала включення до її складу авіаційного дивізіону з трьох

авіазагонів [13]. Авіаційний дивізіон в оперативному відношенні мав підпорядковуватися начальнику штабу дивізії, а в технічному – дивізійному інженеру. Останнє викликало багато суперечок, з’являються пропозиції про необхідність відокремлення авіації від технічних військ. У травні 1920 р. у своїй доповіді голові Військової Ради начальник Головної Управи Генштабу генерал-хорунжий Сінклер запропонував замість авіадивізіонів утворити авіаційні ескадрильї змішаного типу “в складі 3 чот: гарматної, розвідкової та ніщительної (з 3-х самолётів кожна)” [14]. Згідно проекту тимчасового штату такої ескадрильї, до її складу мали увійти 9 пілотів, 6 дозорців, 1 фотограф (разом старшин – 21, козаків – 123) [15]. Крім того, у Варшаві за польськими штатами збирались знову сформувати 1-й Запорізький авіазагін [16].

У квітні Польська армія разом з військами УНР розгорнули успішний наступ проти більшовиків і вже 6 травня оволоділи Києвом. Судячи з наявних документів, авіатори УНР, як окрема сила, участі у цій війні не брали, бо їх частини не встигли досягти боєздатності. Зокрема, про це свідчить телеграма військового міністра 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” [17]. У серпні 1920 р., коли точилися запеклі бої з більшовиками під Варшавою, 1-а українська ескадрилья під командуванням сотника Березицького діяла на фронті. 23 вересня був готовий відправитись на війну Запорізький авіазагін.

Наприкінці вересня червоні війська були відкинуті за лінію Коростень – Житомир – Бердичів, по якій фронт стабілізувався. 12 жовтня у Ризі було укладено договір, згідно якого Західна Україна і Білорусія відходили до Польщі. Ці умови були підтверджені і в остаточному тексті мирного договору, підписаного у Ризі 18 березня 1921 р. На іншій території України утвердилась радянська держава з чіткою орієнтацією на тісний союз з РСФСР. Для самостійної Української республіки на той час місця на політичній карті Європи не залишилось.

Таким чином, вивчення досвіду застосування української авіації доби Директорії УНР дає підстави констатувати, що у зазначений період у складі української армії були створені цілком боєздатні авіаційні частини, які брали участь у бойових діях і довели ефективність застосування авіації у війні.

Перспективними напрямками подальших досліджень є узагальнення досвіду застосування авіації країн, що протистояли українським державним утворенням у боротьбі за незалежність у 1917 – 1920 рр.; дослідження створення та застосування гідроавіації в Україні.

1. Веденєєв Д. Крила волі. З історії військово-повітряних сил України (1918 – 1920) // Військо України. – 1995. – № 5. – С.31-33; Кондратьєв В., Хайрулин М. Авиация гражданской войны. – М.: Техника-молодежи, 200. – 167 с.; Мараєв Р. Украинский воздушный флот в гражданской войне // АэроХобби. – 1992. – № 2. – С.11–14; Савин В. Авиация в Украине. Очерки истории. – Харьков: Основа, 1995. – 264 с.; Харук А.І. Військово-повітряні сили України в 1917 – 1920 рр.: Дис... канд. іст. наук. – Львів, 2000.
2. Петлюра С. Статті. – К.: Дніпро, 1993. – С. 225.
3. Білон П. Спогади: У 2-х частинах. – Ч.1. – Пітсбург, 1952. – С.40.
4. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО України). – Ф. 1075. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 103.
5. Винниченко В.В. Відродження нації: У 3-х частинах. – Ч.3. – Київ – Відень, 1920 / Репринтне відтворення видання 1920 р. – К.: Вид-во політичної літератури України, 1990. – С. 293.
6. ЦДАВО України. – Ф. 2300. – Оп. 1. – Спр. 2. – Арк. 11–13.
7. Там само. – Ф. 1078. – Оп. 2. – Спр. 106. – Арк. 28.
8. Там само. – Ф. 2. – Оп. 1. – Спр. 182. – Арк. 119.
9. Там само. – Спр. 167. – Арк. 70 зв.
10. Там само. – Арк. 2.
11. Там само. – Ф. 2300. – Оп. 1. – Спр. 2. – Арк. 6.
12. Білон П. Спогади: У 2 частинах. – Ч.1. – Пітсбург, 1952. – С.48.
13. ЦДАВО України. – Ф. 1078. – Оп. 2. – Спр. 126 а. – Арк. 91.
14. Там само. – Арк. 98.
15. Там само. – Арк. 99.
16. Там само. – Арк. 95.
17. Там само. – Ф. 1075. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 88.