

Островий В.М. З історії розвитку авіації в м. Проскурові за часів Першої світової війни та Директорії / „Регіональний вимір подій Української революції (1917–1921 рр.) : Схід-Захід: матер. Міжвузівського круглого столу (Хмельницький, 21 квітня 2018 р.). / І.М. Шоробура, Г.С. Гамрецька та ін. – Хмельницький-Харків, 2018. – С. 100-106.

УДК : 629.73 (477.43-21) (09)

Островий В. М.

З історії розвитку авіації в м. Проскурові за часів Першої світової війни та Директорії УНР

У статті досліджується історія виникнення, функціонування військового аеродрому в місті Проскурові напередодні та в період Української революції, а саме, за доби Директорії УНР.

Ключові слова: м. Проскурів, Українська революція, Директорія УНР, пілот, українська авіація, літак, аеродром.

Проблемі розвитку вітчизняної авіації, особливо періоду Першої світової та Української революції 1917-1921 рр., присвячено досить багато наукових досліджень. У своїх працях українські та зарубіжні вчені, краєзнавці використовували архівні матеріали, мемуари, спогади учасників подій, зокрема «Літопис Червоної Калини» – історико-літературне видання (1929-1939 рр.). В ньому публікувалися матеріали про визвольні змагання безпосередніми учасниками (1917-1921 рр.). Тематика питання також частково представлена в мережі інтернет.

Не зважаючи на активізацію пошуків з боку українських вчених щодо історії розвитку та становлення вітчизняної військової авіації, значна кількість питань залишається невивченою. Така ситуація склалася через низку причин. Насамперед, ґрунтовні дослідження стали можливими лише після здобуття Україною незалежності, тому розпочалися відносно недавно. Великий масив інформації або не фіксувався, або був знищений внаслідок бойових дій. Значна кількість учасників подій була репресована за часів

більшовицької влади. Деякі документи були вивезені за кордон і ще чекають на своє відкриття.

Окремої уваги заслуговують праці таких дослідників як: Єкабсонса Е. [1], Ковальчука М. [2], Крип'якевича І. [3], Мараєвої В. [4], Тинченка Я. [5], Харука А., Кондратьєва В., Хайруліна М. [6-7].

Що стосується історії розвитку української авіації в місті Проскурові в добу Української революції 1917-1921 рр., то ситуація виглядає досить обмежено, оскільки ґрунтовного дослідження ще не проводилося. Виходячи з вищезазначеного, певною мірою приходиться послуговуватися інформацією з вказаних нами джерел, в яких події пов'язані з м. Проскуровом і носять, головню, епізодичний характер.

Неабиякий інтерес становить публікація старшини УГА Омеляна Кучерішки, розміщена в часопису для українського війська «Стрілецька думка». Вона частково проливає світло на події, що відбувалися в м. Проскурові (березень 1919 р.), пов'язані з історією місцевого летовища [6]. Автор публікації вказав прізвища українських військових асів, яких знав особисто, зокрема Венедикта Федченка, Миколу Еске, В. Бардашевського. Пілота М. Еске – назвав «великим» [8, ч. 53, с. 3].

Військова історія розвитку аеродрому в м. Проскурові розпочалася з початком Першої світової війни. Внаслідок проведення царською владою мобілізаційних заходів на кінець липня 1914 р. корпусні авіазагони прибули на польові аеродроми відповідно до плану розгортання армій на початок серпня 1914 р. Саме тоді в південно-східній частині міста було створено тиловий аеродром Південно-Західного фронту російської імператорської армії.



Фото 1. Група офіцерів 12 корпусного авіаційного загону біля розбитого літака «Ньюпор №42» підпоручика князя М. Д. Абашидзе, м. Проскурів 29 липня 1914 р. (М. Д. Абашидзе другий зліва, розстріляний більшовиками у 1928 р. – В. О.) [9].



Рис. 1. Реконструкція літака «Ньюпор №42» за фото 1. [10].

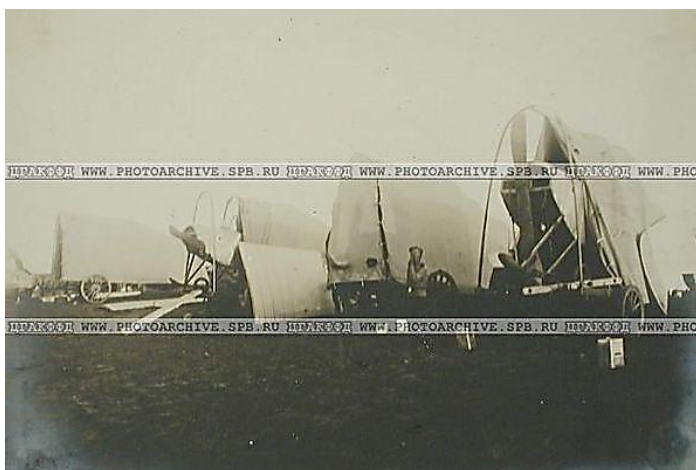


Фото 2. Замасковані літаки 12 корпусного авіаційного загону 28 липня 1914 р., аеродром м. Проскурова [11].

Наприкінці Першої світової війни, в червні 1917 р., на території України було зосереджено більше половини авіазагонів імперської армійської авіації, особливо на Південно-Західному фронті, складовою якого був проскурівський аеродром. Основний парк аеропланів складався з

французьких моделей «Ньюпор», «Вуазен», «Моран» та ін., переважно зібраних на російських підприємствах [7, с. 7-8].

Необхідно зазначити, що внаслідок революційних подій 1917 р., українізація військово-повітряних сил проходила досить мляво, оскільки Центральна Рада не ставила за мету створити регулярну армію, а основу тодішньої військової авіації складала вихідці з центральних районів імперії. Окрім того, подальше ідеологічне «розкладання» армії, незадовільне технічне оснащення вітчизняної авіації, відсутність підготовленого кадрового забезпечення та керівництва призводило до катастрофічного падіння боєздатності Військового флоту УНР. Часта зміна влади від Центральної Ради, Української Держави до Директорії не сприяла вирішенню питання. Внаслідок антигетьманського повстання більшість авіаторів залишила службу в українському війську. В подальшому перейшли до Добровольчої армії, а матеріальна частина була знищена, або захоплена більшовиками. В цих складних умовах головним завданням українських авіаторів стала евакуація та збереження ще невтраченого майна і техніки. Активних бойових дій наприкінці 1918 – початку 1919 рр. Повітряний флот Директорії не здійснював. Авіаційні частини, що вціліли, зосереджувались на аеродромі в м. Проскурові [7, с. 41]. В серпні-вересні 1919 р. українська авіація Директорії займалася переважно військовою розвідкою [7, с. 60].

На початок 1919 р. авіапарк проскурівського аеродрому був досить чисельним. Цьому сприяла німецька окупація. За деякими даними на території проскурівського летовища зосереджувалося до 100 аеропланів різних модифікацій, головню німецького виробництва. Більшість з них була придатна лише на запчастини. Відомо, що уряд Директорії цілеспрямовано здійснював закупівлю літаків в Австрії та Угорщині. Проскурівський аеродром також забезпечував «повітряний міст» «Відень-Київ» [7, с. 61].

Під час Другої українсько-більшовицької війни (початок 1919 р.), на проскурівському аеродромі дислокувалися повітроплавні частини (повітряні

балони) [5, с. 107]. Протягом літа 1919 р. вони брали участь у боях за м. м. Кам'янець-Подільський, Проскурів, Вінницю та Київ [5, с. 110].

Наприкінці лютого 1919 р. авіаційні інституції Повітряного флоту УНР прибули до м. Проскурова [5, с. 30]. Петро Павлович Білон (1879-1959 рр.), начальник канцелярії Повітряного флоту, згадував: «До Проскурова прибули авіаційні дивізіони: Київський, Чернігівський, частина Полтавського, деякі старшини-літуни з Харкова, Житомира і Вінниці. Тут почали направляти літаки і тренювати старшин-літунів. У Проскурові було надзвичайно багато авіаційного майна, і про це дали знати галицькій літунській сотні, що стояла в Краснім, біля Львова (в тій сотні літуни були майже всі з України). І ось прилетіли вони до Проскурова і вивезли яких до 60 старих літаків та велику силу технічного авіаційного майна. Частина літунів нашої армії залишила нас і відлетіла до Галичини до літунської сотні» [5, с. 31].



Фото 3. Священник о. Петро Білон, 1921 р. [5, с. 121].

Державний секретаріат військових справ ЗОУНР тісно співпрацював з Директорією. Так, командир летунського відділу Галицької армії, поручик Українських січових стрільців Петро Іванович Франко (1890-1941 рр.) двічі літав з аеродрому м. Красне до м. Проскурова, де з лютого 1919 р. знаходився штаб авіації УНР. П. Франко особисто пропонував С. Петлюрі перевезти всю авіацію УНР до м. Проскурова і створити спільні з ЗОУНР військово-повітряні сили [5, с. 80]. Пропозиція, вочевидь, була відхилена. Натомість, військова авіація УГА отримала вагон авіаційного пального, два вагони авіабомб та два літаки «Ллойд». З проскурівського аеродрому до Галичини вдалося перевезти 60 літаків, значна кількість з них була використана на запчастини. Операції з перевезення військового майна не завжди



Фото 4. Франко П. І., 1916 р. [5, с. 151].

завершувалися успішно. Так, 3 березня 1919 р., під час перельоту з м. Проскурова в Галичину новоотриманого розвідника «L.V.G.» стався вибух двигуна. Внаслідок чого загинув пілот, підстаршина Василь Кавута (1891-1919 рр.) та два механіки. Як встановила експертиза, причиною займання двигуна стала диверсія здійснена більшовиками на летовищі м. Проскурова [7, с. 81-82].

В березні, через швидкий наступ більшовицьких військ, штаб Повітряного флоту УНР був змушений перебазуватися до м. Броди (Східна Галичина). Незважаючи на складні військові обставини, перевезення літаків з проскурівського аеродрому до м. Красного в березні 1919 р., галичанам вдалося сформувати (дві авіаційних сотні) у складі летунського відділу [5, с. 81].

Мабуть вперше, в березні 1919 р., був описаний пасажиром літака зліт аероплану з проскурівського летовища, а потім і саме місто Проскурів. Літак пілотував поручик Федченко Венедикт Михайлович (1894-1927 рр.). Описав місто старшина УГА – Омелян Кучерішка*: «...Публіка, шатра, літаки-сусіди, це все остається позаду, а «Альфага» (від літер «L.V.G.»: Товариство «Luft-Verkehrs-Gesellschaft» – В. О.)

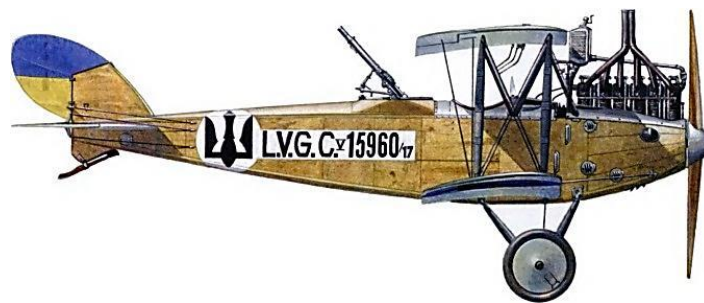


Рис. 2. Реконструкція двомісного літака-розвідника «ЛВГ» Ц.5 № 15960/17 зі складу 2-ї летунської сотні Галицької армії, 1919 р. [5, с. 186].

мчиться по чистому, мерзлому полі. Скоро легко...по кількох секундах починає ледве помітно підскакувати, а все таки в гору ще не підіймається. Щось за довго він їде... Нараз вона звертається трохи на ліво і зразу починає брати висоту. Луг, мерзла трава на йому, платки снігові, шатра і літаки, що знов показалися з боку, якась хата – те все падає кудись позад мене в

пропасть. Останнім кане широкий, розкинутий верх якогось високого дерева. Апарат несеться в гору. Він ще легенько перехиляється кілька разів то в право, то в ліво – це мабуть вилка нерівностей на аеродромі – а далі все повнійше і все рівнійше вривається в ясні, чисті, блакитні простори перед нами. Крізь прозору площу пропелера видно, що якась птиця кулею несеться прямо на нас. Та нагло вона цілком пропадає з очей. Кругом нічого не видно, тільки синє, безкрає, дослівно без хмариночки небо; на ньому тільки одне сонце сяє, яке ми лишаємо з правого боку.

«Альфага» починає скручувати на ліво. Вона перелітає понад залізницею і прямує через річку на місто. Якими комічними здаються з аероплану, оці паровозики зі струмочками диму, оці вагони – коробочки прямокутні на рельсах та довгі; збиті в рядки-поїзди таких же коробочок.

Там десь і маленькі залізничники біля їх повинні вимахувати своїми хоругвцями.

За залізницею річка, а за річкою Проскурів. Покручена, раз мов гадюка, а далі мов пружина здавлена, в'ється вона між лугами і забудованими кварталами окраїн міста. Це летимо вже над містом. Повно прямокутних і не прямокутних коробок-домиків, багато прямокутних і не прямокутних купок-кварталів оцих домиків, лінії-вулиці поміж цими купками збігаються декілька разів в майдани...

Те все посипане і зверху і десь з боків неначе дрібними дзеркальцями, або обломками зеркала – це мабуть в кришах залізних та в склі вікон відбивається сонячне проміння – все воно цікаве і довго ще буде новим для того, ще не літав багато, але такого привабливо-комічного вражіння, як залізниця, не робить. Місто як місто, хоч і з гори на його дивись: будинки, вулиці, дерева, люди... Ага люде! Де ті люде? Вже разів кілька я шукаю їх, але якось уваги своєї на їх сконцентрувати не можу. От там вони ворухаться, ходять... от тут ближше також... Мабуть дивляться вони тепер на нас.

Ми лишаємо Проскурів за собою і знов звертаємо понад річку. Справді, річка на землі, це чи не найкраще вражіння для пасажира на аероплянi.

Ясною, блискучою стьожкою тягнеться вона поперек всього поля обсервації і мов срібло плинне котить з одного краю в другий. Срібло не ярке: блеск його лагідний, шляхетний... Де-не-де воно майже темне. Це мабуть вода там на закручах більше хвилюється і проміння сонячне розсівається в хвилях, або може тінь дерев кладеться на плесо води. На великій висоті річка має видаватись цілком темною, а натомість сухопуття має бути ясним. Та наша висота далеко не велика і ледви, чи ще багато вище підлетимо. Ми тепер приблизно на висоті триста-чотириста метрів. Зрештою, хто його знає. Оком, та ще й невірним, оцінити це трудно. Досить, що тепер вище летимо, чим це було над Проскуровом. Апарат піднявся мабуть тоді, коли ми долітали над річку...» [8, ч. 49, с. 3]. *О. Кучерішка входив до складу першого таємного українського військового гуртка «Пласт», що виник при філії української Академічної гімназії у м. Львові в 1911 р. До війни, студент Львівського університету, активний діяч довоєнного стрілецького руху, редактор журналу «Відгуки», дописувач до «Стрільця», старшина УГА. Трагічно склалася його доля, як і більшості борців за визволення України. Був закатований більшовиками у в'язниці м. Харкова) [12, с. 61].

З історією розвитку авіації в м. Проскурові пов'язане також ім'я військового пілота капітана Миколи Еске. В грудні 1918 р. він вступив в армію УНР як заступник командира 5-го авіаційного дивізіону, згодом – начальник авіаційної школи в м. Проскурові, командир 1-го бойового авіаційного відділу, а в 1920-1921 рр. – керівник комісії із закупівлі літаків для УНР у Західній Європі [1, с. 62].

Протягом весни – осені 1919 р. на фронтах Дієвої армії УНР діяло чотири авіаційних загони. В цей період 4-й авіаційний загін перебував в м. Проскурові. Деякі відомості про ці події залишив український військовий пілот, хорунжий Лев Олександрович Скурський (1889-1934 рр.), активний учасник бойових дій української авіації проти більшовиків і денікінців. Зокрема, в червні



Фото 5. Скурський Л. О., 1930 р. З архівно-слідчої справи [5, с. 145].

1919 р. він брав участь у повітряних боях, обороняючи місто Проскурів від наступаючих (поблизу м. Старокостянтинова) більшовицьких військ [5, с. 35]. Разом з ним служив і рідний брат Петро на посаді моториста [5, с. 146].

На осінь 1919 р. авіація УНР опинилася в катастрофічній ситуації – Українську армію «косив» тиф. Як зазначає Я. Гинченко, «Антанта» стала на бік денікінських військ, а ліки проти тифу, закуплені за кордоном українським Червоним Хрестом, заборонила ввозити до УНР. Авіація Галицької армії, що була створена значною мірою завдяки УНР, відмовлялася виконувати накази її командування. Окрім того, неможливість оновлення авіапарку, особисті суперечки між командирами руйнували українську авіацію [5, с. 50].

На середину жовтня 1919 р., боєздатним у Наддніпрянщині залишався лише 4-й авіаційний загін, який з 1 листопада очолив хорунжий Олександр Омелянович Наконечний (1887-? рр.) (в минулому начальник авіації УНР – В. О.). В другій половині листопада 1919 р. усі літаки проскурівського авіазагону вийшли з ладу, а більшість особового складу захворіла на тиф. В умовах загрози наступу денікінських військ на м. Проскурів, О. О. Наконечний порадив всім працездатним евакуюватися до м. Кам'янця-Подільського, де перебували урядові органи Директорії і штаб Повітряного флоту [5, с. 50]. Вже 22 листопада 1919 р. м. Проскурів захопили денікінські війська, разом з усім авіаційним парком, що залишався [2, с. 265].



Фото б. О. О. Наконечний (другий зліва), 1916 р. [5, с. 139].

Наприкінці листопада 1920 р., через наступ більшовиків, Дієва Армія УНР змушена була перейти на територію Галичини, що контролювалася польською владою. На цьому історичному етапі завершилося існування військової авіації УНР, однак боротьба за незалежність продовжувалася.

Список використаних джерел та літератури

1. Єкабсонс Е. Латвійсько-українські зв'язки за доби УНР / Е. Єкабсонс // Український історичний журнал. – К. : 2006. – № 2. – С. 59-73.
2. Ковальчук М. Невідома війна 1919 р.: українсько-білогвардійське збройне протистояння: Наукова монографія. – Київ: Темпора, 2006. – 576 с.: іл.
3. Крип'якевич І. Історія Українського Війська (з 383 ілюстраціями в тексті) / Іван Крип'якевич. – Репринтне вид. Івана Тиктора. – Ч. 1-2. – Львів, 1936. – 568 с.: іл.
4. Мараєва В. Українська військова авіація в умовах боротьби за національну державність (грудень 1917 – листопад 1920 рр.) [Текст] : автореф. дис. здобуття наук. ступеня канд. істор. наук : спец.: 20.02.22 «Військова історія» / В. Мараєва. – К. : Нац. академ. оборони України, 2008. – 20 с.
5. Тинченко Я. Герої українського неба: науково-популярне видання / Я. Тинченко // К. : Темпора, 2010. – 200 с.: іл.
6. Харук А., Кондратьєв В., Хайрулін М. «Анатра»: Літаки одеського авіабудівного підприємства, 1910-1924 рр. / А. Харук, В. Кондратьєв, М. Хайрулін // К.: Темпора, 2008. – 80 с.: іл.
7. Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917-1920 рр. / А. Харук // К.: Темпора, 2008. – 96 с.: іл.
8. Кучерішка О. Хрестини на літуна / О. Кучерішка // Стрілецька думка. – Ч. 48. – середа. – 24 вересня. – С.4; Ч. 49. – середа. – 1 жовтня. – С. 3; Ч. 50. – неділя. – 5 жовтня. – С. 2-3; Ч. 52. – неділя. – 12 жовтня. – С. 2; Ч. 53. – середа. – 15 жовтня, 1919. – С. 2-3.
9. Фото 1. Група офіцерів 12 корпусного авіаційного загону біля розбитого літака «Ньюпор №42» підпоручика князя М. Д. Абашидзе, м. Проскурів 29 липня 1914 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу : // <http://www.proskurov.info/index.php/news/events/component/user/video-foto/history/8445-2011-12-10-14-18-30/>.

10. Рис. 1. Реконструкція літака «Ньюпор № 42» за фото 1. [Електронний ресурс]. Режим доступу : // <http://wp.scn.ru/ru/ww1/o/546/22/OSabel#top/>.

11. Фото 2. Замасковані літаки 12 корпусного авіаційного загону 28 липня 1914 р., аеродром м. Проскурова. [Електронний ресурс]. Режим доступу : // <http://www.proskurov.info/index.php/news/events/component/user/video-foto/history/8445-2011-12-10-14-18-30/>.

12. Гривул Т., Мороз В., Муравський В., Матеріали до пластового мартиролога / Передмова О. Сича. – Львів, 2003. – 120 с.

From the History of Development of Aviation in the City Proskuriv in the Times of the First World War and the UPR Directorate

Summary: The history of the emergence and functioning of the military aerodrome in the city of Proskuriv on the eve and during the Ukrainian Revolution, namely, during the times of the UPR Directorate has been investigated in the article.

Key words: city Proskuriv, Ukrainian Revolution, UPR Directorate, pilot, Ukrainian aviation, airplane, aerodrome.