

ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНІ СИЛИ ДИРЕКТОРІЇ УНР

14 грудня 1918 р. армія Директорії УНР на чолі з С. Петлюрою увійшла до Києва. Майже у цей самий час на Україну посунули більшовицькі війська. У розпорядженні штабу Дієвої армії УНР перебувало декілька авіаційних підрозділів з невеликою кількістю літаків та недостатньою кількістю льотчиків, адже чимало з них перейшло до Білою гвардії. У підпорядкуванні командування військ Директорії залишилися такі авіаційні дивізіони: 1-й Волинський, 2-1 Подільський, 4-й Київський, 5-й Чернігівський, 6-й Полтавський, 7-й Харківський, 8-й Катеринославський, а також 1-й Український (Запорізький) авіаційний загін. Проте боєздатність цих підрозділів була низькою – літаки переважно були несправними, не вистачало військових льотчиків [2,с.27].

Повітряний флот України потребував повномасштабної реорганізації. У самому Києві на бік військ УНР перейшли всі раніше створені авіаційні та повітроплавні інституції. Серед них: Авіаційно-повітряне управління на чолі з командувачем Повітряного флоту полковником Вегинером Олександром Миколайовичем, Штаб та управління інспектора Української авіації на чолі з Самійлом Павлом Олександровичем, Управління інспекції повітроплавання на солі з т.в.о. полковником Марковим Миколою Михайловичем. Постало питання про скорочення наявної кількості штабів та інспекторатів. Командувачем Повітряного флоту УНР з 25 грудня 1918 р. став полковник В. Павленко, інспектором авіації було призначено О. Наконечного, а інспектором повітроплавання – військового старшину П. Крицького.

Планомірно реорганізувати наявні авіаційні дивізіони та загони Повітряного флоту УНР не вдалося, оскільки с середини грудня 1918 р. на Східній Україні відбувалися запеклі сутички з більшовицькими військами та їх союзниками – махновцями та есерівськими загонами. Дієва армія УНР під тиском Червоної армії залишає Харків, Чернігів, Полтаву, Катеринослав, а в ніч з 5 на 6 лютого 1919 р. – Київ. Таким чином, на початок 1919 р. незалежність України захищали лише рештки авіаційних дивізіонів УНР.

Частина 1-й Волинського авіаційного дивізіону на чолі з сотником Костянтином Калініним з 3 грудня 1918 р. були включені до складу військ УНР Південно-Західного району [2,с.29]. На початок січня 1919 р. цей дивізіон мав на озброєнні 4 справних літака, які брали участь у бойових діях на Холмсько-Галицькому фронті, коли Дієва армія УНР боролася проти радянських та польських військ.

На початку березня 1919 р. 1-й Волинський дивізіон було поповнено та перейменовано на 3-й бойових авіаційний загін Повітряного флоту УНР. Станом на 13 березня 1919 р. загін складався з 13 старшин, 52 козаків, 6 літаків, 9 коней, 2 автомобілів [2,с.29].

Напередодні Протигетьманського повстання був розділений і 2-й Подільський авіаційний дивізіон. Одна його частина відбула до Одеси, де згодом перейшла на бік білогвардійців, інша залишилася у Вінниці й уже у 20-х числах листопада увійшла до складу армії УНР.

Саме у цей час до командування військ Директорії прибули делегати від Західно-Української Народної Республіки із проханням надати допомогу у боротьбі проти поляків. Реакція керівництва УНР було такою: рештки 2-го Подільського авіаційного дивізіону було переведено до м. Красне, де невдовзі, на їх базі, утворився Летунський Відділ Галицької армії [2,29]. От як згадує ті часи поручик Петро Франко, син відомого письменника Івана Франка, який тоді обіймав посаду коменданта Летунського Відділу у Красному: «Прибули старшини й від Петлюри. Тепер ми кидали бомби на Високий Замок,

де стояли польські батареї, на двірець, кадетську школу, де було польське радіо, та польське летовище на Янівським болонюс. Польські війська до 1919 р. мали значно гірші літаки. Наші два боєві «Нюпори» та їх мистецькі пільоти сотник Федір Алемохін і четар Микола Сериків наводили на противника жах своїми бравуровими летами. Сотник Євський, лотиш (латвієць) із ясно-синіми очима та залізними нервами, пописувався над Львовом, роблячи мертві петлі довкруги кожної шрапнельної хмаринки, яка вицвітала коло нього. Сериків, відплачуючи за напад, гнав за польськими аероплянами аж на їх летунський майдан...» [1].

У Вінниці залишився невеликий підрозділ дивізіону, який на 11 січня 1919 р. мав лише 20 багнетів, 1 кулемет, 3 автомашини [2,с.29]. З чисельних авіаційних підрозділів, які розташовувалися у Києві, на боці Директорії залишилося кілька льотчиків, інші – дезертували. З найбільш надійних було створено Особливий авіаційний загін Осадного корпусу полковника Є. Коновальця. Він дислокувався на летовищі на ст. Пост-Волинський та здійснював бойові польоти на схід та південь від Києва.

Переважаюча більшість особового складу авіазагонів, які дислокувалися у Харкові, Полтаві, Чернігові, дезертирували. Залишки протягом січня 1919 р. були захоплені радянськими військами. Так, у Чернігові 12 січня 1919 р. до рук більшовиків потрапило 6 літаків, щоправда лише 1 справний [2,с.30].

За дослідженням А. Харука, апарат Головного Управління Повітряного флоту планувалося сформувати у складі 88 чол. Проте, із врахуванням реалій, офіційне схвалення дістав більш скромний штатний розпис. Весь керівний склад Дієвої Армії мав складатися з 38 чол. (15 старшин, 17 урядовців, 6 козаків) [3,с.58]. Фактично ж апарат управління Повітряного флоту був значно меншим. Так, у серпні 1919 р. у ньому служило лише 6 чоловік (5 старшин і 1 козак). Начальником Повітряного флоту було призначено отамана Павленка, інспектором – сотника Єгорова.

Унаслідок роботи, проведеної Управлінням Військово-Повітряного флоту й особовим складом Військово-повітряних сил УНР, станом на серпень 1919 р. в розпорядженні командування Дієвої армії знаходилося кілька, хоча і не чисельних, але більш-менш боєздатних авіаційних і повітроплавних підрозділів. Усі авіаційні частини були зосереджені в Кам'янець-Подільському. До них належали: 1-й Запорізький авіазагін під командуванням сотника Жажловського, який нараховував 34 чоловіки особового складу (троє старшин і 31 козак), однак не мав жодного літака;

3-й авіазагін із двома літаками під командуванням осавула Федорова (25 чол. Особового складу, з них 9 старшин);

4-й авіазагін із шістьма літаками під командуванням сотника Наконечного (82 чол. з них – 8 старшин);

51 авіазагін із чотирма літаками під командуванням хорунжого Шеремецінського (89 чол., з них 10 старшин) [3,с.59].

Повітроплавні підрозділи були представлені єдиною частиною – 1-м повітроплавним дивізіоном, який нараховував чотири прив'язані аеростати і 227 чол. особового складу.

Таким чином, згідно з архівними даними, Військово-Повітряний флот Директорії УНР мав у період наступу на Київ-Одесу близько 550 чол. особового складу, чотири аеростати та 12 літаків. У інших джерелах можна зустріти й інформацію про 26 літаків.

Спектр завдань української авіації в період боїв серпня-вересня 1919 р. в основному зводився до розвідки. Новим елементом у бойовій діяльності авіаторів став контроль за положенням і пересуванням власних частин. В умовах маневреної війни і зруйнованої системи зв'язку часто лише повітряне спостереження могло дати командуванню інформацію про реальне розташування українських підрозділів. Серед

пілотів, які брали активну участь в бойових діях 1919 р., джерела називають сотників Берестовенка, Єгорова, Алексєєва, поручика Чистокатова. У цей час на провідне місце в авіації Директорії виходять літаки німецького та австрійського виробництва. Спочатку це були машини, що залишилися після відступу з території України окупаційних військ, й зосереджувалися у Проскуріві, близько 100 літаків різних типів [3,с.61].

Провал наступу на Київ-Одесу поставив УНР у надзвичайно скрутне становище. Восени 1919 р. українське військо виявилось розколотим – Українська Галицька армія перейшла на бік Добровольчої армії Денікіна, в той час як Дієва армія продовжувала нерівну боротьбу на два фронти – проти більшовиків і денікінців. Її сили танули, це стосувалося й авіапідрозділів. У розпорядженні командування української авіації знаходилося до ста літаків, однак боєздатних машин налічувалося одиниці. Багато машин було пошкоджено при перевезенні залізницею. Бойові ж втрати оцінювалися як відносно невеликі.

Поряд з бойовими операціями та підготовкою кадрів, важливою стороною діяльності авіаторів Директорії було здійснення закордонних кур'єрських польотів. За неповними даними, у вересня 1919 р. не менше 5 пілотів перебували на службі при Міністерстві закордонних справ УНР [3,с.64].

Узимку 1919-1920 рр. у бойовій активності української авіації спостерігалася певна пауза, зумовлена характером бойових дій цього періоду. Адже частина Дієвої армії перейшла на територію, контрольовану поляками, інша ж частина вирушила у рейд по тилах більшовиків – Зимовий похід. Бойові дії на основному фронті припинилися, а для участі в партизанських операціях авіація була непридатною.

У реальності військова авіація на початок літа мала єдиний боєздатний підрозділ – 1-й Запорозький авіазагін. У бойових діях травня-серпня 1920 р. він участі не брав, і перебував у цей час на території Польщі. Чисельність особового складу становила тоді 60 людей, а матеріальну частину забезпечувала польська сторона. Зокрема, у червні 1920 р. загін отримав чотири броньованих біплани «Альбатрос J.I.» та щонайменше один розвідник «LVG G.V.» – усі німецького виробництва [3,с.67]. Після Варшавської битви поляки ще передали авіазагону кілька літаків, проте вони у бойових діях участі не брали, оскільки польське керівництво не бажало ризикувати технікою.

Бойові дії тривали й після укладення у вересні 1920 р. перемир'я між польським і радянським урядами. Після втрати єдиного союзника, Дієва армія УНР ще близько двох місяців вела нерівну боротьбу проти ворога, який мав значно потужніші сили. Активну участь у цій боротьбі брав 1-й Запорозький авіазагін з п'ятьма пілоти та п'ятьма льотчиками-спостерігачами. За період з 14 жовтня по 20 листопада 1920 р. авіазагін здійснив 18 бойових польотів і налітав більше 36 годин [3,с.67]. Наприкінці ж листопада 1920 р. Дієва армія УНР змушена була відступити на контрольовану поляками територію Галичини.

Література

1. Галицьке летунство // Галичина.–2016. – 27 серпня.
2. Тинченко Я. Герої українського неба: науково-популярне видання. – К.: Темпора, 2010. – 200 с.
3. Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917-1920 рр. – К.: Темпора, 2008. – 96 с.