

УКРАЇНСЬКІ ПІЛОТИ В АВІАШКОЛІ У БИДГОЩІ В 1920 -1922 рр.

У квітні 1920 р. представники Польщі та УНР підписали так званий Варшавський договір, що являє собою ряд політичних та військових конвенцій. За ними в обмін на визнання незалежності УНР і військову допомогу Симон Петлюра погоджувався визнати українсько-польський кордон по річці Збруч і далі по Прип'яті до її гирла. Згідно з договором польський уряд Юзефа Пілсудського відмовився від намірів розширити територію Польщі до кордонів Речі Посполитої 1772 р. та визнав УНР. До Польщі мала відійти Східна Галичина та 5 повітів Волині, тобто територія, що належала Австро-Угорщині і Росії.

24 квітня 1920 р. між УНР та Польщею була підписана, зокрема, й військова конвенція, за якою, насамперед, передбачалася допомога поляків у формуванні Армії УНР та її складової - Повітряного флоту [1, с.303]. Відновлення Армії УНР за сприяння польських військ розпочалося фактично ще у січні 1920 р. У Кам'янці-Подільському поновило роботу Військове міністерство УНР, у складі якого 19 березня 1920 р. було сформовано нову управу Повітряного флоту. За домовленістю з поляками у Варшаві на летовищі Мокотов розпочалося формування 1-ої Запорізької авіаційної ескадрильї Повітряного флоту УНР; її командиром призначено сотника Олександра Жаховського. За період з 14 жовтня до 20 листопада 1920 р. літаки 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї (переважно — 1-го бойового авіаційного загону) здійснили 18 бойових вильотів, під час яких «налітали» майже 36 годин. Крім того, ще 21 годину українські льотчики були у повітрі, виконуючи кур'єрські, тренувальні та інші функції [2].

Наприкінці листопада 1920 р. армія УНР зазнала поразки у боротьбі з червоною армією та була змушена відступити на польську територію. В Польщі її підрозділи були інтерновані і розміщені по таборах.

Завдяки зусиллям начальника Управління Повітряного Флоту Павленка, 1-й Запорізький авіазагін відійшов за Збруч організовано і без втрат в особовому складі і матеріальній частині. За даними, наведеними А.І.Харуком в праці «Крила України: Військово-повітряні сили України», на той час у авіазагоні нараховувалось 70 козаків (90 % з них — кваліфіковані майстри) та 18 старшин, з них п'ять пілотів, п'ять повітряних спостерігачів, шість курсантів «шкільної групи» та двоє старшин технічної служби [3].

Першим місцем дислокації авіазагону в Польщі стало місто Ченстохов. Тут почалися перші проблеми. Через нестачу коштів на утримання персоналу Управління Повітряного Флоту змушене було на початку січня 1921 р. відправити до інших таборів частину персоналу авіазагону, залишивши в ньому необхідний мінімум. Українських авіаторів почали навідувати емісари Війська Польського, румунської армії та білогвардійських формувань Булак-Балаховича і Перемикіна, котрі охоче взяли б на службу досвідчений авіаційний персонал. Начальник Управління Повітряного Флоту висловлював серйозне занепокоєння, що «голод примусить загін залишити службу в нашій армії». Для покриття заборгованості в грошовому утриманні за листопад 1920 — січень 1921 рр. висловлювалась навіть пропозиція продати два старих літаки іншим протибільшовицьким формуванням.

20-21 листопада 1920 р. українські літаки, які перебували у складі 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї, здійснилися з аеродрому в Ярмолинцях і перелетіли до Львова. Зі Львова 1-а Запорізька авіаційна ескадрилья була передислокована до польського міста Бидгощ, де розташувалася польсько-французька авіаційна школа — так звана «Нижча школа пілотів». Її очолював полковник Іван Кежун — колишній російський льотчик. У зв'язку з припиненням бойових дій ескадрилья передала всі сім наявних літаків та інше

авіаційне майно польській стороні. При школі було створено українське відділення під керівництвом льотчика-дозорця сотника Венедикта Олексієва, де мали навчатися майбутні пілоти Армії УНР. Але діяло воно недовго, через різні причини невдовзі припинило свою діяльність.

Більша частина особового складу 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї знайшла працю в цій школі. В якості інструкторів служили полковник Жахловський та сотники Островидов і Золотов. П'ять старшин, 11 підстаршин та четверо козаків працювали механіками. Ще 22 чол. влаштувались на приватні підприємства міста. Продовжувалось навчання курсантів. Щоб не порушувати вимог польсько-радянського договору, вони формально вважались «цивільними спортсменами». Таке відносно безбідне існування українського авіазагону тривало кілька місяців.

Я.Ю. Тинченко у своїй монографії «Герої українського неба. Пілоти Визвольної Війни 1917-1920 рр.» наводить цікаві спогади одного з учасників тих подій – Льва Скурського. Зокрема, Лев Скурський так описав цей період перебування у Бидгощі: «В 1920 году, когда эскадра была интернирована, нас поместили в школе авиации в Быдгоще на Поморье. Сначала мы ничего не делали, но после Нового года 21-го нас использовали как инструкторов (это относится к летчикам), мотористов по своему назначению и весь обслуживающий персонал. Помещение было отведено нам в школе на верху на втором этаже, в помещениях помещалось по два, и три человека, в одной комнате даже было четыре. Занятия начинались в четыре часа утра, заканчивались в девять. От девяти до 4-х свободные часы для отдыха. От четырех до самого темна тоже занятия, так был распределен трудовой день в школе. Работали в школе до тех пор, пока были интернированы, но после увольнения из интерната рассыпались куда-кто по мере нахождения себе какой-либо дыры, это сложилось потому, что школа должна была платить за работу каждому, как по вольному найму, не как интернированному, а это школе, как военной, было не выгодно, она хотела иметь себе дешевую работу» [2].

В іншому місці зізнань у слідчій справі 1931 р. А. О. Скурський додавав: «В г. Быдгощи, где я вначале служил инструктором (6 месяцев) в военной Польской авиационной школе, а позже механиком по приемке поступивших из ремонта машин. В этой школе я служил с декабря 20 г. по сентябрь 1922 г. В школе было 2 начальника: один француз полковник Дешевре, а второй начальник, который фактически ему подчинялся, польский полковник Кежун, бывший офицер русской армии. Инструктора были французские: оджюданы (подпрапорщики) Девелер и Говен, польские — майор шеф пилотажа Гарновский, один поручик, один хорунжий и плетуновый (старший унтер-офицер) Пентак, техников по фамилии не помню. Из армии УНР инструктора — полковник Жаховский, бывший начальник Запорозької авіаескадри, в которой прежде служил я, Островидов — капитан (сотник) инженер, Алелюхин — сотник, Золотов — поручик, и я хорунжий» [2].

Відомо, що поляки досить високо цінували льотні здібності хорунжого Льва Скурського, вважали його одним із найбільш досвідчених українських пілотів. Коли у 1921 р. у м.Шлезьку (поряд із Бидгощем), що у той час належав Німеччині, почалося повстання місцевого польського населення, і Польща відправила у цей регіон своїх добровольців, до справи було залучено і Л. Скурського. Один з ветеранів 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї згадував: «Скурский считался очень хорошим летчиком, и когда было восстание против немцев, то Скурскому доверяли летать вдоль германской границы, считаясь с тем, что он опытный и может выйти из любого затруднительного положения»[2]. У польському повстанні у м.Шлезьку в якості пілота брав участь і П. Золотов, який зі свого літака розкидав листівки.

Крім авіаційної школи, у Бидгощі діяла школа механіків, де працював технічний персонал зі складу 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї. Життя та побут українських льотчиків у Польщі не були одноманітними. Так, Олександр Жаховський разом з дружиною та іншими жінками-українками влаштовували свята для членів ескадрильї. До

того ж місто неодноразово відвідував колишній скарбник Повітряного флоту УНР Петро Білон, який прийняв священницький сан. Зокрема, він приїздив до Бидгощі 20 липня 1921 р., у день св. Іллі, — на свято Повітряного флоту УНР. Після урочистого молебню отець Білон зазначив, що «ми знаходимось тимчасово у Польщі і що за допомогою Божою ми розіб'ємо більшовиків та повернемося до себе на батьківщину, закликав до терпіння» [2].

За наведеними Я. Тинченко даними всього станом на 28.04.1922 у Бидгощі перебувало 53 військовослужбовці 1-го Запорізької ескадрильї, а саме: а) військові льотчики: підполковник Олександр Жаховський, сотники Сергій Островідов та Павло Золотов, хорунжий Лев Скурський; б) льотчики-дозорці: сотники Павло Вержбицький, Микола Тоцький, поручик Софрон Цибульський, хорунжий Степан Юшак. в) колишні учні українського відділення авіаційної школи, льотчики-дозорці: сотники Василь Сухенко, Венедикт Олексієв, Панас Лещів, поручик Віктор Кудрицький, хорунжий Іван Бурба, а також хорунжий-механік Павло Федюк; г) 37 механіків і майстрів інших технічних спеціальностей на чолі зі старшим механіком Савою Білогубеком; д) завгосп ескадрильї Іван Молоко та завідувач фотографічною справою сотник Сергій Пономаренко [2].

Влітку 1921 р. відносно стабільне життя 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї закінчилося. За свідченням А.І.Харука, 8 червня 1921 р. в Бидгощ надійшло розпорядження української ліквідаційної комісії в Речі Посполитій про відправку до табору в Каліш частини особового складу, а саме — курсантів, навчання яких в авіашколі більше не було можливості оплачувати, а також тих військовослужбовців, котрі не працювали в авіашколі [3]. За таких умов почався розпад ескадрильї. Командування української авіації протестувало проти розпорошення загону, однак змінити ситуацію не змогло. Отже, можна констатувати, що влітку 1921 р. військово-повітряний флот УНР остаточно припинив своє існування.

Інструктори ж і механіки продовжували роботу в Нижчій школі пілотів. Тут навчання проводилось на літаках «Ньюпор». Керівництво школи високо цінувало досвід українських фахівців в галузі експлуатації таких літаків та ротативних двигунів. Але навесні 1922 р. на сторінках «Газети Варшавської» з'явилися публікації з критикою військової влади. Стверджувалось, що залучення українських фахівців збільшує безробіття серед польських авіаторів. Під тиском опозиції було видано розпорядження звільнити українських спеціалістів. Незважаючи на протести начальника школи полковника Й. Кежуна, в липні 1922 р. українці змушені були припинити роботу в цьому закладі [3].

Відтак, наприкінці 1922 р. 1-а Запорізька авіаційна ескадрилья остаточно припинила своє існування, а її колишні військовослужбовці розпорошилися по всьому світові. За даними Я. Ю. Тинченка, зневірившись у майбутньому на Заході, на батьківщину повернулися видатні українські льотчики Віктор Павленко, Федір Алєлюхін та Лев Скурський, а також окремі механіки та інші спеціалісти. Згодом усі вони були репресовані радянською владою. Фахівці-техніки української авіації, переважно з числа тих, які до Першої світової війни були студентами політехнічних інститутів, закінчили своє навчання вже в Європі. Так, сотники Сергій Островідов та Василь Сухенко, здобувши освіту, вже у 1930-і роки стали відомими французькими інженерами. Частина українських авіаторів осіла в Польщі; серед них теж є видатні постаті. Так, поручик Павло Золотов став одним з організаторів і керівників цивільних авіаційних клубів Польщі та був власником двох літаків, на яких перевозив пасажирів і робив показові виступи. Після Другої світової війни П. Золотов знову залишився у Польщі й уславився як майстер з ремонту рідкісних старовинних зразків літакобудування. Життєвий шлях декого з піонерів українського неба закінчився далеко за океаном. Приміром, останнього командира 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї підполковника Олександра Жаховського доля закинула аж до Бразилії, а незмінного завгоспа Повітряного флоту УНР Івана Молока — до Аргентини [2].

Отже, не зважаючи на загальну поразку у визвольних змаганнях 1917-1921 рр., українська авіація відіграла важливу роль у боротьбі за відродження української державності. Надзвичайно красномовними є слова колишнього начальника канцелярії Повітряного флоту УНР, священника Петра Білона, які він присвятив своїм товаришам по зброї: «Не можна поминути мовчанкою й значення в наших визвольних змаганнях діяльності нашого літунства. Не дивлячись на різні технічні браки, особливо в 1919 році, авіація виконала те велике завдання, що на неї покладалось. Самопосягата й героїство наших літунів було важне й тяжке. Треба було щодня літати у глибоке запілля ворога, вивідувати, де ворог знаходиться, звільмувати його місце розташування, а, де треба, й обстріляти ворога. Часто доходило й до бойових сутичок з ворожими літаками. І ось, у цих повітряних боях наші літуни несли службу керування вогнем нашої артилерії, а під час відступу — цінними відомостями про віддаль від ворога. При щоденній праці вивідування ворожого фронту й запілля, при старанній, дуже потрібній розвідці на поодиноких відтинках фронту рідко коли обходилося без бойових дій з ворогом. Наші літуни відбували, як на ті часи, дуже великі рейди, поборюючи часто 800–900 кілометрові простори в запіллі ворога. В часи цих далеких рейдів наші літуни знижувались до 300–200 метрів над лініями ворога і засипали його кулеметним вогнем. Досить часто вони відлітали й за кордон з різними дорученнями державного значення» [2].

Важливим уроком, який не втратив своєї актуальності і сьогодні, є той висновок, що, якою б не була вага зовнішніх чинників та сил у державотворчому процесі, опору завжди слід шукати всередині країни; навіть в умовах кризи суверенна українська держава не повинна відмовлятися від створення і утримання на належному рівні вискоєфективних Збройних сил, невід'ємним компонентом яких повинні бути добре оснащені і підготовлені Повітряні сили.

Література

1. Бойко О.Д. Історія України: посібник для студентів вищих навчальних закладів. / О.Д. Бойко. – К.: Академія, 2006. - 686 с.
2. Тинченко Я.Ю. Герої українського неба. Пілоти Визвольної Війни 1917-1920 рр. / Я.Ю. Тинченко. – К.: Темпора, 2010. – 196 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: textbook.com.ua/istoriya/1475135898/s-6?page=3
3. А.І. Харук. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917-1920 рр. / А.І. Харук [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://coollib.com/b/167409/read>