

ДІЯЛЬНІСТЬ 1-ої ЗАПОРІЗЬКОЇ АВІАЦІЙНОЇ ЕСКАДРИЛІ (1920–1922 рр.)

Становлення й розвиток української авіації у добу громадянської війни (1917–1922 рр.) був складний і суперечливий. Про це свідчать спогади Р. Земика, П. Франка, І. Леківського, І. Фостаківського, П. Білона та ін., а також сучасних дослідників А. Козицького [1], Я. Тинченка [2], А. Харука [3].

Серед льотчиків колишньої Російської імперії було багато вихідців з України, які після проголошення Української Народної Республіки прагнули створити український повітряний флот. Адже на території України на початку 1917 р. були розміщені чотири авіапарки в містах Києві, Одесі, Полтаві. Однак через несприятливі об'єктивні причини й агресивну більшовицьку пропаганду було частково українізовано лише один з авіапарків у Києві. Складними для армії УНР виявилися й наступні роки, але навесні 1919 р. вже діяло декілька авіаційних загонів: 1-й Запорізький авіаційний загін (очолював сотник О. Єгоров); 3-й бойовий авіаційний загін (очолював сотник К. Калінін); 4-й бойовий авіаційний загін (очолював сотник М. Богомолів); 5-й бойовий авіаційний загін (очолював поручик М. Шеремецинський).

Українські льотчики виконували бойові вильоти й польоти за кордон з різними дорученнями державного значення. Вони робили складні розвідки на ворожих територіях і надавали командуванню армії УНР цінні відомості. Крім того, 1-й Запорізький авіаційний загін обслуговував польоти через повітряний міст (прототип сучасних міжнародних авіаліній), який сполучав уряд УНР із Західною Європою [2, с. 15].

Сучасний дослідник Я. Тинченко вважає, що відновленню армії УНР посприяла підтримка польських військ [2, с. 15]. 19 березня 1920 р. у м. Кам'янці-Подільському в складі Військового міністерства УНР було створено нову управу Повітряного флоту, яку очолив полковник В. Павленко. Також за домовленістю з поляками на летовищі Мокотов (м. Варшава) було розпочато

формування 1-ї Запорізької авіаційної ескадрильї Повітряного флоту УНР. Командувачем ескадрильї призначили талановитого бойового льотчика О. Жаховського. До особового складу ескадрильї увійшли Ф. Алелюхін, П. Золотов, Г. Козловський, А. Міхенко, Л. Скурський, С. Островідов та ін. Технічний склад ескадрильї був укомплектований хорошими механіками – П. Скурським, М. Щербиною та іншими фахівцями своєї справи [2, с. 22].

Найбільші складнощі були спричинені відсутністю літаків. До жовтня 1920 р. у підрозділі не було літаків. Спочатку В. Мурашко разом з М. Порше змогли придбати в Італії та Німеччині десять літаків, але машини так і не потрапили за місцем призначення. Про цей складний час розповів бойовий льотчик Л. Скурський так: «В мае 1920 года я был направлен в Винницу, где в то время находилось украинское командование. Со мной вместе приехали Золотов, Козловский и явились мы к начальнику авиации Павленко, который нас человек 60 направил в Варшаву, где формировалась Запорізька ескадра. Стояли мы на Мокотове. Формировалась эскадра несколько месяцев, т.к. не было аппаратов. В июле 1920 г. 6 дивизия УНР, которой командовал Безручко, вместе с поляками отстояли Варшаву от большевиков. Наша эскадра участия не принимала, т.к. не было аппаратов» [2, с. 22].

Восени 1920 р. на озброєння ескадрильї таки надійшли 7 літаків. Дослідник А. Козицький пише, що це були:

— 2 англійських літаки типу «Сопвич» 5Ф.1 «Долфін», озброєні двома кулеметами системи «Вікерс» кожний;

— 4 німецьких літаки типу «Альбатрос», без озброєння;

— 1 німецький літак «АВГ» Ц5, також без озброєння [1, с. 64].

Оскільки не всі з вище зазначених машин виявилися придатними для польотів без ремонту, а тільки три «Альбатроси», то було ухвалено рішення, виокремити зі складу 1-ї Запорізької ескадрильї 1-й бойовий авіаційний загін з трьома літаками і відправити його у розпорядження штабу Армії УНР. До складу цього загону потрапили льотчики П. Золотов, Ю. Козловський і Л. Скурський. Льотчики зробили багато бойових вильотів у розташування більшовицьких військ. Відважні воїни обстрілювали ворога, вступали у бойові

сутички з ворожими літаками. Дані розвідки про розташування і переміщення військ ворога, місцезнаходження гармат, переміщення бронепоездів та обозів передавалися ними у штаб Армії УНР. Крім того, льотчики скидали бомби на ворожу кінноту, колони з гарматами тощо. Як вважає сучасний дослідник історії авіації А. Харук, за період з 14 жовтня до 20 листопада 1920 р. льотчики ескадрильї (переважно 1-го бойового авіазагону) здійснили 18 бойових вильотів, а також виконали кур'єрські, тренувальні та інші функції [3, с. 67–68].

Після поразки Армії УНР у боях з більшовиками у листопаді 1920 р. українські літаки спочатку були передислоковані на польську територію до Львова, а потім у м. Бидгощ. Всі сім літаків та інше авіаційне майно було передано польській стороні.

Наприкінці 1922 р., як стверджує Я. Тинченко [2, с. 26], 1-ї Запорізька авіаційна ескадрилья Повітряного флоту УНР припинила своє існування. Однак значення української авіації у визвольних змаганнях є дуже вагомим. Героїзм і жертвність, майстерність і любов до літунства наших льотчиків вражає. Не дивлячись на недостатнє технічне забезпечення й малу кількість літаків, талановиті воїни виконували завдання, що на них покладалися в Армії УНР. Отже, це був дійсно героїчний шлях піонерів українського неба.

Література

1. Козицький А. Авіація в боях за Львів у серпні 1920 р. / А. Козицький // Військово-історичний альманах. – 2008. – Ч. 1 (16). – С. 52–66.
2. Тинченко Я. Герої Українського неба: науково-популярне видання / Я. Тинченко. — К. : Темпора, 2010. — 200 с.
3. Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917–1920 рр. / А. Харук. – К. : Темпора, 2009. – 96 с.