

*Голда М.А., лейтенант, помічник начальника навчальної частини інституту авіації та протиповітряної оборони НУО України імені Івана Черняхівського (м. Київ)*

## **ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНІ ФОРМУВАННЯ ТА НАВЧАЛЬНІ ЗАКЛАДИ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ НАПРИКІНЦІ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ**

*У статті розкривається організаційна структура і завдання авіації Російської імперії, військово-повітряні формування та навчальні заклади якої дислокувались на території України під час Першої світової війни. Показано стан літакобудівної та ремонтної бази, а також особливості підготовки льотчиків у навчальних закладах імперії в 1917 році.*

**Ключові слова:** авіаційні школи, військово-повітряні формування, Перша світова війна, російська авіація.

На початок літа 1917 р. на території України дислокувались досить значні, як на той час, військові авіаційні формування, що входили до складу Південно-Західного та Румунського фронтів, а також Чорноморського флоту. Так, до складу армій, що вели бойові дії на Південно-Західному фронті були придані 7-й, 8-й, 11-й і 13-й авіаційні дивізіони, а арміям Румунського фронту – 4-й, 6-й і 9-й авіаційні дивізіони. Морська авіація Чорноморського флоту мала понад 60 літаків. Крім того, на території України розташовувалася Ескадра повітряних кораблів (16 важких бомбардувальників), що була у прямому підпорядкуванні Верховного головнокомандувача. Ці авіаційні підрозділи мали різні завдання за призначенням, а саме: авіаційна підтримка сухопутних військ і військово-морського флоту, ведення розвідки, коригування вогню артилерії та прикриття своїх військ від повітряного нападу противника [1, с.37; 2, с.31].

У червні 1917 р. з метою проведення літньої компанії було проведено нарощування повітряної компоненти Південно-Західного та Румунського фронтів. Загалом, авіація на цих фронтах стала нараховувати 43 авіаційних загони, зокрема: Південно-Західному фронті було зосереджено – 31; на Румунському фронті – 12. На Південно-Західному фронті VII-й і XI-й арміям були придані 1-й, 2-й і 4-й артилерійські авіазагони, які здійснювали корегування вогню важкої артилерії, а також 1-а та 2-а бойові авіаційні групи для ведення розвідки та повітряних боїв. Ці сили були розташовані насамперед на напрямках головного удару. Розподіл сил і засобів авіації було зроблено таким чином: до XI-ї армії було придано 13 авіагонів, що нараховували 86 літаків, до VII-ї – 9 авіагонів з 72 літаками, до VIII-ї

армії – 6 авіагонів з 31 літаком, а до Особливої – 5 авіагонів, що нараховували 36 літаків. Загалом, на Південно-Західному фронті було зосереджено 225 літаків, які протягом червня 1917 р. використовувались досить активно та результативно. Але провал літнього наступу поставив авіачастини у скрутне становище, завдавши авіації значних втрат. Так, 7 авіагонів XI-ї армії, зосереджених у Тернополі, 7 липня 1917 р. зазнали значних втрат унаслідок бомбардування німецької авіації. Авіатори VII-ї армії відступаючи спалили 18 цілком нових літаків. У відносному порядку відступали лише авіачастини VIII-ї армії, які втратили тільки три несправних літаки [3, с.15]. Загалом же події червня–липня 1917 р. завдали суттєвих втрат авіації Південно-Західного та Румунського фронтів, які так і не були належним чином компенсовані. Через це 5 авіагонів довелося взагалі розформувати [2, с.15; 4, с.42; 5, с.20].

З осені 1916 р. поблизу м. Вінниці дислокувалася Ескадра повітряних кораблів, що входила до складу бомбардувальної авіації і була підпорядкована безпосередньо Верховному головнокомандувачу. Станом на 25 жовтня 1917 р. Ескадра складалася з 5 авіагонів і нараховувала понад 1550 особового складу, з них близько 1000 осіб знаходилися на головній базі, а решта – в складі авіагонів на фронті. У підпорядкуванні командування Румунського фронту знаходився 1-й загін у складі двох бомбардувальників, розміщений у Болгарійці, 2-й загін (4 бомбардувальники) приданий Південно-Західному фронту і розташовувався у Стріхівцях. 3-й загін у складі Західного фронту знаходився за межами України. У Вінниці розташовувався 4-й запасний авіазагін, в якому нараховувалось 10 бо-

мбардувальників, з яких 2 використовувалися для підготовки екіпажів, 6 перебували в ремонті, а ще 2 знаходились у стадії остаточного монтування та регулювання. 5-й авіазагін нещодавно був сформований і не встиг отримати літаки. Крім авіазагонів Ескадра мала метеостанцію, фотолабораторію, досить потужні ремонтні майстерні, розташовані на території колишнього заводу на околиці Вінниці, зенітну батарею та авіаційну школу для підготовки пілотів важких літаків. На озброєнні знаходилось 20 чотиримоторних важких бомбардувальників типу «Илья Муромець», 16 з яких перебували на території України [6, с.38]. Ці машини будувались авіаційним відділом «Російсько-Балтійського вагонного заводу» у Петрограді за проектом відомого представника київської школи літакобудування Ігоря Сікорського. Крім того, Ескадра мала понад 30 одномоторних літаків. Однак технічний стан літаків був незадовільний – до бойової роботи були готові лише 6 бомбардувальників. Крім того, самі літаки «Илья Муромець» вважались морально застарілими і потребували заміни [7, с.40].

Поряд з авіаційними підрозділами, до складу російської авіації, входили повітроплавні військові частини, підрозділи якої оснащались прив'язними аеростатами різних систем, а їх основним призначенням було корегування вогню артилерії і ведення розвідки. Основними повітроплавними формуваннями в російській армії були повітроплавні загони двох типів – корпусні та армійські, які зводились у повітроплавні дивізіони. Дивізіон об'єднував усі повітроплавні частини тієї чи іншої армії. У його структурі, крім повітроплавних загонів, формувалася база дивізіону, на яку покладалось вирішення питань матеріально-технічного забезпечення. Для ремонту матеріальної частини і постачання повітроплавних підрозділів необхідним майном на Південно-Західному та Румунському фронтах було створено повітроплавний парк. На цих фронтах базувались 7 дивізіонів, у складі яких було близько сорока армійських і корпусних повітроплавних загонів. Основу їх становили аеростати французької системи «Парсеваль» [4, с.14; 5, с.14].

Необхідною компонентою авіації, поряд з бойовими підрозділами, були допоміжні авіаційні частини, призначені для ремонту і технічного обслуговування літаків та іншого обладнання, а також для постачання авіапідрозділів різними видами майна, боєприпасами, паливно-

мастильними та іншими витратними матеріалами. Серед допоміжних авіаційних частин російської військової авіації слід виділити авіапарки, основним завданням яких був ремонт і технічне обслуговування літаків. Станом на кінець 1917 р. в Україні розміщувалось чотири авіапарки із семи, наявних в російській армійській авіації: 1-й – в Одесі, 3-й і 5-й – у Києві, 6-й – у Полтаві. Потужність кожного такого парку складалась в одночасному ремонті від 30 до 40 літаків і стільки ж двигунів. Крім ремонту авіатехніки, парки виконували функції й складів авіаційного майна та паливно-мастильних матеріалів. Для технічного обслуговування і ремонту літаків у прифронтовій смузі кожному авіадивізіону надавався потяг-майстерня, який включав до 50 спеціально обладнаних вагонів. У вагонах розташовувалось ремонтне устаткування та склади запасних частин і витратних матеріалів. У прифронтовій смузі на основі потягів-майстерень розгортались дивізіонні авіабази [1, с.33; 2, с.5].

Час життя літака за таких умов був коротким – навіть, якщо вдавалося уникнути знищення в бою, за 8–9 місяців літак повністю зношувався. Це потребувало постійного поповнення запасних частин, яке забезпечувалося не лише імпортом, але й власним виробництвом. Південь України був, разом з Москвою і Петроградом, одним з трьох основних осередків російської авіаційної промисловості [1, с.32; 2, с.10]. Провідна роль тут належала одеському заводу «Анатра», де будувались розвідники-біплани «Анаде» та «Анасал», навчальні літаки «Фарман» і «Моран». У цей час велось спорудження сімферопольської філії, де розпочався випуск винищувачів «Ньюпор XVII» і здійснювалась підготовка до виробництва авіамоторів «Іспано-Сьюїза». У стадії налагодження виробництва знаходився великий авіазавод у Бердянську, де планувалось випускати розвідники «Фарман ХХХ» і «Анасал», та авіамоторний завод «Дека» в Олександрівську (нині Запоріжжя), де готувався випуск двигунів за зразком німецького «Мерседеса» [2, с.11].

На західноукраїнських землях база для формування української військової авіації була значно скромнішою. На час розпаду Австро-Угорської імперії (жовтень 1918 р.) територія Галичини була тиловою смугою. Тут не дислокувався жоден авіаційний підрозділ першої лінії, а знаходились лише допоміжні частини. Так, у Перемишлі (аеродром Гуречко) дислокувалась 17-а запасна авіа рота; у

Львові знаходився 4-й авіапарк. Однак і львівське, і перемишльське летовища опинились у руках поляків. У Станіславі, Зборові, Стрию, Красному та деяких інших містах перебували бази формування польових авіаційних рот, однак усі ці підрозділи воювали на Італійсь-

кому фронті, а в Галичині від них лишилися тільки аеродромні споруди та деяке майно. Після підписання Берестейського миру до Одеси на завод «Анатра» з Італійського фронту було передислоковано 4-й авіаційний арсенал [2, с.10].



Фото 1. Злітна смуга й ангари Севастопольської офіцерської школи авіації [9; 11].

Грамотна повсякденна експлуатація й ефективне бойове застосування такої складної техніки, як авіаційна, вимагала наявності добре підготовлених кадрів льотного складу та наземного персоналу. Тому, суттєвий розвиток отримали різнорівневі навчальні авіаційні заклади. Основними з них були Качинська авіашкола поблизу Севастополя та її відділення в Сімферополі та Бельбеці. Школа мала у своєму розпорядженні близько 120 навчальних літаків, а також ремонтні майстерні та іншу матеріальну базу (фото 1). Крім неї тут знаходилась Севастопольська школа морської авіації, Феодосійська авіашкола, а також школа льотчиків-спостерігачів у Євпаторії, переведена в Крим з Києва восени 1917 р. [8; 9, с.527]. До 1917 р. школа підготувала 609 військових льотчиків [10; 12]. Рівень втрат льотного складу в Першу світову війну був доволі високий. Як правило, упродовж року повністю мінявся весь склад авіазагону. Військові авіаційні навчальні заклади не могли повністю компенсувати цих втрат. Тому військово-

відомство залучало до підготовки пілотів і цивільні авіашколи, однією з яких була школа Одеського аероклубу. У Києві з 1917 р. діяла єдина такого роду школа аеронавігаторів, що здійснювала підготовку штурманів і фахівців з навігаційного і метеорологічного забезпечення польотів. Підготовку механіків здійснювали у навчальних класах на базі ремонтних майстерень авіапарків [11, с.233].

Отже, підсумовуючи можемо зробити висновки, що у 1917 р. на території України було розташовано досить потужний на той час авіаційний потенціал імперського військово-повітряного флоту. Це сталося в наслідок ведення активних бойових дій на Південно-Західному та Румунському фронтах. Цей авіаційний потенціал міг стати базою для створення повітряного флоту Української держави з набуттям нею незалежності. Крім того, варто зазначити, що питання підготовки льотного складу в навчальних закладах цього періоду недостатньо розкриті, що може бути подальшим напрямом наукового пошуку.

### Список використаної літератури

1. Бендык В. В небе Восточной Галичины // Авиация и время. – 1996. – № 6. – С.36-38.
2. Веденеев Д. Крила волі // Військо України. – 1995. – № 5. – С.31-33.
3. Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917–1920. – К.: Тампере, 2008. – 96 с.

4. Куликов В. За победу! Хроника 1-й боевой авиагруппы Юго-Западного фронта // Авиамастер. – 1999. – № 6. – С.3-17.
5. Куликов В. Российская армейская авиация в Первой мировой войне // Авиация и время. – 1997. – № 4. – С. 40–44.
6. Можжев А.В. Краткий исторический обзор авиации 1917 г. и начала 1918 г. // Вестник воздушного флота. – 1933. – № 2. – С.5-24.
7. Нелитович С.Г. «... Фронт сплошных митингов». Обобщенные архивные данные об июньском наступлении 1917 года войск Юго-Западного фронта // Военно-исторический журнал. – 1999. – № 2. – С.36-41.
8. Хайрулин М. Воздушные корабли типа «Илья Муромец». – М.: Экспресс-ПРИНТ НВ, 1998. – 56 с.
9. Офицерская воздухоплавательная школа : [Электрон. ресурс : Авиару.рф]. – Режим доступа: <http://aviaru.rf/aviamuseum/aviatsiya/nachalo-aviastroeniya-v-rossijskoj-imperii-2/pervye-aviashkoly-rossii/ofitser-skaya-vozduhoplavatel'naya-shkola/>
10. Тимофеев Ф.Д. Подготовка летчиков в военно-учебных заведениях России в начале XX века // Известия Российского гос. педагог. ун-та им. А.И. Герцена. – СПб, 2007. – №40. – Т. 16. – С.524-531.
11. Севастопольская офицерская школа авиации : [Электрон. ресурс : Авиару.рф]. – Режим доступа: <http://aviaru.rf/aviamuseum/aviatsiya/nachalo-aviastroeniya-v-rossijskoj-imperii-2/pervye-aviashkoly-rossii/sevas-topolskaya-ofitser-skaya-shkola-aviatsii/>
12. Заборовський В.В. Підготовка льотних кадрів напередодні й у ході Першої світової війни (1910–1917 р.) // Зб. наук. праць Харків. ун-ту Повітряних Сил. – 2011. – Вип. 3(29). – С. 233-237.

Отримано: 27.08.2018 р.

УДК 355.48.94(477)“1917”

*Куравський В.Г., кандидат історичних наук, підполковник, заступник начальника Державного науково-виробничого центру Збройних Сил України з виховної роботи (м. Чернігів)*

## ЗАРОДЖЕННЯ ТА СТАНОВЛЕННЯ ВІЛЬНО-КОЗАЦЬКОГО РУХУ В УКРАЇНІ (березень–грудень 1917 року)

*У статті розкривається процес виникнення та формування вільно-козацького руху в Україні в контексті революційних подій 1917 року. Розглядаються рушійні сили руху та його мета, особливості становлення організаційних структур і пошук козацькими організаціями шляхів співпраці з новими органами влади в Україні. Висвітлено протиріччя в партійно-політичному середовищі України, що не дозволили розвинути рух до рівня територіального війська.*

**Ключові слова:** *Вільне козацтво, Генеральна козацька рада, збройн і сили України, територіальне військо, Українська революція 1917–1921 рр.*

Одним із головних напрямків сучасної вітчизняної історичної науки є ґрунтовне дослідження боротьби українців за державність у 1917–1921 роках. Серед багатьох питань, що потребують поглибленого вивчення, вагоме місце посідає проблема будівництва збройних сил у часи Центральної Ради, Гетьманату, Директорії Української Народної Республіки (далі – УНР). Одним із найменш з'ясованих аспектів цього будівництва є генеза вільно-козацького руху 1917 року в умовах боротьби українців за державність. Дослідження цього явища дозволить осмислити феномен українського добровольчого руху сучасності. Хро-

нологічні межі розвідки охоплюють час від березня 1917 року (початок революції в Україні і поява перших козацьких осередків) до грудня 1917 року (початок першої українсько-більшовицької війни).

Автор поставив за мету висвітлити процес зародження та розвитку вільно-козацького руху на основі історичного аналізу подій березня–грудня 1917 року.

Окремі аспекти вільно-козацького руху досліджували В. Голубко [1], Б. Якимович [2], П. Захарченко [3], В. Савченко [4] та ін. Цікавими з означеної проблематики є роботи В. Лободаєва [5], В. Бондаренка [6], В. Щерба-