

«КАМ'ЯНЕЦЬКА ДОБА» ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНОГО ФЛОТУ УНР (ЛІТО – ОСІНЬ 1919 р.)

У статті розглядається діяльність Військово-повітряного флоту Української Народної Республіки під час «кам'янецької доби» – перебування Директорії у Кам'янці-Подільському влітку-восени 1919 р.

Простежено кадрові зміни у командуванні української військової авіації, територіальне розміщення Головного управління Військово-повітряного флоту Української Народної Республіки, авіаційних загонів, авіаційного парку та військово-авіаційної школи у місті Кам'янець-Подільський.

Особливу увагу приділено застосуванню української авіації у бойових діях проти Червоної армії та Збройних Сил на Півдні Росії. Встановлено, що українська військова авіація переважно виконувала завдання з підтримки своїх наземних частин, здійснювала бойові вильоти на розвідку та бомбардування противника. Найбільш масштабною бойовою операцією української військової авіації стали нальоти на вузлову залізничну станцію Жмеринка 7 серпня 1919 р., під час яких основною ціллю бомбових ударів стали більшовицькі бронепотяги.

Детально розглянуто питання чисельності Військово-повітряного флоту УНР. Встановлено, що станом на середину серпня 1919 р. разом узяті авіаційні та повітроплавні сили наддніпрянців і галичан налічували 627 військовослужбовців (73 офіцери і 554 солдатів), 22 бездатні літаки і 4 прив'язні аеростати.

Висвітлено участь Військово-повітряного флоту УНР у війні проти білогвардійських Збройних Сил на Півдні Росії генерала Антона Денікіна восени 1919 р. Автор доходить висновку, що бездатність української військової авіації у цей період була низькою насамперед через технічну зношеність літаків, нестачу боєприпасів та масове захворювання особового складу на тиф. Збереглися відомості про низку польотів з метою розвідки та розкидання агітаційно-пропагандистської літератури. Водночас, деякі українські авіатори дезертували і перелетіли до противника. У листопаді 1919 р. Військово-повітряний флот Української Народної Республіки повністю втратив бездатність, і його відродження стало можливим тільки з весни 1920 р. завдяки підтримці з боку Польщі.

Ключові слова: Військово-повітряний флот, Українська Народна Республіка, авіація, повітроплавання, Кам'янець-Подільський, Віктор Павленко.

Історія вітчизняного Військово-повітряного флоту (військової авіації та повітроплавання) доби Української революції 1917–1921 рр. привертає особливу увагу дослідників ще з початку 1990-х рр. Одним з її епізодів є застосування Військово-повітряного флоту Української Народної Республіки під час так званої «кам'янецької доби», коли Кам'янець-Подільський був політичним центром УНР, збройні сили якої вели бойові дії проти більшовиків, а згодом і білогвардійців на теренах Поділля й Правобережної України. До цієї теми зверталися у своїх пра-

цях Р.В. Мараєв, В.В. Мараєва, А.І. Харук, Я.Ю. Тинченко [1-4]. Певну увагу їй приділив і автор цієї статті у біографічній розвідці, присвяченій начальникові Військово-повітряного флоту УНР у 1917–1920 рр. В.О. Павленку [5]. Проте деякі аспекти, наперед застосування Військово-повітряного флоту УНР у боях літа – осені 1919 р., залишаються маловідомими. Немає наразі й окремого наукового дослідження, в рамках якого висвітлювалася б «кам'янецька доба» Військово-повітряного флоту УНР.

Метою статті є аналіз стану та особливостей діяльності Військово-повітряного флоту Української Народної Республіки під час бойових дій проти більшовицьких і білогвардійських військ на Поділлі й Правобережжі влітку-восени 1919 р.

На початку червня 1919 р. армія УНР неочікуваним контрударом прорвала більшовицький фронт і звільнила Кам'янець-Подільський і Проскурів (Хмельницький). Урядові і військові установи переїхали до Кам'янця, який майже на півроку став тимчасовою столицею УНР. Головне управління Військово-повітряного флоту (ВПФ) УНР на чолі з полковником Віктором Павленком розмістилося разом із міністерством народного здоров'я і опікування УНР у колишньому будинку міської управи на розі Бульварної та Олександрівської вулиць (сучасна адреса – вулиця Соборна, 1), що в районі Новий план. Авіацію розташували у кількох місцях: поблизу Подільського єпархіального свічкового заводу в районі Підзамче, на великому пасовиську в районі Польські фільварки та на площі біля міського вокзалу. Майно авіапарку зберігалося у вагонах на товарній станції. У приміщенні комерційного училища по вулиці Високій, 1 (нині вулиця Січинського), відкрили військово-авіаційну школу, де планувалося на 6-місячних курсах готувати пілотів, а на 4-місячних – мотористів [6, с.12, 21; 4, с.34]. Відбулися кадрові перестановки: інспектора авіації сотника Олександра Наконечного призначили начальником військово-авіаційної школи, а на його місце виконуючим обов'язки призначили сотника Олександра Єгорова. Інспектором повітроплавання у ВПФ УНР ще з грудня 1918 р. був полковник Павло Крицький.

В середині липня 1919 р. стратегічне становище армії УНР суттєво поліпшилося за рахунок об'єднання із Галицькою армією, яку польські війська витіснили зі Східної Галичини. Це дало змогу розпочати генеральний наступ на Київ і Одесу. Українські авіатори у той період надавали підтримку наземним частинам, літаючи на розвідку і бомбардування противника. Серед іншого було виконано наліт на станцію Шепетівка і на розташування військ 12-ї радянської армії в районі Старокостянтинова [2, арк.128-129]. Часто ці завдання супроводжувалися розкиданням агітаційно-пропагандистської літератури. Один із випадків відзначено у оперативному зведенні штабу 12-ї армії: «В г. Могилев-Подольський неприятельский аэроплан сбросил 4 бомбы и прокламации» [7, с.177]. Ввечері 29 липня відбувся одиночний наліт на Вінницю, що також відображено у радянських документах: «В

20 часов... появилася петлюровський аероплан, который сбросил в районе вокзала бомбу, не причинившую никакого вреда». 31 липня наліт повторився, але цього разу вже чотирма скинутими бомбами були поранені 6 осіб [2, арк.129].

Найбільшою бойовою операцією українських льотчиків стали нальоти 7 серпня на вузлову станцію Жмеринка. Там стояли кілька червоноармійських бронепотягів, які обстрілювали українські війська і перешкоджали їхньому просуванню. У повітря підняли всі боездатні апарати. Авіатори отримали завдання «виключити з бою ворожі панцерники, скинути на них бомби, попереривати залізничні рейки та скорострільним вогнем не дати їх направляти» [8, с.233]. Над ціллю їх зустрів потужний вогонь із землі, через що дістав пошкодження галицький розвідник-бомбардувальник Hansa-Brandenburg C.I хорунжого Кунке – розривом шрапнелі у аероплана відірвало ліве колесо з віссю. Під час посадки машина перекинулася, пілот і кулеметник травмувалися, але залишилися живими. Конкретні результати нальотів невідомі, але врешті-решт «московські черепахи замовкли» і через два дні українські частини «спокійно з усіх боків вмаршували до Жмеринки» [9, с.111].

У розпал «походу на Київ – Одесу», 16 серпня 1919 р., було складено «Дислокаційну відомість і бойовий стан частин Дієвої армії військ УНР». Цей документ дає достатньо повне уявлення про чисельність ВПФ УНР на той момент. Отже, у бойовому складі авіації УНР налічувалося 12 аеропланів, зведених у чотири авіачастини – 1-й Запорізький авіазагон, 3-й, 4-й і 5-й бойові авіазагони. Всі вони базувалися у Кам'янці-Подільському. Особовий склад авіачастина нараховував 30 старшин (офіцерів) і 200 вояків. Повітроплавні сили були представлені 1-м повітроплавним дивізіоном, що мав 4 прив'язні аеростати (імовірно, системи Parseval), 17 старшин і 210 вояків. Ще 5 старшин і 1 вояк служили у Головному управлінні ВПФ УНР. Відзначимо вагомю обставину: згідно документу, галицька авіація також перебувала в структурі ВПФ УНР і підпорядковувалася полковнику В.О. Павленкові. Галичани мали 10 літаків, зведених у два авіазагони (1-а і 2-а літунські сотні), де служили 21 старшина і 143 вояки. Таким чином, весь український Військово-повітряний флот налічував 627 військовослужбовців, що становило трохи більше 0,7% від загальної чисельності бойового складу Дієвої армії УНР і Галицької армії (85 663 чол.) [10, с.138-139].

Хоча відомість зафіксувала наявність 22 боездатних літаків, вони вже були практично цілком зношені, а спроби придбати авіатехніку за рубежом і доставити її в Україну виявилися марними. Наведемо слова одного німецького пілота, який влітку 1919 р. вперше побачив аероплани УНР у Кам'янці: «На так ушкоджених літаках може літати лише правдивий патріот, якому в обороні вітчизни немає нічого страшного. Я ніколи не сів би за жадну ціну на такий літак, якими ви відітаєте на фронт. У нас далеко ліпші апарати викидається, як зужиті й зовсім непотрібні... Летіти на такому літаку – це те саме, що на мітлі попід хмарами ширяти» [11, с.4; 9, с.97].

Проте і за таких скрутних обставин командування ВПФ УНР намагалося думати про перспективи. 12 вересня 1919 р. полковник В.О. Павленко заснував і очолив «Ініціативний Гурток по улаштуванню повітрових шляхів на Україні». Його заступником став військовий льотчик 5-го бойового авіазагону сотник Костянтин Калінін (у майбутньому – видатний радянський авіаконструктор). Метою гуртка проголошувалося облаштування повітряних ліній як між українськими містами, так і між Україною та іншими країнами Європи. Для обслуговування всієї мережі авіаперевезень планувалося придбати за кордоном 16 легких і 7 важких літаків та залучити понад 100 осіб льотного і наземного персоналу [12, с.38]. Втілити у життя ці наміри не судилося.

Наприкінці серпня 1919 р. українські армії зіткнулися з білогвардійськими Збройними Силами на Півдні Росії (ЗСПР) під командуванням генерала Антона Денікіна. У вересні українські льотчики виконували польоти над зайнятим білогвардійцями Києвом і розкидали прокламації від імені військового командування і уряду УНР такого змісту: «После красной сотни черная сотня завладела Киевом. Надо освободить Киев от грязных рук чужеземцев и передать его в чистые украинские руки... Приближается момент решительной борьбы с помещиками и офицерами» [13, с.284]. Проте коли протистояння з білими перетворилося на повномасштабну війну, деякі пілоти вирішили за краще дезертувати. 4 і 7 жовтня до противника перелетіли троє авіаторів, при цьому вони передали відомості про пересування українських частин [14, с.145].

Решта пілотів УНР продовжували виконувати бойові завдання. Щоправда, внаслідок нестачі боєприпасів доводилося обмежуватися розкиданням листівок. Так, начальник зведеного загону військ Новоросійської області ЗСПР генерал-лейтенант Анатолій Розеншильд фон Паулін доповідав командуванню, що вранці 13 жовтня над районом Чечельник – Балта літав ворожий аероплан і «сбрасывал возмутительную литературу» [14, с.505]. Водночас, особовий склад 1-го Запорізького авіазагону залучався до виконання закордонних рейсів із доставки дипломатичних пакетів. Наприклад, окремим наказом полковник В.О. Павленко висловив вдячність військовому льотчику хорунжому Юрію Арватову і льотчику-спостерігачу сотнику Венедикту Олексієву за переліт 10–16 жовтня із Кам'янця до Бухаресту і назад, виконаний за вкрай складних погодних умов на літаку типу LVG або DFW з двигуном Benz [1, с.13; 4, с.47-50].

Восени 1919 р. Симон Петлюра отримав пропозицію використати ВПФ УНР за іншим призначенням. Лікар Віктор Піснечевський, який мав серед командування ЗСПР впливових знайомих ще з дореволюційної служби, спробував використати свої зв'язки для припинення українсько-білогвардійської війни. Він «прохав дозволу у голови директорії вилетіти з Кам'янця до Севастополя або Одеси на аеропляні і через моїх старих друзів поспробувати позондирувати ґрунт в тих антантських колах, котрі оточували Денікіна, а по змозі і у самого Денікіна відносно «пе-

редишки» принаймні для правобережної України» [15, с.450]. Але С.В. Петлюра не дав дозволу на переліт через побоювання, що аероплан можуть збити.

З усіх авіачастих ВПФ УНР довше від інших зберігав боєздатність 4-й бойовий авіазагін, який перевели з Кам'янця до Проскурова і підпорядкували сотнику О.О. Наконечному. Але зрештою і його техніка вийшла з ладу, а значна частина особового складу захворіла на тиф. 22 листопада 1919 р. 1-й батальйон Сімферопольського офіцерського полку ЗСПР практично без бою зайняв Проскурів, заволодів майном авіазагону і захопив у полон авіаторів, які не побажали або не змогли завчасно виїхати з міста [4, с.53]. За свідченням білогвардійського мемуариста Олександра Трембовельського, особливо цінним трофеєм стали «отобранные от Петлюры» дві великі цистерні авіабензину, на якому спочатку у 1920 р. літала біла авіація у Криму [16, с.320].

Глибокої осені 1919 р. розформували й інспекцію повітроплавання УНР. Її колишній начальник полковник П.М. Крицький 16 листопада був приданий до закордонного відділу Генерального штабу Дієвої армії УНР [17, с.224]. Полковник В.О. Павленко з кількома співробітниками Головного управління ВПФ УНР залишився у Кам'янці-Подільському, куди за домовленістю з українськими властями увійшли польські війська [4, с.53]. Так завершилася «кам'янецька доба» Військово-повітряного флоту УНР. Його відродження відбудеться тільки 1920 р. і буде пов'язане з укладенням військово-політичного союзу УНР із Польщею.

Таким чином, період літа – осені 1919 р. для Військово-повітряного флоту УНР виявився складним. Застаріла матеріально-технічна база, відсутність поповнень, бойові і небойові втрати суттєво знижували боєздатність авіаційних і повітроплавних частин. Зауважимо, що конкретних даних про застосування аеростатів у боях на Правобережній Україні досі не виявлено. Не виключено, що їх взагалі не використовували (або використовували вкрай обмежено) через високу вразливість та постійні зміни лінії фронту. Що ж до авіації, то її залучали до виконання вильотів на бомбардування і розвідку противника, а також кур'єрських завдань. Однак через брак боєприпасів українським авіаторам неодноразово доводилося обмежуватися розкиданням з кабіни літака агітаційно-пропагандистської літератури, розрахованої як на противника, так і на цивільне населення. Під час українсько-білогвардійського збройного протистояння, станом на листопад 1919 р. Військово-повітряний флот УНР повністю втратив боєздатність, і його відродження стало можливим тільки з весни 1920 р. завдяки підтримці з боку Польщі.

Перспективними напрямками подальших досліджень, на думку автора, є вивчення історії повітроплавних сил армій УНР і Української Держави, Української Галицької армії; всебічне дослідження участі української військової авіації у кампанії 1920 р.; біографічні розвідки та створення біографічного довідника, присвяченого українським авіаторам і повітроплавцям періоду 1917–1921 рр.

Список використаних джерел та літератури:

1. Мараев Р. В. Украинский воздушный флот в гражданской войне // *АэроХобби*. Київ: ІІЦ «АэроХобби», 1992. № 2 (2). С. 11-14.
2. Мараєва В.В. Українська військова авіація в умовах боротьби за національну державність (грудень 1917 – листопад 1920 рр.): дис. ... канд. іст. наук: 20.02.22 / Національна академія оборони України. – Київ, 2008. 227 арк.
3. Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917–1920 рр. Київ: Темпора, 2009. 96 с.: іл.
4. Тинченко Я. Герої Українського неба: науково-популярне видання. Київ: Темпора, 2010. 200 с.: іл.
5. Мараєв В. Виктор Павленко – первый украинский генерал-авиатор // *Авиация и Время: Авиационный журнал Украины*. Київ: ІІЦ «Аэро-Хобби», 2017. № 2 (158). С. 37-40; № 3 (159). С. 30-33; № 4 (160).
6. Кам'янець – остання столиця УНР. Путівник. Кам'янець-Подільський: ПП «Медобори-2006», 2011. 64 с.
7. Гражданская война на Украине 1918–1920: Сборник документов и материалов в трех томах, четырех книгах. Київ: Наукова думка, 1967. Т. 2. Борьба против денкинщины и петлюровщины на Украине. Май 1919 г. – февраль 1920 г. / под ред. проф. С.М. Королевского. 918 с.
8. Фостаковский І. Летунство // *Українська Галицька Армія. У 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріали до історії)*. Вінніпег: Видав хорунжий УСС Дмитро Микитюк, 1958. С. 217-240.
9. Шарик М. Діти війни: Спогади. Ч. 2. Вінніпег: Видавець Іван Тиктор, 1956. 128 с.
10. Дислокаційна відомість і бойовий розпис Дієвої армії військ УНР станом на 16 серпня 1919 р. / вступне слово, публікація документа і примітки М. Ковальчука // *Військово-історичний альманах*. Київ, 2010. Ч. 2 (21). С. 125-142.
11. Земих Р. Дещо про летунство У.Г.А. // *Український скиталець: Гюстрований місячник*. Йозефів, 1922. Ч. 15. С. 4-5.
12. Буткевич Е., Харук А. Гиганты в небе Украины // *Авиация и Время*. Київ: ІІЦ «АэроХобби», 2011. № 6 (124). С. 36-38.
13. Деникин А.И. Очерки русской смуты: Вооруженные силы юга России. Заключительный период борьбы. Январь 1919 – март 1920. Минск: Харвест, 2002. 464 с.
14. Ковальчук М. Невідома війна 1919 року: українсько-білогвардійське збройне протистояння: наукова монографія. Київ: Темпора, 2006. 576 с.: іл.
15. В.П. За чий гріх? // *Воля: Тижневик*. Відень, 1920. 6 березня. Т. 1. Ч. 10. С. 449-452.
16. *Трембовельский А. Эпизоды из жизни 3-го отряда танков // Последние бои Вооруженных Сил Юга России* / сост., науч. ред., пред. и комм. д-ра ист. наук С.В. Волокова. Москва: ЗАО Центрполиграф, 2004. С. 317-332.
17. Тинченко Я. Офіцерський корпус Армії Української Народної Республіки (1917–1921): наукове видання. Київ: Темпора, 2007. Кн. І. 536 с.

В. Р. Мараєв

«Каменецький період» воєнно-воздушного флота УНР (літо – осень 1919)

В статтє рассматривается деятельность Военно-воздушного флота Украинской Народной Республики во время «каменецкого периода» – пребывания Директорши в Каменце-Подольском летом-осенью 1919 г.

Прослежены кадровые изменения в командовании украинской военной авиации, территориальное размещение Главного управления Военно-воздушного флота Украинской Народной Республики, авиационных отрядов, авиационного парка и военно-авиационной школы в городе Каменец-Подольский.

Особенное внимание уделяется применению военной авиации в боевых действиях против Красной армии и Вооруженных Сил на Юге России. Установлено, что украинская военная авиация преимущественно выполняла задания по поддержке своих наземных частей, осуществляла боевые вылеты на разведку и бомбардировку противника. Наиболее масштабной боевой операцией украинской военной авиации стали налеты на узловую железнодорожную станцию Жмеринка 7 августа 1919 г., во время которых основной целью бомбовых ударов стали большевистские бронепоезда.

Подробно рассматривается вопрос численности Военно-воздушного флота УНР. Установлено, что по состоянию на середину августа 1919 г. совокупно авиационные и воздухоплавательные силы надднепрянцев и галичан насчитывали 627 военнослужащих (73 офицера и 554 солдата), 22 боеспособных самолета и 4 призывных аэростата.

Освещается участие Военно-воздушного флота УНР в войне против белогвардейских Вооруженных Сил на Юге России генерала Антона Деникина осенью 1919 г. Автор приходит к выводу, что боеспособность украинской военной авиации в этот период была низкой прежде всего по причинам технической изношенности аэропланов, нехватки боеприпасов и массового тифозного заболевания личного состава. Сохранились сведения о ряде полетов с целью разведки и разбрасывания агитационно-пропагандистской литературы. В то же время, некоторые украинские авиаторы дезертировали и перелетели к противнику. В ноябре 1919 г. Военно-воздушный флот Украинской Народной Республики полностью утратил боеспособность, и его возрождение стало возможным только с весны 1920 г. благодаря поддержке со стороны Польши.

Ключевые слова: Военно-воздушный флот, Украинская Народная Республика, авиация, воздухоплавание, Каменец-Подольский, Виктор Павленко.

Vladlen Marayev

**«Kamienets period» of the military air fleet of UNR
(summer – autumn 1919)**

The article deals with the activities of the Military Air Fleet of Ukrainian People's Republic during the «Kamianets period» of summer and autumn 1919 when the Directorate of Ukraine was in Kamianets-Podilskyi.

Personnel changes in the command staff of Ukrainian military aviation, territorial deployment of the headquarters of the Military Air Fleet of Ukrainian People's Republic, aviation detachments, aircraft park and military aviation school in the city of Kamianets-Podilsky were traced.

Special attention paid to participate of Ukrainian aviation in military operations against the Red army and the Armed Forces of South Russia.

It is established that the Ukrainian military aviation mainly performed missions to support the Ukrainian ground units by reconnaissance and bombing of the enemy. The largest military operation of Ukrainian military aviation was a raid on the junction railway station

Zhmerynka on August 7, 1919, during which the main purpose of bomb attacks was the Bolshevik armored trains.

The question of the strength of the Military Air Fleet of Ukrainian People's Republic is considered in detail. It is established that the aviation and aeronautical forces as of mid-August 1919 numbered 627 servicemen (73 officers and 554 soldiers), 22 combat aircraft and 4 tethered aerostats.

The participation of the Military Air Fleet of Ukrainian People's Republic in the war against the Armed Forces of South Russia under the command of General Anton Denikin in the autumn of 1919 is highlighted. The author comes to the conclusion that the fighting efficiency of Ukrainian military aviation during this period was low primarily due to technical deterioration of airplanes, shortage of ammunition and mass Typhoid disease of personnel. Information about a number of missions with the purpose of reconnaissance and dissemination of agitation and propaganda literature has been preserved. At the same time, some Ukrainian aviators deserted and flew to the enemy. In November 1919 the Military Air Fleet of Ukrainian People's Republic completely lost its fighting capacity, and its revival became possible only in the spring of 1920 thanks to the support of Poland.

Key words: *Military Air Fleet, Ukrainian People's Republic, aviation, aeronautics, Kamianets-Podilskyi, Viktor Pavlenko.*

Отримано: 15.10.2017

УДК 378.091.6(477)

С. В. Поліщук

ПЕДАГОГІЧНА ОСВІТА В УКРАЇНІ В 20-х РОКАХ ХХ СТОЛІТТЯ

В статті автор аналізує стан вітчизняної освіти і шкільництва в період створення і розбудови Української держави, яким є 20-ті роки ХХ століття. Звертається увага на те, що освіта в Україні в часи російського самодержавства практично була знищена, підкреслюється важливість пізнання історичної правди, щодо її відродження.

Автор статті наголошує, що ініціатором розбудови національної освітньої системи в 20-х роках були передові політичні діячі і представники української інтелігенції. Значне місце в статті приділено аналізу тогочасних видань, в яких відомі педагоги-просвітителі (С. Русова, Г. Іваниця, І. Юцишин, Ф. Сушицький, С. Воробійов, А. Готалов-Готліб, А. Костюченко, В. Кравченко і ряд інших), вказують на необхідність реформування системи освіти в Україні.

Разом з тим, в статті багато уваги приділено дослідженню тогочасних педагогічних форм, які безпосередньо приймали необхідні рішення і ухвали щодо відродження і розбудови національної системи освіти і шкільництва, а саме: рішенням і постановам І Українського педагогічного з'їзду, І Всеукраїнського вчительського з'їзду, ІІ Всеукраїнського учительського з'їзду і іншим.

В статті підкреслюється важливість введення обов'язкового вивчення предметів українознавства в середніх навчальних закладах і прийняття Закону «Про обов'язкове навчання української мови і літератури, а також історії і географії України по всіх середніх школах».