

РАДЯНСЬКА ВІЙСЬКОВА АВІАЦІЯ В УКРАЇНІ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ 20-х років: ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ОЗБРОЄННЯ

У статті розглянуто питання організації частин Робітничо-Селянського Червоного повітряного флоту, дислокованих на теренах України в першій половині 20-х років. Досліджено процеси скорочення авіації після завершення громадянської війни та її реорганізацію. Розглянуто основні типи літаків, що надходили на озброєння дислокованих в Україні авіаційних частин.

Ключові слова: авіація, літак, Робітничо-Селянський Червоний повітряний флот, авіазагін.

До кінця 1920 р. на більшій частині території України утвердилась більшовицька влада. Завершення громадянської війни призвело до суттєвого скорочення Червоної Армії, що супроводжувалось її ґрунтовною реорганізацією. Ці процеси торкнулись і військової авіації.

Аналіз попередніх досліджень. Період 20-х років у розвитку радянської воєнної машини звертає на себе відносно небагато уваги військових істориків – на відміну від попереднього часу (громадянської війни) чи наступної епохи (бурхливої розбудови 30-х років). Достатньо мало вивченою є й військова авіація тієї доби – Робітничо-Селянський Червоний повітряний флот (РСЧПФ). Деяка інформація щодо її організації й озброєння міститься у виданій ще 1986 р. праці В. Шуміхіна [1]. Окремі уривчасті дані щодо використання у цей період літаків різних типів містять публікації в періодиці, головним чином, зарубіжній. Автор даної роботи теж раніше звертався до авіаційної проблематики першої половини 20-х років ХХ ст., однак у своїх дослідженнях зосереджував увагу на авіаційній промисловості [2-4].

Харук Андрій Іванович, доктор історичних наук, професор, зав. кафедри гуманітарних наук, Академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

© Харук А.І., 2015

Метою даної розвідки є окреслення загального стану радянської військової авіації, дислокованої на території України в першій половині 20-х років, аналіз її організаційної структури та озброєння.

Окреслимо загальну структуру Червоної Армії на теренах України після завершення громадянської війни. 3 грудня 1920 р. на базі Польового управління Південного фронту було створено Управління Збройних сил України і Криму (ЗСУК). 10 грудня командувачем ЗСУК призначили М.В. Фрунзе. Управління знаходилося в Харкові – тодішній столиці УСРР. Територіально воно поділялося на два військові округи – Харківський (Харківська, Катеринославська, Полтавська, Таврійська, Донська губернії) та Київський (Київська, Чернігівська, Подільська, Волинська, Херсонська губернії). До складу ЗСУК увійшли частини і з'єднання 4-ї, 6-ї, 12-ї, 14-ї армій, 1-ї Кінної армії, Української трудової армії, Української запасної армії, Внутрішньої служби України, а також Морські сили Азовського і Чорного морів [5, л. 50]. У наступні кілька років ЗСУК пройшли скорочення і реорганізацію: якщо станом на 1 жовтня 1921 р. в них служило 423 тис. чол., то на 1 травня 1922 р. залишилось тільки 270 тис. чол. Як наслідок, у квітні 1922 р. Київський і Харківський ВО були об'єднані у Південно-Західний ВО [6, л.324]. Вже 21 травня цей округ перейменовують в Український ВО, а у наступному році управління ЗСУК було ліквідовано. За станом на 1922 р. війська Українського ВО складались з дев'яти стрілецьких і трьох кавалерійських дивізій, двох окремих кавалерійських бригад, низки окремих частин [7, с. 53-54].

Проаналізуємо загальний стан радянської військової авіації – Робітничо-Селянського Червоного повітряного флоту (РСЧПФ) – на початок досліджуваного періоду. На початок 1921 р. його загальна штатна чисельність сягала майже 30 тис. чол. Основними тактичними одиницями були авіазагони (65) та гідроавіазагони (14), озброєні, відповідно, сухопутними літаками та гідролітаками. Крім того, було ще 25 повітроплавних загонів (із прив'язаними аеростатами). Загони могли зводитись у дивізіони (авіаційні, гідроавіаційні, повітроплавні), однак вони були насамперед адміністративними, а не тактичними одиницями [8, лл. 50–55].

Реальний стан РСЧПФ був плачевний. Це змушений був визнати й М. Фрунзе, який 7 листопада 1921 р. так охарактеризував Повітряний флот (цит. мовою оригіналу): «Такого у нас не має, ибо нельзя же серьезно считать флотом те несколько сот аппаратов, которые среди наших летчиков известны под названием «гробов». Только исключительная доблесть и мужество нашего летного состава позволяют пользоваться ими» [цит. за: 1, с. 77].

До складу авіації Збройних сил України і Криму за станом на 21 серпня 1921 р. входили наступні частини:

– Київський ВО – 14-й, 23-й, 48-й авіазагони (відповідно, 1, 4 та 5 літаків), 1-й артилерійський авіазагін (3 літаки), 3-й та 4-й авіапоїзди (пересувні майстерні);

– Харківський ВО – 9-й авіазагін, який взагалі не мав літаків, 10-й, 12-й, 30-й, 36-й та 41-й авіазагони (відповідно, 4, 3, 7, 3 і 8 літаків), 4-й винищувальний авіадивізіон у складі 10-го, 11-го та 12-го винищувальних авіазагонів (відповідно, 1, 2 і 2 літаки), 8-й і 9-й авіапоїзди [9, лл.219-220].

Таким чином, у двох округах дислокувались 13 авіаційних загонів, в яких було 43 літаки. Варто відзначити, що діючи на той час штати передбачали наявність у загоні шести літаків, тобто для 13 загонів потрібно було 78 машин. Таким чином, некомплект по техніці становив 45 %.

Ситуація погіршувалась ще й зупинкою і руйнацією підприємств авіаційної промисловості [детальніше див.: 4, с. 30–31]. І якщо в умовах війни з плачевним станом авіаційного парку ще можна було миритись, то в мирних умовах експлуатація вкрай зношених літаків була неприпустимою. Тому післявоєнна демобілізація Червоної Армії супроводжувалась суттєвим скороченням РСЧПФ. Були розформовані 14 авіаційних, 8 гідроавіаційних і 14 повітроплавних загонів, усі управління дивізіонів, значна кількість тилових частин. Штатна чисельність РСЧПФ скоротилась до 18 тис. чол. [10, л.67]. Відзначимо, що ці цифри стосуються усіх радянських республік. На території УСРР дислокувалось відносно незначне авіаційне угруповання: на момент утворення Українського ВО в травні 1922 р. воно включало три розвідувальних та один артилерійський (коригувальний) авіазагони, сім повітроплавних загонів і кілька тилових

частин. На озброєнні знаходилося 39 літаків [7, с. 59]. За рік ситуація дещо покращилась: станом на 1 червня 1923 р. у авіації Українського ВО числилось 70 справних літаків, а ще 15 справних і 3 несправних було в авіації Морських сил Чорного моря [9, л. 225]. Морська авіація на той час включала три авіазагони: 2-й винищувальний і 3-й гідроавіаційний в Одесі, а також 4-й гідроавіаційний в Севастополі [23, с. 36]. За рахунок чого відбулось це поповнення? Очевидно, що не за рахунок власного виробництва – літакобудівні підприємства в першій половині 20-х років ледь животіли, а частина з них була просто ліквідована. Така доля, наприклад, спіткала сімферопольський завод фірми «Анатра», який був націоналізований і отримав позначення ГАЗ № 15 (рос. аббревіатура «Государственный авиационный завод»). Це підприємство займалось, головним чином, ремонтом літаків. З листопада 1920 р. на підприємстві будували дослідний зразок літака ДФ-1 – двомісного одномоторного розвідника далекої дії. Льотні випробування ДФ-1 проводились в травні-червні 1922 р. Літак показав задовільні льотні якості, але пізніше був пошкоджений [11, с. 365–366]. Станом на лютий 1922 р. на ГАЗ № 15 працювало 124 чол. [12, л. 23]. Але 1 серпня в Сімферополі почала роботу ліквідаційна комісія, а 30 жовтня 1922 р. ГАЗ № 15 був закритий [13, л. 227].

Одеський завод колишньої фірми «Анатра» отримав позначення ГАЗ № 11. Замовлення для ГАЗ № 11 на 1921–1922 операційний рік (починався 1 жовтня) включали виготовлення 35 навчальних біпланів «Фарман» ХХ та 25 літаків «Анасаль» [13, л. 81]. Станом на початок серпня 1922 р. були готові 29 «Фарманів», а ще шість складалось. «Анасалеї» же вдалось виготовити лише три. Восени 1922 р. всі роботи на ГАЗ № 11 були згорнуті – на завод прибула ліквідаційна комісія. До кінця 1922 р. більшість обладнання одеського авіазаводу вивезли до Москви, Таганрога й Олександрівська, а будівлі передали різним організаціям. Однак частину споруд і верстатів заводу передали авіаконструктору В. Хіоні як приватній особі – йому вдалось укласти відповідну угоду з Головним управлінням військової промисловості [13, лл. 277–283]. У 1924–1925 рр. він

виготовив 30 навчальних літаків У-8. Після цього виробництво літаків в Одесі остаточно припинилося, і надалі завод (вірніше, те, що залишилось від нього) займався виключно ремонтом авіатехніки [14, с. 39].

Саме ремонт авіатехніки став на початку 20-х років одним з основних джерел відновлення авіаційного парку РСЧПФ. Значення його підкреслювалось і створенням нових авіаремонтних підприємств. Зокрема, з огляду на потреби частин Повітряного флоту, дислокованих на території УСРР, в Києві у вересні 1920 р. був організований завод ГАЗ № 12 [15, с. 20]. Пізніше його перейменували у «Ремвоздух-6» («Ремповітря-6»); часто використовувалась російська аббревіатура РВЗ-6) і включали до складу Управління фабрично-заводських підприємств Військово-повітряних сил РСЧА «Промповітря» [16, л. 232].

За відсутності цілісної інформації щодо озброєння авіаційних частин, дислокованих на теренах України, досить цінним джерелом можуть стати відомості ремонту авіатехніки – адже з них можна зробити висновок про те, які ж типи літаків знаходились в експлуатації. Скажімо, у лютому 1922 р. на ремонт на завод РВЗ-6 надійшли три літаки – по одному «Ньюпор» 24біс, «Брістоль» «Файтер» та «Вуазен», у березні – теж три машини (LVG, «Альбатрос» та «Ньюпор» 17). У документі, який містив відомості про це, відзначалось, що найбільш поширеними у Київському ВО є літаки типів «Ньюпор», «Сопвіч», SPAD, а середньомісячна потреба авіації округу в ремонті становить чотири літаки та один автомобіль [17, л. 88]. Однак у квітні 1922 р. не було відремонтовано жодного літака (тільки мотори). Наступного місяця з ремонту випустили два «Ньюпори» 23 та два «Віккерси», а у червні – сім винищувачів «Ньюпор» 23 і «Ньюпор» 24 [17, лл. 100, 414, 415]. Тобто, судячи з цих даних, можна відзначити, що авіація Київського ВО продовжувала експлуатувати літаки, що пам'ятали не тільки громадянську, але й Першу світову війну – наприклад, згадані винищувачі «Віккерс» ГВ19 потрапили в Росію ще у 1917 р. [18, с. 114]. «Ньюпори» ж належали до найбільш розповсюджених на теренах колишньої Російської імперії типів літаків – вони не тільки постачались із Франції в

роки Першої світової війни, але й до початку 20-х років виготовлялись московським заводом «Дукс». Досить показовою є й ситуація щодо сімферопольського заводу ГАЗ № 15. Станом на лютий 1922 р. тут в ремонті знаходилось 20 літаків, з них сім «Ньюпорів» (три моделі 17, один – 23 і три – 24), чотири «Фармани» 30, п'ять «Сопвіч», один «Кемел», один SPAD, один ДФ-1 і два ДН-4. При цьому три із них («Сопвіч», «Кемел» і SPAD) по суті не ремонтувались, а складались – кожен з частин кількох літаків, які не підлягали відновленню [12, л. 24].

Упродовж 1922–1923 рр. ситуація із замовленнями на ремонт літаків дещо змінилась. За станом на 1 грудня 1923 р. завод РВЗ-6 мав замовлення на ремонт 30 літаків – в основному старих типів («Ньюпор» – 7 одиниць, «Віккерс» – 4, SPAD – 3 та ін.). Але в переліку з'являються й нові машини типу «Фоккер» (сім літаків). Також РВЗ-6 отримав замовлення на виготовлення 15 комплектів шасі для двомісних літаків «Фоккер» [19, л. 69]. «Фоккери» належали до однієї з перших крупних партій сучасних літаків, придбаних за кордоном – в Голландії. Відзначимо, що сама фірма «Фоккер» спочатку була німецькою, однак її засновник Антоні Фоккер, голландець за національністю, після поразки Німеччини у Першій світовій війні переніс підприємство до нейтральних Нідерландів. Разом з устаткуванням йому вдалось вивезти і кілька сотень літаків. Навесні 1922 р. радянські власті придбали 92 з них – 50 одномісних винищувачів «Фоккер» D.VII та 42 двомісних літаки «Фоккер» С.I і С.III [20, s. 22]. Літаки «Фоккер» D.VII обладнувались двигунами BMW IIIa (185 к.с.) і озброювались двома 7,62-мм синхронними кулеметами «Віккерс». Хоч ця модель була створена ще у 1918 р., її визначні для свого часу льотні дані дозволяли вважати «Фоккер» D.VII достатньо сучасним і в середині 20-х років.

Майже одночасно з початком надходження нових літаків з-за кордону авіаційні частини РСЧПФ пройшли реорганізацію. Авіазагін стандартного для часів громадянської війни шестилітакового складу в нових умовах було визнано надто слабким. Тому у 1922 р. більшість авіазагонів звели в ескадрильї. Така частина складалась із трьох загонів і налічувала 19 літаків (по шість у кожному загоні й один – в

управлінні ескадрильї) [1, с. 81]. В морській авіації основною тактичною одиницею лишався загін, але його штати збільшили в квітні 1924 р. до восьми стройових літаків (і чотирьох запасних), а в жовтні того ж року – до 10 стройових і 5 запасних для розвідувальних авіазагонів та до 12 стройових і 6 запасних для винищувальних [23, с. 37]. 16 вересня 1924 р. вводяться нові штати для ескадрилій. Тепер винищувальна ескадрилья мала складатись з 46 літаків (у т.ч. 12 запасних), розвідувальна або легка бомбардувальна – з 31 (у т.ч. 12 запасних). А в травні 1925 р. у штат стрілецьких корпусів вводяться окремі корпусні авіазагони (трьох варіантів організації – 6, 8 або 12 літаків) [1, с. 87–88].

Нові винищувачі «Фоккер» D.VII (в радянських документах вони найчастіше позначались аббревіатурою ФД-7) призначались для озброєння авіаційних частин на стратегічно важливих напрямках. В першу чергу ними укомплектували 1-шу окрему винищувальну ескадрилью (ОВАЕ), дислоковану під Петроградом, а згодом – 2-гу ОВАЕ в Києві. Ця частина, що невдовзі змінила номер і стала 3-ю ОВАЕ, отримала 19 винищувачів «Фоккер» D.VII і один двомісний «Фоккер» С.III (для використання в якості зв'язкового). Надходження нової техніки дозволило налагодити систематичну бойову підготовку. Зокрема, восени 1923 р. 3-тя ОВАЕ взяла участь у великих маневрах 1-го і 2-го кінних корпусів, що проходили на теренах України. В ході цих навчань три «Фоккери» зазнали ушкоджень внаслідок посадок на польові аеродроми [20, с. 22].

Досвід експлуатації «Фоккерів» в РСЧПФ визнали вдалим, і у голландської фірми закупили 126 більш сучасних винищувачів D.XI. Починаючи з січня 1925 р., вони надходили у винищувальні ескадрильї на заміну «Фоккерам» D.VII (і іншим, ще старішим, типам винищувачів) [21, с. 50]. Озброїли ними й київську 3-тю ОВАЕ. Винищувачі ФД-7, які знаходились у непоганому технічному стані, передали іншим частинам. Зокрема, такими літаками озброїли 2-й окремий винищувальний авіазагін у Харкові, а також 2-й окремий морський винищувальний загін в Євпаторії [20, с. 22]. Літаки фірми «Фоккер» складали основу винищувальної авіації ВПС Червоної Армії й у наступні роки, коли уже

розпочалось виробництво власних радянських винищувачів. Наприклад, на 1 жовтня 1927 р. в строю залишалось 37 «Фоккерів» D.VII та 112 «Фоккерів» D.XI [20, с. 23; 21, с. 54].

Іншим важливим джерелом постачання авіатехніки на початку 20-х років, поряд з Нідерландами була Італія. Зокрема, у 1922 р. у фірми «Ансальдо» закупили 30 винищувачів А.1 «Балілла» і 50 двомісних розвідників А.300/3. Значна частина літаків першого типу експлуатувалась на теренах України – ними озброїли 2-й винищувальний авіазагін в Харкові та 2-й окремий винищувальний авіазагін Морських сил Чорного моря. Однак «Балілли» відзначались гіршою надійністю порівняно з «Фоккерами», і за станом на кінець 1926 р. в строю лишались тільки 12 таких винищувачів – всі у складі 48-го авіазагону Морських сил Чорного моря. Достатньо поширеними в Україні були й розвідники А.300/3 – вони служили тут у складі 1-го, 2-го й 3-го розвідувальних авіазагонів [22, с. 39].

Італія стала основним джерелом оновлення авіатехніки й для гідроавіації Морських сил Чорного моря. В грудні 1922 р. у фірми SIAI було замовлено 32 одномоторних літаючих човни S.16bis. Поставки їх були здійснені наступного року, а згодом в Італії придбали ще понад 50 таких літаків. В радянських документах позначення S.16bis, як правило, писалось кирилицею – С-16бис. На Чорному морі такими літаючими човнами озброїли 3-й і 4-й гідро авіазагони [22, с. 39].

Висновки. Підбиваючи підсумки, відзначимо, що початок 20-х років був для радянської військової авіації (в тому числі й тої її частини, що дислокувалась в Україні) складним періодом. У 1921–1922 рр. простежується суттєве скорочення складу РСЧПФ, викликане демобілізацією й необхідністю списання зношеної техніки. Однак вже у тому ж 1922 р. починається оновлення авіапарку за рахунок закупівель за кордоном – насамперед, у Нідерландах та Італії. Паралельно відбувалась реорганізація Повітряного флоту через укрупнення авіаційних частин. Інформація, проаналізована у нашому дослідженні, дозволяє частково відтворити дислокацію й склад радянської авіації на теренах України у вказаний період. Однак для детального висвітлення цих питань необхідно продовження архівних пошуків.

1. *Шумихин В.С.* Советская военная авиация 1917–1941. – М.: Наука, 1986. – 276 с.
2. *Харук А.* Деякі тенденції розвитку авіаційної промисловості України в 20-ті рр. ХХ ст. // Мандрівець. – Тернопіль, 2007. – № 2. – С. 31–36.
3. *Харук А.І.* Розробка авіаційних моторів в Україні в 20-30-х рр. ХХ ст.: плани та реалії // Історичні студії Волинського національного університету імені Лесі Українки. – Випуск 6. – Луцьк, 2011. – С. 57–62.
4. *Харук А.* До питання про стан авіаційної промисловості України в першій половині 20-х рр. ХХ ст. // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – Вип. 18. – К.: ІВЦ «Видавництво «Політехніка», 2013. – С. 30–34.
5. Российский государственный военный архив (далі – РГВА), ф. 15, оп. 2, д. 61.
6. РГВА, ф. 4, оп. 7, д. 1244.
7. Краснознаменный Киевский. Очерки истории Краснознаменного Киевского военного округа 1919–1979. / Серебряков Г.И., Буйский Б.Н., Вовк А.А. и др. – К.: Политиздат Украины, 1979. – 418 с.
8. РГВА, ф. 29, оп. 46, д. 47.
9. РГВА, ф. 29, оп. 75, д. 453.
10. РГВА, ф. 29, оп. 2, д. 39.
11. *Хайрулин М.А.* Военлеты погибшей империи. Авиация в гражданской войне / М.А. Хайрулин, В.И. Кондратьев – М.: Эксмо, Яуза, 2008. – 432 с.
12. Российский государственный архив экономики (далі – РГАЭ), ф. 2097, оп. 4, д. 1925.
13. РГАЭ, ф. 2097, оп. 4, д. 1921.
14. *Харук А.* Производственная деятельность фирмы «Анатра» / А. Харук // Авиация и время. – 2008. – № 1. – С. 36–39.
15. *Степаненко В.А.* Киевские самолетостроители / В.А. Степаненко, В.С. Петренко – К.: Изд-во политической литературы, 1970. – 196 с.
16. РГАЭ, ф. 4086, оп. 1, д. 2346.
17. РГВА, ф. 29, оп. 19, д. 154.
18. *Харук А.И.* Истребители Первой Мировой. 100 типов боевых самолетов. – М.: Яуза: ЭКСМО, 2014. – 304 с.
19. РГВА, ф. 29, оп. 19, д. 210.
20. *Kowalski T.J. Fokker D. VII – śmiercionośna broń // Militaria XX wieku.* – 2014. – Nr. 4. – S. 4–27.
21. *Маслов М.* «Фоккерь» в СССР / М. Маслов // М-Хобби. – 2006. – № 1. – С. 50–54.
22. *Котельников В.Р.* «Итальянцы» в России: не на экране, а в воздухе / В.Р. Котельников, В.П. Куликов // Авиация и время. – 1998. – № 2. – С. 38–43.

23. *Артемьев А.* Морская авиация отечества между войнами / А. Артемьев // *Авиация и космонавтика.* – 2012. – № 4. – С. 35–39.

Надійшла до редколегії 12.01.2015 р.

Рецензент: *О.П. Дем'янюк*, доктор історичних наук, доцент, професор кафедри соціально-гуманітарних наук та суспільних відносин Луцького інституту розвитку людини університету «Україна».

Харук А.И.

СОВЕТСКАЯ ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ В УКРАИНЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 20-х годов: ОРГАНИЗАЦИЯ И ВООРУЖЕНИЕ

В статье рассмотрены вопросы организации частей Рабоче-Крестьянского Красного воздушного флота, дислоцированных на территории Украины в первой половине 20-х годов. Проанализированы процессы сокращения авиации после окончания гражданской войны и её реорганизацию. Рассмотрены основные типы самолетов, поступавших на вооружение авиационных частей, находившихся в Украине.

Ключевые слова: авиация, самолет, Рабоче-Крестьянский Красный воздушный флот, авиаотряд.

Kharuk A.

SOVIET MILITARY AVIATION IN UKRAINE IN THE FIRST HALF OF 1920's: ORGANIZATION AND ARMAMENT

The paper deals with the organization of units of the Workers' and Peasants' Red Air Fleet stationed in Ukraine in the first half of the 1920s. The processes reduce aviation after the Civil War and its reorganization is analyzed. The main types of aircraft coming into service of aircraft units, which located in Ukraine, is described.

Key words: aviation, airplane, the Workers' and Peasants' Red Air Fleet, air detachment.