

ДО ПИТАННЯ ПРО ДІЯЛЬНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ЧЕРВОНОГО ПОВІТРЯНОГО ФЛОТУ НАРКОМАТУ ВІЙСЬКОВИХ СПРАВ УСРР

© Харук А.І., 2012

Розглянуто питання створення і діяльності Управління Червоного повітряного флоту України у 1919 р., зокрема, заходи з формування авіаційних частин і створення матеріальної бази військової авіації.

Consider the establishment and operation of Management Red Air Force of Ukraine in 1919, including measures for formation of aviation parts and material resources of a military aircraft.

У 1919 р. більша частина території України опинилась під контролем більшовиків. При цьому агресія з боку Москви до певної міри маскувалась створенням маріонеткової Української Соціалістичної Радянської Республіки (УСРР). В структурі її уряду існував Народний комісаріат військових справ. Хоча функції цього наркомату були доволі обмежені (щоб не сказати декоративні), однак його діяльність заслуговує на увагу істориків – тим більше, що навіть у радянські часи на ній увага не акцентувалась. Однією з цікавих сторінок в історії “автономної” військової структури радянської України була спроба створення власних військово-повітряних сил з гучною назвою – Головного Управління Робітничо-Селянського Червоного Повітряного Флоту України (ГУ РСЧПФ України). Досі чи не єдина спроба дослідити цю структуру була зроблена ще на початку 1990-х рр. Р. Марасєвим [1]. Згодом на основі цієї статті був написаний відповідний розділ у праці “Авиация в Украине. Очерки истории” [2]. Дуже фрагментарно питання діяльності УЧПФ України висвітлено в дослідженні В. Кондратьєва та М. Хайруліна [3].

Мета роботи – проаналізувати спроби створення автономного військово-повітряного формування в радянській Україні з точки зору його організаційної структури та діяльності.

Агресія більшовиків проти України, що розгорнулася в листопаді 1918 р., призвела, незважаючи на опір Дієвої армії УНР, до захоплення Лівобережної України. Буквально напередодні вступу більшовицьких військ до Києва, 3 лютого 1919 р., народний комісар військових справ УСРР В.І. Межелаяк видав наказ № 8, який передбачав творення у складі наркомату – Головного Управління Робітничо-Селянського Червоного Повітряного Флоту України. Начальником Управління призначили колишнього авіамеханіка М. Васільєва. На той час у складі Українського фронту діяли доволі обмежені авіаційні сили – відповідно до наказу командувача фронтом В.А. Антонова-Овсієнка № 14 від 4 лютого 1919 р., фронт мав лише чотири розвідувальні авіаційні загони – 9-й у Курську, 21-й і 22-й – в Орлі та 24-й – у Конотопі, а також потяг-майстерню № 5, що знаходилась у Курську [4, арк. 3–9]. Однак, очевидно, ці загони так і залишились у безпосередньому підпорядкуванні фронтового командування, оскільки у документах фонду Народного комісаріату військових справ УСРР не виявлено жодних наказів чи розпоряджень, щоб їх стосувалися.

Головним завданням ГУ РСЧПФ України мала стати (цит. мовою оригіналу) “организация и постановка всего авиационного и воздухоплавательного дела на Украине... розыск, регистрация и учет разбросанного по всей территории Украины Авиационного и Воздухоплавательного имущества” [5, арк. 8], тобто відновлення матеріально-технічної бази авіації на теренах, зайнятих більшовиками. Цьому питанню приділялась увага ще навіть до офіційного створення УЧПФ, – наприклад, 9 січня 1919 р. нарком військових справ УСРР видав Р. Петровському мандат, яким доручалось “приступить немедленно к воссозданию и формированию авиационного парка в г. Харьков, а также принять временное командование таковым” [6, л. 34]. Тут йшлося про відновлення авіапарку (центру ремонту і технічного обслуговування літаків), що існував в Харкові за часів гетьманату П. Скоропадського [7, арк. 14].

У міру поширення більшовицької влади на теренах України розмах так званих, “інфраструктурних проєктів” зростав, набуваючи інколи відверто утопічних ознак. Так, 27 березня 1919 р. М. Васильєв на підставі доповіді інженера-технолога В. Боброва підготував рапорт щодо доцільності Авіаційного заводу в Києві, на базі Київських головних авіаційних майстерень. Як основний мотив при цьому вказувалась віддаленість і надмірна завантаженість авіазаводів Центральної Росії. Передбачалось виготовляти на новому підприємстві двомісні одномоторні літаки-розвідники німецького типу LVG C.VI, а річна продуктивність заводу визначалась у 100 літаків й 500 повітряних гвинтів [8, лл. 10–11]. За місяць, 26 квітня, була створена комісія з організації авіазаводу в Києві, до складу якої увійшли О. Косицький (голова, професор КПІ), К. Зворикін, М. Воропаєв (професор Київського політехнічного інституту, колишній завідувач авіаційно-автомобільної майстерні КПІ), С. Гриневецький (професор КПІ), В. Бобров (начальник Головних авіаційних майстерень), В. Андерс (представник Управління Військового Повітряного флоту) та К. Чебикін (комісар майстерень) [8, л. 13]. 27–30 квітня комісія обстежила Головні авіаційні майстерні та аеродром Пост-Волинський [9, лл. 14–18]. Наявного у Києві обладнання було недостатньо для організації виготовлення літаків, тож ще в березні було ухвалено перевезти до Києва обладнання з бердянського авіазаводу “Матіас”. Складений 30 березня список майна, що підлягав вивезенню, включав не тільки верстати й інше устаткування, але навіть технічну бібліотеку бердянського підприємства [9, лл. 37–44]. 14 квітня в Київ прибуло 26 вагонів з устаткуванням з Бердянська – їх прийняв Київський авіапарк, розташований на хуторі Грушки [10, л. 12 об.].

Однак спроба організувати виробництво літаків, якщо й не на голому місці, то на непідготовленому ґрунті, та ще й в умовах бойових дій, що не припинялись, не могла увінчатись успіхом. Реалістичнішим могло стати налагодження виробництва на вже існуючих підприємства. У поле зору ГУ РСЧПФ потрапив авіамоторний завод “Дека” в Олександрівську (нині Запоріжжя). Це підприємство з 1916 р. готувалось до випуску авіаційних двигунів німецького типу, і хоч до революції його так і не вдалось розпочати, завод належав до найкраще обладнаних на території колишньої Російської імперії [11, с. 167]. 2 квітня 1919 р. ГУ РСЧПФ створило комісію для обстеження цього підприємства, до якої увійшли О. Косицький (голова), К. Зворикін, А. Вегенер (військовий льотчик і викладач КПІ) та В. Григор’єв (начальник технічного відділу ГУ РСЧПФ) [8, л. 1а]. Того ж дня М. Васильєв скеровує до раднаргоспів Києва, Харкова і Катеринослава лист з проханням сприяти виділенню заводу “Дека” поза чергою палива, чорних і кольорових металів та інших матеріалів [9, л. 98]. 16 квітня комісія обстежила завод “Дека”, зробивши висновок, що завод цілком придатний для серійного виробництва авіадвигунів у обсязі до 100 виробів на рік [9, 139–140]. На Олександрівському заводі передбачалось виготовляти мотори “Бенц” потужністю 220 к.с., які підходили для встановлення на літаки LVG. 8 травня Васильєв звертається до професора Косицького з проханням розробити робочі креслення такого мотора за натурним зразком, що знаходився у майстернях КПІ [9, л. 111]. Однак цей проєкт, так само, як і план виготовлення літаків в Києві, залишився нереалізованим. Під контроль ГУ РСЧПФ потрапили й інші підприємства – заводи “Анатра” в Одесі й Сімферополі, “Дукс” – у Євпаторії, Адаменка – у Карасубазарі (Крим), а також Херсонський науково-дослідний аеродром [12, л. 46]. Однак жодних заходів щодо цих підприємств, як бачимо з наявних документів, не вживалось. Головна ж увага зосередилась не на випуску нових літаків, а на потрібнішому й реалістичнішому завданні – ремонті наявної, доволі зношеної техніки. За підрахунками ГУ РСЧПФ України, майстерні Києва і Харкова були спроможні щомісяця ремонтувати до 14 літаків та 20 авіамоторів [5, арк. 52–61].

Іншим важливим напрямком діяльності ГУ РСЧПФ України вважалась підготовка кадрів. Стан із забезпеченням Червоної армії льотним складом навесні 1919 р. був критичним. М. Васильєв в березні 1919 р. відзначав у доповідній записці, скерованій наркомату військових справ УСРР (цит. мовою оригіналу): “То число способных к боевой воздушной деятельности летчиков, которые сейчас находятся на территории Российской и Украинской Республик (300–400), далеко недостаточно... выбытие пилотов достигает 60 %.... армия к осени текущего года рискует остаться без глаз” [5, арк. 8]. Тому першочерговим завданням Управління стала організація авіаційної школи. Місцем її розташування обрали Київ – тут існувала уся необхідна інфраструктура. Крім того, у місті були зосереджені великі запаси спирту, який у суміші з ефіром міг замінити вкрай

дефіцитний авіабензин [1, с. 16]. 14 травня 1919 р. школа була офіційно відкрита, а 19 травня затвердили штат цього закладу. Він передбачав наявність 140 осіб постійного складу, у тому числі 10 інструкторів і 32 мотористи. Одночасно навчатись в школі могли 50 курсантів. Для забезпечення льотної підготовки у школі мало бути 22 літаки – 8 навчальних, 6 розвідувальних, 4 винищувачі і 4 запасні [13, лл. 23 об. – 25]. Варто відзначити, що ці потреби істотно перевищували наявну кількість літаків усього Українського фронту – станом на 1 червня 1919 р. фронт мав усього 16 аеропланів, з них 9 – у 21-му і 24-му розвідувальних авіазагонах та 7 – у військах кримського напрямку [14, арк. 63–68]. Саме нестача техніки, а також кваліфікованого персоналу стали на заваді реальному початку роботи школи. У липні комісія Вищої військової інспекції відзначила, що в Києві авіашкола ще не розпочала діяльності. Зрештою, у зв'язку з денікінським наступом, цей авіаційний навчальний заклад так і не здійснив жодного випуску льотчиків.

Головне управління РСЧПФ України здійснювало також формування авіаційних і повітроплавних частин, призначених для подальшої передачі на фронт. Ще в березні 1919 р. управління перебрало під свій контроль залишки 2-го гарматного авіазагону колишньої армії Української держави (а згодом УНР), розташовані на аеродромі Пост-Волинський. Серед його літаків був один розвідник “Анаде” [6, арк. 211]. На рубежі травня–червня 1919 р. у підпорядкуванні ГУ РСЧПФ України знаходились дислоковані в Києві 48-й розвідувальний авіазагін (готувався до відправки на Південний фронт), авіазагін міжнародного зв'язку та 28-й повітроплавний загін. Крім того, там же формувались авіазагін особливого призначення (“для боротьби на внутрішньому фронті”, тобто проти повстанців), 29-й повітроплавний загін (для Дніпровської флотилії) та 30-й повітроплавний загін (для співпраці з бронепоездами). В Одесі дислокувались підпорядковані управлінню 51-й і 52-й розвідувальні авіазагони [15, л. 3].

На останніх частинах варто зупинитись докладніше, оскільки історія їх виникнення є доволі типовою для багатьох більшовицьких авіаційних частин. 7 квітня 1919 р., буквально на наступний день після взяття Одеси Червоною армією, там почалося створення радянського Одеського авіадивізіону. Очолив його військовий льотчик Ніколенко, а одним з двох загонів, що увійшли до складу дивізіону, командував військовий льотчик Легат – колишній поручик, командир 7-го авіазагону денікінської армії. Заступником командира дивізіону з технічної частини став Л.А.Гриньов – у минулому командир Полтавського авіадивізіону Армії Української держави. Більшість льотної частини теж мали за плечима службу у Гетьмана чи у денікінців. З огляду на неблагонадійність такого персоналу, вже 14 травня Одеський дивізіон розформували, а на його основі з найнадійніших авіаторів створили 1-й Одеський авіазагін під командуванням А. Бербеко. Трохи згодом були сформовані 2-й і 3-й Одеські авіазагони. 3 червня їм присвоїли нові номери – відповідно 50-й, 51-й та 52-й розвідувальні авіазагони. 50-й загін був відправлений на Румунський фронт, з 10 травня базуючись у Тирасполі, а 51-й і 52-й ще проходили підготовку в Одесі [3, с. 191–193]. Як бачимо, ГУ РСЧПФ України не підпорядковувались ті частини, що перебували на фронті, – у списку є 51-й і 52-й загони, але відсутній 50-й. На початку липня 1919 р. 50-й авіазагін, який тоді очолював військовий льотчик Шишковський, був розформований, з огляду на цілковиту дезорганізацію (один з його пілотів перелетів до румунів, ще два, включаючи й самого Шишковського, – до денікінців, а більшість літаків була знищена). Тоді ж змінили нумерацію двох інших одеських загонів: 51-й став 50-м, а 52-й – 51-м. Доля першого з них за наявними документами не встановлена, 51-й же в липні 1919 р. був евакуйований до Москви. На той момент він налічував п'ять літаків – три “Анасали”, один “Анаклер” та один “Анаде”, але тільки двох пілотів [16, с. 73–74].

Ще однією функцією ГУ РСЧПФ України стало налагодження міжнародного авіазв'язку, а саме – повітряної лінії до радянської Угорщини. Для цього був утворений спеціальний авіаційний загін міжнародного зв'язку, місцем дислокації якого обрали Проскурів, а поки це місто знаходилось під контролем Дієвої Армії УНР, – Вінницю. Для загону виділили три літаки. Його пілотами стали І. Барішніков, В. Корольков та Р. Пійр. Однак перший політ за кордон виконав не один із штатних льотчиків, а прикомандирований В. Ходорович. 12 квітня 1919 р. о 7 ранку він на літаку LVG стартував з Вінницького аеродрому і узяв курс на Будапешт. Пролітаючи над територією, зайнятою військами УНР, аероплан був обстріляний, отримавши кілька пробоїн в крилі. Але за кілька годин Ходорович успішно посадив машину біля с. Палфалва поблизу Будапешта, доставивши пасажира – угорського комуніста Ф. Дьордя – та пошту [1, с. 16].

Однак авіазагін міжнародного зв'язку так і не зміг налагодити ефективної роботи. На початку червня 1919 р. Проскурів відвідала комісія на чолі з комісаром ГУ РСЧПФ України М. Колосовим. Вона встановила, що, незважаючи на наявність у загоні кращих літаків, цілком спроможних долати великі відстані, такі польоти фактично не здійснюються. Безпосередньо силами загону жодне завдання не виконане, а під час тренувального польоту за маршрутом Проскурів–Козятин пілот просто заблукав і поламав літак під час спроби вимушеної посадки. Причиною цього Колосов вважав особовий склад загону: “личный состав, набранный без всякой фильтровки, в большинстве своем служивший Гетьману и Петлюре”. Рапорт Колосова містив недвоякий висновок: “Отряд не может выполнять возложенную на него работу” [17, л. 232].

Згаданий Колосовим факт комплектації авіазагону перебіжчиками був характерний для періоду 1919 р. На жаль, вже на початку 1919 р. були відзначені факти дезертирства льотного складу з Дієвої Армії УНР до більшовиків. Зокрема, у архіві виявлена доповідь військового льотчика Куракова від 18 лютого 1919 р. Відповідно до неї, перебуваючи на службі в авіації УНР, він 2 лютого отримав наказ перелетіти з Києва до Фастова. Наступного дня Кураков почав готувати до перельоту літак LVG C.V, але його мотор вперто не заводився. Другий літак – старіший “Ньюпор” X – теж не бажав заводитись. Тільки після того, як Кураков сказав мотористові Ковальському, що збирається перелетіти до красних, моторист усунув несправність, і літак завівся. Приземлившись поблизу станції Крути, Кураков був зарахований у розпорядження ГУ РСЧПФ, України, а його літак залізницею відправили до Харкова [6, л. 49a]. На початку червня 1919 р. з Крем'янця до більшовиків перелетіли ще два літаки авіації УНР – LVG та “Ньюпор” з пілотами Великим і Мельником-Королюком та механіком-мотористом Робертом Куплісом. Усіх трьох зарахували у розпорядження ГУ РСЧПФ України, тільки моториста – з 4 червня, а льотчиків – на два дні пізніше [10, лл. 64, 69]. Очевидно, перевірка пілотів зайняла більше часу, ніж пролетаря-моториста.

Окремо варто зупинитись на відносинах ГУ РСЧПФ України з московськими керівними органами. Сама наявність автономної (хоча значною мірою тільки номінально) військової організації викликала різке несприйняття з російського боку. На початку травня 1919 р. в Київ прибула делегація польового Управління авіації РСФРР, очолювана самим начальником Управління Сергєєвим. За кілька днів він доповідав Троцькому: “Тому, что делается сейчас на Украине, необходимо положить конец теперь же, в противном случае там сложится организация Военно-Воздушного Флота, не координированная с Центральным Планом... Формальные соображения не могут допустить такой абсолютной самостоятельности, которая проводится на Украине”. За словами Сергєєва, нарком військових справ УСРР Подвойський заборонив навіть передавати інформацію про наявне на теренах України авіаційне і повітроплавне майно [1, с. 18].

Скаргу Сергєєва взяли до уваги. Коли на початку червня 1919 р. було ухвалене рішення ЦВК РСФРР про військово-політичний союз радянських республік, ГУ РСЧПФ України було “подчинено, как в строевом, так и в хозяйственном отношении Центральным Органам Управления Воздухофлота” [17, л. 2]. Характерно, що це рішення було проведене наказом народного комісара військових і морських справ РСФРР, а не УСРР. Отже, повноваження ГУ РСЧПФ України були зведені до простої передавальної ланки між московським керівництвом і місцевими авіаційними організаціями та частинами. Зрозуміло, що з погляду центральних органів така інстанція була просто зайвою, і довго проіснувати не могла. Її ліквідація була прискорена й військовими поразками більшовиків, які 30 серпня 1919 р. змушені були залишити Київ. Апарат ГУ РСЧПФ України, у якому залишили тільки 7 осіб, евакуювали до Москви. Останнім завданням управління стало розформування авіаційних частин, виведених з теренів України, і передача їхнього майна Повітряному флоту РСФРР [17, л. 15]. Остаточ-но ГУ РСЧПФ України було ліквідоване в грудні 1919 р.

Підводячи підсумки, відзначимо, що за кілька місяців свого функціонування Головне управління РСЧПФ України розгорнуло доволі активну діяльність у кількох напрямках: відновлення матеріальної бази авіації та авіаційної промисловості; створення системи підготовки кадрів для авіації; формування нових авіаційних частин; організація міжнародного авіаційного зв'язку. Більшість ініційованих управлінням заходів – як-от відновлення діяльності авіа заводів чи створення Київської авіашколи – так і не були доведені до завершення через поразку більшовиків, які змушені були залишити терени України. Зрештою і повноваження управління були доволі скромними – така

автономна структура просто не вписувалась в систему авторитарного керівництва, яку вибудовували лідери РСФРР. Однак сама діяльність ГУ РСЧПФ України ще потребує докладнішого вивчення. Зокрема, слід уточнити перелік частин і організацій, що підпорядковувались управлінню, їх персональний склад та наявність техніки. Для цього потрібно продовжити пошуки в архівах, насамперед в Російському державному військовому архіві та Центральному державному архіві вищих органів влади і управління України.

1. Мараев Р.В. *Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот Украины* / Р.В. Мараев // *Аэрохобби*. – 1994. – № 1. – С. 16–18. 2. Савин В.С. *Авиация в Украине. Очерки истории* / В.С. Савин. – Харьков: Основа, 1995. – 264 с. 3. Хайрулин М.А. *Военлеты погибшей империи. Авиация в гражданской войне* / М.А. Хайрулин, В.И. Кондратьев. – М.: Эксмо, Яуза, 2008. – 432 с. 4. *Центральний державний архів вищих органів влади і управління України (далі – ЦДАВОВ України), ф. 2, оп. 1, спр. 136*. 5. *ЦДАВОВ України, ф. 1122, оп. 1, спр. 9*. 6. *Российский государственный военный архив (далі – РГВА), ф. 25860, оп. 1, д. 445*. 7. *ЦДАВОВ України, ф. 4588, оп. 1, спр. 55*. 8. *РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 454*. 9. *РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 456*. 10. *РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 436*. 11. Харук А.І. *Деякі питання розбудови авіаційної промисловості в Україні (1916–1918 рр.)* / А.І. Харук // *Вісник НТУ “Харківський політехнічний інститут”*: зб. наук. пр. – Темат. вип.: *Історія науки і техніки*. – Харків: НТУ “ХПІ”, 2008. – № 8. – С. 164–170. 12. *РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 446*. 13. *РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 28*. 14. *ЦДАВОВ України, ф. 2, оп. 1, спр. 136*. 15. *РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 446*. 16. Харук А. *“Анатра”: літаки Одеського авіабудівного підприємства* / А. Харук, В. Кондратьєв, М. Хайрулін. – К.: Темпора, 2008. – 80 с. 17. *РГВА, ф. 29, оп. 4, л. 232*.

УДК 930.1:94(477)

С.В. Конюхов

Національний університет “Львівська політехніка”

ДО ПИТАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДРАЙОНОВОЇ ГРУПИ ОУН НА ЖОВКІВЩИНІ НА ПОЧАТКУ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

© Конюхов С.В., 2012

Досліджено важливе питання про участь ОУН у Другій світовій війні. Вказано на те, як була організована мережа ОУН, яку мету ставила перед собою ця організація та в який спосіб реалізовувала цю мету. Проаналізована діяльність членів ОУН на Жовківщині з 1 вересня 1939 р. до 22 червня 1941 р.

The article is devoted to investigating the important issue of OUN's part in the Second World War. It is pointed out the way the network of OUN was organized, its aim and ways of achieving this aim. It is analyzed the activity of the members of OUN in Zhovkva region from the 1st of October 1939 till the 22nd of June 1941

Творення Української держави, усі аспекти боротьби за її незалежність завжди цікавили широкі верстви громадськості та дослідників історії. Надзвичайно цікавим, хоч і дуже драматичним, видається період 1939–1941 рр. Політичні зміни, які відбулися у цей час, вплинули на тактику та методи діяльності борців за українську національну ідею. Саме початок Другої світової війни продиктував членам ОУН нові цілі, мобілізував їх діяти дещо по-новому. З огляду на це, аналіз їхньої діяльності у 1939–1941 рр. є важливим. Він допоможе пояснити і подальшу діяльність українських націоналістів та дасть ключ до розуміння участі ОУН у Другій світовій війні.

Обране для дослідження питання є на часі ще й тому, що у сучасному суспільстві дискусії щодо ідей та діяльності українських націоналістів є найбільш політично загостреною проблемою недавнього минулого. Питання може бути поставлене так: чи варто включати до героїчних традицій