

**ВІЙСЬКОВА АВІАЦІЯ У ГАЛИЧИНІ В 1914–1915 рр.**

© Козицький А.М., 2005

**Розглянуто діяльність австро-угорської та російської військової авіації під час початкового етапу Першої світової війни. Детально простежено використання російської авіації у ході битви за Львів в серпні–вересні 1914 р., виявлено аеродроми базування австрійських авіаторів у Галичині, подано низку невідомих фактів з історії Першої світової війни.**

**Article deals with the activity of the Austro-Hungarian and Russia military aviation during the previous period of the First World War. Author tells about using of the aviation military forces in the battle for L'viv in Autumn-September 1914 r., military airfields of Austrian pilots in Galytchyna, many interesting facts from the history of the First World War.**

Історія Першої світової війни, зокрема хід її бойових дій на українських землях, на превеликий жаль ще не стала предметом скрупульозного наукового дослідження вітчизняних істориків. Між тим в інших країнах існує велика кількість наукової літератури, що розглядає цю проблему. Одним із найменш вивчених та досліджених в українській історичній науці є питання використання під час бойових дій Першої світової війни технічних засобів ведення війни – авіації, артилерії, інженерних та спеціальних військ. Серед зарубіжних праць, які принаймні опосередковано торкаються авіаційної тематики згаданого періоду, насамперед варто виділити роботи Р. Каймеля [1], В. Ткачова [2], В. Куликова [3], К. Вельгуса, [4; 5], Д. Карнася [6], В. Рохмистрова [7].

**Метою цієї роботи** є висвітлення особливостей використання російської та австро-угорської військової авіації на початковому етапі Першої світової війни, зокрема у ході бойових дій, які розгорталися на галицьких землях влітку 1914 – першій половині 1915 рр. Хронологічно викладений у роботі матеріал охоплює події від початку наступу російських військ у Галичині (серпень 1914 р.) до завершення Горлицької наступальної операції австро-німецьких військ (червень 1915 р.).

Розроблений на випадок війни із Росією мобілізаційний план Австро-Угорської імперії передбачав розташування на галицьких землях

трьох військових авіаційних підрозділів, які мали бути використані в ході бойових дій. До Станіслава (нині – Івано Франківськ) із віденського аеродрому Вінер-Нойштадт мав бути перебазований Флік 1 (Флік – від нім. Fliegerkompanie – “авіаційна рота”, основна структурна одиниця австрійської військової авіації). Своєю чергою, до Львова мали прибути два авіаційні підрозділи: із аеродрому Гьорц в австрійській Гориці мав перебазуватися Флік 14, а із віденського аеродрому Асперн – Флік 11. Флік 1 та 11 формувалися на основі особового складу та техніки віденського Авіаційного парку № 1 (Flugpark 1). Створення австрійських авіаційних підрозділів відбувалося зі значними труднощами. Хоча згідно із мобілізаційними планами, вже 15–16 серпня 1914 р. Флік 14 під командуванням капітана Ф. Кара мав досягнути боєготовності, реально підрозділ не був готовий до виконання своїх завдань аж до кінця серпня. Ще 22 серпня 1914 р. у Флік 14 не було жодного літака і налічувалося лише 3 особи обслуговуючого персоналу. Так до кінця і не сформований підрозділ 20 серпня 1914 р. було переведено зі Львова до Перемишля, а 31 серпня – до Кракова [4, с. 63; 5, с. 57].

До Станіслава Флік 1, командиром якого був оберлейтенант Ф. Сметана, прибув 13 серпня 1914 р. Вже наступного дня підрозділ почали переводити із місця на місце: 14–19 серпня Флік 1 знаходився у Тернополі, 19–22 серпня – у Чорткові, звідки загін знову повернувся

до Станіслава. На момент повернення до міста у підрозділі було 4 літаки “Ленер Ц” (“Lohner C”) з двигунами “Даймлер 85”, 10 офіцерів, 50 підофіцерів та солдат. У листопаді підрозділ переведено до Кракова [8, с. 65].

Розміщений у квітні 1914 р. на польовому аеродромі Журавиця біля Перемишля 8-й Авіаційний парк на початку серпня 1914 р. було переформовано у Флік 8. Вже 8 серпня 1914 р. підрозділ досягнув бойової готовності, на його озброєнні знаходилося 6 нових літаків “Ленер Б”, випущених у 1912–1913 рр. Всі літаки мали власні назви, які розпочиналися на літеру “Б”: “Бора”, “Баттерфляй”, “Бела”, “Бальдур”, “Берта”, “Белізар”. 11 серпня підрозділ перебазувався до Радимно, звідки виконував розвідувальні польоти. У ході бойових вильотів підрозділ втратив більшість своїх літаків і був поповнений німецькою авіатехнікою. 22 серпня 1914 р. на озброєнні підрозділу були один “Ленер Б”, два німецькі літаки “Дойче Флюгцойг Верке Б.Г” (“Deutsche Flugzeugwerke B.G”) і один “Авіатик Б. Г” (“Aviatik B. G”). Як відзначав згодом німецький генерал Еріх фон Гьопнер, австрійські повітряні сили на початковому етапі Світової війни були дуже слабкими і німецький союзник постійно надавав їм допомогу технікою. Вже до кінця 1914 р. Австрія отримала 70 німецьких літаків, а надалі – по 10 машин щомісячно [9, с. 60].

Флік 11, який згідно із мобілізаційним планом мав базуватися у Львові, розмістився у серпні 1914 р. в Станіславі. Зі Станіслава пілоти Флік 11 здійснювали розвідувальні польоти, виконуючи завдання штабу 2-ї австрійської армії. 20 вересня 1914 р. підрозділ переведено до Перемишля, де він залишався до весни 1915 р. Командиром Флік 8 був фельд-пілот Філіпп Бляшке фон Цворніккірхен. Під час облоги Перемишля російськими військами підрозділ базувався на перемишльському аеродромі Гуречко, а у лютому–березні 1915 р. – польовому летовищі південніше від с. Бушковички [6, с. 46].

Усі розташовані у Галичині австрійські авіапідрозділи страждали через брак особового складу та придатних до польотів літаків. Згідно із мобілізаційними планами у кожному із підрозділів мало би бути по 6–8 літаків, 8 офіцерів, 105 підофіцерів та солдат, 5 польових розбірних ангарів, 6 спеціальних возів для

перевезення літаків у розібраному вигляді, 24–28 возів для перевезення майна, польова кухня, 115 коней, 3–4 автомобілі [5, с. 64]. Як вже згадувалося, Флік 14 аж до початку вересня 1914 р. зовсім не мав літаків й існував лише на папері. Не краща ситуація була й у інших підрозділах, тому австрійське командування звернулося з проханням про допомогу до своїх німецьких союзників. Німці вислали до Галичини фортечний авіазагін Позенської (нині – Познань, Польща) фортеці [9, с. 60]. Крім того, до Галичини скеровано військовий дирижабль конструкції Шютте-Ланц СЛ-2 (“Schütte-Lanz SL-II”) “Легніц” (“Liegnitz”), база якого знаходилася у м. Легніці (зараз – Польща). 21–22 серпня 1914 р. цей цепелін здійснював стратегічну розвідку у районі Перемишля [5, с. 67].

Російські авіаційні сили, призначені для використання у Галичині, були значно більшими за австрійські. У зв’язку із оголошенням війни командуванню Південно-Західного фронту, котрий мав завдання здійснювати наступ на Галичину, були підпорядковані 7-й, 8-й, 9-й, 11-й, 12-й корпусні авіазагони, а також 3-й польовий авіаційний загін. Безпосередньо у районі Львова діяли 9-й корпусний авіаційний загін штабс-капітана П. Нестерова та 11-й корпусний авіаційний загін штабс-капітана Воротникова. Загалом на Південно-Західний фронт російське командування вислало у серпні 1914 р. 17 авіаційних загонів і одну авіароту, в яких на озброєнні знаходилося 93 літаки. Крім того, на фронт вирушила група добровольців Одеського авіаклубу із 6 аеропланами [2, № 5, с. 38; 16, с. 61].

Вислані на фронт російські авіаційні підрозділи було сформовано ще у 1913 р., у них служили досвідчені авіатори. Щоправда, літаки, якими були укомплектовані російські авіазагони в переважаючій більшості вже мали відпрацьований ресурс, а тому часто ламалися. Виготовлені у Росії за французькою ліцензією машини істотно відрізнялися від своїх прототипів у гірший бік, через недбале виконання та застосування на авіапідрприємствах невідповідних матеріалів. Для того, щоб покращити становище із матеріальною частиною, російський уряд видав розпорядження конфіскувати для потреб армії всі літаки, які знаходилися у Росії в приватній власності. Конфісковані літаки було передано армії.

Найкраще відомим є бойовий шлях авіаційного підрозділу під командуванням П. Нестерова, 9-го авіаційного загону, який на момент початку війни знаходився у Києві. Отримавши наказ відбутися на фронт, 18–19 серпня 9-й корпусний авіаційний загін залізницею виїхав до Рівного. До складу підрозділу на той час входили 6 офіцерів: штабс-капітани П. Нестеров і Гавін, поручики Передков, Мрочковський, Кондратов, діловод Богуславський, 174 особи підофіцерського та солдатського складу. На озброєнні загін мав 6 бойових літаків. У ході боїв льотний особовий склад загону постійно змінювався.

У Рівному пілоти випробували свої літаки у польоті. П. Нестеров виконав переліт до Дубна, де отримав наказ перебазувати авіазагін до цього міста. Аналогічний наказ на перебазування отримав і 9-й авіазагін штабс-капітана Воронікова. 22 серпня літаки обох авіазагонів почали перебазування ближче до лінії фронту. Під час перельоту на нове місце базування два літаки із підрозділу П. Нестерова зазнали аварій, причиною яких почасти були складні погодні умови – напередодні була сильна злива і земля на польових аеродромах розмокла. Намагаючись злетіти, поручик Передков на апараті “Ньюпор IV” (“Nieuport IV”) (номер 54) з мотором “Гном 70” загруз колесами у розмоклій землі й скапотував, перевернувши машину “на спину”. Через численні ушкодження апарат довелося списати. Однак у майстернях роти, що базувалися під Києвом, упродовж трьох тижнів літак відремонтували, після чого знову відправили у загін.

Того самого дня аварія також сталася із штабс-капітаном П. Нестеровим. Він вилетів на “Морані-Сольньє” (“Moran-Saulnier”) (номер 218) разом зі спостерігачем, штабс-капітаном Лазарєвим. Політ тривав 1 годину 45 хвилин. У районі Дубно, через поламку двигуна, довелося сідати на ріллю. Літак перекинувся, зазнавши серйозних ушкоджень (погнуто осі коліс, зламано кермо напрямку, гвинт, погнуто кожух і носок двигуна), був списаний. Утім, деталі та агрегати цього літака було використано для ремонту іншого апарата [7, с. 57].

З 22 по 24 серпня пілоти 9-го та 11-го авіазагонів виконали з лєтовища Дубно багато розвідувальних польотів. 24 серпня обидва авіазагони було перебазовано в Броди. Це було

пов’язано з перепідпорядкуванням авіазагонів безпосередньо штабу армії. У зв’язку із тим, що польових авіазагонів у складі армії бракувало, ті нечисленні літаки, які знаходилися у військах, перейшли виключно на обслуговування штабів армій. 9-й і 11-й авіаційні загони приділено штабу 3-ї армії, а 7-й, 8-й, 12-й корпусні та 3-й польовий авіаційні загони – штабу 8-ї армії.

22 серпня 1914 р. розпочався наступ 4-ї російської армії на Львів. Вже у перший день наступу, 22 серпня 1914 р. пілот А. Васильєв разом із генерал-лейтенантом А. Мартиновим, який виконував функції спостерігача, на літаку “Моран” вилетіли на розвідку у район Львова. Потрапивши під сильний обстріл із землі, літак отримав серйозні пошкодження. Осколком снаряда було розбито мотор й машину довелося посадити на зайнятій австрійцями території у районі Буська. А. Васильєв та А. Мартинов потрапили у полон. Згодом А. Васильєв намагався втекти із полону, але був упійманий й за кару посаджений до табору штрафників. За деякими даними, там він просидів до 1918 р., лишень трохи не доживши до обміну полоненими. А. Васильєв помер у таборі від хвороби спинного мозку, ускладненої дистрофією та неврастенією [7, с. 74].

Протягом 23–25 серпня 1914 р. у районі Буськ – Красне – Глиняни розвідувальні польоти виконували пілоти 9-го авіазагону: поручик Войткевич із спостерігачем штабс-капітаном Плотниковим. Пілоти 11-го авіазагону поручик Передков та спостерігач поручик Ріхтер вели повітряну розвідку укріплень в околицях Львова. Особливо цінні відомості Передков і Ріхтер отримали під час польоту 25 серпня. Вилетівши о 17 год 30 хв із польового аеродрому у Бродах на “Ньюпорі” (номер 1) авіатори пролетіли над залізницею Броди – Львів. Як вони згодом рапортували, у районі залізничні австрійських військ не було помічено, а також не виявлено укріплень у районі Задвір’я, де лише піднімався дим від двох-трьох багать, розпалених на значній відстані одне від одного. Окремі дими від багать пілоти побачили у районі Борщович. У с. Яричеві виявлено невеликий обоз (10–20 возів), який вступав у село із західної сторони. Особливу увагу авіатори приділили залізничним вокзалам, занотувавши у рапорті, що на станції Красне

виявлено два потяги, на станції Львів-Підзамче чотири потяги, на станції Львів-Товарний (у центрі міста) — два потяги, а станція Львів-Пасажирський повністю забита вагонами, хоча диму від паротягів майже не видно і руху на станції також не помітно. У самому місті рух військ також був незначним. Передков та Ріхтер замалювали схему розташування австрійських окопів у Сигнівці, польових фортів та бліндажів на схід від Сокольник, великої траншеї вздовж залізниці південіше с. Сихів. Політ здійснювався на висоті 1400 м.

Вже повертаючись із розвідки, у районі Винник російські льотчики зустріли австрійський аероплан “Райт” (“Wright”), який піднявся у повітря із майданчика, розташованого східніше від Львова. Літаки розминулися на відстані півкілометра, не виявляючи жодних ворожих намірів. Передков і Ріхтер згодом пояснювали свою пасивність тим, що вони везли цінні результати розвідки, а тому відмовилися від зближення з противником [7, с. 78–79].

26 серпня знову здійснено два вильоти на розвідку укріплень Львова. Штабс-капітан Гавін та спостерігач, поручик Ріхтер на літаку “Ньюпор IV” (номер 45) через ушкодження двигуна вогнем із землі були вимушені приземлитися у ворожому тилу. Спаливши свій літак, авіатори пішли до лінії фронту. Дорогою вони взяли у полон австрійського солдата-українця, який виявився непоганим провідником і привів увечері 27 серпня росіян в Броди.

Другому екіпажу – пілоту Мрочковському та спостерігачеві з Генерального Штабу штабс-капітану Лазареву, які 26 серпня літали на розвідку у район Львова, пощастило значно більше. Вони змогли виконати завдання, обстеживши укріплення міста. У своєму рапорті вони доповідали, що австрійці, вочевидь, не мають намірів довго обороняти Львів, оскільки з повітря було помітно, що укріплення міста зовсім не підготовлені до тривалої оборони. 27 серпня 11-й авіаційний загін продовжував польоти, о 7 год 30 хв пілот Передков із спостерігачем Титовим вилетіли на розвідку району Кам’янка – Буськ – Вільшаниця. Повертаючись з завдання, вони вимушені були сісти на території, контрольованій своїми військами, для ремонту двигуна. Відремонтувавши несправний мотор, Передков та Титов повернулися на свій аеродром. Того ж дня штабс-

капітан П. Нестеров літав на “Морані” за маршрутом: Броди – Красне – Буськ – Кам’янка – Добротвір – Батятичі – Глиняни – Словіта – Вільшаниця. Під час польоту літак П. Нестерова через помилку обстріляли російські війська. Як згодом рапортував штабс-капітан, “...на щастя вогонь був настільки безладним, що аероплан, який летів на висоті всього 100–150 метрів, був прострілений лише у трьох-чотирьох місцях”.

Обстріли російських літаків власними військами були в той час непоодинокими випадками: 27 серпня від вогню власної піхоти загинув пілот 11-го авіазагону, поручик Лемешко, того ж дня у районі Золочева та с. Ясенівці російські війська двічі обстріляли літак, пілотований П. Нестеровим, 28 серпня власні війська обстріляли машину льотчиків Плотникова та Войткевича у районі Скваряви, командир 7-го авіазагону, штабс-капітан Степанов був обстріляний власними військами над Ярмолинцями. 28 серпня під час виконання повітряної розвідки екіпажем 9-го авіазагону пілотом-поручиком Войткевичем та спостерігачем штабс-капітаном Плотниковим їх літак було підбито на висоті 600 метрів вогнем власних військ. Пілот зумів посадити пошкоджений літак на поле поблизу російських позицій, але обстріл продовжувався й на землі. Солдати припинили стрілянину лише після того, як пілоти почали лаятися російською мовою. Після інциденту в літаку налічили кільканадцять пробоїн від куль: 5 – у фюзеляжі, 8 – у крилі, 2 – у двигуні, 2 – в хвостовому оперенні та 2 – у кабіні.

У другий половині дня 27 серпня 11-й авіазагін перебазувався із Бродів у Золочів.

29 серпня російські авіатори виконали три розвідувальні польоти. 9-й авіазагін провів двогодинну розвідку у районі Городилів – Гологори – Перемишляни – Бібка – Глиняни – Городилів. Політ виконували пілот Воротников та спостерігач Плотников. 11-й авіазагін виконав два польоти. Мрочковський та Титов протягом двох годин здійснили політ за маршрутом Золочів – Глиняни – Ліско – Кам’янка – Жовтанці – Яричів – Золочів. На одномісному “Морані” на повітряну розвідку над Львовом літав П. Нестеров. У своєму донесенні він повідомив: “Отримав завдання обстежити східніше Львова район львівської фортеці для

перевірки суперечливих даних про розташування фортів за №№ 1, 2 та 3. Об 11 год 30 хв вилетів у Львів, пролетів над бойовими порядками поблизу Підбірців та проти Глинян, провів рекогносцировку укріплень Львова. Укріплень №№ 1, 2 та 3 на означених у схемі місцях не виявлено, підтверджую категорично. У декотрих місцях цих самих районів спішно будуються окопи, увінчуючи гребені височини. У декотрих місцях копати окопи тільки розпочали. Повною мірою визначено наявність окопів на узгір'ях біля височини 281, східніше від Підбірців, по обидва боки дороги, на 1–1/2 верст західніше Підбірців, біля фортів на околиці лісу, південніше від Лисинич та на південь від Винник. На північ від Винник є бівак полку. Менші підрозділи зустрічаються по багатьох селах. Поїзди йдуть до Львова великими ешелонами по два паротяги від сторони Унтервальден (Підбірців – А.К.). Військовий літун, штабс-капітан Нестеров”.

30 серпня у 9-му авіазагоні польоти здійснював поручик Малишев. У район Львова знову вилетіли два екіпажі – П. Нестерова, який здійснив півторагодинний політ, та поручика Мрочковського із спостерігачем Титовим. Над Львовом П. Нестеров баражував 2 години, однак під час посадки літак отримав ушкодження, про що свідчить запис у журналі бойових дій: “30 серпня у м. Золочів при посадці військового льотчика Нестерова на апараті “Моран Сольньє” № 222 ушкоджено два нижніх лонжерони, які відремонтовані власними силами авіазагону”. У той же день пілот Кондратьєв під час посадки при поривчастому вітрі розбив “Ньюпор”, який вдарився крилом о землю. Літак був списаний. Загалом за час перших тижнів війни російські авіатори через помилки у пілотуванні розбили літаків значно більше, ніж втратили через протидію ворога. Сам командир 11-го авіазагону розбив три машини “Моран”, дві із яких довелося списати [7, с. 76]. Усі ці втрати значно послабили боєздатність авіаційного загону.

31 серпня на огляд укріплених районів Львова на “Ньюпорі IV” (номер 29) вилітали Мрочковський з Лазарєвим. Літак був обстріляний із землі. Через ушкодження двигуна машина повинна була здійснити вимушену посадку. Російські авіатори потрапили у тил до австрійців. Повертаючись до своїх,

Мрочковський та Лазарєв вели розвідку і навіть захопити полоненого. Після чотирьох днів поневірянь, 3 вересня 1914 р. Мрочковський та Лазарєв повернулися до розташування свого авіазагону. Зібрані ними розвідувальні дані разом із полоненим відправили до штабу.

Станом на 1 вересня 1914 р. в 11-му авіазагоні залишилося лише два літаки, які втім також вимагали поточного ремонту. 2 вересня, незважаючи на мрячний дощ, П. Нестеров та поручик Передков вилетіли на них на розвідку у район Львова. Але через туман та низьку хмарність екіпаж у складі Передкова і спостерігача Титова через 20 хвилин повернувся назад, а П. Нестеров, збившись із курсу, здійснив посадку у Словіті. Через погану погоду протягом 4–6 вересня російські авіатори припинили польоти. У той самий час штабс-капітана Гавіна та поручика Мрочковського було відряджено до Петербурга для перенавчання на нових типах літаків. Тим часом П. Нестеров відвідав покинуте австрійське летовище на Левандівці у Львові. Відступаючи, австрійці залишили там 160 пудів авіаційного бензину. Трофейний бензин передали для використання у 9-й та 11-й авіазагони.

Після того, як штаб 3-ї російської армії передислокувався з Кам'янки до Жовкви, сюди ж, 6 вересня 1914 р. перебазувався 11-й авіазагін. Він зайняв садибу австрійського барона фон Розенталя. 7 вересня П. Нестеров здійснив три розвідувальних польоти у райони Рави-Руської – Сокаля – Унева – Белза. В одному з польотів штабс-капітан взяв на борт дві тридюймові (76, 2 мм) артилерійські гранати, які скинув на площу перед залізничним полотном біля Рави-Руської. У цей самий день над розташуванням штабу 3-ї армії, здійснюючи, розвідку, почав кружляти австрійський “Альбатрос Б. I.” (“Albatros B. I”). Як виявилось згодом, пілотом цієї машини був син власника жовківського маєтку Розенталів Фрідріх Розенталь. Він впевнено з'являвся над аеродромом 11-го авіазагону і навіть скинув на нього провізоричну бомбу, виготовлену із артилерійського снаряда. Бомба зарилася глибоко у землю, але не вибухнула [7, с. 124].

Російське командування поставило льотчикам 11-го авіазагону завдання припинити польоти австрійського аероплана. Виконати це завдання взявся П. Нестеров, який ствержував,

що ворожий літальний апарат можна збити ударом коліс власної машини зверху і при цьому атакуючий літак зможе вийти з бою з мінімальними пошкодженнями. Штабс-капітан вже тривалий час обстоював ідею таранного удару в повітрі, котрим, як він вважав, можна збивати ворожі дирижаблі чи аероплани. Потрібно зауважити, що під час серпневого наступу 1914 р. російських військ на Холм та Люблін, три німецькі дирижаблі здійснювали бомбові удари по наступаючих в Галичині та на Волині російських військах. 27 серпня 1914 р. один із них – Z-4 – російським військам вдалося збити вогнем польової батареї із землі, коли він перелітав фронт під Млавою в Польщі [12, с. 80]. Два інші продовжували наносити бомбові удари, й, вочевидь, саме їх мав намір знищити П. Нестеров, коли, знаходячись у Дубно, прилаштував до закінцівки фюзеляжу спеціальний, подібний до пилки, ніж, яким сподівався розрізати оболонку ворожого аеростата. Пізніше льотчик відмовився від ідеї “повітряного ножа”. Під час перебування у Золочеві, П. Нестеров приладнав до хвоста літака довгий двадцятиметровий трос з вантажем, яким збирався заплутувати гвинт апарата супротивника під час повітряного бою.

Уранці 8 вересня 1914 р. о 10 год 30 хв над районом розташування російських військ у Жовкві знову з’явився австрійський літак “Альбатрос”. На цей момент на одному із трьох справних аеропланів 11-го авіазагону – літаку “Ньюпор” вже вилетіли на розвідку поручики Передков та Титов. П. Нестеров разом з О. Кованько на двох літаках “Моран-Сольньє” злетіли на перехоплення австрійського аероплана. П. Нестеров сподівався заплутати гвинт противника прив’язаним на тросі тягарцем. Однак під час зльоту тягарець на машині штабс-капітана заплутався і обірвався. Крім того, на аероплані П. Нестерова двигун почав давати збої. Російським пілотам довелося повернутися на летище. П. Нестеров наказав перебрати клапани двигуна літака, на якому він вилітав, тому, коли через півтори години над російським аеродромом знову з’явився австрійський літак, єдиним, придатним до польоту, літаком у підрозділі залишився двомісний розвідник “Моран-Сольньє Ж”.

Відмовившись взяти у другу кабіну як спостерігача поручика Кованько, а також не

взявши запропонованої йому стрілецької зброї, П. Нестеров піднявся у повітря на “Морані”. Тим часом, австрійський літак, облетівши містом на висоті 900–1000 метрів, поволі, набираючи висоту, зайшов на друге коло. П. Нестеров облетів Жовкву з півдня і наздогнав літак противника. Піднявшись вище від австрійського аероплана, російський пілот зробив коло над “Альбатросом”, який, давши повний газ, намагався на зниженні набрати швидкість та утекти. П. Нестеров зайшов ззаду австрійського літака і вдарив супротивника колесами свого апарата. Після тарану “Моран” П. Нестерова почав знижуватися по спіралі, мотор російського літака від удару відірвався й окремо впав на землю. “Моран” без двигуна став легким, як планер, і тому його падіння було дуже повільним.

Таранячи противника, П. Нестеров не зміг цілковито виконати свого задуму. Колеса “Морана” вдарили “Альбатрос” не по центроплану, а по середині фюзеляжу, причому колеса російського аероплана потрапили під верхню площину крила австрійської машини. Головний удар “Альбатросу” було нанесено ротативним двигуном “Гном”, конструктивною особливістю якого було обертання цілого блока циліндрів навколо нерухомого карданного вала. Удар самого “Морана” виявився порівняно слабким, оскільки П. Нестеров атакував “Альбатроса” у напрямку руху, а швидкість літаків була майже однакова. Тому, замість сильного удару, літак Нестерова лише штовхнув біплан австрійця, ушкодивши його передусім через швидке обертання свого двигуна та гвинта. Внаслідок тарану у “Альбатроса” було зірвано верхнє крило, а нижнє крило, втративши стійки та розтяжки, склалося само. Пурхаючи, неначе великий метелик, австрійський літак першим упав на землю. Таран було здійснено о 12 год 05 хв. Перед самим падінням “Морана” на землю тіло П. Нестерова випало із кабіни російського літака і впало окремо у 25 метрах від решток аероплана. Австрійський літак впав приблизно у 130 метрах від російської машини.

Коли на місці падіння літаків з’явилися офіцери із авіаційного загону, виявилось, що хтось вже як небіжчику склав П. Нестерову руки на грудях. На тілі не було видно жодних пошкоджень, навіть одяг не був розірваний.

Льотний комбінезон П. Нестерова, у якому він загинув, зараз експонується у Національному музеї історії України у м. Києві. Єдиним ушкодженням на тілі штабс-капітана був синець на правій скроні. З тіла було знято взуття та підбитий хутром шолом. Під час огляду одягу загиблого пілота виявилось, що хтось вже встиг вкрасти документи і гроші, які він перед цим останнім польотом отримав у штабі для виплати особовому складу авіазагону [7, с. 122–130; 10, с. 167, 169, 173, 175, 185, 187; 11, с. 159–234, с. 250–254].

Під час опитувань солдат, які першими прибігли на місце катастрофи, вдалося з'ясувати, що ніхто з них не доторкався до тіла загиблого. Ще, наближаючись до місця трагедії, солдати побачили, двох людей, що знаходилися біля тіла П. Нестерова й, побачивши солдат, почали втікати в бік табору козаків. Згідно з розпорядженням начальника розвідвідділу 3-ї армії полковника Духоніна, всім очевидцям було наказано мовчати про цей випадок мародерства, оскільки найбільш ймовірним було те, що тіло штабс-капітана було обкрадене російськими козаками, що дуже ганьбило честь армії.

На місці падіння “Альбатроса” були знайдені тіла австрійського пілота Ф. фон Розенталя та спостерігача унтер-офіцера Франца Маліна. Серед уламків австрійського літака було також знайдено дашок від кабіни літака П. Нестерова. Приблизно на відстані одного кілометра від місця падіння літаків згодом знайдено шолом штабс-капітана. Зорієнтувавшись, що шолом виготовлений із рідкісного мавп'ячого хутра й тому може бути речовим доказом, грабіжники його кинули.

Тіло П. Нестерова було перевезено до Жовківського замку, де знаходився штаб 3-ї армії. Після складання медичного акта, в якому причиною смерті визнано перелом хребта, загиблого переклали до нашвидкуруч виготовленої труни і 9 вересня відвезли до Львова. Тут тіло переклали у герметичну труну з металу, яку накрили авіаційним прапором, і в опломбованому вагоні потягом Червоного Хреста відправили до Києва. 11 вересня тіло пілота привезли у Київ, де похорон П. Нестерова на Байковому кладовищі перетворився на велелюдну маніфестацію.

На місці загибелі П. Нестерова було насипано невеликий курган та споруджено хрест з написом: “Тут загинув штабс-капітан П.М. Нестеров. 26 серпня 1914 року” (дату вказано згідно зі старим стилем – А.К.). 3 серпня 1947 р. на цьому ж місці було закладено обеліск, який відкрито 18 червня 1952 р. Поряд із пам'ятником 6 січня 1979 р. розпочав роботу меморіальний комплекс, до складу якого входив музей пілота та 45-метрова стела (автор Л.Д. Біганич). На превеликий жаль, у кінці 80-х років минулого століття, музей почав занепадати. Вже у наш час його було доведено до повної руїни. Частково зруйнований монумент та повністю розікрадений музей являють собою сьогодні сумну картину запустіння. Найсумнішим є те, що разом із музеєм загинули листи, документи та особисті речі авіатора.

Після похорону П. Нестерова командування 11-го авіазагону тимчасово було доручено поручику О. Кованько, синові відомого військового інженера, засновника російського військового повітроплавання Олександра Матвійовича Кованько, українця за походженням.

У той самий день, коли відбувся повітряний таран поблизу Жовкви, австрійський літак з'явився і над Львовом. Міська газета так писала про цю подію: “Вчора, після полудня, о четвертій годині над Львовом з'явився австрійський аероплан. На великій висоті він летів з заходу вздовж вулиць Леона Сапеги та Сикстуської (тепер вул. С. Бандери та П. Дорошенка). Над костелом Бернардинів він повернув у напрямку вулиці Зеленої. В цей час з Янівських полів (вочевидь, летовища Левандівка – А.К.) вилетів літак, який мав намір наздогнати австрійця. Поява двох аеропланів над містом викликала невелику метушню. Російські війська обстрілювали австрійський аероплан, а ехо пострілів відлунувало вулицями Львова. Нарешті російський аероплан відігнав австрійський літак на захід. Після цього австрійський літальний апарат, напевно пошкоджений, як розповідають, спустився на землю, де пілота полонили російські війська” [15].

Російська авіація активно застосовувалася під час облоги фортеці у Перемишлі. Військам, що облягали фортецю, були приділені 24-й корпусний і Брест-Литовський авіаційний загопи. Останній авіапідрозділ очолював відомий російський льотчик Є. Руд-

нев. Головним завданням авіаторів була авіаційна розвідка, у ході якої льотчики неодноразово фотографували австрійські позиції. Крім розвідувальних польотів, здійснювалися й бомбові удари. Загалом, протягом облоги фортеці російські авіатори скинули на австрійські укріплення близько 50 бомб, вага яких коливалася від 6 фунтів (2, 7 кг) до 2 пудів 30 фунтів (46, 4 кг). Більшу частину бомб на фортецю було скинуто літаками “Ілля Муромець”. Так, наприклад, 18 листопада 1914 року на фортецю здійснено 13 нальотів, під час яких було зроблено 14 знімків укріплень противника та скинуто 27 бомб загальною вагою 353 кілограми.

Навесні 1915 р. два літаки типу “Ілля Муромець” – ІМ-III та ІМ – “Київський” були відряджені до Львова і прибули туди, відповідно, 14 та 15 травня. 28 травня 1915 р. командиром ІМ – “Київського” (номер 150) було призначено пілота Й. Башко, а командиром ІМ-III (номер 151) став поручик – пілот Д. Озерський. У Львові машини розмістили у великому ангарі для дирижаблів конструкції Артура Мюллера, який розмістився за головним залізничним вокзалом на летовищі Левандівка.

У складі 3-ї армії “Ілля Муромець” ІМ-III (номер 151) виконав з травня по жовтень 1915 р. 31 бойовий виліт, скинувши на супротивника 1500 авіаційних стріл та 659 бомб загальною вагою до 300 пудів. Під час виконання бойового завдання 2 листопада 1915 р. літак, який був пошкоджений вогнем зенітної артилерії, під час посадки на аеродромі базування розбився. Увесь екіпаж літака, крім поручика Спасова, загинув.

Успішною була діяльність ІМ – “Київського”. За успішні дії на фронті 5 червня 1915 р. його командир Й. Башко був нагороджений орденом Святого Володимира IV ступеня із мечами та бантами, а 10 червня отримав орден Святого Станіслава II ступеня з мечами. 14 червня 1915 р., бомбардуючи залізничну станцію у Пшеворську, екіпаж Й. Башко домогся влучання в ешалон із амуніцією, унаслідок чого було знищено 30.000 артилерійських снарядів. 5 липня 1915 р. екіпаж “Київського” у складі: командира Й. Башко, помічника командира поручика В. Смирнова, артилерійського офіцера А. Наумова та моториста

унтер-офіцера А. Лаврова, виконавши завдання на зворотному шляху до свого аеродрому, над Шебжешином був атакований трьома літаками противника. Один із нападаючих літаків екіпаж “Київського” зумів підбити. Однак російський літак також зазнав серйозних ушкоджень і його пілотам довелося виконати вимушену посадку у розташуванні своїх військ.

Останні польоти у Галичині літаки “Ілля Муромець” здійснювали вже влітку 1916 р. під час наступу російського Південно-Західного фронту. Вони виконували успішні нальоти на стратегічні об’єкти та опорні пункти, скупчення військ супротивника. Особливо результативними були авіанальоти “Муромців” на залізничні станції Бучач та Язловець, де унаслідок бомбардування висаджено у повітря вагони з боєприпасами, знищено залізничну колію та станційні будівлі.

У квітні 1915 р. російська військова авіація у Галичині була представлена п’ятьма польовими авіазагонами (4 у розпорядженні командування 3-ї армії і один корпусний загін XII корпусу) і однією авіаційною ротою. Щоправда, в усіх цих підрозділах було лише 17 літаків і 17 пілотів, причому реально придатними для використання було тільки 10 машин, а бойові вильоти виконували всього 3 аероплани. Втім, навіть унаслідок таких малоінтенсивних польотів 24 березня 1915 р. російські авіатори виявили скупчення австро-німецьких військ, які готувалися до прориву Південно-Західного фронту.

1–2 травня 1915 р. австрійські та німецькі війська прорвали російський фронт у районі Горлиць. Почалася масштабна військова операція, яка завершилася взяттям Львова і звільненням більшої частини Галичини від російських військ. Упродовж цієї операції австрійська та німецька авіації інтенсивно здійснювали бойові вильоти. Для посилення австрійської авіації на краківський аеродром було перебазовано німецький 36-й авіапідрозділ (36 Fliegerabteilung). Бомбові удари у цей час було завдано по залізничних вузлах, зокрема по Перемишлю та Мостиськах. Згодом два німецьких авіапідрозділи (66-та і 69-та ескадрильї) базувалися безпосередньо у Галичині.

Приділена до наступаючих військ армії Макензена 69-та німецька авіаескадрилья, в якій у той час служив майбутній ас-випищувач



та найрезультативніший пілот німецької авіації часів Першої світової війни барон Манфред фон Ріхтгофен, у червні 1915 р. базувалася у Раві-Руській. Звідтіля німецькі авіатори здійснювали на “Альбатросах С. І.” розвідувальні польоти. Під час окремих польотів німецькі льотчики літали навіть у район Брест-Литовського (зараз – Брест, Білорусь). М. фон Ріхтгофен літав як спостерігач разом із відомим спортсменом графом Хольком. Під час одного із польотів їх “Альбатрос” через відмову двигуна здійснив вимушену посадку просто на лінії фронту. Як писав у своїх спогадах барон Ріхтгофен, на щастя їх врятували пруські гренадери. Ще ввечері того самого дня, коли німецьким авіаторам довелося вимушено приземлитися, вони повернулися селянським возом до Рави-Руської [13, с. 42–46].

Серед австрійських льотчиків, які воювали в Галичині, на першому етапі Світової війни особливо відзначилися кілька пілотів. Протягом 26 серпня 1914 р. – 2 травня 1915 р. у Флік 8 (Перемишль – згодом Краків) служив капітан граф Генрик Костраба-Скалицький, який згодом став одним із перших австрійських асів, збивши загалом 8 літаків противника (у т. ч. два важких бомбардувальники). Г. Костраба-Скалицький був єдиним серед австрійських пілотів, хто зумів збити три літаки протягом одного дня. З 10 вересня 1914 р. воював у Галичині в складі Флік 1 поручик Отто Їндра. 14 листопада 1914 р. під час польоту разом із Максом Гессом на “Альбатросі Б. Г” (номер 21.14) він був збитий на російському боці фронту. Спаливши літак, австрійські авіатори зуміли перейти лінію фронту і повернутися у свій підрозділ. Після того, як командир Флік 1 Ф. Сметана у січні 1915 р. був збитий і пропав безвісти, 21 січня 1915 р. О. Їндра став командиром підрозділу. 13 червня 1915 р. на аероплані “Альбатрос Б. Г” (номер 29.29) протягом дня він збив два перші літаки противника (обидва російські “Моран-Парасоль”), а загалом до кінця війни його особистий рахунок сягнув 9 перемог (у т.ч. є один аеростат) [14, с. 76–78].

Російська авіація домінувала у повітрі на початковому етапі бойових дій Першої світової війни, що розгорталися у Галичині. Незважаючи на те, що в ході виконання бойових вильотів російські авіаційні підрозділи

втратили до 15 % особового складу та велику частину матеріального складу (насамперед через аварії та обстріли із землі) російські авіатори виконали покладені на них завдання. Попри окремі успіхи австро-угорська авіація, яка у 1914 р. ще перебувала у стадії формування, не відіграла значної ролі у ході бойових дій у Галичині. Потрібно підкреслити, що вже у 1914–1915 рр. військові авіатори обох воюючих держав здійснювали практично усі види бойового протиборства у повітрі: авіаційну розвідку, бомбардування та повітряні бої. Отриманий на початковому етапі Світової війни досвід згодом було використано під час реорганізації структури авіаційних підрозділів, вдосконалення авіаційної техніки тощо.

1 Keimel R. *Österreichische Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von Anfängen bis ende 1918.* – Graz, 1981. 2. Ткачев В. *Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910–1917 гг.* // *Авиация и космонавтика.* – 1993. – № 3, 5. 3. Куликов В. *Российская армейская авиация в Первой мировой войне* // *Авиация и время.* – 1997. – № 4. 4. Wielgus K. *Lotniska Wielkiej Wojny – światowe dziedzictwo i polskie przykłady* // *Lotnicze ślady Wielkiej Wojny.* – Dębica, 2002. 5. Brzoskwinia W., Wielgus K. *Fliegerkompanie jadą na wojnę* // *Z galicyjskich pól wzlotów.* – Tarnobrzeg – Kraków, 1999. 6. Karnas D. *Lotnictwo w twierdzy Przemyśl* // *Lotnicze ślady Wielkiej Wojny.* – Dębica, 2002. 7. Рохмистров В.Г. *Авиация Великой войны.* – М., 2004. 8. Wielgus K. *Okocimsko-Brzeski węzeł lotnisk. Historia, krajobraz, ludzie i maszyny* // *Brzesko-Okocim. Lotnicza baza najjaśniejszego Pana.* – Dębica, 2000. 9. Гённер, фон Э. *Воздушная война Германии.* – М., 2004. 10. Бурче Е.Ф. *Петр Николаевич Нестеров.* – М., 1955. 11. Трунов К., Гольшев М. *Петр Нестеров.* – М., 1971. 12. Němeček V. *Vojenská letadla. 1. Letadla první světové války.* – Praha, 1974. 13. Рихтгофен, фон М. *Красный истребитель. Воспоминания немецкого аса Первой мировой войны.* – М., 2004. 14. Zaręba A. *Asy przestworzy nad Galicją* // *Brzesko-Okocim. Lotnicza baza najjaśniejszego Pana.* – Dębica, 2000. 15. *Dzennik Polski.* – Lwów, 1914, 8 września. 16. Wap A. *Rozwój rosyjskiego lotnictwa wojskowego w latach 1910–1915* // *Lotnicze ślady Wielkiej Wojny.* – Dębica, 2002.