

А.І.Харук

ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНІ СИЛИ ДИРЕКТОРІЇ УНР

© Харук А.І., 2000

Розглянуто широке коло проблем, пов'язаних з історією авіації Дієвої армії як органічної складової Збройних Сил Директорії УНР. Зокрема, досліджена організаційна структура і склад авіаційних формувань, система управління ними, а також їх участь у бойових діях.

In this article is considered a wide class of problems connected with the history of Air Force as organic component of Directoria UNR Armed Forces. Specifically is investigated the sheme of organisation and the staff of the air groupings, the system of control and their participation in the fighting actions.

Гостра політична криза листопада-грудня 1918 р., що спалахнула в Україні внаслідок поразки країн Четвертного союзу в Першій світовій війні, призвела до падіння гетьманського режиму і відновлення Української Народної Республіки, керівним органом якої стала Директорія. Практично весь період існування – до кінця 1920 р. – новому українському урядові довелося вести запеклу боротьбу за існування проти чисельно переважаючих ворогів, головним з яких була більшовицька Росія. Тож зрозуміло, що в такій ситуації Збройні Сили були тим інститутом, який визначав саме існування української державності. Провідна роль в бойових діях даного періоду належала традиційним родам зброї – піхоті, кавалерії, артилерії. Саме ці роди зброї і знаходяться в центрі уваги дослідників збройних сил доби Директорії, тоді як військова авіація опинилась, так би мовити, у затінку. Однак вивчення діяльності українських військових авіаторів у 1919–1920 рр. становить досить значний інтерес в контексті відтворення повної картини розвитку національних Збройних Сил та їх участі у визвольній боротьбі за встановлення державності.

Розглядаючи питання про склад як збройних сил Директорії загалом, так і їх окремих родів зброї (в т.ч. й військової авіації), слід мати на увазі, що вони склалися з двох компонентів. Перший з них – це власні збройні сили Директорії УНР, або Дієва Армія. Початково вона складалась, головним чином, із залишків гетьманських військ, що підтримали новий уряд, та різного роду повстанських загонів, а в травні 1919 р. була реорганізована на регулярних засадах [1]. Другий компонент – це збройні сили Західно-Української Народної Республіки, тобто Українська Галицька Армія. З проголошенням 22 січня 1919 р. злуки УНР та ЗУНР це формування формально підпорядковувалось Директорії, фактично ж потрапило під її контроль з 15 липня, коли УГА перейшла через Збруч і залишила Галичину. В даній статті головна увага зосереджується на дослідженні авіації Дієвої армії УНР.

Протигетьманське повстання в цілому негативно позначилось на українській військовій авіації. Цей негативний вплив зумовлювався, насамперед, черговою кадровою кризою, викликаною, крім усього іншого, вкрай недовірливим ставленням нового керівництва України до старшин колишньої гетьманської армії. У результаті організаційні структури

військової авіації виявились зруйнованими, а військово-повітряні частини позбулися решток боєздатності. Більшість авіаторів залишили службу в українському війську, перейшовши до денікінської Добровольчої армії або інших збройних формувань, а матеріальна частина авіаційних підрозділів була знищена чи захоплена більшовиками.

Внаслідок охарактеризованих вище негативних процесів українська військова авіація практично не брала участі у боротьбі проти більшовицького наступу наприкінці 1918 – на початку 1919 рр. В архівах досі не виявлено жодних даних про здійснення бойових польотів в даний період. Головною ж турботою українських авіаторів була евакуація і впорядкування ще не втраченого майна і техніки. Вцілілі авіаційні частини зосереджувались у Проскуріві [2]. Чисельність українських військово-повітряних сил різко скоротилась. На початок січня 1919 р. в Дієвій Армії Директорії нараховувалось лише два авіаційних підрозділи, складені з решток гетьманської авіації: авіазагін з чотирьох літаків в групі отамана Оскілка (сформований у Житомирі із залишків 1-го Волинського авіаційного дивізіону) та авіазагін в групі Омеляновича-Павленка, який був сформований у Вінниці на базі колишнього 2-го Подільського авіадивізіону і нараховував 20 чол. особового складу та три літаки [3, с.238–239].

Оцінюючи співвідношення сил між авіацією Директорії і радянськими військово-повітряними формуваннями, що протистояли їй, можна дійти висновку, що більшовицькі сили не надто переважали українські. На початку 1919 р. в розпорядженні радянського Українського фронту знаходились лише чотири розвідувальних авіазагони – 9-й, 21-й, 22-й та 24-й, розташовані у Конотопі, Курську та Орлі [4]. Їх бойова діяльність розпочалася лише з середини лютого 1919 р.

Протягом лютого-травня 1919 р. військове керівництво Директорії, реорганізуючи армію загалом, здійснило низку заходів, які мали впорядкувати структуру української військової авіації і перетворити її на боєздатну силу. Фактично заново формувалась система керівництва військово-повітряними силами. Зокрема, було створено Головне управління Повітряного Флоту (ГУПФ), яке складалося з апарату начальника повітряного флоту, адміністративного управління, а також управліннь авіації та повітроплавання. Структура керівного апарату та обов'язки посадових осіб визначались спеціальним документом під назвою “Права і обов'язки службових осіб Головного Управління Повітряного Флоту” [5, спр. 1, арк. 4, 5]. Відповідно до цього документа, управління авіації і повітроплавання складались кожне з муштрувального і технічного відділів, а до складу адміністративного управління входили господарсько-рахунковий, організаційно-інспекційний відділи та відділ постачання. Орієнтуючись на перспективу утвердження влади Директорії УНР на всій території України та створення повнокровних військово-повітряних сил, її військове керівництво запланувало досить чисельний апарат ГУПФ у складі 88 чол. [5, спр. 1, арк. 7а, 8]. Однак офіційне схвалення дістав більш скромний і реалістичний штатний розпис. За затвердженими 8 лютого 1919 р. штатами весь центральний керівний апарат військово-повітряних сил Дієвої Армії мав складатись з 38 чоловік (15 старшин, 17 урядовців, 6 козаків) [5, спр. 1, арк. 11, 12]. Але й такий апарат виявився непотрібним з огляду на невелику кількість військово-повітряних підрозділів, що мала армія Директорії. Тому реально апарат управління Повітряного Флоту був значно менший. Наприклад, у серпні 1919 р. в ньому служило лише шість чоловік – 5 старшин і 1 козак [6, спр. 28, арк. 6]. Начальником Повітряного флоту був при

значений отаман Павленко, інспектором авіації – сотник Єгоров, інспектором повітроплавання – осаул Крицький [5, спр. 2, арк. 13].

Юридичний статус начальника Повітряного Флоту визначався “Статутом про начальника Військово-Повітряного Флоту УНР” [5, спр. 2, арк. 2, 3]. Відповідно до цього документа, до кола його обов'язків входила розробка планів повітряного захисту України, підготовка військово-повітряних сил до війни, навчання льотних та технічних кадрів, постачання частин авіаційно-повітроплавним майном (постачання іншими видами майна мало проводитись через Головне інженерне управління). Начальник Повітряного флоту призначав також особовий склад усіх частин та присвоював кваліфікації військового льотчика, льотчика-спостерігача та військового повітроплавця. До його обов'язків відносилась також організація закупівлі та приймання авіаційного майна.

Права та обов'язки начальників авіації і повітроплавання теж регламентувались відповідними документами – “Статутом про начальника повітроплавання УНР” [5, спр. 2, арк. 1, 1 зв] та “Статутом про начальника авіації УНР” [5, спр. 2, арк. 13, 13 зв]. Однак слід мати на увазі, що усі вищевказані акти складались з розрахунку на мирний час, а тому більшість їх положень не могли бути втілені в життя в умовах безперервних воєнних дій.

Загальні принципи організації військово-повітряних сил визначались “Положенням про Військово-Повітряний Флот УНР” [5, спр. 2, арк. 6–7 зв]. Відповідно до цього документа, військово-повітряний флот УНР являв собою самостійний вид збройних сил, який прирівнювався до окремого корпусу. Традиційно військово-повітряний флот поділявся на дві автономні гілки – авіацію і повітроплавання, кожна з яких за своїм юридичним статусом відповідала дивізії сухопутних військ.

Поряд із наземною авіацією планувалось формування і морської. Зокрема, тимчасовим Законом про флот УНР від 25 січня 1919 р. було передбачено утворення відділу гідроавіації Чорноморського флоту [7, с.33]. Проте реалізувати ці плани не вдалося.

Внаслідок роботи, проведеної Управлінням Військово-Повітряного Флоту і особовим складом військово-повітряних сил УНР, станом на серпень 1919 р. у розпорядженні командування Дієвої армії знаходилось кілька хоч і нечисленних, але більш-менш боєздатних авіаційних і повітроплавних підрозділів. Усі авіаційні частини були зосереджені в Кам'янці-Подільському. До них належали:

- 1-й Запорозький авіазагін під командуванням сотника Жажловського, який нараховував 34 чол. особового складу (трое старшин і 31 козак), однак не мав жодного літака;
- 3-й авіазагін із двома літаками під командуванням осавула Федорова (25 чол. особового складу, з них 9 старшин);
- 4-й авіазагін із шістьма літаками під командуванням сотника Наконечного (82 чол., з них 8 старшин);
- 5-й авіазагін із чотирма літаками під командуванням хорунжого Шеремецінського (89 чол., з них 10 старшин).

Був створений 1-м повітроплавний дивізіон, який мав чотири прив'язних аеростати і 227 чол. особового складу (з них 17 старшин) [6, спр, 28, арк. 5 зв, 6].

Отже, згідно з архівними даними, військово-повітряний флот Директорії УНР мав в період наступу на Київ-Одесу близько 550 чол. особового складу, чотири аеростати та 12 літаків. У літературі наводяться й інші цифри – 26 літаків [8]. Ймовірно, що в першому випадку враховуються лише боєготові літаки, а в другому беруться до уваги і ті, що

знаходились у ремонті. Слід зазначити, що із чотирьох авіазагонів повністю боєготовими були лише два – 4-й і 5-й. 1-й Запорозький авіазагін був цілком небоєздатним, оскільки в ньому не було жодного придатного до польотів літака. Боєготовність же 3-го авіазагону суттєво обмежувалась через недостатню кількість персоналу. Однак сили, що протистояли українській авіації, були ще скромнішими – радянський Український фронт мав на той час лише два розвідувальних авіазагони – 21-й та 24-й – із дев'ятьма літаками [4].

Спектр завдань української авіації в період боїв серпня-вересня 1919 р. зводився, насамперед, до розвідки, на яку припадало 70–75 % бойового навантаження авіації [7]. Серед пілотів, що брали активну участь в бойових діях вказаного періоду джерела називають сотників Берестовенка, Єгорова, Алексєєва, поручника Чистокатова [2].

Технічне оснащення української військової авіації протягом 1919 р. зазнало суттєвих змін. Колишні російські військові літаки, котрі становили основу її оснащення за часів Центральної Ради і гетьманату, були або знищені, або захоплені ворогом. Ті ж, що збереглись, жодної бойової цінності не являли через моральну застарілість і зношеність. За таких обставин на провідне місце в авіації Директорії виходять літаки німецького та австрійського виробництва. Спочатку це були машини, що залишились після відступу з території України окупаційних військ. Вони були зосереджені, головним чином, у великому авіапарку в Проскурові. За деякими даними, тут знаходилось до 100 літаків різних типів – з них деякі справні, а деякі – придатні лише для розбирання на запчастини [9]. Пізніше до них додалися порівняно нечисленні літаки, придбані безпосередньо в Німеччині. Різні джерела вказують, що серед цих літаків були розвідники DFW, LVG, “Хальберштадт”, “Ганза-Бранденбург”, винищувачі “Альбатрос”, “Фоккер” та деякі інші [10].

Основну масу літаків військово-повітряного флоту Директорії УНР становили легкі одномоторні машини, однак траплялись і поодинокі випадки використання багатомоторних літаків німецького виробництва. Серед них слід відзначити важкі бомбардувальники типу “Цеппелін-Штаакен”. Першу таку машину модифікації R VI українські авіатори здобули на аеродромі в Кам'янці-Подільському ще в грудні 1918 р., де її залишили при відступі з України німецькі війська [11]. Другий “Цеппелін” – п'ятимоторний літак моделі R XIV (найбільший на той час в світі) був найнятий властями УНР влітку 1919 р. в Німеччині [12]. Обидва ці бомбардувальники не служили за прямим призначенням, а використовувались для кур'єрських польотів за кордон, перевозячи пошту і особливо важливі вантажі (наприклад, грошові знаки, які друкувались для Директорії в Німеччині). При цьому організаційно до складу авіазагонів вони не входили, підпорядковуючись безпосередньо командуванню військово-повітряного флоту. “Цеппелін” R VI був втрачений восени 1919 р., коли під час рейсу з Німеччини він зазнав аварії і впав на території Румунії. Друга машина загинула ще раніше – 4 серпня вона вибухнула в повітрі поблизу Ратібора в районі польсько-німецького кордону під час польоту за маршрутом Бреслау – Кам'янець-Подільський. У цій катастрофі загинув весь екіпаж з шести чоловік і обидва пасажири – військовий міністр ЗУНР полковник Д. Вітовський і його ад'ютант.

Іншим типом бомбардувальника німецького виробництва, що використовувався авіацією Дієвої армії, був двомоторний літак “Гота” GL VII – один з кращих середніх бомбардувальників того часу. Впродовж кількох місяців він здійснював бойові і кур'єрські польоти, несучи на борту власне ім'я “Олена”. Однак наприкінці 1919 р. під час рейсу до

Відня він здійснив вимушену посадку під Братиславою і був захоплений чехо-словацькими властями [13].

Слід зазначити, що німецькі й австрійські літаки у складі військово-повітряного флоту Директорії в багатьох випадках пілотувались іноземними найманцями, частка яких серед льотного складу сягала восени 1919 р. 50 % [14, с.91]. Скажімо, повністю німецькими були екіпажі обох “Цепелінів”: пілоти, бортмеханіки, штурман і бортові стрільці, а вищезгадану “Готу” пілотував німець Клаузен. Така ситуація була загалом типовою для збройних сил нових східноєвропейських держав у перші роки після закінчення Світової війни. Німецькі і австрійські досвідчені бойові пілоти, залишившись без роботи, охоче вступали на службу в іноземні військово-повітряні сили.

Провал наступу на Київ – Одесу поставив УНР у надзвичайно скрутне становище. Восени 1919 р. українське військо виявилось розколотим – Українська Галицька армія перейшла на бік Добровольчої армії Денікіна, тоді як Дієва армія продовжувала нерівну боротьбу на два фронти – проти більшовиків і денікінців. Її сили танули. Це стосувалось і авіаційних підрозділів. Стан військово-повітряного флоту УНР в жовтні-листопаді 1919 р. детально охарактеризований в протоколі допиту його пілотів Великого і Мельника-Королюка, які перекинулися до більшовиків [14, с.90]. За їх свідченнями, в складі Дієвої армії формально нараховувалось шість авіазагонів, однак один із них був захоплений румунами, інший – більшовиками. З решти авіазагонів найменш боєздатним був 3-й, більшість майна якого захопили поляки. У цьому підрозділі залишився тільки один льотчик. Інші загони мали по чотири-п'ять пілотів, за винятком 1-го Запорозького, в якому ще збереглося вісім льотчиків. Поряд із некомплектом льотного складу, в авіазагонах відчувалась гостра нестача кваліфікованих мотористів. У розпорядженні командування української авіації знаходилося до ста літаків, однак боєздатних машин нараховувалось лічені одиниці. Як один із факторів, що зумовив таке становище, відзначалась відсутність належних умов зберігання техніки. Знаходячись під відкритим небом, літаки, виготовлені в основному з дерева і полотна, швидко виходили з ладу під дією атмосферних опадів. Крім того, багато машин було пошкоджено при перевезенні залізницею. Бойові ж втрати оцінювались як відносно невеликі. Незважаючи на загальну скруту, матеріальне забезпечення авіації Дієвої армії характеризувалось як цілком задовільне. Бензину та інших паливно-мастильних матеріалів було вдосталь, причому хорошої якості. Не відчувалось нестачі в запасних частинах, джерелом яких служили десятки несправних літаків. З боєприпасів помітною була нестача авіабомб, набоїв же до авіаційних кулеметів було достатньо. Добрим було грошове і харчове утримання особового складу, а дисципліна – досить м'якою.

Прагнучи подолати перманентну нестачу старшин технічних спеціальностей, командування Дієвої армії висунуло досить амбітний план створення військового політехнікуму, який мав би готувати фахівців для артилерії, інженерних військ, авіації. Першим кроком в цьому напрямку став наказ Головної команди військ УНР ч. 190 від 30 вересня 1919 р. [15, спр. 4, арк. 11–14]. Ним передбачалось створення “короткочасних, переважно практичних курсів” при управліннях артилерії, інженерних військ та військово-повітряного флоту. Для організації авіаційних курсів виділялось сім літаків і необхідні кошти за трьома статтями – на облаштування авіашколи, утримання персоналу та придбання паливно-мастильних матеріалів для літаків. Наказ визначав вимоги до майбутніх курсантів: на льотний відділ мали прийматись старшини і козаки з освітою не нижче середньої і попереднім строком служби

не менше двох років, на відділ підготовки мотористів – фахівці-слюсарі, – як козаки, так і цивільні. Початково передбачалось набрати 60 курсантів – 30 на льотний відділ (20 старшин і 10 козаків) та 30 на моторний. Однак невдовзі ці цифри були скориговані в бік зменшення – стало зрозуміло, що, по-перше, можливості авіашколи не могли забезпечити одночасну підготовку такої кількості курсантів, а по-друге – що воєнна обстановка не дозволяла вилучати з бойових підрозділів багатьох військовослужбовців. 11 жовтня 1919 р. у військовій частині була надіслана телеграма з повідомленням про початок набору бажаючих навчатись в авіашколі. Відповідно до неї, передбачалось набрати лише 30 чол. – 20 старшин на льотний відділ і 10 козаків на моторний [15, спр. 9, арк. 153а]. Термін навчання визначався для пілотів – шість місяців, для мотористів – чотири. Розташувались у Кам'янці-Подільському, авіашкола пропрацювала близько семи місяців.

Поряд із бойовими операціями та підготовкою кадрів, ще одним важливим завданням для авіаторів Директорії були закордонні кур'єрські польоти. В умовах майже повної ізоляції України, оточеної зусібіч вороже настроєними сусідами, авіація часто лишалась єдиним засобом налагодження міжнародних контактів та підтримання зв'язку із українськими дипломатичними місіями за кордоном. Станом на 12 вересня 1919 р., за неповними даними, не менше п'яти пілотів перебували на службі при Міністерстві закордонних справ УНР, четверо з них на той момент входили до складу закордонних місій [16, арк. 11, 12]. Дипломатична кур'єрська служба далеко не завжди була легкою. Часто пілотів очікували небезпеки не менші, ніж при бойових польотах, а самі закордонні рейси проходили досить драматично. У архіві зберігся опис одного з таких рейсів, здійсненого пілотом Арватовим та льотчиком-спостерігачем Алексеевим [5, спр. 2, арк. 6]. Цей екіпаж стартував 10 жовтня 1919 р. з Кам'янця-Подільського з дипломатичною поштою. Здійснивши одну проміжну посадку для дозаправки, льотчики без особливих складнощів досягли мети своєї подорожі – Бухареста. Однак зворотний рейс ледь не завершився трагічно. Завдання було дуже терміновим, і льотчики стартували з Бухареста 15 жовтня, знехтувавши вкрай поганою погодою. Пілотові довелося вести машину майже наосліп на висоті усього 10–15 метрів над землею. В кінцевому підсумку екіпаж був змушений здійснити аварійну посадку поблизу Хотина, на території, контрольованій румунами. Льотчики не постраждали, однак у літака було пошкоджено шасі та фюзеляж. Місцеві власті затримали авіаторів, і у Кам'янець-Подільський вони потрапили лише через місяць.

Розуміючи велике значення повітряних комунікацій для України, група військовослужбовців авіації УНР, очолювана начальником Повітряного Флоту Павленком, у вересні 1919 р. утворила “Ініціативний гурток по улаштуванню повітряних шляхів на Україні”. Згідно із статутом гуртка, метою його діяльності була популяризація та здійснення ідеї сполучення України повітряними шляхами та приєднання її до міжнародної мережі повітряних сполучень [16, арк. 1]. Першочерговим завданням визнавалось налагодження надійних міжнародних комунікацій. Відповідно до розробленого гуртком проекту [16, арк. 7–8], для цього планувалось створити опорний пункт у чехословацькому місті Кошіце. Звідти легкі літаки мали курсувати до інших європейських міст – Відня, Праги, Бреслау, Берліна. Між Кошіце і Кам'янцем-Подільським мали здійснювати рейси важкі багатомоторні літаки. Передбачалось також створення окремої авіалінії в південному напрямку, яка б сполучила Кам'янець-Подільський з Бухарестом. За проведеними авіаторами підрахунками, для обслуговування усієї мережі закордонних ліній потрібно було сім великих та 16 малих

літаків, а також трохи більше 100 чол. льотного та наземного персоналу. Авіатехніку передбачалось придбати за кордоном – в Німеччині чи інших країнах. Були зроблені і розрахунки економічної ефективності проекту, можливо дещо занадто оптимістичні. Зокрема стверджувалось, що важкий літак окупить свою вартість уже за один-два рейси з вантажем до Кам'янця-Подільського. Слід мати на увазі, що даний проект міжнародних сполучень так і не був реалізований у повному обсязі. Членами гуртка був розроблений ще один цікавий проект, який передбачав у разі звільнення всієї території України встановлення регулярного авіапоштового сполучення між п'ятнадцятьма її найбільшими містами (Києвом, Харковом, Полтавою, Житомиром, Одесою, Катеринославом та ін.) [16, арк. 9, 10]. Зрозуміло, що і цей проект залишився тільки на папері. Однак робота ініціативного гуртка є свідченням того, що навіть у найтяжчі часи українські авіатори прагнули працювати на перспективу для блага своєї держави.

Взимку 1919/20 рр. у бойовій активності української авіації виникла певна пауза, зумовлена характером бойових дій в даний період. Частина Дієвої армії перейшла на територію, контрольовану поляками, інша ж частина вирушила у рейд тилами більшовиків – у Зимовий похід. Бойові дії на основному фронті припинились, а для партизанських операцій авіація була непридатною. Знову до бою українські льотчики стали у травні 1920 р., коли розпочався наступ польських і українських військ на Київ. До того часу уже виробились основи військово-теоретичних поглядів на бойове використання авіації та взаємодію її з іншими родами військ. Свій вияв ці положення знайшли у “Статуті польової служби Народної Армії УНР”, затвердженому 29 червня 1920 р. Головним Отаманом С. Петлюрою [7]. Цей документ покладав на Повітряний Флот УНР такі завдання:

- ведення фронтової та стратегічної повітряної розвідки;
- протидія ворожим літакам при виконанні ними розвідувальних дій;
- коригування вогню артилерії;
- підтримка зв'язку між частинами сухопутних військ;
- нанесення штурмових ударів по бойових порядках, резервах, артилерії ворога.

За період з травня по листопад 1920 р. авіація УНР виконувала завдання розвідки і підтримки наземних військ. Сили її поступово танули. Це змусило командування провести реорганізацію військово-повітряного флоту – усі наявні сили і боєздатні літаки у вересні 1920 р. були зосереджені в одному підрозділі – 1-му Запорозькому авіазагоні. Після завершення реорганізації ця частина мала (станом на 23 вересня) п'ять літаків і близько 40 чол. особового складу [7]. У складних умовах постійних боїв тривала підготовка кадрів – з жовтня 1920 р. при загоні працювала так звана “шкільна група”, в якій шестеро старшин опановували фах військового льотчика.

Бойові дії тривали і після укладення у вересні 1920 р. перемир'я між польським і радянським урядами. Позбувшись єдиного союзника, Дієва Армія УНР ще близько двох місяців вела нерівну боротьбу проти значно переважаючих сил ворога. Активну участь у цій боротьбі брав і 1-й Запорозький авіазагін. На той час у його складі нараховувалось п'ять пілотів – сотники Жажловський (командир загону), Алелюхін та Козловський, поручник Золотів, хорунжий Скурський, а також п'ять льотчиків-спостерігачів – підполковник Торчинів, сотники Тоцький і Сухенко, поручник Цибульський, хорунжий Зеленьак [17, спр. 776, арк. 5]. За період з 14 жовтня по 20 листопада 1920 р. авіазагін здійснив 18 бойових польотів із загальним нальотом трохи більше 36 годин. Крім того, ще майже 21 година

була налітана в небоювих польотах – кур'єрських, тренувальних, а також пов'язаних з перельотами літаків з одного аеродрому на інший. Пік бойової активності українських авіаторів припадає на період з 11 по 20 листопада, коли більшовицькі війська прорвали український фронт в районі Могилева-Подільського і Дієва Армія змушена була відступати. Скажімо, на 11 листопада командування поставило авіазагонові такі завдання: одним літаком здійснити розвідку в районі Хмільник-Калинівка-Вінниця, виявити ворожі угруповання і дані розвідки доставити до штабу 1-ї дивізії; рештою машин обстежити район Лунінець-Озаринці і бомбардувати у вказаному районі ворожу кінноту [18]. За ці дні 1-й Запорозький авіазагін здійснив десять бойових польотів [17, спр. 776, арк. 7, 8]. Слід врахувати, що сили авіазагону в цей час були дуже незначними – він мав станом на 10 листопада усього три боєздатних літаки [19].

Наприкінці листопада 1920 р. Дієва Армія УНР під ударами більшовицьких частин змушена була перейти на контрольовану поляками територію Галичини. Тут її підрозділи були інтерновані і розміщені по таборах. У польських таборах для інтернованих завершилась історія військово-повітряного флоту УНР.

Завдяки зусиллям начальника Управління Повітряного Флоту Павленка, підвищеного у званні до генерал-хорунжого, 1-й Запорозький авіазагін відійшов за Збруч організовано і без втрат в особовому складі і матеріальній частині. На той час в ньому нараховувалось 70 козаків (90 % з них – кваліфіковані майстри) та 18 старшин, з них п'ять пілотів, п'ять повітряних спостерігачів, шість курсантів “шкільної групи” та двоє старшин технічної служби [17, спр. 578, арк. 147]. Першим місцем дислокації авіазагону в Польщі стало місто Ченстохов. Тут почалися клопоти. Через нестачу коштів на утримання персоналу Управління Повітряного Флоту змушене було на початку січня 1921 р. відправити до інших таборів частину персоналу авіазагону, залишивши в ньому необхідний мінімум. Українських авіаторів почали навідувати емісари Війська Польського, румунської армії та білогвардійських формувань Булак-Балаховича і Перемикіна, котрі охоче взяли б на службу досвідчений авіаційний персонал. Начальник Управління Повітряного Флоту висловлював серйозне занепокоєння, що “голод примусить загін залишити службу в нашій армії” [17, спр. 776, арк. 1]. Для покриття заборгованості в грошовому утриманні за листопад 1920 – січень 1921 рр. висловлювалась навіть пропозиція продати два старих літаки іншим протибільшовицьким формуванням [17, спр. 776, арк. 3]. Прагнучи за будь-яку ціну зберегти єдиний український авіаційний підрозділ для можливої подальшої боротьби за державність, новий начальник Управління Повітряного Флоту підполковник Мурашко (Павленко в той час був призначений віце-міністром військових справ) навесні 1921 р. добився переведення авіазагону до Бидгощі. В цьому місті знаходилась польська авіашкола, при якій і був розташований 1-й Запорозький авіазагін [17, спр. 578, арк. 144]. Більша частина його особового складу знайшла працю в цій школі в якості інструкторів та майстрів. Тут працювало 40 чол. Ще 11 чол. влаштувались на приватні підприємства міста. Продовжувалось навчання курсантів. Щоб не порушувати вимог прелімінарного польсько-радянського договору, вони формально вважались “цивільними спортсменами” [17, спр. 578, арк. 147]. Таке відносно безбідне існування українського авіазагону тривало кілька місяців. 8 червня 1921 р. в Бидгощі надійшло розпорядження української ліквідаційної комісії в Речі Посполитій про відправку до табору в Каліш частини особового складу, а саме – курсантів, навчання яких в авіашколі більше не було змоги оплачувати, а також тих військовослужбовців, котрі не працювали в авіашколі

[17, спр. 578, арк. 143]. Командування української авіації протестувало проти розпорошення загону, однак вдіяти нічого не могло. Відтак можна константувати, що влітку 1921 р. військово-повітряний флот УНР остаточно припинив своє існування.

Підсумовуючи досвід створення і бойовий шлях військово-повітряного флоту Директорії УНР, можна зробити такі висновки. Військове керівництво Директорії УНР, незважаючи на вкрай складну внутрішню і зовнішню обстановку, змогло створити ряд боєздатних авіаційних підрозділів, об'єднаних у самостійний рід військ – військово-повітряний флот. Була створена нормативна база для його діяльності і необхідний апарат управління. Військово-повітряний флот Директорії УНР активно використовувався у війні за незалежність у 1919–1920 рр. Поряд з бойовими операціями (ведення розвідки, нанесення бомбоштурмових ударів з метою підтримки наземних військ) не менш важливим напрямком діяльності військово-повітряного флоту УНР було здійснення кур'єрських польотів для зв'язку із закордоном. При цьому слід пам'ятати, що сили військової авіації Директорії УНР протягом усього періоду їх існування лишались досить скромними. На початку 1919 р. вони склались із двох невеличких авіазагонів, що нараховували усього сім літаків. Найбільшої могутності було досягнуто напередодні наступу українських армій на Київ-Одесу в серпні 1919 р., коли в розпорядженні Директорії було чотири авіазони (за деякими оцінками, до 26 літаків). Надалі сили авіації УНР поступово зменшувались і восени 1920 р. були зведені до єдиного авіазагону – 1-го Запорозького, який нараховував 3–5 літаків. Однак і цей мізерний у кількісному відношенні підрозділ брав активну участь у бойових діях до останніх днів боїв. Навіть після остаточної поразки у війні за незалежність та інтернування підрозділів армії Директорії в польських таборах, командування військово-повітряного флоту УНР вживало максимальних зусиль для збереження авіаційних підрозділів, сподіваючись на продовження боротьби в майбутньому.

1. Підкова І.З., Шуст Р.М. Довідник з історії України: У 3 т. – К., 1993. – Т.1. – С.36–37. 2. Шанковський Л. Українська Армія в боротьбі за державність. – Мюнхен, 1954. С.54. 3. Тинченко Я. Українське офіцерство; шляхи скорботи і забуття. – К., 1996. 4. Мараєв Р.В. Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот Украины // Аэрохобби. – 1993. – № 1. – С.17. 5. Центральний державний архів вищих органів влади і управління України (далі – ЦДАВОВ України), ф. 2300, оп.1. 6. ЦДАВОВ України, ф. 1078, оп. 2, спр. 28. 7. Веденєєв Д. Крила волі // Військо України. 1995. № 5–6. С.33. 8. Капустянський М. Похід Українських Армій на Київ-Одесу в 1919 році: У 3 ч. – Мюнхен, 1946. – Ч.ІІІ. – С.135. 9. Земик Р. Децо про летунство УГА // Український скиталець. – 1922. – Ч.14. – С.3. 10. Кондратьєв В. Фронтовые самолеты Первой мировой войны: В 2 ч. – М., 1997. – Ч. 2. – С.16, 24; Мараєв Р.В. Украинский воздушный флот в гражданской войне // Аэрохобби. – 1992. – № 2. – С.13; Савин В.С. Авиация в Украине. – Харьков, 1995. – С.89–90. 11. Кондратьєв В. Самолеты Цеппелина // Крылья Родины. – 1994. – № 2. – С.31. 12. Мараєв Р.В. Украинский воздушный флот в гражданской войне. – 1997. – С.14. 13. Возвращаясь к истории с “Оленой” // Аэрохобби. – 1994. – № 1. – С.21. 14. Савин В.С. Авиация в Украине. – Харьков, 1995. 15. ЦДАВОВ України, ф. 2188, оп. 4. 16. Там само, ф. 1075, оп. 4, спр. 11. 17. Там само, оп. 2. 18. Українсько-московська війна 1920 р. Ч.1. Оперативні документи Штабу Армії Української Народної Республіки. – Варшава, 1933. – С.332. 19. Удовиченко О. Україна у війні за державність. – К., 1995. – С.183.