

ПРОБЛЕМА СПІВПРАЦІ З АРТИЛЕРІЄЮ В УКРАЇНСЬКІЙ АВІАЦІЇ У 1917-1920 рр.

У статті розглянуто особливості створення у складі українських армій 1917-1920 рр. авіаційних частин, призначених для коректування артилерійського вогню. Головна увага зосереджена на організації та озброєнні гарматних авіаційних загонів у Повітряному Флоті Української Народної Республіки та Української Держави. Проаналізовано спроби налагодити підготовку кадрів для коректувальної авіації та розробки відповідних методичних матеріалів.

Ключові слова: Україна, військова авіація, коректування артилерійського вогню, авіаційний загін.

Постановка проблеми та її актуальність. В роки Першої світової війни авіація стала повноправним учасником бойових дій. Літаки використовувались для вирішення найрізноманітніших завдань, але головним з них лишалась взаємодія з наземними частинами. Його складовою було коректування артилерійського вогню – найскладніший різновид такої взаємодії, оскільки він вимагав добре налагодженої системи зв'язку авіації з артилерією та відповідної підготовки персоналу. Взаємодія з Сухопутними військами (зокрема, артилерією) лишалась ключовим завданням і для української авіації періоду визвольних змагань 1917 – 1920 рр. Звичайно, ефективність цих заходів з сучасної точки зору була досить обмеженою, оскільки технічні характеристики тогочасних літаків суттєво поступались сучасним літальним апаратам. Однак завдання взаємодії авіації з Сухопутними військами лишається вкрай важливим і у наші дні – що ще раз підтвердили бойові дії під час відбиття російської агресії проти України. Тому не втрачає актуальності і вивчення історичного досвіду співпраці авіації з наземними частинами.

Ткачук Павло Петрович, доктор історичних наук, професор, Заслужений працівник освіти України, Національна академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

Харук Андрій Іванович, доктор історичних наук, професор, завідувач кафедри гуманітарних наук, Національна академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

© Ткачук П.П., Харук А.І., 2018

Аналіз попередніх досліджень. Історія становлення та розвитку авіації періоду визвольних змагань 1917-1920 рр. вже була предметом розгляду низки публікацій А. Харука [1-3], Я. Тинченка [4], Р. Мараєва [5].

Мета та завдання дослідження. Дана стаття має на меті дослідити проблему організації взаємодії авіації з артилерією в період українських визвольних змагань 1917-1920 рр.

Виклад основного матеріалу. Матеріальною основою для формування української військової авіації стали колишні російські авіаційні частини Південно-Західного та Румунського фронтів. Серед них домінували корпусні й армійські авіаційні загони, призначені в основному для розвідки, а також винищувальні авіазагони. Артилерійські авіазагони, які мали завданням коректування вогню артилерії, були нечисленні – в середині 1917 р. з 84 загонів армійської авіації Росії артилерійських було лише чотири. Кожен з них за штатом нараховував 10 літаків. Крім того, для коректування артилерійського вогню призначалось по два літаки (з 10 штатних) у кожному корпусному авіазагоні [6, 195-196]. З числа артилерійських авіазагонів на території України влітку 1917 р. знаходились два – 1-й і 4-й. Однак невдовзі 1-й артилерійський авіазагін вивели у глибокий тил для переформування [7, 34-35]. У ході бойових дій, зокрема, під час літнього наступу Південно-Західного фронту у 1917 р., артилерійські авіазагони використовувались для коректування вогню важкої артилерії на ділянках прориву.

Формування української військової авіації почалось наприкінці листопада 1917 р. – після проголошення Української Народної Республіки Третім універсалом Центральної Ради [5, 11]. Авіаційні частини при цьому утворювались двома способами – українізацією наявних авіазагонів російської армії або формуванням нових частин. Для осіб, що займались створенням авіації УНР, – а це були офіцери з багатим бойовим досвідом – очевидною була нестача коректувальної авіації. Тому вже 17 грудня на базі Авіаційного артилерійського відділення при польовій офіцерській школі почалось формування 1-го Українського гарматного авіазагону [1, 21]. Відзначимо, що в тогочасній українській військовій термінології поняття «гарматний авіазагін» було відповідником російського

артилерійського авіазагону. Подобиці щодо особового складу цього загону та його технічного оснащення, на жаль, досі в архівах не знайдені. Єдина згадка про цю частину належить вже до періоду більшовицької окупації (лютий 1918 р.). Колишній авіамеханік М. Васільєв, якого більшовики призначили начальником Управління авіації та повітроплавання, своїм наказом № 6 розформує 1-й Український гарматний авіазагін [8, 127]. Судячи з цього, можна стверджувати, що вказаний загін не відступив з військами Центральної Ради на Волинь, а лишився у Києві.

Після того, як більшовики в березні-квітні 1918 р. були вигнані з території України, розгорнулась робота з відновлення і розбудови структур українських збройних сил на засадах регулярної армії. У квітні була розроблена і затверджена загальна організаційна структура Військово-Повітряного Флоту УНР. В її основу поклали територіальний принцип організації. Передбачалось створення трьох військово-повітряних районів з центрами в Києві, Харкові та Одесі. В цих містах розташовувались три авіапарки, які повинні були обслуговувати вісім корпусних авіаційних дивізіонів (в складі Волинського, Подільського, Одеського, Київського, Чернігівського, Полтавського, Харківського та Катеринославського армійських корпусів). Саме авіаційний дивізіон ставав основною тактичною одиницею авіації. Кожна така частина включала управління і чотири авіаційних загоны: два гарматних (артилерійських), один розвідувальний і один винищувальний. Авіація доповнювалась двома повітроплавними районами з центрами в Києві та Миколаєві, де розташовувались повітроплавні парки, а також чотирма навчально-кадровими повітроплавними дивізіонами – Чернігово-Волинським, Одесько-Подільським, Кієво-Полтавським та Харково-Катеринославським [9, 205]. Слід мати на увазі, що така структура повітроплавних частин призначалась для мирного часу. У випадку війни на основі навчально-кадрових дивізіонів мали розгортатись корпусні бойові повітроплавні підрозділи.

Що ж ми бачимо, аналізуючи цю організаційну структуру? В корпусних дивізіонах, які становили основу військової авіації УНР (поза ними лишалась тільки Ескадра повітряних кораблів), половина авіаційних загонів призначалась для коректування артилерійського вогню. Порівняно зі структурою російської

авіації зразка 1917 р. бачимо суттєву зміну акцентів. Якщо в російській авіації з 84 загонів для коректування артилерійського вогню виділялось лише чотири (а з урахуванням артилерійських відділень корпусних авіазагонів – 13 «умовних» загонів, тобто трохи більше 15% складу армійської авіації), то в українській це завдання покладалось на 50% авіазагонів. Стосовно повітроплавних частин, то усі вони як в російській авіації, так і в українській, призначались для коректування вогню артилерії (а також для спостереження за полем бою – що вважалось другорядним завданням).

Організаційну структуру авіації, розроблену за часів УНР, не встигли втілити в життя до гетьманського перевороту 29 квітня 1918 р. Однак за часів Української Держави гетьмана Павла Скоропадського саме ця структура з мінімальними змінами була покладена в основу Військово-Повітряного Флоту. Власне, зміни були, так би мовити, косметичні: із присвоєнням корпусам номерів відповідні номери отримали й авіаційні дивізіони (1-й Волинський, 2-й Подільський, 3-й Одеський, 4-й Київський, 5-й Чернігівський, 6-й Полтавський, 7-й Харківський, 8-й Катеринославський). Авіазагони ж отримали суцільну нумерацію: причому парні номери відводились для гарматних авіазагонів, непарні, що не діляться на три, – для розвідувальних, і непарні, що діляться на три – для винищувальних. Передбачалось залишити проміжки в нумерації, оскільки в перспективі склад кожного дивізіону мав бути доведений до шести загонів – трьох гарматних, двох розвідувальних і одного винищувального [8, 58 зв.]. Таким чином, до 1-го (Волинського) авіадивізіону входили 2-й і 4-й гарматні загони, до 2-го (Подільського) – 8-й і 10-й і так далі. Треба відзначити, що з усіх 16 гарматних авіазагонів гетьманського Повітряного Флоту лише один – 20-й загін Київського дивізіону – формувався на базі аналогічного за призначенням підрозділу російської авіації (4-го артилерійського загону).

Основою для ще одного (40-го загону Харківського дивізіону) став 1-й Український гарматний авіазагін. Більшість інших гарматних загонів створювались на базі колишніх корпусних та армійських авіазагонів, а три (28-й у Чернігівському дивізіоні, 32-й і 34-й у Полтавському) формувались взагалі «з нуля» [3, 313]. Зрозуміло, що за таких обставин складно було говорити про

якийсь досвід персоналу нових гарматних загонів у галузі співпраці з артилерією. Потрібна була систематична підготовка як льотних екіпажів (насамперед, повітряних спостерігачів), так і наземних розрахунків радіостанцій – без доброго освоєння техніки радіозв'язку й тактики коректувальної авіації не могло бути й мови про ефективне використання гарматних авіазагонів за прямим призначенням.

Питання це спробували вирішити в жовтні 1918 р., коли були затверджені штати двох навчальних підрозділів. Перший з них – це навчальний гарматний авіаційний загін, штати якого були затверджені 4 жовтня. Чисельність його особового складу становила 69 чол. (15 старшин та 54 козаки), на озброєнні мало знаходиться 12 літаків і чотири автомобілі. 14 жовтня затвердили штат ще одного підрозділу – навчального гарматного радіотелеграфного загону. Він мав налічувати 43 чол. особового складу (двоє старшин та 41 козак). Літаків для цього загону не передбачалось, а основу його технічного оснащення складали шість наземних радіостанцій. Головним призначенням двох вказаних загонів (які формувались у Київському районі) було забезпечення навчального процесу старшинської артилерійської школи, курсанти якої мали відпрацьовувати з їх допомогою взаємодію підрозділів польової артилерії із літаками-коректувальниками [10, 134]. Однак відомості щодо формування навчального гарматного авіазагону і навчального гарматного радіотелеграфного загону у досліджених нами документах відсутні. Ймовірно, до падіння Гетьманату вони так і не були сформовані. Якщо ж навіть формування цих загонів вдалось розпочати, то розгорнути навчальний процес вони не встигли.

Що ж являли собою гарматні авіазагони армії Української Держави? Штатна чисельність літаків у них була такою ж, як і в загонах інших типів (розвідувальних та винищувальних). Циркуляр інспектора авіації від 23 травня 1918 р. визначав її у десять літаків. Але бойовий розрахунок становили лише п'ять літаків першої черги – до них відносились аероплани нові або ті, що не були у великому ремонті. Тренувальні польоти на них заборонялись – нову техніку слід було берегти для боїв. Решта п'ять літаків, передбачених за штатом, належали до другої черги – це мала бути техніка, яка вже побувала в ремонті. Саме її й слід було використовувати для повсякденних тренувальних польотів [11, 35].

Відповідно до призначення, гарматні авіазагони комплектувались двомісними літаками, екіпаж яких складався з пілота й льотчика-спостерігача – останній, власне, і здійснював коректування. Ще з часів Російської імперії штатним типом літаків-коректувальників вважався біплан «Вуазен» [12, 254]. Ця машина, створена у Франції, випускалась також і в Російській імперії, у тому числі одеською фірмою «Анатра». Літак був побудований за популярною в ранній період розвитку авіації схемою зі штовхальним гвинтом, коли двигун розташовувався за кабіною екіпажу. Така схема забезпечувала добре поле огляду для спостерігача, який знаходився у носовій частині фюзеляжу (пілот сидів за ним), але робила літак цілком беззахисним від атак ворожих винищувачів із задньої півсфери. Цей чинник в поєднанні з низькими льотними характеристиками «Вуазена» (максимальна швидкість становила лише 105-110 км/год) призвів до того, що в 1917 р. такі літаки вже вважались застарілими. Попри це «Вуазени» продовжували служити в російській, а згодом і в українській авіації.

В артилерійських (гарматних) загонах вони обладнувались радіостанціями імпортного походження, найпоширенішими з яких були французькі SFR В3. Важила така станція 24 кг, а дальність дії становила 15 км [6, 227-228]. Поряд з «Вуазенами» в гарматних авіазагонах авіації Української Держави використовувались літаки інших типів. Найбільш поширеними з них були «Фарман» ХХХ і «Анаде». Перший з них, як і «Вуазен», походив з Франції, але випускався і в Російській імперії. Він теж мав штовхальний гвинт, але дещо кращі льотні характеристики, ніж «Вуазен». Натомість «Анаде» був створений на заводі «Анатра» на базі проекту Р20 німецької фірми «Авіатік», придбаного напередодні війни. Схема «Анаде» була більш передовою – літак мав тягнучий гвинт. Однак через слабкий двигун (потужністю 100 к.с.) льотні характеристики його були не надто високими [13, 234-235].

Чисельність особового складу гарматного авіазагону відповідно до штату становила 16 осіб – 6 старшин і 10 козаків [10, 67]. У це число входили лише льотні екіпажі (пілоти та повітряні спостерігачі), а також мотористи. Уся інша наземна обслуга була закріплена за дивізіонами. Треба відзначити, що

гетьманська авіація відчувала перманентний брак кадрів – наприклад, влітку 1918 р. з двох гарматних авіагонів Катеринославського дивізіону був укомплектований лише один, а другий існував тільки на папері [3, 312].

Після падіння в грудні 1918 р. гетьманату та відновлення УНР, очолюваної тепер Директорією, українські повітряні сили перебували у досить скрутному становищі. Замість розгалужених і численних (хоч і не завжди належним чином укомплектованих) структур часів Української Держави вони склались лише з кількох авіагонів. Ці частини вже не диференціювались за цільовим призначенням – не було поділу на гарматні, винищувальні та розвідувальні. Та й назагал маневрений характер бойових дій у 1919-1920 рр. не сприяв застосуванню літаків для коректування вогню артилерії. Увага до проблеми коректувальної авіації приділялась лише у теоретичній площині: в «Статуті польової служби Народної Армії УНР», затвердженому 29 червня 1920 року Головним Отаманом С. Петлюрою, серед п'яти основних завдань, які покладались на Військово-Повітряного Флоту УНР було й коректування артилерійського вогню [1, 66]. У списку пріоритетів воно стояло третім, поступаючись веденню повітряної розвідки та перешкоджанню ворожим літакам у виконанні ними розвідувальних дій, але передуючи забезпеченню зв'язку між наземними частинами та завданню ударів по бойових порядках, резервах, артилерії ворога. Однак реальні приклади співпраці літаків-коректувальників з артилерією Дієвої армії Директорії ані в архівних фондах, ані в мемуарній літературі не виявлені.

В авіації Галицької армії низовою ланкою наприкінці 1918 р і на початку 1919 р. був відділ – власне, він був єдиною авіаційною авіаційною частиною. В середині лютого 1919 р. у його складі утворили дві летунські (авіаційні) сотні, які відповідали загонам в авіації Української Держави чи Директорії УНР [14, 25]. Позиційний характер бойових дій упродовж значного часу польсько-української війни за Галичину, здавалося б, мав сприяти застосуванню літаків-коректувальників. Однак спеціалізовані авіачастини взаємодії з артилерією в Галицькій армії не з'явились. Причина була прозаїчною: галицька авіація була надто малою за своїм складом, щоб виокремлювати спеціалізовані частини. Натомість саме в Галичині з'явилась єдина за весь період визвольних змагань інструкція з коректування артилерійського вогню з повітря. Невеличка (8 сторінок) брошурка П. Франка

«Співділання літаків з гарматами» була видана у 1919 р. в Станіславі Державним Секретаріатом Військових Справ [15]. Видання визначало алгоритм взаємодії авіаційного підрозділу з артилерійським – прибуття на місце призначення, попередня розвідка ворожих позицій і власне коректування. Також визначався порядок організації зв'язку літака з артилерійською батареєю – як за допомогою радіостанції, так і без неї (для чого були розроблені спеціальні умовні сигнали). Однак свідчення використання на практиці положень, запропонованих П. Франком, на жаль, відсутні.

Підбиваючи підсумки, відзначимо, що в українській авіації періоду 1917 –1920 років. існувала певна тенденція до організаційного оформлення коректувальної авіації. Зумовлювалась вона досвідом Першої світової війни, під час якої літаки досить активно взаємодіяли з артилерією. Перший спеціалізований гарматний (артилерійський) авіазагін був організований у складі Повітряного Флоту УНР вже в грудні 1917 р. План організації авіації, розроблений у квітні 1918 р., передбачав утворення вже 16 гарматних авіаційних загонів – по два на кожен армійський корпус. Реалізація цього плану припала вже на період Української Держави гетьмана П. Скоропадського. Здійснена вона була не повністю: формально усі загони утворили, але реально деякі з них не були укомплектовані. Також за часів Гетьманату, восени 1918 р., були затверджені штати навчальних частин для підготовки фахівців коректувальної авіації, однак до падіння Гетьманату, очевидно, навчання особового складу в них не встигли розпочати. В авіації Дієвої армії Директорії УНР, так само, як і в авіації Галицької армії, спеціалізованих частин для взаємодії з артилерією не було – невеликий кількісний склад цих авіаційних формувань не сприяв виокремленню спеціалізованих підрозділів. Однак потенційне значення взаємодії авіації з артилерією було для військовиків очевидним, що й спонукало до розробки відповідних методичних вказівок.

У нашій розвідці ми лише окреслили загальні підходи до вивчення малодослідженої проблеми взаємодії авіації з артилерією в українських арміях 1917 – 1920 років. Подальші архівні дослідження мають бути спрямовані на встановлення чисельності та оснащення гарматних авіазагонів часів УНР та Української Держави, а також пошук реальних прикладів взаємодії авіації з артилерією.

1. *Харук А.* Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917-1920 рр. / А. Харук. – К.: Темпора, 2009. – 96 с.
2. *Харук А.І.* Участь військово-повітряних сил України у боротьбі проти більшовицької агресії в 1917-1920 рр. / А.І. Харук // Військово-науковий вісник. – Випуск 5. – Львів: ЛВІ, 2003. – С. 265-275.
3. *Харук А.* Повітряний Флот Української Держави / А. Харук // Українська Держава – жорсткі уроки. Павло Скоропадський. Погляд через 100 років. – Харків: Книжковий клуб «Клуб Сімейного Дозвілля», 2018. – С. 296-314.
4. *Тинченко Я.* Герої українського неба / Я. Тинченко. – К.: Темпора, 2010. – 200 с.
5. *Мараєв Р.В.* Украинский воздушный флот в гражданской войне / Р.В. Мараєв // Аэрохобби. – 1992. – № 2. – С. 11-14.
6. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России / П.Д. Дузь. – М.: Машиностроение, 1989. – 335 с.
7. *Куликов В.М.* Российская армейская авиация в I мировой войне. Кампания 1917 года / В.М. Куликов // Авиация и время. – 1998. – № 4. – С. 34-38.
8. Центральний державний архів вищих органів влади і управління України (далі – ЦДАВОВ України), ф. 1077, оп. 5, спр. 19.
9. ЦДАВОВ України, ф. 1076, оп. 1, спр. 15.
10. ЦДАВОВ України, ф. 1074, оп. 2, спр. 18.
11. ЦДАВОВ України, ф. 4588, оп. 1, спр. 8.
12. *Харук А.І.* Літаки "Буазен": розвиток, виробництво та застосування в Україні / А.І. Харук // Військово-науковий вісник. – Вип. 22. – Львів: АСВ, 2014. – С. 249-259.
13. *Харук А.І.* Служба та бойове застосування літаків "Анаде" під час Першої світової війни / А.І. Харук // Військово-науковий вісник. – Випуск 21. – Львів: АСВ, 2014. – С. 228-237.
14. ЦДАВОВ України, ф. 2188, оп. 1, спр. 38.
15. *Франко П.* Співділення літаків з гарматами / П. Франко. – Станиславів: Накладом Д.С.В.С., 1919. – 8 с.

Надійшла до редколегії 02.09. 2018 р.

Тkachuk P., Kharuk A.

THE PROBLEM OF COOPERATION WITH ARTILLERY IN UKRAINIAN AVIATION IN 1917-1920

The article deals with the peculiarities of the creation of aircraft units intended for the correction of artillery fire in the Ukrainian armies of 1917-1920. The main focus is on the organization and arming of cannon air detachments in the Air Force of the Ukrainian People's Republic and the Ukrainian State. The attempts to adjust the training of personnel for correctional aviation and the development of appropriate methodological materials have been analyzed.

Keywords: Ukraine, military aircraft, correction of artillery fire, aviation detachment.