

УДК 94(44+470+477) «1916/18»:358.4

ХАРУК А.І.

<https://orcid.org/0000-0003-3459-1657>

<https://doi.org/10.33577/2313-5603.34.2020.116-128>

ФРАНЦУЗЬКІ АВІАТОРИ ТА АВІАЦІЙНІ ЧАСТИНИ НА СХІДНОМУ ФРОНТІ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

У статті розглянуті питання формування та участі у бойових діях французьких авіаційних контингентів на Східному фронті Першої світової війни. Відзначено, що у 1916–1917 рр. Франція відправила до Росії два авіаційні контингенти. Перший з них складався з окремих авіаторів, розподілених по російських авіачастинах на різних ділянках фронту. Другий становили дві повноцінні авіаційні ескадрильї з підрозділами забезпечення. Вони прибули у 1917 р. і діяли на Південно-Західному фронті. На озброєнні французького авіаційного контингенту знаходились досить сучасні літаки-винищувачі та розвідники. Особовий склад значною мірою формувався за рахунок добровольців. Французькі авіатори продовжували свою бойову діяльність аж до перемир'я між більшовицьким урядом Росії і Німеччиною. Подальше перебування їх на території України, яке тривало до лютого 1918 р., характеризувалось прагненням зберегти нейтралітет і забезпечити повернення на батьківщину.

Ключові слова: військова авіація, Перша світова війна, Східний фронт, Франція, Росія, Україна.

Постановка проблеми та її актуальність. Під час Першої світової війни союзники Росії по Антанті скерували їй на допомогу кілька військових контингентів: бельгійський та британський броньові дивізіони, французькі та британські авіаційні частини. Порівняно невеликі за чисельністю, але оснащені першокласною для свого часу військовою технікою, вони призначались для якісного посилення російської армії на ключових ділянках фронту. Переважна їх більшість діяла на території України. Серед них були і дві французькі авіаційні ескадрильї. Вивчення їх бойового шляху становить значний інтерес не лише з точки зору історії Першої світової війни, але й під кутом дослідження української національної революції 1917–1921 рр. – адже французькі авіатори перебували на теренах України до лютого 1918 р.

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

© Харук А.І., 2020.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Досліджуючи питання участі французьких авіаторів в бойових діях на Східному фронті Першої світової війни та їхнього перебування на території України, ми звертались виключно до зарубіжних публікацій, оскільки в українській історіографії ця проблема досі зовсім не розглядалась. Найбільш авторитетний російський дослідник історії військової авіації періоду Першої світової війни В. Куліков у своїх працях (1998, 2014) лише фрагментарно згадує про факт участі французьких ескадрилій в бойових діях на Південно-Західному фронті. Це ж стосується і його англомовного дослідження, виданого спільно з американськими вченими (*Durkota, Darcey, Kulikov, 1995*). Технічний аспект формування та оснащення французьких ескадрилій для Росії висвітлено в праці Дж. Давілли та Е. Солтана (*Davilla, Soltan, 1997*). Уточненню біографічних фактів низки авіаторів сприяла робота з довідником М. Нешкіна та В. Шабанова (2006), дослідженням М. Хайруліна і В. Кулікова (2014) та працями Н. Франкса і Дж. Гутмана (*Franks, 2000; Gutman, 2005*). Певний інтерес становлять і роботи С. Аверченка (2011) і А. Шиукова (1927), присвячені участі авіації в наступальних операціях Південно-Західного фронту.

Мета та завдання дослідження. У нашій статті ми маємо за мету проаналізувати особливості формування та основні етапи бойового шляху двох французьких авіаційних контингентів, скерованих на Східний фронт для допомоги російській армії: першого, який складався з авіаторів, приділених до російських авіазагонів, і другого (у складі двох окремих ескадрилій та підрозділів забезпечення). Хронологічні рамки дослідження охоплюють період від початку 1916 р. (ухвалення рішення про відправлення першого контингенту) до лютого 1918 р. (евакуації другого контингенту).

Виклад основного матеріалу дослідження. 20 січня 1916 р. (тут і далі усі дати наведені за новим стилем) російський військовий аташе в Парижі полковник Алексей Ігнат'єв надіслав у генштаб французької армії прохання відрядити певну кількість пілотів, повітряних спостерігачів та авіамеханіків для служби в частинах російської авіації. Прохання Ігнат'єва задовольнили. Почалось формування авіаційного загону французької військової місії (*Le détachement aviation de la mission française*), офіційно утвореного 30 квітня 1916 р. (*Durkota, Darcey, Kulikov, 1995:176*).

Термін «загін» у цьому випадку – поняття умовне, оскільки перший французький авіаційний контингент не діяв як єдине ціле, а був розподілений між різними російськими авіачастинами. Капітан Туслен (Tuslane), який очолював цей загін, по суті, не був командиром у звичному розумінні цього слова, а, швидше, координатором. 24 червня 1916 р. його замінив майор Поль Бергер (Paul Berger) (*Pillorget, 2013*).

У квітні 1916 р. в розпорядження російського командування виділили 20 льотчиків (10 пілотів і 10 повітряних спостерігачів) і 10 авіамеханіків. Шість пілотів мали кваліфікацію інструкторів: три – для літаків-монопланів і три – для біпланів. Повітряні спостерігачі теж мали свою спеціалізацію: шестеро з них були навчені обслуговувати радіостанції, а четверо були фахівцями з бомбометання. Жоден з льотчиків не був офіцером, тому перед відправленням до Росії їм усім присвоїли тимчасові звання сулейтенантів (молодших лейтенантів). Це мало підвищити статус льотчиків в очах російських союзників. Механікам залишили попередні звання: лише один з них був капралом, решта – рядовими (*Détachement aviation en Russie*).

Після прибуття в Росію в травні 1916 р. французьких авіаторів розподілили по авіаційних частинах. Вісім осіб (чотири пілоти і чотири спостерігачі) потрапили до 10-го авіаційного дивізіону, який діяв на Західному фронті (в російській армії авіадивізіони мали номери тих армій, яким підпорядковувались). Шість авіаторів (три пілоти і три спостерігачі) скерували до 5-го авіадивізіону Північного фронту. Ще шість потрапили на Південно-Західний фронт: четверо – до 7-го дивізіону і лише двоє – до 8-го (*Détachement aviation en Russie*). Такий розподіл невдовзі довелося відкоригувати, оскільки влітку 1916 р. найбільш напружена обстановка у повітрі склалась на Південно-Західному фронті. Німці зосередили тут потужне авіаційне угруповання, для протидії якому росіянам не вистачало сил (*Харук, 2016:170*). Тому в липні 1916 р. чотирьох пілотів-винищувачів зі складу французького контингенту разом зі своїми літаками передали у 8-й авіадивізіон (*Аверченко, 2011:20*).

Серед прибулих у 8-й авіадивізіон був і найбільш досвідчений пілот з усього контингенту – Едвардс Пульпе (Edwards Pulpe). Латиш за походженням, він виїхав у Францію в 1912 р. Тут він навчався у повітроплавній студії при Сорбоннському університеті.

Після початку війни Пульпе вступив до Іноземного легіону і невдовзі перевівся в авіаційну школу. Отримавши кваліфікацію військового пілота, Пульпе воює на Західному фронті. Тут він отримав чотири повітряних перемоги. Прибувши до Росії, він спочатку потрапив до 27-го корпусного авіазагону (КАЗ) 10-го авіадивізіону. У деяких дослідженнях вказується, що Пульпе служив у 10-му авіаційному загоні винищувачів (АЗВ) і, воюючи в його складі, 1 липня 1916 р. збив німецький літак поблизу Ковеля (*Durkota, Darcey, Kulikov, 1995:176*). Пульпе, хоч і перебував на французькій службі, але залишався російським підданим. Тому нібито здобута ним п'ята повітряна перемога дозволила деяким дослідникам оголосити Пульпе першим російським асом. Однак насправді 10-й АЗВ ніколи не діяв над Волинню, воюючи північніше, на Західному фронті. Сам же Пульпе прибув в Луцьк десь у третій декаді липня 1916 р. Він був прикомандирований до щойно сформованого 8-го АЗВ і першим серед пілотів цього загону почав бойові вильоти. Однак його кар'єра невдовзі обірвалась. 2 серпня в бою з трьома німецькими літаками поблизу м. Рожище, який тривав близько години, літак Пульпе був збитий, а сам пілот загинув (*Хайрулін, Куликов, 2014:264–265*). Переможцем Пульпе став екіпаж «Альбатроса» С.Ш з німецького бомбардувального загону Kasta 10 у складі пілота Е. Бьоме (E. Böhme) і спостерігача Ладемахера (Lademacher) (*Аверченко, 2011:16*). Посмертно Пульпе нагородили орденом Св. Георгія 4-го ступеня (*Нешкин, Шабанов, 2006:242*).

Пульпе став не першою, але й не останньою втратою французького авіаційного контингенту. 25 червня 1916 р. на мінському аеродромі у катастрофі літака «Моран-Парасоль» загинули пілот Франсуа Мерітель (François Méritel) і механік Марсель Бувье (Marcel Bouvier). 9 серпня в Одесі під час випробувань літака «Анаде» (виробництва місцевої фірми «Анатра») розбився Марк Бонье (Marc Bonnier) – досвідчений пілот з довоєнним стажем (*Волошенков*). 11 вересня загинув повітряний спостерігач Анрі Лоран (Henri Laurent). В повітряному бою біля озера Дрисвяти (неподалік від стику кордонів сучасних Білорусі, Литви та Латвії) пілот його біплана прапорщик Онисим Панкратов був вбитий. Лоран намагався взяти керування літаком на себе, але й сам був поранений. Літак впав на землю, а Лоран помер за кілька хвилин. Обидва авіатори посмертно були нагороджені орденами Св. Георгія 4-го ступеня (*Нешкин, Шабанов, 2006:174*).

Ще одним приводом зменшення чисельності французького авіаційного контингенту стали конфлікти через недоречні, з точки зору російських властей, висловлювання авіаторів. Спостерігач Огюстен Шабер (Augustin Chabert), прикомандирований до 7-го авіадивізіону, рішенням командувача авіації, великого князя Александра Михайловича, був відправлений у Францію через неприхильні висловлювання щодо російської дійсності, які цензор знайшов у його листі. Після повернення до Франції Шабер був позбавлений тимчасового звання су-лейтенанта. Для перестраховки 18 вересня 1916 р. слідом за ним відправили і напарника – пілота Марка Парто (Marc Parteau), хоч стосовно останнього жодних підозр не було (*Détachement aviation en Russie*).

Таким чином, за кілька перших місяців перебування в Росії льотний склад французького авіаційного контингенту скоротився майже на третину – зі строю вибули четверо пілотів та двоє спостерігачів. Однак загальний досвід участі французьких авіаторів в бойових діях був позитивний. 28 жовтня 1916 р. російська сторона звернулася до керівника французької військової місії генерала Моріса Жанена (Maurice Janin) з проханням направити до Росії дві повноцінні авіаційні ескадрильї – розвідувальну і корегувальну. Прохання було задоволене, причому французи вирішили також скерувати до Росії авіаційний парк, який мав би займатись ремонтом літаків.

Пріоритет у комплектуванні другого авіаційного контингенту (так само, як і першого) надавався добровольцям. Однак останніх не вистачало, тому довелось вдатись до наказного порядку комплектування. Загальна чисельність контингенту склала 267 осіб (42 офіцери, 25 унтер-офіцерів та 200 рядових). Як і у випадку з першим контингентом, усім льотчикам, які не були офіцерами, присвоїли тимчасові звання су-лейтенантів. Унтер-офіцерів і рядових переодягли в російські однострої, офіцерам залишили французькі мундири. Командиром контингенту залишився Анрі Бергер (*Pillorget, 2013*).

Для винищувальної ескадрильї відібрали 10 пілотів, для корегувальної – 11 пілотів і 14 повітряних спостерігачів. Командиром першої з них призначили лейтенанта Луї де Гейдона (Louis de Gueydon), другої – капітана Жюля Балавуана (Jules Balavoine) (*Escadrille N 581 – SAL 581*).

Винищувальна ескадрилья отримала позначення N 581, корегувальна – SOP 582. Ці позначення свідчили, що першу з них мали укомплектувати винищувачами «Ньюпор», а другу – літаками-коректувальниками «Сопвіч». Однак з самого початку французьке командування передбачило мішаний склад ескадрилій. Для кожної з них планувалось виділити по 15 літаків, зокрема для N 581 – 8 «Ньюпор» 17С1 (двигуни «Рон» потужністю 110 к.с.) і 7 СПАД 7С1 («Іспано-Сюїза», 150 к.с.), для SOP 582 – 8 «Сопвіч» 1А2 (мотори «Клерже», 130 к.с.) і 7 А.Р. 1 («Рено», 160 к.с.) (*Davilla, Soltan, 1997:13*). Усі вони вважались досить сучасними – наприклад, літаки «Сопвіч» 1А2 почали надходити до французьких ескадрилій навесні 1917 р. (*King, 1980:92*). Дещо раніше – в серпні 1916 р. – на фронті з'явилися перші винищувачі СПАД 7С1 (*Обухович, Никифоров, 2003:314*). Тому постачання СПАД 7С1 для французького авіаційного контингенту в Росії почалось із запізненням, а літаки-розвідники А.Р. 1 до Росії взагалі не потрапили.

Крім авіаційної техніки, до Росії відправили багато іншого майна: 15 радіопередавачів для літаків і чотири наземних, 50 радіоприймачів, 200 км телефонного кабелю, три польових комутатори, повний комплект обладнання фотографічної лабораторії та ін. (*Escadrille N 581 – SAL 581*).

Оскільки в кампанії 1917 р. російське командування збиралось зосередити основні зусилля на Південно-Західному фронті, саме сюди й скерували французький авіаційний контингент. Головною тиловою базою став Київ, де розгорнули французькі підрозділи забезпечення – 5-й авіаційний парк і 405-й авіасклад. В Москві організували перевалочне авіаційне депо.

Доставка майна й особового складу в Росію зайняла досить багато часу. Особовий склад ескадрилій прибув пароплавом до Мурманська лише у квітні 1917 р. 23 квітня авіатори дістались до Києва, а 27 травня прибули на фронт – в Бучач. Місцем дислокації N 581 став польовий аеродром Голгоча (на північний захід від Бучача), а SOP 582 – площадка біля хутора Черемхів (нині у складі с. Швейків Монастирського району Тернопільської обл.) (*Куликов, 1998:34*). Обидва аеродроми знаходились майже поряд – за 5 км один від одного.

В оперативному відношенні французькі ескадрильї підпорядкували 7-му авіадивізіону, який об'єднував авіаційні частини 7-ї армії.

Однак бойову роботу одразу розпочати не вдалось – літаки прибули лише 15 червня. До того часу контингент встиг зазнати перших втрат – 8 травня в Одесі під час польоту на біплані «Анаде» зазнав аварії су-лейтенант Марсель Блох (Marcel Bloch), пілот-винищувач, який до прибуття в Росію збив п'ять аеростатів. Після кількох місяців, проведених у шпиталі, Блох був відкликаний до Франції (*Franks, 2000:54; Gutman, 2005:36-37*).

Ескадрилья N 581 спочатку отримала, в основному, винищувачі «Ньюпор». Єдиний СПАД 7, який прибув в першій партії, дістався лейтенантові Жоржу Лякманну (George Lachmann), – досить досвідченому пілоту, який встиг повоювати на Західному та Італійському фронтах. З 8 червня 1917 р. він виконував обов'язки командира ескадрильї N 581. До часу прибуття в Росію Лякманн вже мав на своєму рахунку дві повітряні перемоги (*Gutman, 2005:71*). Вночі 26 червня він спробував атакувати виявлений напередодні ворожий прив'язний аеростат. Об'єкт був знищений запалювальними ракетами, але Лякманн не зміг вивести літак з атаки і врізався в схил пагорба. Льотчик вцілів, але з травмами потрапив до шпиталю. До того ж виявилось, що в темряві Лякманн дезорієнтувався, і замість австро-угорського аеростата збив російський (*Durkota, Darcey, Kulikov, 1995:167*).

1 липня 1917 р. почався наступ військ Південно-Західного фронту. У цій операції 7-ма армія мала 13 авіаційних загонів – включаючи дві французькі ескадрильї. Всього в них налічувалось 72 літаки (*Шуков, 1927:1; Куликов, 2014:65*). Напередодні наступу французький контингент був посилений – ескадрилья N 581 отримала сім нових винищувачів СПАД 7. Разом з російськими авіачастинами французькі авіатори вели розвідку і патрулювали повітряний простір над наступаючими військами. Однак 13 липня наступ захлинувся, а за три дні ворог завдав контрудару. 20 липня правий фланг російської 7-ї армії розсипався. Почався відступ.

Увечері 21 липня французькі ескадрильї отримали наказ евакуюватись в Озеряни, де їх чекали два ешелони. Майно автомобілями перевезли упродовж ночі, а літаки своїм ходом перелетіли того ж вечора. Вечері 22 липня французів відправили далі на схід – в Чортків. Наступними пунктами на шляху відступу були Гусятин і Ярмолинці, куди французькі ескадрильї прибули 24 липня. Відступ призвів до значних втрат, але французи змогли їх швидко компенсувати. Ескадрилья N 581 прибула в

Ярмолинці з сімома літаками (5 «Ньюпорів» і 2 СПАД), але наприкінці липня мала у своєму складі вже 10 «Ньюпорів» і 7 СПАД. Ескадрилья SOP 582 в той же час мала п'ять літаків «Сопвіч» (*Escadrille SOP 582 – SAL 582*).

Після стабілізації фронту по лінії р. Збруч французькі ескадрильї відновили бойову роботу. 12 серпня 1917 р. їх перевели до Кам'янця-Подільського, в смугу Румунського фронту, і оперативно підпорядкували 3-му Кавказькому корпусу. На цій ділянці французькі пілоти здобули низку повітряних перемог. Зокрема, 1 вересня біля Мельниці-Подільської Ж. Лякманн збив аеростат австро-угорської 22-ї повітроплавної роти. 15 вересня південніше р. Дністер він збив ворожий двомісний біплан (*Durkota, Darcey, Kulikov, 1995:167*). 24 вересня відзначився сулейтенант Поль Жалаге (Paul Jalaguier), який збив двомісний літак поблизу с. Михайлень (на півночі Молдови).

3 жовтня Ж. Лякманн збив австро-угорський літак-розвідник «Ганза-Бранденбург» С.І. 8 жовтня в парі з сулейтенантом Луї Кудоре (Louis Coudouret) він провів вдалий бій з німецьким двомісним аеропланом. Збитий літак записали на рахунок Л. Кудоре, що стало його третьою повітряною перемогою (*Durkota, Darcey, Kulikov, 1995:149*). А за три дні Л. Кудоре сам ледве не загинув в бою з трьома німецькими винищувачами.

16 жовтня Лякманн здобув свою п'яту повітряну перемогу – його жертвою став ворожий аеростат. Того ж дня він атакував розвідник «Ганза-Бранденбург» С.І австро-угорської 11-ї авіароти. Літак був пошкоджений, однак його пілот зумів перетягти за лінію фронту, привізши вбитого спостерігача. Цю перемогу Лякманну не зарахували, оскільки падіння ворожого аероплана не було підтвержене (*Franks, Bailey, 1992*).

Після більшовицького перевороту 7 листопада 1917 р. процеси розвалу в російській армії посилились, однак бойові дії тривали. 15 листопада обидві французькі ескадрильї передислокували у Волочиськ, в смугу дій 11-ї армії Південно-Західного фронту. Тут пілоти ескадрильї N 581 здобули дві останні повітряні перемоги, і обидві – на рахунку Л. Кудоре. 23 листопада він збив літак-розвідник «Альбатрос» С.Х, пілот якого зумів здійснити вимушену посадку. Екіпаж німецького літака потрапив в полон. А 14 грудня над Волочиськом Кудоре збив винищувача «Альбатрос» D.V (*Durkota, Darcey, Kulikov, 1995:150*). 15 грудня 1917 р. в силу

вступило німецько-більшовицьке перемир'я. Того ж дня ешелон з технікою і особовим складом ескадрильї N 581 (близько 100 осіб, у тому числі багато прикомандированих росіян) вирушив зі станції Волочиськ до Лубен, куди прибув 18 грудня. Ескадрилья SOP 582 ще 7 жовтня була реорганізована у навчальну частину для підготовки російського персоналу. Її передислокували в Сімферополь, але дата цієї події точно не встановлена. У будь-якому разі, в другій половині грудня 1917 р. SOP 582 вже знаходилась в Криму (*Escadrille SOP 582 – SAL 582*).

26 грудня 1917 р. в м. Лубни, яке перебувало під контролем властей УНР, спалахнуло більшовицьке повстання. Французьким авіаторам під командуванням Ж. Лякманна довелось зайняти оборону, але на цей раз все закінчилось благополучно – повстання вдалось придушити. «Сидіння» в Лубнах продовжувалось, хоч і втратило будь-який сенс. Французи не отримували грошей з листопада 1917 р., і Лякманну довелось продати кілька коней щоб прогодувати особовий склад (*Durkota, Darcey, Kulikov, 1995:169*).

25 січня 1918 р. у Лубни прибули п'ять ешелонів з більшовицькими військами Михаїла Муравйова. Більшовики швидко заволоділи містом, яке було проміжним пунктом на їхньому шляху до Києва. Лякманн з Кудоре провели переговори з більшовицьким командуванням, переконавши його у нейтралітеті французів. Персоналу N 581 видали перепустки для пересування містом з правом носіння зброї. Того ж дня Лякманн вирішив відправити посильних до Києва за грішми. Для цієї операції він обрав Л. Кудоре та су-лейтенанта Мурата (Murat). Удвох вони вилетіли літаком до Києва (*Pillorget, 2013*).

Коли про виліт дізнався Муравйов, він вирішив, що французи полетіли до Києва, щоб попередити керівництво УНР про наближення більшовиків. Негайно він наказав роззброїти французьку ескадрилью. З літаків зняли кулемети, а у військовослужбовців відібрали карабіни й револьвери. Лякманн з лейтенантом Левембергом (Levemberg), який знав російську мову, упродовж кількох годин вели переговори. Зрештою, і цього разу їм вдалось переконати більшовиків у своєму нейтралітеті. Французам навіть повернули зброю (за винятком 46 револьверів) (*Escadrille N 581 – SAL 581*).

Тим часом Кудоре і Мурат зуміли дістатись до Києва, де йшли бої між військами Центральної Ради і більшовицькими повстанцями. Казначейство, незважаючи на хаос, продовжувало працювати. Пред'явлені французами векселі прийняли до оплати і видали необхідну суму готівки. Кудоре і Мурат змогли повернутись до Лубен, привізши такі необхідні гроші (*Escadrille N 581 – SAL 581*).

Оскільки подальше перебування французів на теренах України не мало сенсу, генерал Жорж Табуї (Georges Tabouis), французький комісар при уряді УНР, наказав відправити їх до Москви для подальшої евакуації на батьківщину. Техніку і майно слід було передати Чехословацькому корпусові, якщо ж це було б неможливо – знищити. Один із «Сопвічів» в Києві в січні 1918 р. передали авіації УНР (*Харук, 1998:103*). Ешелон з рештою майна французького авіапарку через Полтаву, Харків і Тулу 22 лютого 1918 р. прибув до Москви. Лякманну довелось залишити в Лубнах кілька автомобілів, для яких не вистачило платформ. Решту ж майна ескадрильї N 581 він зумів доставити до Москви. Ескадрилья SOP 582 змогла евакуювати з Сімферополя тільки особовий склад – всю техніку довелось залишити. 15 березня 1918 р. французи прибули в Мурманськ, звідки були евакуйовані на батьківщину (*Escadrille SOP 582 – SAL 582*).

Висновки. Однією з форм військової допомоги, яку Франція надавала в роки Першої світової війни союзницькій Росії стало направлення авіаційних фахівців. Упродовж 1916–1917 рр. до Росії було скеровано два авіаційні контингенти. Перший з них налічував лише 30 осіб і не був єдиним підрозділом – авіатори, що входили до його складу, були розподілені між різними російськими авіаційними частинами. Такий підхід виявився невдалим: вже за кілька тижнів після прибуття французьких пілотів довелось перекидати з одних ділянок фронту на інші, більш важливі. При формуванні другого контингенту цей негативний досвід врахували. Франція в 1917 р. скерувала до Росії дві повноцінні авіаційні ескадрильї, а також необхідні підрозділи забезпечення загальною чисельністю майже 270 осіб. Другий авіаційний контингент діяв на Південно-Західному фронті (і прилеглий ділянці Румунського фронту). Вибір саме Південно-Західного фронту зумовлювався тим, що тут у 1917 р. планувались найбільші операції російської армії.

На озброєнні французького авіаційного контингенту знаходились досить сучасні літаки-винищувачі та розвідники. Особовий склад значною мірою формувався за рахунок добровольців, що сприяло високому бойовому духу та активності авіаційного контингенту. Це засвідчують результати низки повітряних боїв, проведених французькими пілотами. Поряд з тим на бойових діях французьких ескадрилій позначалась загальна обстановка на фронті. Вони зазнали значних втрат у техніці під час відступу в липні 1917 р. Однак, незважаючи на розвал російської армії восени 1917 р., французькі авіатори продовжували свою бойову діяльність, аж до перемир'я між більшовицьким урядом Росії і Німеччиною. Подальше перебування їх на території України, яке тривало до лютого 1918 р., характеризувалось прагненням зберегти нейтралітет і забезпечити повернення на батьківщину.

Використані посилання

Davilla J.J., Soltan A.M. (1997). *French Aircraft of the First World War*. Stratford: Flying Machine Press, p. 624.

Détachement aviation en Russie. Available at: <http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Detachment_Russie.htm> [Accessed 15 May 2020].

Durkota A., Darcey T., Kulikov V. (1995). *The Imperial Russian Air Service: Famous Pilots & Aircraft of World War One*. Mountain View: Flying Machine Press, p. 545.

Escadrille N 581 – SAL 581 Available at: <http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille581.htm> [Accessed 12 May 2020].

Escadrille SOP 582 – SAL 582 Available at: <http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille582.htm> [Accessed 12 May 2020].

Franks N. (2000). *Nieuport Aces of World War I*. Oxford: Osprey Publishing, p. 96.

Franks N., Bailey F. (1992). *Over the Front: A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the United States and French Air Services, 1914–1918*. London: Grub Street, p. 228.

Gutman J. (2005). *Balloon-Busting Aces of World War I*. Oxford: Osprey Publishing, p. 96.

King H.F. (1980). *Sopwith Aircraft 1912–1920*. London: Putnam, p. 324.

Pillorget R. (2013). L'Escadrille du Tsar. Available at: <http://www.hervedavid.fr/francais/14-18/Pillorget_article.htm> [Accessed 12 May 2020].

Аверченко С.В. (2011). Брусиловский прорыв. Борьба в воздухе. Часть 2 – наступление. *Военно-исторический журнал*, № 11, С. 11–20.

Волощенко Д. (2019). К 100-летию крушения империй: Одесское небо французского аса. *Слово* Available at: <<http://slovo.odessa.ua/news/40170-k-100-letiyu-krusheniya-imperiy-odesskoe-nebo-francuzskogo-asa.html>> [Accessed 11 May 2020].

Куликов В.П. (1998). Российская армейская авиация в I мировой войне. Кампания 1917 года. *Авиация и время*, № 4, С. 34–38.

Куликов В.П. (2014). *Русская авиация в Первой мировой войне*. Москва: Русавиа, с. 320.

Нешкин М.С., Шабанов В.М. (2006). *Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914–1918 годов: Биографический справочник*. Москва: РОССПЭН, с. 360.

Обухович В., Никифоров А. (2003). *Самолеты Первой мировой войны*. Минск: Харвест, с. 368.

Хайрулин М., Куликов В. (2014). *Российские летчики-истребители Первой мировой войны*. Санкт-Петербург: Гангут, с. 392.

Харук А.І. (1998). Військова авіація доби Центральної Ради (листопад 1917 – квітень 1918 рр.). *Вісник Державного університету «Львівська політехніка» Держава та армія*, № 344, С. 100–107.

Харук А. (2016). Російські винищувачі над Волиню (серпень 1916 – січень 1917 рр.). *Минуле і сучасне Волині і Полісся*, випуск 58, С. 169–173.

Шиуков А. (1927). Авіація Юго-Западного фронту в летній операції 1917 г. *Вестник воздушного флота*, № 3, с. 1–6.

References

Averchenko S.V. (2011). Brusilov's breakthrough. Fight in the air. Part 2 – the offensive. *Military History Journal*, N 11, P. 11–20 (rus).

Davilla J.J., Soltan A.M. 1997. *French Aircraft of the First World War*. Stratford: Flying Machine Press, p. 624.

Détachement aviation en Russie [online]. Available at: <http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/Detachement_Russie.htm> [Accessed 15 May 2020] (fr).

Durkota A., Darcey T., Kulikov V. (1995). *The Imperial Russian Air Service: Famous Pilots & Aircraft of World War One*. Mountain View: Flying Machine Press, p. 545.

Escadrille N 581 – SAL 581 [online]. Available at: <http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille581.htm> [Accessed 12 May 2020] (fr).

Escadrille SOP 582 – SAL 582 [online]. Available at: <http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/escadrille582.htm> [Accessed 12 May 2020] (fr).

Franks N. (2000). *Nieuport Aces of World War I*. Oxford: Osprey Publishing, p. 96.

Franks N., Bailey F. (1992). *Over the Front: A Complete Record of the Fighter Aces and Units of the United States and French Air Services, 1914–1918*. London: Grub Street, p. 228.

Gutman J. (2005). *Balloon-Busting Aces of World War I*. Oxford: Osprey Publishing, p. 96.

Khairulin M., Kulikov V. (2014). *Russian Fighter Pilots of the First World War*. Sankt-Petersburg: Gangut, p. 392 (rus).

Kharuk A. (1998). Military aviation of the Central Rada (November 1917 – April 1918). *Bulletin of State University «Lviv'ska Polytechnika» State and Army*, N 344, p. 100-107 (ukr).

Kharuk A. (2016). Russian fighters over Volhyn (August 1916 – January 1917). *Past and present of Volyn and Polissya*, issue 58, p. 169-173 (ukr).

King H.F. 1980. *Sopwith Aircraft 1912-1920*. London: Putnam, p. 324.

Kulikov V.P. (1998). Russian army aviation in I World War. Campaign of 1917. *Aviation and Time*, № 4, p. 34-38 (rus).

Kulikov V.P. (2014). *Russian aviation in First World War*. Moscow: Rusavia, p. 320 (rus).

Neshkin M.S, Shabanov V.M (2006). *Aviators – Knights of the Order of St. George and St. George's Weapons of the First World War 1914–1918: Biographical Handbook*. Moscow: ROSSPEN, p. 360.

Obukhovich V., Nikiforov A. (2003). *Aircraft of the First World War*. Minsk: Kharvest, p. 368.

Pillorget R. (2013). L'Escadrille du Tsar. Available at: <[http://www.hervedavid.fr/francais/14-18/Pillorget article.htm](http://www.hervedavid.fr/francais/14-18/Pillorget%20article.htm)> [Accessed 15 May 2020] (fr).

Shiukov A. (1927). Aviation of the Southwestern Front in the summer operation of 1917. *Air Fleet Bulletin*, № 3, p. 1–6 (rus).

Voloshenkov D. (2019). To the 100th anniversary of the collapse of empires: Odessa sky of the French ace. *The Word*. Available at: <<http://slovo.odessa.ua/news/40170-k-100-letiyu-krusheniya-imperiy-odesskoe-nebo-francuzskogo-asa.html>> [Accessed 11 May 2020] (rus).

Kharuk A.

FRENCH AVIATORS AND AIR UNITS ON THE EASTERN FRONT OF THE FIRST WORLD WAR

One of the forms of military assistance that France provided to allied Russia during the First World War was the deployment of aviation specialists. During 1916–1917, two air contingents were sent to Russia. The first of them numbered only 30 people and was not the consolidated unit – the aviators who were part of it were distributed among the various Russian aviation units. This approach proved unsuccessful: a few weeks after the arrival of the French pilots, they had to move from one section of the front to another, more important one. This negative experience was taken into account when forming the second contingent. In 1917, France sent two full-fledged air squadrons to Russia, as well as the necessary units to provide a total of almost 270 people. The second air contingent operated on the South-Western Front (and the adjacent section of the Romanian Front). The choice of the South-Western Front was conditioned by the fact that in 1917 the largest operations of the Russian army were planned here.

The French aviation contingent was armed with quite modern fighter planes and reconnaissance aircraft. The personnel was largely formed at the expense of volunteers, which contributed to the high morale and activity of the aviation contingent. This is evidenced by the results of a series of air battles conducted by French pilots. At the same time, the fighting of the French squadrons was affected by the general situation at the front. They suffered significant losses in equipment during the retreat in July 1917. However, despite the collapse of the Russian army in the autumn of 1917, French aviators continued their hostilities until the armistice between the Bolshevik government of Russia and Germany. Their further stay on the territory of Ukraine, which lasted until February 1918, was characterized by the desire to maintain neutrality and ensure repatriation.

Keywords: military aviation, World War I, Eastern Front, France, Russia, Ukraine.