

ВНЕСОК ВИДАТНОГО УКРАЇНСЬКОГО АВІАТОРА МИКОЛИ КОМАРНИЦЬКОГО У ЗАСНУВАННЯ АЕРОДРОМУ В ПОЛТАВІ У 20-Х РОКАХ ХХ СТОЛІТТЯ

У статті виокремлено передумови створення аеродрому та його інфраструктурних об'єктів у м. Полтава у 20-х роках ХХ ст., що сприяли розвитку авіації на території УСРР. На думку автора, ініціатива у заснуванні аеродрому в м. Полтаві належить Миколі Комарницькому, оскільки він виявив відповідну територію під будівництво аеродрому, переконав громадськість у його необхідності, організував таке будівництво і забезпечив належне стійке функціонування аеродрому.

Також у статті проаналізовано стрімкий розвиток авіації у другій половині 20-х років ХХ століття та її всезростаюча роль у різних сферах життя новоствореної держави. Фрагментарно висвітлено події, що пов'язані із заснуванням і діяльністю у 1923 р. об'єднання аматорів авіації та повітроплавання «Товариство Авіації та Повітроплавання України і Криму», що стало важливим центром для різнопланових авіаційних заходів, зокрема, проведення агітаційних польотів із метою підтримання інтересу до авіації та підготовки молоді.

Особлива увага зосереджена на висвітленні історії заснування у 1923 р. і діяльності Українського акціонерного товариства повітряних сполучень «Укр-повітрошлях» та організації перших авіарейсів за маршрутом Харків – Київ і Харків – Одеса (через Полтаву).

Ключові слова: авіація, аеродром, авіарейс, повітряні сполучення, авіаційна промисловість.

Актуальність проблеми. Протягом 1920 – 1922 років на території України утвердилася радянська влада і Українська Соціалістична Радянська Республіка (далі – УСРР (1919–1937 рр.)) увійшла до складу Союзу Радянських Соціалістичних Республік (далі – СРСР). Ці тренсгресійні події розгорталися в умовах складних соціально-політичних і воєнних обставин. Водночас, у світі відбувався стрімкий розвиток авіації та її інфраструктурних об'єктів. Проте, в Російській імперії, яка трансформувалася в СРСР, ця сфера була проблемною. Перша половина 20-х років ХХ ст. характеризувалася лише згортанням і розпадом авіаційної промисловості. Її поступовий відновлювальний процес розпочався у другій половині 20-х років ХХ ст., коли відбулися зміни в усіх організаційно-правових аспектах новоствореної держави, включно з

Дейнега Віктор Григорович, завідувач філії Національного військово-історичного музею України – музею важкої бомбардувальної авіації (м. Полтава)

© Дейнега В.Г., 2024.

авіаційною промисловістю. Авіація ставала невід'ємною частиною різних сфер життя (Бойко О. Д., Гірик С. І., Киридон А. М. (2022); Харук А. І. (2009)). За таких обставин виникла необхідність будівництва значної кількості нових аеродромів із відповідними інфраструктурними об'єктами, зокрема, у м. Полтава.

Талант і здібності видатного українського авіатора М. Комарницького відіграли надзвичайно велику роль у заснуванні аеродрому в Полтаві у 20-х роках ХХ століття, що і зумовлює актуальність статті.

Метою статті є проведення історичного аналізу заснування у 20-х роках ХХ століття аеродрому в м. Полтаві, а також вивчення внеску видатного українського авіатора Миколи Комарницького у розвиток авіації та її інфраструктурних об'єктів.

Історіографія проблеми. Дослідженням життєвого та професійного шляху Миколи Комарницького активно займалися науковці – І. Пістоленко (I. Pistolenko), Л. Настенко (L. Nastenکو), М. Ляховецький (M. Lyakhovetskyi) та ін. І в практичному, і в теоретичному аспектах дослідники накопичили певний позитивний досвід із висвітлення історії розвитку авіації та інфраструктурних об'єктів, які забезпечували її діяльність.

Глибоке дослідження авіаційної промисловості України провів А. Харук (Харук А. І. (2009)). Автор розкрив її історичні проблеми періодизації.

Державний архів Полтавської області (Фонд р-9051) містить інформацію щодо діяльності Миколи Антоновича Комарницького як популяризатора авіації і планеризму.

Безумовно, важливим джерелом для даного аналізу також є Велика українська енциклопедія (Бойко О. Д., Гірик С. І., Киридон А. М. (2022)). Проте аналіз розвитку передумов створення аеродрому у 20-х роках ХХ ст., а також у поєднанні із ініціативою Миколи Комарницького у заснуванні аеродрому саме в м. Полтаві, що сприяли розвитку авіації на території УСРР, не стало об'єктом окремого історичного дослідження.



*Рис. 1. Комарницький Микола Антонович (1894–1975)**

*Джерело: фотофонд філії НВІМУ–МВБА (м. Полтава)

Виклад основного матеріалу. Місце та роль льотчика Миколи Комарницького (1894–1975 рр.) (рис. 1, 2) у створенні Полтавського аеродрому були визначальними. Він був не лише активним популяризатором авіації та планеризму в Полтаві, але й головним рушієм усіх процесів, пов'язаних із успішною організацією аеродрому. Народився він 25 листопада 1894 р. у с. Дессерівка (нині – с. Загірне Старокостянтинівського р-ну Хмельницької обл.) Подільської губернії у багатодітній родині українського сільського священника. У 1914 р. закінчив Київське військово-піхотне училище. Воював проти німецько-австрійських військ на Південно-західному фронті під командуванням генерала О. О. Брусилова. З 1915 р. у складі Брусиловської армії брав участь у боях, що гартували його характер, був двічі поранений, отримав контузію.

У тих же боях брав участь і ще один відомий військовий авіатор, автор і перший виконавець такої фігури вищого пілотажу, як «мертва петля», що після успішного її виконання Нестеровим отримала назву на його честь – «петля Нестерова». Він був уродженцем Російської імперії, але жив і працював у м. Києві, де був потужний науковий осередок перших науковців-авіаторів. У повітряному бою 26 серпня 1914 р. він здійснив перший в світі таран і знищив ворожий літак, проте загинув. Цей трагічний випадок не злякав М. Комарницького, а навпаки, посилив його зацікавленість до авіації і зміцнив його мрію опанувати майстерність військового льотчика. Надалі, з 1915 р. до 1916 р., він навчався у Севастопольській військово-авіаційній школі, де ретельно і детально вивчав усі тонкощі авіаційної справи.

Після завершення навчання влітку 1916 р. був зарахований до складу XI Корпусного авіаційного загону, яким за життя командував П. Нестеров. Був ад'ютантом командира загону, потім льотчиком-розвідником, льотчиком-винищувачем, очолював діяльність

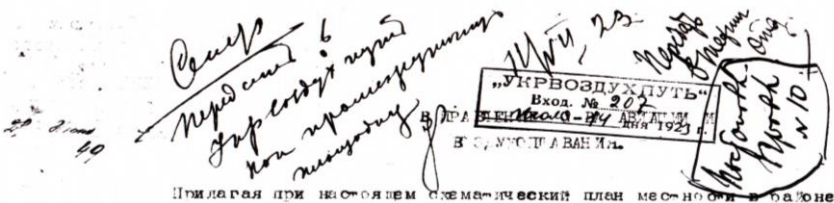


Рис. 2. На вул. Соборності, 66 у Полтаві встановлено меморіальну дошку на честь М. Комарницького

аеророзвідки, отримав звання поручика, а наприкінці цього ж року – штабс-капітана. Навесні 1917 р. він підвищив кваліфікацію на курсах вищого пілотажу в згаданій школі, після чого повернувся до «нестерівського» авіазагону.

У жовтні 1917 р., перебуваючи з авіазагоном у відрядженні у Петрограді, став свідком збройних подій жовтневого перевороту, який припинив існування Російської імперії. Всі офіцери авіазагону повтікали. Солдати залишилися сам на сам з усіма проблемами і турботами про авіамаїно. Тоді М. Комарницький разом із нечисленними однодумцями взяли на себе командування загоном і контроль за господарством авіазагону. Солдати одноголосно обрали його командиром. У січні 1918 р. М. Комарницький був офіційно призначений командиром XI Корпусного авіазагону. Влітку 1918 р. він передав командування загоном П. Стефановському, а потім відбув на лікування. Демобілізувався у 1919 р. За подвиги часів Першої світової війни М. Комарницький був нагороджений шістьма бойовими орденами.

Далі, на початку 1919 р. був призначений інспектором Полтавського губернського військового комісаріату. Також до 1923 р. перебував у складі спеціального військового загону, що брав участь у боротьбі з бандитизмом. Негативні згадки про його діяльність у складі цього загону відсутні. Натомість у пам'яті його сучасників залишилися відомості, що він опікувався долею підлеглих і допомагав їм у досягненні їхніх цілей. Станом на 1923 р. потреба у таких загонах ставала все менш актуальною, і М. Комарницький зміг повернутися до авіаційної справи, про яку, після демобілізації, не забував, а навпаки, відслідковував усі тенденції розвитку авіації і активно брав участь у цьому процесі. Зокрема, виступив ініціатором створення гуртка безмоторної авіації. Також власним прикладом активно привертая увагу обдарованої молоді до цієї сфери, адже мав глибокі знання авіаційної справи, володів сильним вольовим голосом, що і притягувало до нього юнаків. До того ж він чудово фотографував, міг сам сконструювати, зібрати чи відремонтувати радіоприймач (*Микола Антонович Комарницький (1894–1975), ветеран і популяризатор авіації і планеризму. Держ. арх. Полтав. обл. Фонд р-9051; Настенко Л. Г. (2013).*)



Прилагая при настоящем схематический план местности в районе ст. Полтава-Киевской с площадью удобной во всех отношениях для обустройства аэродрома, Управление Губернства просит Вас войти с ходатайством в Ц.К. по национализации земель при П.К.З. об отводе указанной площади в количестве 150 десятин под Полтавский местный аэродром. Необходимая техническая характеристика местности изложена в Легенде, дополнительно Управление сообщает, что другая площадь, более удобная или неудобная, вблизи города не. Юго-восточная и юго-западная окрестности города волнисты и такой площади не имеют. Единая часть, прилегающая к Корска имеет, малую площадь, но они песчаные, или болотистые и по техническим условиям неприемлемы. Остальной сектор гористый и пересечен, покрыт лесами и густо зарослен. Указанная площадь примыкает непосредственно к городу, линии в железнодорожной магистрали Харьков-Полтава-Киев, а самого вокзала Полтава-Киевская, находится непосредственно в близости к месту расквартирования Воздухо-часов УЧ, имеет возможность насти-

Рис. 3. Рішення «Про облаштування проміжної повітряної станції в м. Полтаві»

Джерело: фотофонд філії НВІМУ-МВБА (м. Полтава).

У 1923 р. разом з українцями Костянтином Арцеуловим (1891–1980 рр.), братами Андрієм (1886–1942 рр.), Іваном (1887–1942 рр.) і Євгеном (1889–1937) Касьяненками створює, за ініціативи радянського уряду та військового командування УСРР, об'єднання аматорів авіації та повітроплавання «Товариство Авіації та Повітроплавання України і Криму» (далі – ТАПУК) (Настенко Л. Г. (2013); Ляховецький М. Б. (1984)).

24 березня 1923 р. за ініціативою представника ТАПУК М. Комарницького, в Полтаві організовано Раду губернського відділу товариства. Його було затверджено секретарем правління цієї Ради. Пізніше у травні 1923 р. він увійшов до складу бюро пропаганди губернського відділу товариства (Настенко Л. Г. (2013)).

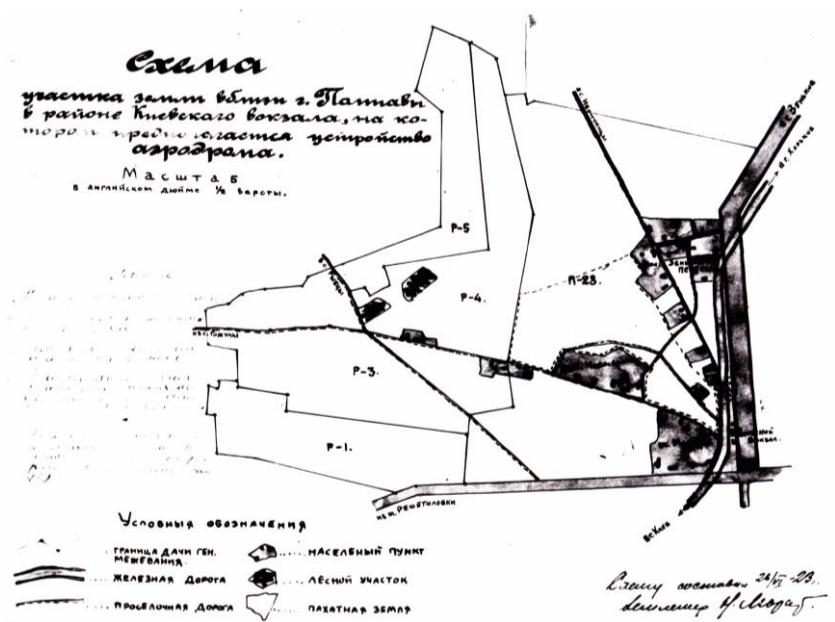


Рис. 4. Схема ділянки землі поблизу м. Полтава в районі Київського вокзалу, на якій передбачалося облаштування аеродрому
 Джерело: фотофонд філії НВІМУ–МВБА (м. Полтава).

26 березня 1923 р. за участі ТАПУК та інших державних установ було засновано Українське акціонерне товариство повітряних сполучень «Укрповітрошлях». 14 червня 1923 р. на засіданні Правління було прийнято рішення «Про облаштування проміжної повітряної станції в м. Полтаві» (рис. 3) (Микола Антонович Комарницький (1894–1975), ветеран і популяризатор авіації і планеризму. Держ. арх. Полтав. обл. Фонд р-9051; Дейнега В. Г. (2020)).

ПРЕЗИДИУМУ ПОЛТАВСЬКОГО
ГУБЕРНСЬКОГО Л. А.

Согласно распоряжения Правления С-ва Авиации и Воздухоплавания Украинского, а равно и распоряжения г. Инженера Начальства УЮ, Правление Губотдела С-ва в контакте с Окружным управлением произведено обследование площади земли размером в 150 дес. в районе Киевского вокзала в границах района ж.д. Малинский поселок, Новоселовский, дороги на с. Луки и Новосельцы. Все материалы и схематический план местности отправлены через Правление С-ва и Командование УЮ в ЦК по национализации земель при НКЗ для отвода этой земли через 41-ю районную Комиссию по национализации земель для Полтавского местного аэродрома. С 28-го июня по настоящему дню никаких результатов по данному вопросу с центра нет. Крестьяне, осведомленные о работе по устройству аэродрома, производят энергичную заготовку земли, параллельно с уборкой ржи.

Имея в виду все обстоятельство, по обсуждении его в Заседании Правления Губотдела от 13 с/м, постановлено просить обраться в Президиум Губернского Л. А. с просьбой о воспрепятствии заготовке площади, намеченной для оборудования аэродрома, прежде до разрешения этого вопроса Центром, если ГИК не может самостоятельно предоставить означенной площади Правлению Губотдела и 8-му Корпусу под аэродром

Член Совета и
Секретарь С-ва /комарницкий/

С подлинным верно: делопроизводитель *Степанюк*

Рис. 5. Заява М. Комарницького до Президії Полтавського Губернського виконавчого комітету з проханням заборонити селянам заорювати землі, закріплені для облаштування аеродрому

Джерело: фотофонд філії НВІМУ–МВБА (м. Полтава).

29 червня 1923 р., за результатами рекогносцирування околиць Полтави, Правління Ради губернського відділу ТАПУК направило пропозицію про відведення землі у кількості 150 десятин під Полтавський місцевий аеродром. Також було повідомлено про відсутність іншої зручної площі поблизу міста і додано схему ділянки землі поблизу м. Полтави в районі Київського вокзалу (рис. 4), на якій передбачалося облаштування аеродрому (*Микола Антонович Комарницький (1894–1975), ветеран і популяризатор авіації і планеризму. Держ. арх. Полтав. обл. Фонд р-9051*).

16 серпня 1923 р. М. Комарницький повідомив Президію Полтавського Губернського виконавчого комітету, що селяни не підтримують ідею облаштування аеродрому, звернулися із проханням заборонити ці дії і одночасно зі збиранням урожаю жита активно заорюють землі (рис. 5), відведені під аеродром.

16 27

ПРОТОКОЛ № 12

ЗАСІДАННЯ ПРАВЛІННЯ УКРАЇНСЬКОГО АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА
«УКРПОВІТРАШЛЯХ» У К Р В О З Д У Х И Н У Т Ь

19 Мая 1924 года

ПРИСУТСТВОВАЛИ: Член Пр. ления В.И.МАКОГОН, Н.Л.СТАМО.

сотрудники: Н.И.ПОПОВ и С.Р.САКК.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ - В.И.МАКОГОН. СЕКРЕТАРЬ - О.П. ГЕКОЛЕР.

Повестка заседания:

- 1) доклад Н.И.ПОПОВА о перелете ХАРЬКОВ-КИЕВ и обратно
- 2) Об утверждении расписания воздушных сообщений на линиях Об-ва и тарифов.
- 3) О доставке пассажиров,
- 4) Об организации службы связи и погоды,
- 5) О порядке и способах финансовых расчетов со станциями,
- 6) О контрольном полете на ОДЕССУ,
- 7) О расчете с контрагентами по изданию справочника Воз. Украины и Кры. и "
- 8) О заказе мелких купюр акций Об-ва
- 9) О доставке пассажиров к месту назначения при вынужденных посадках.-

СЛУШАЛИ

ПОСТАНОВИЛИ

1) Доклад Н.И.ПОПОВА о перелете ХАРЬКОВ-КИЕВ и обратно.

1) Констатировать, что самолет "КОМЕТА" по не хорошо выдержал испытание и перелет ХАРЬКОВ-КИЕВ и обратно дал хорошие результаты. Отметить, что аэродром в ПОЛТАВЕ оказался вполне пригодным, что же касается КИЕВСКОГО, то он еще не вполне пригоден. Необходимое оборудование аэродрома опознавательными знаками будет стоить приблизительно около 1000 рублей. Принимая во внимание отсутствие средств у нашего Общества, просить Киевский Губотдел С А В У К об отпуске 1000 рублей на сумму Нач.с.станции в Киеве для оборудования знаков.

Отметить, что Начальник воздушной станции в ПОЛТАВЕ, тов. КОМАРИЦКИЙ вполне удовлетворяет треб. данным воздушных сообщений.-

Согласиться с временным приглашением в на должность Начальника воздушной станции КИЕВ тов. ГЕРАСИМОВА. Поручить ТЕХ.ОТДЕЛУ и летной части вызвать его в ХАРЬКОВ и надлежащим образом инструктировать

Констатировать необходимость иметь на воздушной станции КИЕВ опытного моториста и имея возможность использовать моториста т.ПУНИША Москва, возбудить ходатайство перед военным ведомством об откомандировании его в наше распоряжение.

Рис. 6. Протокол засідання правління Українського акціонерного товариства «Укрповітряшлях» від 19 травня 1924 р.

Джерело: фотофонд філії НВМУ-МВБА (м. Полтава).



Рис. 7. У травні 1924 року Українське товариство повітряних сполучень «Укрповітряшлях» оголошує про відкриття регулярних рейсів транспортних літаків на маршрутах в Україні

Джерело: фотофонд філії НВМУ–МВБА (м. Полтава).

До травня 1924 р. М. Комарницькому вдалося вплинути на громадську думку, землі були відведені під аеродром і основні роботи з будівництва – виконані. Тоді ж «Укрповітрошлях» затвердив штат повітряної станції в Полтаві, яка значилася вузловою, її обслуговувало 5 осіб. Тоді ж був виконаний перший пробний політ. Трохи згодом, на засіданні правління Українського акціонерного товариства «Укрповітрошлях» (рис. 6), після доповіді про переліт із Харкова до Києва і назад, було прийнято рішення, що аеродром в Полтаві виявився повністю придатним, а в Києві – не цілком придатним (Настенко Л. Г. (2013).

Також було відзначено, що начальник повітряної станції в Полтаві М. Комарницький повністю відповідає вимогам повітряних сполучень. Він активно організовував перші авіарейси. Зокрема, коли 25 травня 1924 р. відкрилося регулярне повітряне сполучення по лініях Харків – Київ і Харків – Одеса (через Полтаву) (рис. 7), він сам приймав та відправляв рейсові літаки. Крім того, влаштовував агітаційні польоти, на які збиралося чимало молоді (*Настенко Л. Г. (2013)*).

Після роботи в Полтаві, упродовж 1926–1940 рр., він працював у м. Нижній Новгород в Управлінні авіаційної компанії «Доброльот», готував експедиції авіаторів із боротьби зі шкідниками полів, працював у Закавказзі, в Поволжі, Середній Азії, на Далекому Сході й на Північному Заході СРСР, організував аерофотозйомку місця падіння Тунгуського метеорита тощо.

Під час німецько-радянської війни (1941–1945 рр.) займався евакуацією сімей аерофлотів і важливих вантажів з Прибалтики до м. Москва, очолював штаб «Повітряного мосту» авіаційного загону 3-ї ескадрильї Авіагрупи особливого призначення при Генштабі Червоної Армії, був начальником штабу, що підвозив продукти і боєприпаси до заблокованого Ленінграда.

Після війни очолював штаб авіагрупи Головного управління лісоохорони і лісонасаджень, що діяло у складі Ради народних комісарів СРСР. Потім командував льотним підрозділом лісової авіації. Очолював загін аерофотографування.

В авіаційному містечку Полтави ім'ям Миколи Комарницького названо вулицю. На одній з адміністративних будівель в Полтаві, на вул. Соборності, 66, встановлено меморіальну дошку на згадку про цю видатну людину (*Микола Антонович Комарницький (1894–1975), ветеран і популяризатор авіації і планеризму. Держ. арх. Полтав. обл. Фонд р-9051; Настенко Л. Г. (2013); Ляховецький М. Б. (1984)*).

Висновки. Микола Комарницький залишив яскравий і помітний слід не лише в історії авіації, а й у розвитку Полтавського регіону. Саме він відіграв ключову роль у визначенні місця та організації діяльності Полтавського аеродрому. Активно взаємодіяв з громадськістю, представниками влади та армії для забезпечення підтримки й надання необхідних ресурсів для його будівництва. Завдяки своєму фаховому льотному досвіду та майстерному виконанню різноманітних авіаційних маневрів формував позитивне ставлення до авіації серед громадськості та влади та активно її популяризував.

Крім того, Микола Комарницький стояв у витоків радянського планеризму. Зокрема, першим у СРСР здійснив політ на двомісному планері, активно розвивав цивільну і сільськогосподарську авіацію (у серпні 1931 р. в Полтаві біля села Рибці вперше в Україні була створена авіабаза сільського і лісного господарства «Сільгоспавіація»).

Його діяльність сприяла підвищенню зацікавленості саме молоді до авіації та розвитку регіону в цілому, особливо в контексті нагальної потреби створення аеродрому. Через свою активну участь у громадських і військових справах М. Комарницький крім налагодження належної ресурсної підтримки аеродрому й розвитку авіації в регіоні забезпечував підготовку нового покоління льотчиків.

Використані посилання

Бойко О. Д., Гірик С. І., Киридон А. М. (2022). Історія України: міжвоєнний період. Велика українська енциклопедія. URL: https://vue.gov.ua/Історія_України:_міжвоєнний_період [дата звернення 09.02.2024].

Дейнега В. Г. (2020). Полтавське небо в очах історії. Зоря Полтавщини. 22.09.2020. URL: <http://zorya.poltava.ua/poltavske-nebo-v-ochah-istorii/> [дата звернення 09.01.2024].

Ляховецький М. Б. (1984). Товариство Авіації та Повітроплавання України і Криму. Українська Радянська енциклопедія. Т. 11, кн. 1. : ТИМ – ТОКО. Київ : Голов. ред. УРЕ. 606 с.

Микола Антонович Комарницький (1894–1975), ветеран і популяризатор авіації і планеризму. Держ. арх. Полтав. обл. Фонд р-9051, оп. 1, спр. 4, арк. 1–4; спр. 3, арк. 1–8; спр. 20, арк. 1.

Настенко Л. Г. (2013). Комарницький Микола Антонович (1894 – 1975), Історія української авіації в особах : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / Гребенніков В. М., Тюрменко І. І. та ін.; за ред. В. М. Гребеннікова, Київ: НАУ, С. 138–145.

Пістоленко І. О. (2014). Комарницький Микола Антонович. Енциклопедія Сучасної України / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України. URL: <https://esu.com.ua/article-4267> [дата звернення 09.01.2024].

Харук А. І. (2009). Історія авіаційної промисловості України: проблема періодизації. Історія науки і біографістика. № 1. URL: http://base.dnsgb.com.ua/INB/2009-1/09_haruk.pdf [дата звернення 10.01.2024].

References

Boiko O. D., Hirik S. I., Kyrydon A. M. (2022). Istoriiia Ukrainy: mizhvoiennyi period. Velyka ukraïnska entsyklopediia. URL: [https://vue.gov.ua/Istoriiia_Ukrainy:_mizhvoiennyi_period_\(ukr\)](https://vue.gov.ua/Istoriiia_Ukrainy:_mizhvoiennyi_period_(ukr)).

Deineha V. H. (2020). Poltavske nebo v ochakh istorii. Zoria Poltavshchyny. 22.09.2020. URL: <http://zorya.poltava.ua/poltavske-nebo-v-ochah-istorii/> (ukr).

Liakhovetskyi M. B. (1984). *Tovarystvo Aviatsii ta Povitroplavannia Ukrainy i Krymu. Ukrainska Radianska entsyklopediia*. T. 11, kn. 1. : TIM – TOKO. Kyiv : Holov. red. URE. 606 s. (ukr).

Mykola Antonovych Komarnytskyi (1894–1975), veteran i populiaryzator aviatsii i planeryzmu. Derzh. arkh. Poltav. obl. Fond r-9051, op. 1, spr. 4, ark. 1–4; spr. 3, ark. 1–8; spr. 20, ark. 1. (ukr).

Nastenko L. H. (2013). *Komarnytskyi Mykola Antonovych (1894 – 1975), Istoriia ukrainskoi aviatsii v osobakh : navch. posib. dlia stud. vyshch. navch. zakl. / Hrebennikov V. M., Tiurmenko I. I. ta in.; za red. V. M. Hrebennikova*, Kyiv: NAU, S. 138–145. (ukr).

Pistolenko I. O. (2014). *Komarnytskyi Mykola Antonovych. Entsyklopediia Suchasnoi Ukrainy / Redkol.: I. M. Dziuba, A. I. Zhukovskiy, M. H. Zhelezniak ta in.; NAN Ukrainy, NTSh*. Kyiv: Instytut entsyklopedychnykh doslidzhen NAN Ukrainy. URL: <https://esu.com.ua/article-4267>. (ukr).

Kharuk A. I. (2009). *Istoriia aviatsiinoi promyslovosti Ukrainy: problema periodyzatsii. Istoriia nauky i biohrafistyka*. № 1. URL: http://base.dnsbg.com.ua/INB/2009-1/09_haruk.pdf. (ukr).

Deinega V.

THE CONTRIBUTION OF THE OUTSTANDING UKRAINIAN AVIATOR MYKOLA KOMARNYTSKY TO THE ESTABLISHMENT OF THE AIRPORT IN POLTAVA IN THE 1920'S OF THE 20TH CENTURY

The article highlights the prerequisites for the creation of the airfield and its infrastructure facilities in the city of Poltava in the 20s of the 20th century, which contributed to the development of aviation on the territory of the USSR. In the opinion of the author, the initiative in establishing the airfield in Poltava belongs to Mykola Komarnytskyi, since he identified the appropriate territory for the construction of the airfield, convinced the public of its necessity, organized such construction and ensured the proper and sustainable functioning of the airfield.

Also, the article analyzes the rapid development of aviation in the second half of the 20s of the 20th century and its growing role in various spheres of life of the newly created state. The events related to the founding and activities of the defense-patriotic association of aviation and aeronautical enthusiasts «Society of Aviation and Aeronautics of Ukraine and Crimea» in 1923, which became an important center for various aviation events, in particular, campaign flights in order to maintain interest in aviation and train young people.

Special attention is focused on highlighting the history of the establishment in 1923 and the activities of the Ukrainian joint-stock company of air connections «Ukrpovitroslyah» and the organization of the first flights on the route Kharkiv - Kyiv and Kharkiv – Odesa (via Poltava).

Keywords: aviation, airfield, flight, air connections, aviation industry.