

УДК 629.73:358.41(09)

УКРАЇНА ТА УКРАЇНСЬКІ ЛЬОТЧИКИ В РОСІЙСЬКІЙ ВІЙСЬКОВІЙ АВІАЦІЇ (до 1917 р.)

Пістоленко І.О., канд. істор. наук
(Полтавський музей авіації та космонавтики)

Стаття посвячена історії створення і діяльності перших авіаційних військових формувань, навчальних закладів, стану авіаційної промисловості на території України в перші десятиліття ХХ століття (до 1917 року). Розглядаються основні події та ступінь представництва і участі українських льотчиків в становленні і розвитку військової авіації Російської імперії.

The article is dedicated to the history of the foundation and work of the first aircraft military units, educational institutions, to the state of the aircraft industry in the territory of Ukraine in the first decades of the twentieth century (till 1917). The main events and the degree of representation and the participation of Ukrainian pilots in the formation and development of military aviation of Russian Empire are also revealed.

Історії становлення та розвитку авіації в Російській імперії до 1917 р. присвячено десятки книг і сотні статей. І все ж, слід визнати, що історія авіації періоду, що передував Першій світовій війні, самої війни, і, особливо, питання участі України, льотчиків-українців й тих, хто певним чином пов'язаний з нашою країною, у розвитку авіаційної справи початкового періоду недостатньо досліджені.

Причинами недостатньої уваги до цієї проблеми, на наш погляд, стали не лише „ідеологічні заборони”, що були невідворотним результатом змін у Росії після жовтня 1917 р., але й те, що Україна як на початку ХХ століття, так і після революційних подій 1917 р. розглядалася лише як одна з багатьох складових великої імперії. Однією з важливих причин можна вважати також недостатнє розуміння теоретиками військової справи до революційної Росії ролі та завдань



авіації того часу в умовах сучасної війни. Авіація напередодні Першої світової війни і на перших її етапах розглядалася лише як допоміжна порівняно з іншими родами військ. Проте досвід війни досить швидко дозволив авіації зайняти належне їй місце.

Майже ніхто з авторів-дослідників, висвітлюючи події та констатує важливі факти авіаційної історії згаданого періоду, не наголошував на тому, що багато з них відбувалися або були пов'язані з Україною.

Наша мета – розставити „українські наголоси” в історії російської військової авіації на початку її розвитку.

Народження української авіації сучасні дослідники пов'язують з 1-м березня 1918 р., коли в небі над Києвом з'явилися шість літаків Запорізького авіаційного загону, що дислокувався у м. Харкові (цей загін був створений з ініціативи С. Петлюри вже після його

демсії з посту генерального секретаря військових справ) [1].

Становлення української авіації на початковому етапі відбувалося під певним впливом австрійської, німецької авіації. Деякі льотчики проходили спеціальне ознайомлення та набували навичок керування австрійськими аеропланами. Наприклад, В.С. Рутковський з 21.04.1915 р. до 14.06.1915 р. (тут і далі дати, як і в архівних джерелах, подаються за старим стилем – І.П.) був відряджений до м. Львів, „де навчався польотам на австрійських літаках” [2], а 26 червня цього ж року виїжджав у 6-у авіаційну роту за літаком типу „Румплер”. Проте, льотна майстерність, організаційний досвід та зв'язки українських льотчиків, ставлення до авіації як до важливого роду військ зародилися, головним чином, у „надрах” російської авіації напередодні та протягом Першої світової війни.

Українська авіація була в значній мірі створена фахівцями, більшість з яких спочатку служили в авіації Росії.

Якщо **перші формування військової авіації** в Росії були створені в 1910 р. (у цьому ж році була організована підготовка військових льотчиків), а **перший авіазагін** в російській армії був сформований в 1911 р., то **в Україні**, в Києві, – в 1912 р. До випуску курсу тимчасового авіаційного відділу Петербурзької школи до затвердження положення про цей відділ увійшло одинадцять льотчиків. Вони склали кістяк військової авіації Російської імперії. Серед них – троє авіаторів, котрі навчалися і служили в Україні (О.С. Карпов закінчив Сумський кадетський корпус, а пізніше Єлісаветградське (нині м. Кіровоград) кавалерійське училище та Севастопольську військову авіаційну школу; Р.Л. Ніжевський та О.В. Панкрат'єв – майбутні командири в ескадрі повітряних кораблів „Ілля Муромець” (1916 року її штаб базувався у м. Вінниці).

У 1913 р. урядом Росії була прийня-

ята програма посилення армії, згідно з якою планувалося сформувати 63 корпусних, фортечних, польових (армійських) та особливого призначення (для кавалерійських корпусів) авіаційних загонів (АЗ). Передбачалося, що для корпусних авіазагонів (КАЗ), для яких властивою була значна маневреність, будуватимуться легкі й компактні моноплани, а для стаціонарних фортечних та польових – більш важкі біплани.

Для обслуговування їх намічено було сформувати **авіаційні роти**. На початку травня 1913 р. військова рада затвердила пропозицію щодо створення трьох авіаційних рот. Дві з них – **на території України**: в Севастополі та Києві. Вони формувалися на базі 7-ї та 8-ї повітроплавальних рот. Саме до 7-ї **повітроплавальної роти**, що дислокувалася в м. Києві, до 2-го її загону (з 23.06.1913 р. – 11-й АЗ, а потім – 11-й КАЗ), був прикомандирований після закінчення навчання П.М. Нестеров. Літаки розташовувалися в ангарах основного аеродрому загонів – на Сирецькому полі на схід від Святошина. Тут служив і співучень П.М. Нестерова по кадетському корпусу В.М. Ткачов. Цей відомий у майбутньому авіатор, георгіївський кавалер, до речі, у червні 1910 р. був прикомандирований до Одеського кадетського корпусу на посаду офіцера-вихователя і прослужив там два роки; закінчив у 1911 р. приватну авіаційну школу Одеського аероклубу, а у березні 1916 р. у м. Києві займався формуванням 11-го авіаційного дивізіону, який згодом і очолив. З 9 вересня цього ж року виконував обов'язки Інспектора авіації армій Південно-Західного фронту.

Київський авіазагін вважався одним з кращих.

Авіаційна промисловість Російської імперії цього періоду не була розвиненою, що утруднювало розвиток галузі.

Більшість літаків Росія закуповувала за кордоном. Лише у червні 1914 р.

Акціонерне Товариство Русо-Балтійського вагонного заводу (АТ „РБВЗ”), де конструктором та керівником Повітроплавального відділення був І.І. Сікорський, підписало угоду з Головним військово-технічним управлінням (ГВУ) Військового міністерства на будівництво 45 літаків (14 біпланів С-10А, 24 моноплана С-11А – розвідника, 3 тренувальних моноплана С-12 та 5 „навчальних біпланів”). Відділення також серійно будувало багатомоторні важкі літаки конструкції І.І. Сікорського „Ілля Муромець”. І.І. Сікорський розпочинав свою конструкторську діяльність в Україні, в Києві. В 1907-1911 рр. навчався в Київському політехнічному інституті (КПІ). Ще у 1909 р. він побудував тут перший натурний вертоліт, згодом – перший літак БІС-1 (С-1) [3].

Всього на авіаційну галузь в Російській імперії в цей період працювало 12 невеликих заводів. Серед них *на території України діяли* завод в м. Сімферополі та одеський завод Анатра; в м. Харкові на початку 1914 р. були відкриті авіаційний (ХАЗ) та моторобудівний (ХМЗ) заводи. Їх називали ще „глібовськими” за іменем їх власника – авіапромисловця О.А. Глібова. Останній завод був спроектований спеціально для випуску багатомоторних аеропланів. У червні 1914 р. на ХМЗ почали випуск більш потужних авіаційних моторів вітчизняної конструкції. А у вересні ХАЗ вийшов на проектну потужність і став випускати (як і завод у Петербурзі) по шість С-22 „Ілля Муромець” та десять одномоторних „Сікорських” щомісяця. На початку 1915 р. ці заводи були об’єднані з „Авіа-Балтом” (авіапідприємством „РБВЗ”) у концерн „Рос-Авіа” [4, 5].

Організовувались також *авіаційні парки*, що, по суті, виконували функції авіамайстерень. На території України було розташовано три таких авіаційних парки: 1-й – у м. *Одесі*, 3-й та 5-й – у м. *Києві*.

Як бачимо, *основу парку літаків* у

Російській імперії на початку 1910-х рр. складали аероплани іноземного виробництва, літаки конструктора І.І. Сікорського. Його доповнювали літаки І.І. Стеглау, Я.М. Гаккеля, деяких інших вітчизняних конструкторів, а також незначна частина апаратів, що їх намагалися розробляти та будувати за своїми проектами (вдосконалюючи існуючі моделі літаків й виробляючи власні конструкції) самі авіатори. Серед них були й льотчики-конструктори, які мали українське походження або навчалися і служили в Україні (наприклад, один з найвідоміших військових льотчиків штабс-капітан П.М. Нестеров, поручик О.О. Кованько, який походить з дворян Полтавської губернії, та ін.).

Серйозна увага в цей час приділялася розвитку авіації і у програмі посилення військового флоту, прийнятою Морським міністерством Російської імперії. Народження морської авіації певним чином також пов’язано з Україною. *Перший в історії флоту* Російської імперії політ на моноплані „Антуанетт” над Куликовим полем поблизу Севастополя здійснив ще 16 вересня 1910 р. військовий льотчик, морський офіцер С.Ф. Дорожинський. Саме цей політ розглядається багатьма сучасними українськими істориками як факт (і дата) народження морської авіації.

Планувалося створення „авіаційних станцій”, які були б оснащені гідролітаками (зокрема, поплавковими С-5А та С-10). Одна з таких гідроавіаційних станцій 1-го розряду була створена на Чорному морі (поблизу м. Севастополя) і одержала назву „Кругла бухта”.

Для підготовки льотного складу використовувались, крім іноземних, знову ж таки літаки І.І. Сікорського С-5А (в морській авіації), С-8 – для „сучасних” льотчиків (з 1912 р.) та швидкісні навчально-тренувальні біплани С-16 (з жовтня 1914 р.). До весни 1915 р. у розпорядження Чорноморського флоту поступило також декілька „Іллів

Муромців” - гідролітаків [6].

У листопаді 1911 р. розпочала діяти *Севастопольська авіаційна школа* Відділу повітряного флоту. Саме вона невдовзі після свого відкриття, а не Гатчинська школа, куди льотчики направлялися, в основному, для участі в маневрах Петербурзького військового округу (про це свідчать документи, що збереглися у фондах Державного архіву Російської Федерації (ДАРФ, м. Москва), стала *головною базою підготовки льотних кадрів*. Головою Севастопольської школи призначили кап. 2-го рангу В. Кедріна. Серед викладачів школи було багато висококласних фахівців, мужніх офіцерів, таких, наприклад, як одесит М. Єфімов, кавалер чотирьох орденів та Георгіївської зброї поручик Л.А. Самуйлович, який з 21.05.1916 р. до 02.06.1917 р. виконував там обов'язки офіцера, що навчає, та ін.

Перший випуск севастопольці підготували до 26 жовтня 1911 р. У загін, що формувався в Севастополі з числа перших випускників школи, були призначені лейтенанти Дорожинський, Дибовський, мічмани Лучанінов, Качинський, Коведяєв, Утгоф, Фріде і Ессен. У роки Першої світової війни троє з цих вісьмох морських офіцерів були відмічені георгіївськими нагородами. Першим у морській авіації Георгіївської зброї удостоївся в травні 1915 р. лейтенант Є.Є. Коведяєв. Лейтенант Чорноморського флотського екіпажу В.В. Утгоф був нагороджений орденом Св. Георгія 4-го ст. у липні, а ст. лейтенант В.В. Дибовський – у грудні 1915 р. В Севастополі школа проіснувала до кінця 1912 р., а потім була переведена до Качі (поблизу м. Севастополя). Серед випускників школи було немало льотчиків-українців [7].

Крім Севастопольської, на території України в 1913-1915 рр. були організовані *авіашколи в м. Одесі* (на кошти банкіра Анатра), *Київська школа льотчиків-спостерігачів*, а також, за даними

деяких джерел, приватна *авіаційна школа в м. Харкові* (у квітні 1914 р.) [8].

Вперше саме на території України були проведені *військові навчання із застосуванням авіації*. На Дарницькому артилерійському полігоні (поблизу Києва) з ініціативи його начальника полковника Ханжина артилерія мала змогу ознайомитися з новим видом повітряного ворога. Льотчикам та спостерігачам надавалася можливість попрактикуватися у розвідці артилерії з повітря.

Всього за час маневрів літаки здійснили 148 польотів тривалістю 63 години 35 хвилин. Командир київського авіазагону П.М. Нестеров за 43 польоти налітав 18 годин 48 хвилин.

Подібні маневри військ Київського військового округу відбулися також у вересні 1913 р. Підкреслимо, що під час їх проведення *на Полтавщині* були здійснені *перші посадки і зльоти в темряві*. Першим відзначився поручик М.Г. Передков. 15 вересня 1913 р., повертаючись із розвідувального польоту пізніше, ніж планував, цей авіатор вперше опустив свій літак на землю у темряві при запалених вогнищах (додамо, що у 1914 р., під час служби М.Г. Передкова в 11-му КАЗ у м. Києві, він був нагороджений Георгіївською зброєю за успішне проведення повітряних розвідок).

Наступного дня, 16 вересня 1913 р., П.М. Нестеров після доповіді в штабі корпусу вилетів у темряві і слідкував за приладами за допомогою електричного ліхтарика. Його літак також при запалених вогнищах благополучно опустився у м. Гадяч (Полтавської губернії).

У цих вересневих маневрах брав участь киянин (тоді ще артилерійський поручик, а у майбутньому – військовий льотчик, ас повітряного бою, георгіївський кавалер, нагороджений також російськими і французьким орденом) капітан Є.М. Крутень.

Такі навчання, що дозволяли в умовах, близьких до бойових, перевірити штати загонів, їх мобільність на зем-

лі, виучку льотного і технічного складу, стали пізніше традиційними у Київському військовому окрузі, а також в інших округах.

22 листопада 1913 р. неподалік від Києва була зроблена *перша спроба використання на літаку прожектор як освітлювач*. На „Ньюпорі-4” П.М. Нестеров приладив ацетиленовий прожектор – такий, які встановлювалися тоді на автомобілях, і здійснив декілька нічних вильотів. Хоча сила світла виявилася недостатньою, а також існувала загроза виникнення пожежі, це була перша спроба вирішення вкрай важливої та нагальної проблеми. Отже, ацетиленовий прожектор став певним прототипом сучасних електричних посадочних фар [9].

1913 р. вважається в історії російської авіації роком дальніх (у масштабах можливостей того часу) перельотів. Більшість цих перельотів здійснювалася *над українською землею*, до того ж багатьма льотчиками, які певним чином були пов'язані з Україною. Серед них слід назвати такі *дальні перельоти*:

- інструктора Качинської школи шт.-кап. Д.Г. Андреаді з Феодосії до Керчі через Севастополь (відстань 250 км) /у квітні 1913 р./.

Д. Г. Андреаді походить з Таврійської губернії. Закінчив у числі кращих Одеське юнкерське училище. Учасник російсько-японської війни. Кавалер трьох орденів. Відомо, що роком раніше (1912 р.) цей льотчик здійснив переліт із Севастополя до Петербургу (відстань близько 3000 км), який проходив і через Полтавські міста Козельщину та Гадяч;

- підпоручика В.Г. Соколова з механіком Пучковим – із Києва до Чернігова та у зворотному напрямку (із вимушеною посадкою у м. Козельці (загальна відстань близько 240 км) /у травні 1913 р./;

- ескадрильї у складі десяти літаків типу „Ньюпор” Севастопольської школи під командою поручика Туношенського та інструкторів-льотчиків Стрельникова, Карицького, Олейникова та

інших до Євпаторії і Качі (на висоті 1500-2000 м). З цієї ескадрильї половинна льотчиків – майбутні георгіївські кавалери (Туношенський, Ягелло, Троїцький, Пятосін і Рутковський). До того ж А.М. Туношенський з 1915 р. служив у київському 11-му КАЗ. Є.С. Пятосін народився у Київській губернії, а з серпня 1916 р. воював на Південно-Західному фронті. В.С. Рутковський воював у Карпатських горах, у районі м. Миколаєва та ін. В.Л. Ягелло у 1906 р. закінчив Київський кадетський корпус, а за два роки по тому – Єлісаветградське кавалерійське училище;

- шт.-кап. О.С. Воротнікова з механіком на літаку „Ньюпор”. Маршрут цього перельоту включав у себе і Полтавську губернію: Київ - Гребінка - Полтава - Ков'яги - Харків - Чугуїв - Харків - Скороходо - Полтава - Гребінка - Кононовка (з вимушеною посадкою через несприятливі погодні умови) /у липні 1913 р./.

У м. Харкові були здійснені показові польоти для військових частин, а у Чугуєві льотчик зробив для офіцерів штабу 10-го армійського корпусу та гарнізону повідомлення про розвиток військової авіації в Росії. Загальна дальність польоту склала близько 900 км.

Уродженець м. Катеринослав (нині м. Дніпропетровськ) О.С. Воротников служив у 1899 р. у 133-му піхотному Сімферопольському полку. 1902-го року закінчив Чугуївське піхотне юнкерське училище. Нагороджений у роки Першої світової війни Георгіївською зброєю за відвагу під час здійснення розвідувальних польотів над Львівськими укріпленнями (березень 1915 р.).

З-поміж цих та інших, безперечно, важливих польотів, більшість з яких, проте, мали, по суті, індивідуальний характер та проводились з попередньою підготовкою, виділяється політ за маршрутом Київ – Остер – Ніжин – Київ у серпні 1913 р. Цей *груповий політ* на „Ньюпорах” був проведений в умовах, близьких до бойової обстано-

вки, – без попереднього ознайомлення льотчиків з місцевістю, а просто після ретельного вивчення мапи. Учасниками цього етапного перельоту стали П.М. Нестеров, В.М. Ткачов та М.Г. Передков. Загальна відстань перельоту склала понад 320 км. Важливою особливістю цього польоту стало також те, що *вперше весь його маршрут було знято на кіноплівку* власником кінематографа у м. Києві А. Шанцером. Фільм, що його продемонстрували у середині листопада ц.р., викликав велику зацікавленість київської публіки. Цей переліт розцінювався фахівцями як новий крок в авіаційній практиці.

Сотнику В.М. Ткачову генеральним штабом було дозволено відправитися в серпні 1913 р. в переліт за маршрутом: Київ - Казатин - Бердичів - Жмеринка - Бірзула - Одеса та у зворотному напрямку. А у жовтні цього ж року льотчик подолав шлях з Києва до Катеринодару (нині м. Краснодар) через Одесу і Джанкой (загальною відстанню приблизно 1200 км) за 10 діб. Були здійснені ще декілька перельотів інструкторами Севастопольської школи за маршрутом Севастополь - Київ та ін.

Перший переліт без посадок також відбувся „за українським маршрутом”: Київ - Біла Церква - Умань - Ананїв - Одеса, – у березні 1914 р. Цей політ став доказом можливості використання сили попутного вітру за необхідності подолання подібних відстаней: 450 км вперше пролетів П.М. Нестеров на літаку „Ньюпор” з мотором „Гном” потужністю 70 к.с. при максимальній дальності польоту близько 300 км та швидкості в 100 км/год, за час, трохи більший за 3 години. Потім, із дозаправленням у м. Миколаєві, через Перекоп і Качу льотчик досяг Севастополя.

Слід зазначити, що з Києва був здійснений ще один *рекордний переліт*, який можна віднести до „перших в історії авіації”. Це був *одноденний* політ 11 травня 1914 р. з київського аеро-

дрому до м. Гатчина поблизу Петербурга. Під час цього перельоту екіпаж літака (П.М. Нестеров з мотористом Г. Нелідовим) встановив два всеросійських рекорди: перший – подолання найбільшої відстані протягом одного дня, і другий – рекорд тривалості перельоту з пасажиром (Г. Нелідов залишив літак під час вимушеної посадки через поломку маслопроводу неподалік від містечка Городок). Маршрут проходив над українськими містами Бровари, Козелець, Чернігів, далі – над білоруськими населеними пунктами Гомель, Старо-Бихов, Могильов, потім, із посадками для дозаправлення і ремонту у Вітебську та у російському містечку Городок, – до Гатчини. Відстань майже 1068 км льотчик подолав за 18 годин, з яких 8 годин тривав сам переліт, а 10 годин знадобилися для необхідного лагодження літака та відпочинку.

За цей політ штаб Київського військового округу у наказі № 29 від 6 червня 1914 р. оголосив подяку командирі 11-го корпусного авіазагону та вийшов із клопотанням до військового міністерства про представлення льотчика „до нагороди поза правилами” [10].

Одна з найважливіших подій в історії світової військової авіації цього періоду – *здійснення* 27 серпня 1913 р. військовим льотчиком 3-ї авіаційної роти поручиком П.М. Нестеровим *мертвої петлі* (тобто повного кола у вертикальній площині) – також відбулася в *Україні*, у небі над Києвом. Так само, як за рік по тому, 26 серпня 1914 р., над землею Галичини (біля м. Жовква на Львівщині), цей льотчик здійснив *перший у світі повітряний таран* ворожого літака [11].

17 червня 1914 р. (за іншими даними – 16 червня) теж став пам'ятним днем для авіаційного Києва. На Куренівському аеродромі приземлився перший у світі лайнер – літак-гігант „Ілля Муромець” із його конструктором І.І. Сікорським на борту. До складу екіпажу вхо-

дили також другий пілот Х.В. Пруссіс, штурман Г.І. Лавров та механік В.С. Панасюк. На честь перельоту з Петербургу до Києва цей повітряний крейсер отримав почесне найменування „**Київський**”. Протягом наступних дев'яти днів цей найбільший на той час у світі літак здійснив низку польотів над Києвом. Пілотував важкий літак, крім П.М. Нестерова, льотчик 11-го КАЗ А.Е. Мрочковський. Уродженець Подільської губернії (нині це – територія Вінницької та Хмельницької областей), випускник Чугуївського піхотного юнкерського училища (1907), кавалер шести орденів, цей льотчик був менше, ніж за півроку після даних подій нагороджений двома орденами і Георгіївською зброєю за авіаційні розвідки в районі м. Львів.

Значимо, що *історія ескадри повітряних кораблів „Ілля Муромець”*, яка стала першим у світі авіаційним підрозділом важких бомбардувальників, взагалі тісно *пов'язана з Україною*. Так, уже у лютому 1915 р. „Ілля Муромець Київський” наніс перші удари по ворогу у районі с. Колодзіївки (поблизу Тернополя). А за два місяці по тому підполковник Г.Г. Горшков (за гетьманату – начальник Повітряного Флоту України) здійснив рекордний політ навколо всієї лінії Південно-Західного фронту і виконав фотографування позицій противника.

Під Тернополем, у с. Борка-Вельська, дислокувався Південний бойовий загін ескадри під команду шт.-кап. О.В. Панкрат'єва – командира „Іллі Муромця II”. Обидва ці повітряні кораблі надали серйозну допомогу 7-й армії, проводячи успішні розвідувальні польоти та здійснюючи нальоти на тил ворога на Бугач, Язловець, Монастиржеско, Підгайці, Бржезани, Рогатін та інші містечка й залізничні вузли цього району. У травні разом із повітряним кораблем „Ілля Муромець-ХІІІ” (командир – військовий льотчик, шт.-кап. В. Соловійов) вони брали участь у на-

ступі військ у Східній Галичині. 16 червня „Ілля Муромець Київський” був переведений на Західний фронт.

Безперечно, у результаті повітряних баталій та нальотів російської, австрійської і німецької авіації знищувалися не лише військові об'єкти, гинули не лише солдати противника. Страждало й цивільне населення, руйнувалися цивільні будівлі. Але війна є війна. І Галичині випало стати ареною гарячих боїв цієї війни.

Під час війни був проведений *перший випробувальний політ* одного з нових, більш досконалих і потужних повітряних кораблів І.І. Сікорського „**Ілля Муромець**” – *титу Є*. Цей пробний політ *взяв початок в Україні*. 24 квітня 1916 р. шт.-кап. Г.В. Алехнович (випускник 1910-го року авіаційної школи при Севастопольському аероклубі) здійснив успішний політ на новому літаку з м. Вінниці до м. Кишинєва.

Восени 1916 р. вся ескадра повітряних кораблів перейшла на Південно-Західний фронт. Її штаб дислокувався у **м. Вінниці**. Там діяв аеродром, були розміщені майстерні ескадри. До квітня 1917 р. до складу ескадри входило чотири бойових загони, в яких нараховувалося 20 важких бомбардувальників. На початку 1918 р. вони перейшли під команду гетьмана Скоропадського. На базі ескадри була сформована військова частина під назвою „Ескадра Повітряних Кораблів” (ЕПК). Зі старого складу ескадри в ЕПК залишилися служити 33 особи, 16 офіцерів зокрема. Але у червні ЕПК було розформовано, а кораблі – покинуті на складах [13] (за даними інших джерел, у вересні 1917 р. при підході німців до Вінниці, через неможливість організувати евакуацію ЕПК, літаки прийшлося спалити [14]).

У Києві, на Волинському аеродромі, у роки Першої світової війни діяла авіаційна школа Південно-Західного фронту [15].

У мирний час та на початку Першої

світової війни у м. Києві була розквартирована 3-я авіаційна рота. Для своїх занять 3-й польовий загін та 9-й, 11-й і 12-й КАЗ, що входили до складу роти, використовували також Святошинський аеродром та невеликий аеродром біля артилерійського полігону в м. Дарниці поблизу Києва. У липні 1914 р. вони були переведені на табірний стан під Києвом. А незабаром їх направили до складу діючої армії Південно-Західного фронту.

З дев'ятнадцяти офіцерів названих військових підрозділів за час Першої світової війни кавалерами ордену Св.Георгія та Георгіївської зброї стали дев'ять льотчиків (В.Є. Гартман, М.Ф. Івков, М.Є. Гарман, О.С. Воротников, І.С. Мальчевський, О.Ф. Малишев, П.М. Нестеров, М.Г. Передков, А.Е. Мрочковський, Д.О. Макаров). З них троє народилися і походять з України (О.С. Воротников, М.Ф. Івков (нар. в Чернігівській губ.), А.Е. Мрочковський).

Їх бойова робота в Галичині у 1914 р., спільна з 3-ою (головним напрямом якої був Львів) та 8-ою арміями Південно-Західного фронту, може слугувати приміром успішного застосування військової авіації. За період битви в Галичині з 6 серпня по 13 вересня 9-й та 11-й КАЗ 3-ї армії здійснили понад 70 бойових вильотів, а 7-й, 8-й та 12-й КАЗ і 3-й польовий загін 8-ї армії – понад 100. Успішно діяла повітряна розвідка 11-го КАЗ і 1915 року (особливо в районі Горлиці-Бієч у другій половині квітня). З червня по серпень 1916 р. льотчики Південно-Західного фронту здійснили 1805 бойових вильотів загальною тривалістю 3147 годин. За успішні повітряні розвідки стали георгіївськими кавалерами: командир 11-го авіадивізіону В.М.Ткачов, лейтенант Кавказького КАЗ М.С.(Л.) Мачаваріані (випускник Севастопольської військової авіаційної школи 1915-го року), начальник 6-го КАЗ шт.-кап. І.С. Стрельников, спостерігач 24-го КАЗ Г.О. Матсон (випускник 1917-го

року Військової школи льотчиків-спостерігачів в м. Києві) та ін.

1916 р. вважається роком створення російської винищувальної авіації.

Перший винищувальний авіаційний загін також був сформований **на території України** – у м. Києві. Він призначався для 7-ї армії, за номером якої й одержав відповідну назву: 7-й винищувальний авіазагін. Формувався він видатним льотчиком, георгіївським кавалером підпоручиком І.О. Орловим. 4 квітня 1916 р., як доповідав у Петербург І.В. Орлов, цей авіазагін був готовий до виступу на фронт і до середини квітня перебазувався на аеродром поблизу галицького містечка Яблонів.

До його складу серед інших увійшов у березні 1916 р. на апараті „Моран” і військовий льотчик, кавалер ордена Св. Георгія 4-го ст. Г.(Ю.)В. Гільшер, який навчався „польотам на швидкохідних апаратах” в Одеській авіаційній школі. Там він став льотчиком високого класу, відважним, відданим справі авіатором. У квітні 1916 р. льотчик збив ворожий літак (27.04.1916 р., у районі Бурканова, на фронті 7-ї армії). А за місяць (28.04.1916 р.) під час патрулювання літак Г.(Ю.)В. Гільшера „С-16” зірвався у штопор і впав з висоти 1000 м. У результаті аварії у льотчика була відірвана стопа лівої ноги. Нogu ампутували до коліна. Але восени цього ж року після лікування Г.(Ю.)В. Гільшер повернувся до загону і очолив його. Воюючи на Південно-Західному фронті (у районі населених пунктів Пусте Поле, Большовці, Посухов, Тернопіль) він збив протягом десяти місяців ще чотири ворожих літака [16].

Влітку 1916 р. була сформована **бойова авіагрупа** (БАГ) – з'єднання з 3-х авіазагонів: 2-го, 4-го та 19-го КАЗ, – першим командиром якого став шт.-кап. Залеський. Цю БАГ у серпні 1916 р. перекинули **під м. Луцьк**, де, за свідченням В.М.Ткачова, у противника була абсолютна перевага у повітрі. Акти-

вна діяльність першої БАГ докорінно змінила ситуацію.

У грудні почалося формування вишувальних відділень при арміях та КАЗ [17].

За роки Першої світової війни за бойові заслуги були нагороджені орденем Св. Георгія або Георгіївською зброєю 269 авіаторів, зокрема 122 з них мали Георгіївську зброю, 98 – орден Св. Георгія 4-го ступеню, 49 мали обидві ці нагороди.

Немало з них були відзначені іншими орденами і медалями, зокрема іноземними.

Багато з цих льотчиків народженням, походженням, навчанням або службою пов'язані з Україною.

За нашими даними, 29 льотчиків *народилися в Україні*. У м. Вінниці народився один майбутній військовий авіатор-георгіївський кавалер; у Волинській губернії – 3; у м. Житомирі – 1; у Катеринославській губернії, у м. Павлограді (нині – в Дніпропетровській обл.) – 2; у м. Києві – 3; у Київській губернії – 4, у Подільській губернії (на території сучасних Вінницької та Хмельницької областей) – 1; у Таврійській губернії – 2 (зокрема 1 – у м. Мелітополі); у Харківській губернії, в Ізюмському повіті – 1; у Херсонській губернії – 5; у Чернігівській – 4 льотчика.

Двоє: І.М. Аккерман та М.О. Левенець, – народилися *на Полтавщині*.

Українське походження мають 23 авіатори. Коріння родоводів пов'язане: з м. Бердянськом – у 1-го авіатора; з Волинською губернією – 4-х; з Катеринославською – 2-х; з Київською – 7-х; з Подільською – 2-х та Херсонською – 3-х і з Чернігівською – 1-го льотчика.

Троє походять *з Полтавської губернії*: І.М. Аккерман, О.П. Барбович та О.О. Кованько.

П'ятеро льотчиків і народилися в Україні, і родовід кожного з них – українського походження: І.М. Аккерман (народився й походить із дворян Мир-

городського повіту Полтавської губернії), Б.Ф. Гончаров (народився на Поділлі, родовід його – з Херсонщини), Г.В. Корнилович та Р.К. Шоманський (обидва народилися на Волині та походять із дворян Волинської губернії), Б.Д. Приходкін (уродженець Херсонської губернії, з потомствених дворян Київської губернії).

За соціальною приналежністю ті льотчики, які народилися в Україні або мають український родовід, поділяються наступним чином: з дворянських родів – 27; з міщан – 4; із селянських сімей – 4; з почесних (зокрема, потомствених) громадян – 4; із сімей чиновників – 3; з офіцерських родин – 3; з купецьких – 1.

За віросповіданням переважна більшість православних – 44 особи, зокрема четверо „полтавських” авіаторів; католиків – троє.

У різних навчальних закладах на території України навчалися й закінчили їх 26, у тому числі уродженець Полтавської губернії М.О. Левенець.

Закінчили *Полтавський Петровський кадетський корпус* шестеро (І.М. Аккерман (1906), М.М. Базанов (1906), С.М. Басов (1909), М.А. Бафталовський (1912), П.В. Дронін (1914), Б.Д. Приходкін (1896)).

У різних військових та цивільних навчальних закладах *в Україні навчалися й закінчили* їх (до 1917 р.) 158 осіб (із 269 льотчиків-георгіївських кавалері). А саме: військово-авіаційні заклади – 86, військові – 52, інші – 20.

Серед них:

- *авіаційні військові навчальні заклади:*

- Військову школу льотчиків-спостерігачів у м. Києві – 11 льотчиків.

Пізніше дехто з випускників цієї школи повернувся до неї працювати. Один з майбутніх георгіївських кавалерів В.І. Савицький з квітня 1917 р. став її інструктором, Г.О. Яблонський – начальником авіазагону школи (01.02 -

22.12.1916 р.). М.І. Євсюков 1916 року закінчив школу екстерном, успішно склавши іспит 16.09.1916 р. Працюючи з 01.12.1916 р. по 18.12.1916 р. у Києві, він брав активну участь у роботі комісії з доопрацювання інструкції корегування авіацією артилерійського стріляння. А з 7 січня 1917 р. став завідувати заняттями з радіотелеграфування і фотографування з офіцерами-спостерігачами;

- Севастопольську військову авіаційну школу – 66 льотчиків.

Група офіцерів – випускників школи за успішне закінчення курсу була нагороджена орденом Св. Станіслава 3-го ст. (Л.О. Культін, А.Е. Мрочковський, В.Л. Покровський, О.І. Семенов, В.О. Слепцов, М.В. Смірнов, М.П. Спасов та ін.).

Один з представників вересневого 1916-го року випуску Севастопольської школи військовий льотчик І.Й. Петрожицький вже за три місяці відзначився тим, що збив німецький літак під час охорони огляду військ 24-го та 40-го армійських корпусів.

Відомо, що один з льотчиків-севастопольців Т.Я. Заболоцький був 22.02.1907 р. відрахований з Казанського юнкерського училища „за погану поведінку” [18]. Проте, це не завадило йому, отримавши військову освіту двома роками пізніше у м. Тифлісі, у подальшому дослужитися до чина полковника в авіації (1918 р.) та очолити один з авіаційних загонів (2-й АЗ) для охорони Імператорської резиденції.

Поручик Б.М. Ємельянов-Гогнієв був відрахований з авіаційної школи „через слабке здоров'я та нездатність правильно посадити апарат ... Всі посадки як на аеродромі, так і поза ним, закінчувалися поломкою літака”. Однак це досадне непорозуміння не стало на заваді подальшій успішній авіаційній службі офіцера. 24 січня 1917 р. він став кавалером Георгіївської зброї за успішне проведення повітряних розвідок в умовах виключної небезпеки, під

безперервним артилерійським вогнем ворога у районі м. Краків.

Маємо також інформацію, що один із слухачів авіашколи В.В. Данкеєв до початку навчання у ній у березні 1917 р. закінчив військове училище і був випущений в *30-й піхотний Полтавський полк*. З початку Першої світової війни він встиг повоювати у піхоті, у кулеметній команді. Був неодноразово тяжко поранений, мав контузію. Можливо, це стало однією з причин трагедії, що завадила йому закінчити школу (він покінчив життя самогубством);

- Сімферопольське відділення Севастопольської військової авіаційної школи – 1 льотчик.

А.О. Алексєєв був зарахований до списків перемінного складу школи взимку 1916 р. За три місяці здав іспит як пілот на літаку типу „Фарман”, був переведений на спеціальний курс школи. У липні освоїв польоти на літаках типу „Вуазен” і закінчив курс навчання. Через три дні одержав призначення до авіаційного загону оборони Ставки Верховного головнокомандувача;

- Авіаційну школу при ескадрі повітряних кораблів (коли остання базувалася на території України в 1916 р.) – 2 льотчики;

- Одеську авіаційну школу – 3.

Одна з нагород випускника Одеської авіаційної школи 1916-го року С.К. Шебаліна – орден Св. Миколи Чудотворця. Цей орден він одержав за період громадянської війни (01.10.1920 р.), коли служив у складі реквізиційної комісії Київського району Збройних Сил Півдня Росії (ЗСПР). Символічно, на наш погляд, що Фонд міжнародних премій полтавця К. Бобріщева, зареєстрований у Міністерстві юстиції України у 1996 р., нині нагороджує орденом Св. Миколи Чудотворця не „за війну”, а „за примноження добра на землі” [19].

Є також дані про те, що військовий льотчик, шт.-кап. І.І. Массальський з 30.12.1915 р. до 03.01.1916 р. служив на

посаді спостерігача за Школою авіації Анатра у м. Одесі. З 15.03.1916 р. цю посаду він обіймав одночасно з виконанням обов'язків начальника Одеського авіазагону (до 18.12. 1917 р.), а пізніше і зі службою в Управлінні повітряного флоту. Ще один георгіївський кавалер льотчик М.Ф. Юрлов служив молодшим офіцером в авіаційному загоні при Школі авіації Анатра у м. Одесі.

Відомо також, що капітан Г.Л. Шереметевський з 22 червня 1917 р. був начальником відділу Військової школи повітряного бою (у м. Євпаторії) (по 27 лютого 1918 р., коли його звільнили „через хворобу”), а капітан С.К. Модрах – начальником відділу цієї ж школи з липня 1917 р.;

- Школу вищого пілотажу Одеського відділу Військової авіаційної школи – 2 льотчики.

Обов'язки помічника начальника школи з 15.11.1917 р. виконував військовий льотчик, нагороджений п'ятьма орденами, Горгіївський кавалер шт.-кап. О.А. Чехутов;

- Курси навчання польотам при гідролінійній станції 1-го розряду „Кругла бухта” (поблизу м. Севастополя) – 1 льотчик (С.Я. Яригін);

• **інші військові навчальні заклади:**

Одеське військове училище – 4; Одеський кадетський корпус – 3; Одеське піхотне юнкерське училище – 3; Одеську школу прапорщиків – 1; Одеську 2-у школу прапорщиків – 1; Єлісаветградське (нині – м. Кіровоград) кавалерійське училище – 15 (серед випускників останнього – В.А. Глинський; у 1915 р. він закінчив також Львівський політехнічний інститут); Київське військове училище – 8 (зокрема, уродженець м. Києва, підпоручик М.П. Строев (Ріхтер), який закінчив училище у 1908 р. по 1-му розряду із занесенням імені на мармурову дошку як одного з перших учнів. По закінченні повного курсу наук в училищі він був випущений на

службу у *168-й піхотний Миргородський (Полтавської губернії) полк* (до серпня 1911 р.). Будучи направленим в розпорядження Київського військового округу, залишався у списках цього полку до 05.06.1915 р.); Київську 3-ю школу прапорщиків – 1; Київський Володимирський кадетський корпус – 3; Київські військові фехтувально-гімнастичні курси (1914 р.) – 1; Фотограмметричні курси у м. Києві – 1 (шт.-кап. Г.О. Матсон закінчив ці курси вже в січні 1918 р. До початку травня ц. р. знаходився при Київському військово-топографічному відділі Корпусу військових топографів); Чугуївське юнкерське піхотне училище – 7 (саме це училище успішно закінчив 1899-го року полтавець М.О. Левенець); Сумський кадетський корпус – 4;

• **цивільні навчальні заклади на території України:**

Вінницьке реальне училище – 1; Житомирську гімназію – 1; Жмеринське 2-класне сільське Міністерства народної освіти училище – 1; Київську приватну гімназію Т. Вальнера – 1; Київське реальне училище Св. Катерини – 1; Київський університет Св. Володимира – 1; Київську 1-у гімназію – 2; Київський політехнічний інститут – 1 (майбутній військовий льотчик, нагороджений трьома Георгіївськими хрестами, Георгіївською зброєю та п'ятьма орденами В.А. Ходорович закінчив два курси політехнічного інституту у м. Києві); Одеський аероклуб – 2, зокрема, курси механіків-телеграфістів і курси авіації – 1, а також 1-у приватну авіаційну школу – 1; Одеське комерційне училище – 1; Одеське міське училище – 1; Одеське технічне залізничне училище – 2; Одеську чоловічу гімназію – 1; Павлоградське (м. Павлоград – райцентр у нинішній Дніпропетровській області) 4-класне міське училище – 1; Сумську Олександрійську гімназію – 1; Харківський Імператорський університет – 1 [20; 21].

Багато льотчиків-георгіївських кавалерів, які народилися в Україні, мають

українське походження або навчалися тут у різних закладах, служили в авіаційних та інших військових частинах, з'єднаннях, формуваннях, які дислокувалися на території України, також воювали на Південно-Західному фронті.

Таким чином, не відкидаючи певного впливу австрійської та німецької авіації на розвиток української авіаційної галузі у подальшому, слід відзначити, що підвалини для цього розвитку в основному були закладені у „надрах” авіації Російської імперії, коли, ставши ареною більшості важливих авіаційних подій досліджуваного періоду, Україна, тим не менш, розглядалася всього лише як сегмент російської держави, а існування української авіації як такої не могло бути визнаним на той час.

Проте, спираючись на викладені факти, можна стверджувати, що Україна та українські льотчики, безперечно, відігравали важливу роль у російській військовій авіації протягом одного з найважливіших періодів її розвитку – перших десятиліть ХХ століття (до 1917 р.).

ЛІТЕРАТУРА та ДЖЕРЕЛА

1. Шанковський А. Виникнення і розвиток української авіації // <http://www.chota.plast.org.ua/aviohistoryP A.htm>. – С. 1-3.

2. Авиаторы-кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1917 годов: Биографический справочник // Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. – М.: РОССПЭН, 2006. – С. 254.

3. Авиация: Энциклопедия / Гл. ред. Г.П.Свищев. – М.: Научное издательство „БРЭ”, ЦАГИ имени профессора Н.Е.Жуковского, 1994. – С. 515.

4. Самолет: Сикорский С-16 // http://www.4455.ru/Technics/ak_1b0124.htm

5. УРЕ. – Т.1. – Ст. „Авіаційна промисловість”.

6. Самолет: Сикорский ...

7. Герасимов В.Л. О роли Севастополя в зарождении отечественной авиации // Историко-публицистичний часопис „Москва-Крым». – М. – 2002. – № 3; електро-

нный вариант є доступним на сайті www.moskow-crimea.ru/history/20ver/avia.html

8. Андреев В. Русская авиация в Первой мировой войне // Родина. – 1993. – № 8-9. – С. 68-71].

9. РДВИА: Ф. ГИУ. - Оп. 15. - Св. 968. - Спр. 12. - Арк. 107-108.

10. АРАН, Московське відділення: Ф. 618. - Оп. 1. - Спр. 7. - Арк. 1: Копія; РДВИА: Ф. 2000, 1914 р. - Оп. 3. - Спр. 2511. - Арк. 6, 6 зв.; Оп. 2. - Спр. 2612. - Арк. 4, 5.

11. Трунов К.И. Петр Нестеров. – М.: Советская Россия, 1975. – С. 54, 55, 59-68, 85, 88, 90-97, 105-109, 114, 119, 120, 125-127.

12. Митюрин Д. Энтузиаст-предприниматель // Ж. „Конкуренция и рынок”. – 2005. – Сентябрь. – № 27; электронный вариант є доступним на сайті: <http://www.konkir.ru/article.phtml?id=3157>

13. Николаев А. Эскадра Воздушных Кораблей // Двигатель. – 2005 г. – № 1(37).

14. Рождение дальней авиации: Знаменательные и памятные даты. Россия // <http://www3.hgz.economy.gov.ru/files/download103950863>

15. Шанковський А. Вказана праця.

16. Аверченко С.В. Документы о службе Ю.В. Гильшера // Исторический архив. – 2004. – № 3. – С.48-67.

17. Самолет: Сикорский ...

18. Авиаторы-кавалеры... – С. 111.

19. Бобрицев К. Отчий край. – П.: Дивосвіт, 2002. – С. 32.

20. РДВИА – ф. 400: Главный штаб Военного министерства; ф. 408: Списки по старшинству генералов, штаб – и обер-офицеров; ф. 409: Послужные списки офицеров; ф. 493: Управление военного воздушного флота; ф.2000: Главное управление Генерального штаба; ф. 2003: Штаб верховного главнокомандующего; ф. 2008: Полевое управление авиации и воздухоплавания при Штабе верховного главнокомандующего; ф. ф. 2041, 2094, 2077: Управления инспекторов авиации фронтов; РДИА – ф. 496: Фонд Капитула российских орденов (наградные листы на авиаторов).

21. Авиаторы-кавалеры... – 360 с.