

АНДРІЙ ХАРУК (*Lviv*)

ЧЕРВОНИЙ ПОВІТРЯНИЙ ФЛОТ УКРАЇНИ У 1919 Р.

В 1919 р. внаслідок поразок Дієвої армії Української Народної Республіки (УНР) більша частина території України опинилась під контролем більшовиків. При цьому агресія з боку Москви до певної міри маскувалась створенням маріонеткової Української Соціалістичної Радянської Республіки (УСРР) – загалом, стандартний для більшовиків підхід при окупації неросійських територій. УСРР отримала певні атрибути державності, зокрема уряд – Раду народних комісарів. В його структурі створили й Народний комісаріат військових справ. Хоча функції цього органу були досить обмежені (щоб не сказати декоративні), однак його діяльність заслуговує на увагу істориків – тим більше, що навіть в радянські часи на ній увага не акцентувалась. А, тим часом, в історії «автономної» військової структури радянської України є кілька досить цікавих сторінок. На особливу увагу, на нашу думку, заслуговує спроба створення власних військово-повітряних сил з гучною назвою –Робітничо-Селянський Червоний Повітряний Флот України (РСЧПФ України). Досі чи не єдина спроба дослідити цю структуру була зроблена ще на початку 90-х рр. Р. Мараєвим¹. Згодом на основі цієї статті був написаний відповідний розділ у праці «Авиация в Украине. Очерки истории»². Дуже фрагментарно питання діяльності УЧПФ України висвітлено в дослідженні В. Кондратьєва та М. Хайруліна³.

У даній розвідці ми проаналізуємо спробу створення автономного військово-повітряного формування в радянській Україні під кутом його організаційної структури та основних напрямків діяльності.

Поразка Німеччини у Першій світовій війні мала для української державності дуже глибокі наслідки. З одного боку, відбулась зміна влади – замість монархічного режиму гетьмана П. Скоропадського була відновлена республіканська влада у вигляді Директорії УНР. З іншого боку, одразу після поразки Німеччини більшовицька Росія денонсувала Брестський

¹ Мараев Р.В. Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот Украины / Р.В. Мараев // Аэрообби. – 1994. - № 1. – С. 16-18.

² Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории / В.С. Савин – Харьков: Основа, 1995. – 264 с.

³ Хайрулин М.А. Военлеты погибшей империи. Авиация в гражданской войне / М.А. Хайрулин, В.И. Кондратьев – М.: Эксмо, Яуза, 2008. – 432 с.

мирний договір, що містив, серед іншого, й гарантії незалежності України. Вже в листопаді 1918 р. розгорнулася агресія більшовиків проти України, яка, призвела, незважаючи на опір Дієвої армії УНР, до захоплення Лівобережжя. Буквально напередодні вступу більшовицьких військ до Києва, 3 лютого 1919 р., народний комісар військових справ УСРР В.І. Межелаук видав наказ № 8, який передбачав створення у складі наркомату нового керівного органу – Головного Управління Робітничо-Селянського Червоного Повітряного Флоту України (ГУ РСЧПФ України). Начальником Управління призначили колишнього авіамеханіка М. Васильєва. На той час у складі більшовицького Українського фронту діяли досить обмежені авіаційні сили – відповідно до наказу командувача фронтом В.А. Антонова-Овсієнка № 14 від 4 лютого 1919 р., фронт мав лише чотири розвідувальні авіаційні загони – 9-й у Курську, 21-й і 22-й в Орлі та 24-й у Конотопі, а також потяг-майстерню № 5, що знаходилась у Курську⁴. Однак, очевидно ці загони так і лишилися у безпосередньому підпорядкуванні фронтового командування, оскільки у документах фонду Народного комісаріату військових справ УСРР не виявлено жодних наказів чи розпоряджень, що стосувалися б них.

Головним завданням ГУ РСЧПФ України мала стати (цит. мовою оригіналу) «организация и постановка всего авиационного и воздухоплавательного дела на Украине... розыск, регистрация и учет разбросанного по всей территории Украины Авиационного и Воздухоплавательного имущества»⁵, тобто відновлення матеріально-технічної бази авіації на теренах, зайнятих більшовиками. Цьому питанню приділялась увага ще навіть до офіційного створення Головного управління – наприклад, 9 січня 1919 р. нарком військових справ УСРР видав Р. Петровському мандат, яким доручалось „приступить немедленно к воссозданию и формированию авиационного парка в г. Харьков, а также принять временное командование таковым»⁶. Тут малось на увазі відновлення авіапарку (центру ремонту і технічного обслуговування літаків), що існував в Харкові за часів гетьманату П. Скоропадського⁷.

Із поширенням радянської влади на теренах України розмах, так би мовити, «інфраструктурних проєктів» більшовиків зростав, набуваючи іноді відверто утопічних рис. Наприклад, 27 березня 1919 р. М. Васильєв

⁴ Центральний державний архів вищих органів влади і управління України (далі – ЦДАВОВ України), ф. 2, оп. 1, спр. 136, арк. 3-9.

⁵ ЦДАВОВ України, ф. 1122, оп. 1, спр. 9, арк. 8.

⁶ Российский государственный военный архив (далі – РГВА), ф. 25860, оп. 1, д. 445, л. 34.

⁷ ЦДАВОВ України, ф. 4588, оп. 1, спр. 55, арк. 14.

на підставі доповіді інженера-технолога В. Боброва підготував рапорт щодо доцільності авіаційного заводу в Києві, на базі Київських головних авіаційних майстерень. Як основний мотив при цьому вказувалась віддаленість і надмірна завантаженість авіазаводів Центральної Росії. Передбачалось виготовляти на новому підприємстві двомісні одномоторні літаки-розвідники німецького типу LVG C.VI, а річна продуктивність заводу визначалась у 100 літаків й 500 повітряних гвинтів⁸. За місяць, 26 квітня, було створено комісію з організації авіазаводу в Києві до складу якої увійшли О. Косицький (голова, професор КПП – Київського політехнічного інституту), К. Зворикін, М. Воропаєв (професор, колишній завідувач авіаційно-автомобільної майстерні КПП), С. Гриневецький (професор КПП), В. Бобров (начальник Головних авіаційних майстерень), В. Андерс (представник Управління Військового Повітряного флоту) та К. Чебикін (комісар майстерень). 27-30 квітня комісія обстежила Головні авіаційні майстерні та аеродром Пост-Волинський⁹. Наявного в Києві обладнання було недостатньо для організації виготовлення літаків, тож іще в березні було ухвалено перевезти до Києва обладнання з бердянського авіазаводу «Матіас». Складений 30 березня список майна, що підлягав вивезенню, включав не тільки верстати й інше устаткування, але навіть технічну бібліотеку бердянського підприємства. 14 квітня в Київ прибуло 26 вагонів з устаткуванням з Бердянська – їх прийняв Київський авіапарк, розташований на хуторі Грушки¹⁰.

Однак спроба організувати виробництво літаків, якщо й не на голому місці, то на непідготовленому ґрунті, та ще й в умовах бойових дій, що не припинялись, не могла увінчатись успіхом. Більш реалістичним виглядало налагодження виробництва на вже існуючих з дореволюційних часів підприємства. В поле зору ГУ РСЧПФ потрапив авіамоторний завод «Дека» в Олександрівську (нині Запоріжжя). Це підприємство з 1916 р. готувалось до випуску авіаційних двигунів німецького типу, і хоч до революції його так і не вдалось розпочати, завод належав до найкраще обладнаних на території колишньої Російської імперії¹¹. 2 квітня 1919 р. ГУ РСЧПФ створило комісію для обстеження цього підприємства, до якої увійшли О. Косицький (голова), К. Зворикін, А. Вегенер (військовий

⁸ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 454, лл. 10-11.

⁹ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 456, лл. 14-18.

¹⁰ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 436, л. 12 об.

¹¹ Харук А.І. Деякі питання розбудови авіаційної промисловості в Україні (1916-1918 рр.) / А.І. Харук // Вісник НТУ „Харківський політехнічний інститут”. 36. наукових праць. Тематичний випуск: Історія науки і техніки. – Харків: НТУ „ХПІ”. – 2008. - № 8. – С. 167.

льотчик і викладач КПІ) та В. Григор'єв (начальник технічного відділу ГУ РСЧПФ)¹². Того ж дня М. Васильєв скеровує до раднаргоспів¹³ Києва, Харкова і Катеринослава лист з проханням сприяти виділенню заводу «Дека» поза чергою палива, чорних і кольорових металів та інших матеріалів. 16 квітня комісія обстежила завод „Дека”, зробивши висновок, що завод цілком придатний для серійного виробництва авіадвигунів у обсязі до 100 виробів на рік. На олександрівському заводі передбачалось виготовляти мотори „Бенц” потужністю 220 к.с., які підходили для встановлення на літаки LVG. 8 травня Васильєв звертається до професора Косицького з проханням розробити робочі креслення такого мотора за натурним зразком, що знаходився в майстернях КПІ¹⁴. Однак цей проект, так само, як і план виготовлення літаків в Києві, лишився нереалізованим. Під контроль ГУ РСЧПФ потрапили й інші підприємства – заводи «Анатра» в Одесі й Сімферополі, «Дукс» у Євпаторії, Адаменка у Карасубазарі (Крим), а також Херсонський науково-дослідний аеродром¹⁵. Однак жодних заходів щодо цих підприємств, як видно з наявних документів, не вживалось. Головна ж увага зосередилась не на випуску нових літаків, а на більш потрібному й реалістичному завданні – ремонті наявної, досить зношеної, техніки. За підрахунками ГУ РСЧПФ України, майстерні Києва і Харкова були здатні щомісяця ремонтувати до 14 літаків та 20 авіамоторів¹⁶.

Іншим важливим напрямком діяльності ГУ РСЧПФ України вважалась підготовка кадрів. Стан із забезпеченням Червоної армії льотним складом навесні 1919 р. був критичним. М. Васильєв в березні 1919 р. відзначав у доповідній записці, скерованій до наркомату військових справ УСРР (цит. мовою оригіналу): «То число способных к боевой воздушной деятельности летчиков, которые сейчас находятся на территории Российской и Украинской Республик (300-400) далеко недостаточно... выбытие пилотов достигает 60 %.... армия к осени текущего года рискует остаться без глаз»¹⁷. Тому першочерговим завданням Управління стала організація авіаційної школи. Як місце її розташування обрали Київ – тут існувала уся необхідна інфраструктура. Крім того, у місті були зосереджені великі запаси спирту, який у суміші з ефіром міг замінити вкрай дефі-

¹² РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 454, л. 1а.

¹³ Раднаргосп – рада народного господарства. Так називались територіальні органи управління економікою, що створювались більшовиками.

¹⁴ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 456, л. 111.

¹⁵ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 446, л. 46.

¹⁶ ЦДАВОВ України, ф. 1122, оп. 1, спр. 9, арк. 52-61.

¹⁷ ЦДАВОВ України, ф. 1122, оп. 1, спр. 9, арк. 8.

цитний авіабензин. 14 травня 1919 р. школа була офіційно відкрита, а 19 травня затвердили штат цього закладу. Він передбачав наявність 140 чоловік постійного складу, у тому числі 10 інструкторів і 32 мотористів. Одночасно навчатись в школі могло 50 курсантів. Для забезпечення льотної підготовки у школі мало бути 22 літаки – 8 навчальних, 6 розвідувальних, 4 винищувачі і 4 запасні¹⁸. Варто відзначити, що ці потреби суттєво перевищували наявну кількість літаків усього Українського фронту – станом на 1 червня 1919 р. фронт мав усього 16 аеропланів, з них 9 у 21-му і 24-му розвідувальних авіазагонах та 7 у військах кримського напрямку¹⁹. Саме нестача техніки, а також кваліфікованого персоналу, стали на заваді реальному початку роботи школи. В липні комісія Вищої військової інспекції відзначила, що в Києві авіашкола ще не почала діяльності. Зрештою, у зв'язку з денікінським наступом, цей авіаційний навчальний заклад так і не здійснив жодного випуску льотчиків.

Головне управління РСЧПФ України здійснювало також формування авіаційних і повітроплавних частин, призначених для подальшої передачі на фронт. Ще в березні 1919 р. управління перебрало під свій контроль залишки 2-го гарматного авіазагону колишньої армії Української держави (а згодом УНР), розташовані на аеродромі Пост-Волинський. Серед його літаків був один розвідник «Анаде»²⁰. На рубежі травня-червня 1919 р. у підпорядкуванні ГУ РСЧПФ України знаходились дислоковані в Києві 48-й розвідувальний авіазагін (готувався до відправки на Південний фронт), авіазагін міжнародного зв'язку та 28-й повітроплавний загін. Крім того, там же формувались авіазагін особливого призначення («для боротьби на внутрішньому фронті», тобто, проти повстанців), 29-й повітроплавний загін (для Дніпровської флотилії) та 30-й повітроплавний загін (для співпраці з бронепоездами). В Одесі дислокувались підпорядковані управлінню 51-й і 52-й розвідувальні авіазагони²¹.

На останніх частинах варто зупинитись докладніше – оскільки історія їх виникнення є досить типовою для багатьох більшовицьких авіаційних частин. 7 квітня 1919 р., буквально на наступний день після взяття Одеси Червоною армією, там почалось створення радянського Одеського авіадивізіону. Очолив його військовий льотчик Ніколенко, а одним з двох загонів, що увійшли до складу дивізіону, командував військовий льотчик Легат – колишній поручик, командир 7-го авіазагону денікінської армії.

¹⁸ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 28, лл. 23об.-25.

¹⁹ ЦДАВОВ України, ф. 2, оп. 1, спр. 136, арк. 63-68.

²⁰ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 445, л. 211.

²¹ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 446, л. 3.

Заступником командира дивізіону з технічної частини став Л.А. Гриньов – у минулому командир Полтавського авіадивізіону армії Української держави. Більшість льотного складу теж мали за плечима службу у гетьмана чи у денікінців. З огляду на неблагонадійність такого персоналу, вже 14 травня Одеський дивізіон розформували, а на його основі з найбільш надійних авіаторів створили 1-й Одеський авіазагін під командуванням А. Бербеко. Трохи згодом були сформовані 2-й і 3-й Одеські авіазагони. 3 червня їм присвоїли нові номери – відповідно, 50-й, 51-й та 52-й розвідувальні авіазагони. 50-й загін був відправлений на румунський фронт, з 10 травня базуючись у Тирасполі, а 51-й і 52-й ще проходили підготовку в Одесі²². Як бачимо, ГУ РСЧПФ України не підпорядковувались ті частини, що перебували на фронті – у списку є 51-й і 52-й загони, але відсутній 50-й. На початку липня 1919 р. 50-й авіазагін, який тоді очолював військовий льотчик Шишковський, був розформований з огляду на цілковиту дезорганізацію (один з його пілотів перелетів до румунів, ще два, включаючи й самого Шишковського, - до денікінців, а більшість літаків було знищено). Тоді ж змінили нумерацію двох інших одеських загонів: 51-й став 50-м, а 52-й – 51-м. Доля першого з них за наявними документами не встановлена, 51-й же в липні 1919 р. був евакуйований до Москви. На той момент він налічував п'ять літаків – три «Анасалі», один «Анаклер» та один «Анаде», але тільки двох пілотів²³.

Цікаво, що ГУ РСЧПФ зробило спробу створити і власні частини морської авіації. В складі Головного управління створили гідроавіаційний відділ, керівником якого став В.Р. Качинський. Вже наприкінці травня 1919 р. на основі колишніх білогвардійських (денікінських) частин були сформовані 1-й Одеський і 2-й Севастопольський гідроавіазагони. Одеським загоном командував Є.Є. Коведяєв (у минулому – старший лейтенант, начальник денікінського 1-го повітряного дивізіону, дислокованого в Одесі). У його розпорядженні було шість літаючих човнів російського виробництва, але з них – тільки один справний. Севастопольський загін, що мав чотири колишні німецькі гідролітаки, очолив М.Л. Михайлов. Плани були досить масштабні – зокрема, передбачалось організувати школу морської авіації в Очакові, а для технічного обслуговування гідролітаків в Миколаєві на базі авіапарку створити Миколаївські майстерні морської авіації. Однак реалії мали небагато спільного з дійсністю. На початку липня 1919 р. усі підрозділи морської авіації на Чорному морі зве-

²² Хайрулін М.А. Вказ. праця. – С. 191-193.

²³ Харук А. „Анатра”: літаки одеського авіабудівного підприємства / А. Харук, В. Кондратьєв, М. Хайрулін. – К.: Темпора, 2008. – С. 73-74.

ли в 1-й Чорноморський гідрозагін (командир – І.А. Галіченко, колишній унтер-офіцер). В середині липня в Києві сформували 2-й Чорноморський гідрозагін, приданий Дніпровській військовій флотилії. Для нього з Одеси й Севастополя доставили два літаючі човни російського виробництва, один колишній німецький гідролітак «Румплер» та один літак на колісному шасі. На початку серпня 1919 р. цей загін перейменували у Дніпровський, але за місяць разом із флотилією евакуювали у Гомель, на територію Білорусі²⁴.

Ще однією функцією ГУ РСЧПФ України стало налагодження міжнародного авіазв'язку, а саме – повітряної лінії до радянської Угорщини. Для цього був утворений спеціальний авіаційний загін міжнародного зв'язку, місцем дислокації якого обрали Проскурів, а поки це місто знаходилося під контролем Дієвої армії УНР – Вінницю. Для загону виділили три літаки. Його пілотами стали І. Баришніков, В. Корольков та Р. Піїр. Однак перший політ за кордон виконав не один із штатних льотчиків, а прикомандирований В. Ходорович. 12 квітня 1919 р. о 7 ранку він на літаку LVG стартував з вінницького аеродрому і узяв курс на Будапешт. Пролітаючи над територією, зайнятою військами УНР, аероплан був обстріляний, отримавши кілька пробоїн в крилі. Але за кілька годин Ходорович успішно посадив машину біля с. Палфалва поблизу Будапешту, доставивши пасажирів – угорського комуніста Ф. Дьордя – та пошту²⁵.

Однак авіазагін міжнародного зв'язку так і не зміг налагодити ефективної роботи. На початку червня 1919 р. Проскурів відвідала комісія на чолі з комісаром ГУ РСЧПФ України М. Колосовим. Вона встановила, що, незважаючи на наявність у загоні кращих літаків, цілком спроможних долати великі відстані, такі польоти практично не здійснюються. Безпосередньо силами загону жодне завдання не виконане, а під час тренувального польоту за маршрутом Проскурів-Козятин пілот просто заблукав і поламав літак при спробі вимушеної посадки. Причиною цього Колосов вважав особовий склад загону: «личный состав, набранный без всякой фильтровки, в большинстве своем служивший Гетьману и Петлюре». Рапорт Колосова містив недвозначний висновок: «Отряд не может выполнять возложенную на него работу»²⁶.

Згаданий Колосовим факт комплектації авіазагону перебіжчиками був характерний для періоду 1919 р. На жаль, вже на початку 1919 р. були

²⁴ Артемьев А. Морская авиация отечества / А. Артемьев // Авиация и космонавтика. – 2012. - № 3. – С. 42.

²⁵ Мараев Р.В. Вказ. праця. – С. 16.

²⁶ РГВА, ф. 29, оп. 4, д. 232, л. 2.

відзначені факти дезертирства льотного складу з Дієвої армії УНР до більшовиків. Зокрема, у архіві виявлено доповідь військового льотчика Куракова від 18 лютого 1919 р. Відповідно до неї, перебуваючи на службі в авіації УНР, він 2 лютого отримав наказ перелетіти з Києва до Фастова. Наступного дня Кураков почав готувати до перельоту літак LVG C.V, але його мотор вперто не заводився. Другий літак – старіший „Ньюпор” Х – теж не бажав заводитись. Тільки після того, як Кураков сказав мотористові Ковальському, що збирається перелетіти до червоних, моторист усунув несправність, і літак завівся. Приземлившись поблизу станції Крути, Кураков був зарахований у розпорядження ГУ РСЧПФ України, а його літак залізницею відправили до Харкова²⁷. На початку червня 1919 р. з Кременця до більшовиків перелетіли ще два літаки авіації УНР – LVG та „Ньюпор” з пілотами Великим і Мельником-Королюком та механіком-мотористом Робертом Куплісом. Усіх трьох зарахували у розпорядження ГУ РСЧПФ України, тільки моториста – з 4 червня, а льотчиків – на два дні пізніше²⁸. Очевидно, перевірка пілотів зайняла більше часу, ніж пролетаря-моториста.

Окремо варто зупинитись на відносинах ГУ РСЧПФ України з московськими керівними органами. Сама наявність автономної (хоча, значною мірою, тільки номінально) військової організації викликала різке неприйняття з російського боку. На початку травня 1919 р. в Київ прибула делегація польового Управління авіації РСФРР (Російської Соціалістичної Федеративної Радянської Республіки), очолювана самим начальником Управління Сергеевим. За кілька днів він доповідав Троцькому: «Тому, что делается сейчас на Украине, необходимо положить конец теперь же, в противном случае там сложится организация Военно-Воздушного Флота, не координированная с Центральным Планом... Формальные соображения не могут допустить такой абсолютной самостоятельности, которая проводится на Украине». За словами Сергеева, нарком військових справ УСРР Подвойський заборонив навіть передавати інформацію про наявне на теренах України авіаційне і повітроплавне майно²⁹.

Скаргу Сергеева взяли до уваги. Коли на початку червня 1919 р. було ухвалене рішення ЦВК РСФРР про військово-політичний союз радянських республік, ГУ РСЧПФ України було «подчинено, как в строевом, так и в хозяйственном отношении Центральным Органам Управления Воздухофлота». Характерно, що це рішення було проведене наказом на-

²⁷ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 445, л. 49а.

²⁸ РГВА, ф. 25860, оп. 1, д. 436, лл. 66, 69.

²⁹ Мараев Р.В. Вказ. праця. – С. 18.

родного комісара військових і морських справ РСФРР, а не УСРР. Таким чином, повноваження ГУ РСЧПФ України були зведені до простої передаючої ланки між московським керівництвом і місцевими авіаційними організаціями та частинами. Зрозуміло, що з точки зору центральних органів така інстанція була просто зайвою, і довго проіснувати не могла. Її ліквідація була прискорена й військовими поразками більшовиків, які 30 серпня 1919 р. змушені були залишити Київ. Апарат ГУ РСЧПФ України, у якому залишило тільки 7 чол., евакуювали до Москви. Останнім завданням управління стало розформування авіаційних частин, виведених з теренів України, і передача їхнього майна Повітряному флоту РСФРР³⁰. Остаточо ГУ РСЧПФ України було ліквідоване в грудні 1919 р.

Підводячи підсумки відзначимо, що за кілька місяців свого функціонування Головне управління РСЧПФ України розгорнуло досить активну діяльність у кількох напрямках: відновлення матеріальної бази авіації та авіаційної промисловості; створення системи підготовки кадрів для авіації; формування нових авіаційних частин; організація міжнародного авіаційного зв'язку. Більшість ініційованих управлінням заходів – як-от, відновлення діяльності авіазаводів чи створення Київської авіашколи – так і не були доведені до завершення через поразку більшовиків, які змушені були залишити терени України. Зрештою, і повноваження управління були досить скромними – така автономна структура просто не вписувалась в систему авторитарного керівництва, яку вибудовували лідери більшовицької Російської Федерації. Однак сама діяльність ГУ РСЧПФ України ще потребує докладнішого вивчення. Зокрема, слід уточнити перелік частин і організацій, що підпорядковувались управлінню, їх персональний склад та наявність техніки.

Андрій Харук

Червоний Повітряний Флот України у 1919 р.

Summary

The article analyzes the attempts of the Bolshevik authorities of the Soviet Ukraine to form in 1919 an autonomic air force formation – Ukrainian Workers' and Peasants' Red Air Fleet. In order to do that basic steps were taken, whose aims were: obtaining, collecting and storing aviation property, attempting to organize repairs and produce aviation equipment and plane engines, creating an aviators' school, creating and organizing combat units, and even using military airplanes for international communication.

³⁰ РГВА, ф. 29, оп. 4, д. 232, л. 15.