

На Південно-західному фронті німецький «Фоккер» з'явився у січні 1916 року. Машина добре показала себе на Західному фронті і німці вирішили застосувати винищувачі у війні на сході. Сутички з такими літаками часто були не на користь російських пілотів, які в основному літали на беззахисних із задньої півсфери аеропланах «Фарман» і «Вуазен». Користуючись такою, дуже суттєвою, перевагою німецька авіація, почала «панувати в повітрі» на Східному фронті. Під загрозою виявилися найважливіші військові операції. То ж необхідність у створенні спеціальних частин для боротьби з авіацією противника стала очевидною.

Весною цього ж року, відповідно до наказу начальника штабу – Верховного головнокомандуючого датованого березнем, розпочалося формування перших винищувальних загонів – II, VII та XII. Передбачалося, що кожна з 12-ти армій отримає по такому підрозділу. Першим у Києві формувався VII винищувальний загін, командиром якого було призначено підпоручика Івана Олександровича Орлова.

Доки тривало формування авіаційних загонів, влітку 1916 року на Луцькому напрямку, після Брусилівського наступу, позначилася значна перевага противника у повітрі, що тривала майже два місяці на великій ділянці фронту з центром у м. Луцьк. Головне командування російської армії було дуже стурбоване повітряною перевагою німців тому, що ворог у такий спосіб постійно стежив за російським тилом і одночасно позбавляв російське командування потрібних даних про стан свого тилу. Крім того, противник розпочав масові нальоти групами по 16–30 аеропланів на місця розташування важливих об'єктів російської армії, серед яких були штаб VIII армії в н.п. Луцьк, штаб Особливої армії в н.п. Рожище, штаб III армії в н.п. Маневичі, що значно дезорганізували роботу штабів. Тому для успішної та планомірної боротьби з авіацією противника було вирішено створити винищувальну групу з трьох загонів – у складі тридцяти літаків.

Так виникла 1-а винищувальна група (бойова авіаційна група – БАГ), для цього було відібрано по одному з кращих загонів з кожного із трьох фронтів – від Балтійського моря до румунського кордону. Це були корпусні авіаційні загони: 19-й ротмістра Казакова, 2-й – капітана Залеського та 4-й – капітана Якобшвілі, яких у середині серпня викликали до Луцька, куди вони прибули 18 серпня. Озброєння цих загонів складалося з двомісних літаків, переважно «Моран-Сольньє», частиною – «Спад» зі спостерігачем попереду мотора та був один «Депердюссен». Був також єдиний «Ньюпор» у ротмістра Казакова, якого можна було вважати винищувачем. Командиром винищувальної групи був призначений капітан Залеський. Свого першого противника винищувачі 1-ї винищувальної групи збили 24 серпня – це зробив ротмістр Казаков.

Активні дії 1-ої БАГ дозволили докорінно змінити ситуацію на фронті: «Відважні дії наших льотчиків примусили противника забути Луцьк», – відмічає у своїх спогадах виконуючий обов'язки інспектора авіації Південно-Західного фронту В.М. Ткачов.

Відтак, у 1916 році на території України відбулося формування перших винищувальних авіаційних частин і підрозділів Російської імператорської армії (перший авіаційний загін було сформовано у Києві), а з боротьби за панування у небі над Луцьком розпочався тривалий бойовий шлях винищувальної авіації.

Андрій ХАРУК (Львів)

РОСІЙСЬКІ ВИНИЩУВАЧІ НАД ВОЛИННЮ (серпень 1916 – січень 1917 рр.)

Поява і поширення авіації перенесло бойові дії з двовимірної площини у тривимірний простір, суттєво вплинувши на методи збройної боротьби, її тактику й стратегію. Перша світова війна стала першим в історії людства конфліктом, у якому авіація відіграла помітну роль. Авіація стала одним з провідних родів зброї, що відобразилось, зокрема, на її спеціалізації. На початку війни літаки використовувались майже виключно для ведення розвідки. Пізніше з'явилися спеціалізовані бомбардувальники, штурмовики, винищувачі, формуються відповідні спеціалізовані авіаційні частини, у тому числі й винищувальні, призначені для ведення повітряних боїв. Такі частини існували і у тогочасній російській армії, а одним з головних театрів їх бойового застосування став Південно-Західний фронт. На жаль, в українській історіографії ці питання не знайшли достатнього висвітлення, чого не скажеш про російську історичну науку. В Росії дослідження з використання винищувальної авіації у першій світовій війні проводились і у 20-ті рр. (О. Шиуков; [1]), і у 60-80-ті (П. Дузь, [2]). Особливо ж багато публікацій з'явилося в остання десятиріччя [3-8]. У даній розвідці автор має на меті дослідити хід бойових дій з використанням авіації на одній з

ділянок Південно-Західного фронту, зосередивши основну увагу на діях винищувачів.

На території Волині російська авіація діяла фактично з перших днів війни. Тут були зосереджені перекинуті з Одеси 7-й та 8-й корпусні авіазагони, а також 12-й корпусний і 3-й польовий авіаційні загони, до війни дислоковані в Києві [6, 1997, № 4, с. 41]. Кожен загін за штатом мав шість літаків-розвідників типів “Ньюпор” IV або “Фарман”, хоч реально їх кількість могла коливатись від трьох до восьми. Лише за період Галицької битви (6 серпня – 13 вересня 1914 р.) вказані авіазагони здійснили понад 100 бойових вильотів. Загалом же за підсумками 1914 р. авіаційні частини Південно-Західного фронту були визнані кращими в російській армії. Потрібно, однак, враховувати, що протистояли їм у той час дуже нечисленні сили ворожої авіації – практично усі німецькі бойові літаки зосереджувались на заході, австро-угорська ж авіація була відносно слабкою.

Поступово ситуація на фронті ускладнювалась. 1915 р. німецьке командування переносить свій головний удар на схід, перекидаючи сюди і додаткові сили авіації. До кінця 1915 р. на Східному театрі воєнних дій війна набула позиційного характеру. Кавалерія була позбавлена можливості вести розвідку, тож літаки лишились єдиним засобом, здатним проникнути в глибину оборони ворога і зібрати необхідні для командування відомості [6, 1998, № 1, с. 31]. Це зумовлювало дальше насичення фронту авіаційними загонами. Для організації протидії німецькій авіації російське командування у березні 1916 р. приймає рішення створити 12 спеціалізованих винищувальних загонів за французьким взірцем – у Франції такі частини існували ще з весни 1915 р. Проте з огляду на традиційну російську бюрократичну тяганину та через слабкість військово-промислової бази, неспроможної задовольнити потреби фронту у літаках-винищувачах, формування цих загонів затягнулось. Німці ж у відповідь на початок у травні 1916 р. наступу військ Південно-Західного фронту – знаменитого Брусилівського прориву – перекинули на схід значну кількість нових швидкісних винищувачів з досвідченими пілотами, загартованими у битві під Верденом. Наприкінці липня 1916 р. Завідувач авіацією і повітроплаванням діючої армії великий князь Олександр Михайлович Романов доповідав начальнику штабу ставки Верховного головнокомандувача (цит. мовою оригінала): “...противник сосредоточил значительные авиационные средства в районе Ковеля, чем обеспечил себе подавляющее превосходство над авиационными средствами войск Гвардии и 8-й армии, окончательно стеснив свободу действий в воздухе последних” [цит. за: 5, с. 3]. Для забезпечення бодай локальної переваги в повітрі було прийнято екстрене рішення сформувати авіаційну групу посиленого складу, призначену для повітряних боїв. За основу при цьому взяли не спеціальні винищувальні загони, а звичайні корпусні, які займались до цього, головню, розвідкою. З фронту були відкликані 2-й, 4-й та 19-й корпусні авіазагони, які в липні 1916 р. утворили бойову авіаційну групу [7, с. 138]. На озброєнні цих загонів знаходилась доволі різномірна техніка – літаки типів “Моран-Солньє” L (так званий “Парасоль”), “Спад” А2 та А4, “Ньюпор” моделей IX, X та XI – французької розробки, але, здебільшого, збудовані за ліцензіями на російських заводах. Ці машин (за винятком “Ньюпора” XI) проектувались як розвідники, і лише в ході боїв обладнувались імпровізованими кулеметними установками [9, с. 246-249, 257-268, 284-285]. Нічого кращого на той час російська авіація не мала, тож недоліки матеріальної частини вирішили компенсувати майстерністю льотного складу. Усі пілоти, зараховані до складу авіаційної групи, мали великий бойовий досвід, знаходячись на фронті з перших днів війни. Наприклад, командир 19-го авіагону штабс-ротмістр О. Козаков (у майбутньому – один з найвідоміших асів російської авіації) уже мав на своєму рахунку три збитих ворожих літаки.

В другі половині серпня 1916 р. авіагрупа, яка отримала назву Особлива (оскільки її придали Особливій армії), прибула на фронт і була розміщена на аеродромі Зміїнець під Луцьком. Очолив її колишній командир 2-го корпусного авіагону штабс-капітан А. Залеський, який вступив на посаду 18 серпня. Після кількох днів тренувальних польотів для знайомства з районом дій, екіпажі авіагрупи приступили до виконання бойових завдань.

Перше бойове зіткнення було зафіксовано 21 серпня 1916 р., коли пілот підпоручик Георгій Башинський і повітряний спостерігач підпоручик Борис Губер на літакові “Спад” А2 атакували німецький “Альбатрос”, що летів у напрямку на Луцьк. Ворожий літак не витримав атаки і повернувся за лінію фронту. Наступного дня відбулось ще два повітряних бої. Вже згаданий Козаков на “Ньюпорі” Х атакував “Альбатрос”, але через несправність кулемета безрезультатно. Підпоручик Карпов із спостерігачем прапорщиком Братолобовим на “Морані” в районі Луцьк-Ковель двічі обстріляли ворожий літак, випустивши 160 набоїв, але теж не добились успіху [5, с. 4].

Перша повітряна перемога Особливої авіагрупи була зафіксована 24 серпня. У цей день на перехоплення шести ворожих літаків піднялось два винищувачі – “Ньюпор”, пілотований Козаковим, та “Спад” А2 з екіпажем у складі Башинського і Губера. В районі Рожища Козаков зв’язав боєм ворожого

“Альбатроса”, який згодом був збитий іншим російським літаком. Німецька машина опустилась на поле поблизу с. Великі Березолупи, але нерозпорядність наземних військ дозволила німецьким пілотам спалити літак. Опис цього бою наведений В. Ткачовим у книзі “Матеріал по тактике воздушного боя” як чудовий приклад взаємодії в повітрі, що дозволив російським пілотам збити літак, який переважав їхні машини за льотними даними [10, с. 19-20]. За знищення ворожого літака Башинський і Губер були представлені до нагороди, однак наказу про нагородження льотчиків орденом Св. Георгія 4-го ступеня довелося чекати понад рік – до 9 жовтня 1917 р. [10, с. 93].

Однією з найважливіших цілей для німецької авіації була станція Рожище – важливий пункт тилового постачання російських військ. Особливо сильними були нальоти 25 і 26 серпня. За день станцію атакували три-чотири групи по 4-6 ворожих літаків. 25 серпня пілоти Особливої авіагрупи провели три безрезультатні повітряні бої, проте кожного разу ворожі літаки були змушені виконання завдання і повернутись за лінію фронту. Наступного ранку штабс-ротмістр Козаков вилетів на перехоплення семи німецьких літаків в районі залізниці Ковель-Рожище. Він послідовно вступив у бій з двома аеропланами, змусивши їх втекти на захід. При цьому один з німецьких літаків йшов із зниженням, залишаючи довгий димовий шлейф. На жаль, падіння літака не було зафіксоване і цю перемогу Козакову не зарахували.

28 серпня командир авіагрупи Залеський із спостерігачем підпоручиком Бордовським на літакові “Спад” переслідували ворожий аероплан, але він, скориставшись перевагою у швидкості, легко відірвався від переслідувачів. Загалом же за другу половину серпня 1916 р. (за винятком трьох днів нельотної погоди) 14 льотчиків групи в околицях Луцька і Рожищ здійснили 41 бойовий виліт загальною тривалістю понад 54 години. Було проведено 14 повітряних боїв, збитий один ворожий літак.

У вересні інтенсивність бойової роботи зросла – льотчики групи вранці і ввечері вилітали на бойове чергування, щоденно здійснюючи 10-17 вильотів. Вранці 6 вересня відбувся перший груповий повітряний бій, у якому вісім літаків Особливої авіагрупи зіткнулись із десятком німецьких на висоті 3000 м в районі залізниці Рожище-Рівне. Бій завершився не на користь росіян. Серйозних ушкоджень зазнали три літаки – поручика Карпова, прапорщиків Кокоріна та Шайтанова. З німецьких же машин була ушкоджена лише одна – двомоторний бомбардувальник типу AEGG.II.

Слід відзначити, що при обороні Рожища авіатори взаємодіяли із зенітною артилерією. Сюди з Царського Села була перекинута автомобільна півбатарея “Окремої батареї для повітряної охорони імператорської резиденції” у складі якої нараховувалось чотири 76-мм зенітки, змонтовані на автомобілях [11]. За період серпня-вересня 1916 р. зенітники записали на свій рахунок три збитих ворожих літаки, у тому числі один двомоторний.

Крім виконання оборонних функцій, Особлива авіагрупа залучалась і до наступальних операцій. Зокрема, 7 вересня два “Ньюпори” Х (екіпажі – поручик Лебедзь із спостерігачем підпоручиком Григор’євим та прапорщик Малишев із спостерігачем поручиком Белокуровим) супроводжували два “Вуазена”, що вилетіли на бомбардування Локач. В районі Затурці-Війниця їх перехопили кілька німецьких машин. Російські авіатори зосередили вогонь на одній з них – двохвостому аероплані незвичної конструкції. Внаслідок цього, німецький літак (ймовірно, типу AGOC.II) упав і згорів поблизу с. Озютичі. На жаль, це відбувалось за лінією фронту, тож падіння ворожого літака не було підтверджене наземними військами, і перемогу не зарахували.

Напруженим для пілотів Особливої авіагрупи був день 10 вересня, коли на завдання вилітало 11 екіпажів. З кількох повітряних боїв один виявився вдалим – екіпаж Башинського і Губера збив розвідника типу “Ганза-Бранденбург” С.I із складу австрійської 10-ї авіаційної роти. Повітряний спостерігач Рудольф Пешль був вбитий ще в повітрі, а пілот Герман Рост, незважаючи на поранення, зумів посадити літак, та за два тижні помер у шпиталі. Проте щастя не завжди супроводжувало росіян – 13 вересня 1916 р. Особлива авіагрупа зазнала перших втрат. Вранці того дня три “Ньюпори” та п’ять “Спадів” із її складу перехопили 16 німецьких літаків в районі на північний схід від Киселина. У ході бою був вбитий поручик Лебедзь. Його “Спад”, залишившись без керування, упав з висоти 3000 м. Трагічною була доля повітряного спостерігача підпоручика Башкірова – не зазнавши ушкоджень в бою, він розбився внаслідок падіння літака. Степана Лебедзя – магометанина за віросповіданням – поховали на мусульманському цвинтарі у Мінську, тіло ж Всеволода Башкірова відправили на батьківщину – у Нижегородську губернію. Пізніше Лебедзь посмертно був нагороджений орденом Св. Георгія 4-го ступеня [5, с. 7].

Усього за вересень екіпажі Особливої авіагрупи здійснили 84 бойових вильоти (33 з них – пілоти 19-го авіазагону), налітавши майже 150 годин [13, с. 3]. Було проведено понад 40 повітряних боїв, збито два і пошкоджено ще кілька ворожих літаків. Власні втрати склали один літак та двоє льотчиків. Щоправда, врахувавши те, що в складі авіагрупи у вересні діяло 19 пілотів, інтенсивність бойового використання не

можна визнати надто високою – в середньому за місяць кожен пілот здійснив менше п'яти бойових вильотів, провівши два повітряних бої. Але й цього було достатньо, щоб змінити на користь росіян обстановку в повітрі на Волині. 14 вересня 1914 р. інспектор авіації і повітроплавання Південно-Західного фронту В. Ткачов доповідав командуванню (цит. мовою оригіналу): “Результат лихой работы авиагруппы – противник больше недели не производит бомбометания района Луцка” [цит. за: 2, с. 265].

Досить успішно діяла Особлива авіагрупа і в жовтні, здійснивши 84 бойових вильоти. Щоправда, особливої результативності досягти не вдалось. Лише 21 жовтня вдалось досягти повітряної перемоги. У цей день екіпаж “Спада” з 4-го авіазагону у складі “охотника” (тобто добровольця) Земблевича та спостерігача штабс-капітана Поцелуєва північніше Рожища атакував і пошкодив “Альбатроса”. Та літак упав на зайнятій ворогом території, і ця перемога, як і у багатьох попередніх випадках, не була зарахована. Але завдання своє група виконала. Осавул Ткачов у черговому рапорті відзначав: “Лихие действия славной группы заставили противника забыть Луцк” [6, 1998, № 1, с. 33].

Проте успіхи Особливої авіагрупи призвели до досить несподіваного результату. Вважаючи, що група виконала своє завдання, командування висуває ідею розформувати її, передислокувавши загони, що входили до складу групи, на різні ділянки фронту. Упродовж жовтня-листопада 1916 р. між інспектором авіації Південно-Західного фронту Ткачовим та Завідувачем авіацією і повітроплаванням діючої армії великим князем Олександром Михайловичем велась гаряча полеміка з приводу подальшої долі авіаційної групи. Зрештою, перемогла точка зору Ткачова, і Особлива авіагрупа була збережена як єдине ціле.

Полеміка щодо подальшої долі авіагрупи не впливала на її бойову роботу. 12 листопада 1916 р. вдалось добитись одразу двох перемог. Пілот 4-го авіазагону прапорщик Кокорін збив ворожий літак поблизу Голоб (за цей вчинок його пізніше нагородили почесною Георгієвською зброєю). Екіпаж 19-го авіазагону в складі пілота Карпова і спостерігача Братолобова підбив німецький аероплан типу “Авіатік” між Рожищем і Луцьком. Його пілот, незважаючи на поранення зумів посадити машину в розташуванні російської 56-ї артилерійської бригади. Сильно ушкоджений німецький літак був вивезений в Луцьк і розібраний на запчастини (російська авіація в Першій світовій війні широко використовувала трофейні літаки; зокрема, “Альбатроси” були у складі 4-го авіазагону Особливої групи) [3, с. 73]. 13 листопада шалька терезів воєнної удачі гойднулась у бік німців. Вранці в ході переслідування німецького літака на винищувачі “Ньюпор” Х був важко поранений підпоручик Башинський. Втрачаючи свідомість, він за допомогою свого спостерігача штабс-капітана Пентка зумів посадити літак у полі поблизу с. Переспа. Башинського доставили у шпиталь в Рожище, та через значну втрату крові врятувати його не вдалось. У той же день прапорщик Кокорін на “Ньюпорі” XI атакував в районі Луцька ворожий літак. Пошкоджена машина приземлилась в тилу російських військ поблизу Рожищ, але німецький екіпаж зумів усунути несправність і знову підняти в повітря. Добити жертву Кокоріну не вдалось.

В грудні інтенсивність бойового використання Особливої авіагрупи суттєво знизилась через погіршення погодних умов. Проте результатів вдалось добитись досить значних – очевидно, дався взнаки багатий бойовий досвід, набутий пілоти за кілька місяців боїв під Луцьком. Зокрема, 8 грудня записав на свій рахунок четвертого збитого літака штабс-ротмістр Козаков. Відігнавши в районі Горохова два австрійські літаки, він атакував третього поблизу с. Забороль. Після короткого бою розвідник “Ганза-Бранденбург” С.І із складу цісарсько-королівської 10-ї авіаційної роти упав за 7 верст від Луцька. За цей бій Козаков нагородили орденом Св. Георгія 4-го ступеня.

Особливо вдалим виявився день 20 грудня, коли льотчики святкували одразу три перемоги – такого в історії авіагрупи ще не було. Зокрема, екіпаж у складі пілота унтер-офіцера Смирнова та спостерігача штабс-капітана Пентка близько 11 год. ранку атакував в районі Переспи три німецьких розвідники і збив одного з них – машину типу “Авіатік” С.І. (Смирнова за це представили до першого офіцерського звання – прапорщика, але цієї заслуженої нагороди він чекав понад чотири місяці). Приблизно за годину прапорщик Кокорін на “Морані” у тому ж районі збив ще одного німецького літака. Це була уже друга перемога Кокоріна, яку командування відзначило орденом Св. Георгія 4-го ступеня [13, с. 11]. Нарешті, під вечір того ж дня сотник Кожевников і спостерігач поручик Данкеєв збили поблизу Голобів ворожого літака, який перед цим бомбардував Луцьк.

Проте на Волині група перебувала недовго. Із Ставки Верховного головнокомандувача надійшов наказ про передислокацію її на Румунський фронт. Першу декаду січня 1917 р. пілоти ще продовжували бойову роботу в районі Луцька. З 1 по 5 січня через негоду польоти не виконувались. Але уже 7 січня на завдання вилетіло дев'ять літаків. Було проведено три повітряні бої над Голобами, Киселином і Локачами, але успіху добитись не вдалось. Наступного дня екіпаж Лемана і Пентко вилітав на розвідку, а ще шість літаків піднімались для виконання завдань протиповітряної оборони. Льотчик 2-го авіазагону Крилов

провів повітряний бій в районі Ківерців, а пілот Смирнов з 19-го авіазагону пошкодив поблизу Локач ворожий аеростат, змусивши його приземлитись. 9-11 січня знову стояла нельотна погода, а 12 січня Особлива авіагрупа почала вантажитись у вагони і невдовзі залишила Волинь. Пізніше це з'єднання, перейменоване у березні 1917 р. в 1-шу бойову авіагрупу, воювало в Галичині і на Поділлі. В ході революційних подій кінця 1917 – початку 1918 рр. значна частина майна групи була розграбована чи захоплена австрійцями. Фактично, із трьох загонів групи зберігся лише один – 2-й, який за часів гетьманату П. Скоропадського склав основу для формування дислокованого у Вінниці 7-го розвідувального авіаційного загону [14, арк. 58].

Підсумовуючи сказане відзначимо, що за п'ять місяців боїв у небі Волині екіпажі Особливої авіагрупи збили вісім і пошкодили не менше десяти ворожих літаків. Ці показники є досить пристойними для умов російсько-німецького фронту, коли зважити, що деякі винищувальні авіазагони російської армії взагалі не мали на своєму рахунку повітряних перемог, або збивали за увесь період війни один-два літаки. Власні втрати групи склали один літак, два льотчики та один повітряний спостерігач. Упродовж періоду перебування на Волині Особлива авіагрупа надійно прикрила з повітря Луцьк та важливу залізничну станцію Рожище. Крім польотів на патрулювання, епізодично її екіпажі залучались і до наступальних дій та ведення повітряної розвідки ворожих позицій. Безумовно, результати діяльності групи були б значно вищими, якби вона мала спеціалізовані літаки-винищувачі, а не переобладнані кустарним способом розвідники, слабо пристосовані для повітряних боїв.

Досвід повітряних боїв у небі Волині восени-взимку 1916 р. підтвердив концепцію завоювання слабшою стороною локальної переваги у повітрі за рахунок концентрації сил на невеликій ділянці фронту. Саме на Волині сформувались і пройшли гартування боєм кадри еліти російського повітряного флоту, були відпрацьовані тактичні прийоми повітряного бою парою і більшою групою літаків, взаємодії винищувачів із зенітною артилерією. Вдала діяльність Особливої (згодом 1-ї) авіагрупи спонукав командування сформувати у 1917 р. 2-гу, 3-тю і 4-ту бойові авіагрупи, які успішно діяли на російсько-німецькому фронті.

1. Шиуков А. *Авиация Юго-Западного фронта в летней операции 1917г.* / А. Шиуков. // *Вестник воздушного флота.* – 1927. – № 3. – С. 1-6; № 4. – С. 1-5; № 5. – С. 3-8.
2. Дузь П.Д. *История воздухоплавания и авиации в России: Период первой мировой войны (1914-1918 гг.)* / П.Д. Дузь. – М.: *Машиностроение*, 1989. – 336 с.
3. Александров А.О. *Крылатые пленники России* / А.О. Александров. – С-Пб.: Б.С.К., 1997. – 84 с.
4. Кондратьев В. *Истребители Первой мировой войны. В 2-х ч.* / В. Кондратьев. – М., 1996. – Ч. 1. – 64 с.; Ч. 2. – 48 с.
5. Куликов В. *За победу! Хроника 1-й боевой авиакорпуса Юго-Западного фронта* / В. Куликов // *Авиамастер.* – 1999. – № 6. – С. 3-17.
6. Куликов В. *Российская армейская авиация в Первой мировой войне* / В. Куликов. // *Авиация и время.* – 1997. – № 4. – С. 40-44; 1998. – № 1. – С. 30-34; № 4. – С. 34-38.
7. Куликов В.П. *Русская авиация в Первой мировой войне* / В.П. Куликов. – М.: *РУСАВИА*, 2014. – 320 с.
8. Еришов С. *“Моран” – истребитель* / С. Еришов, С. Спичак. // *Авиамастер.* – 1997. – № 4-5. – С. 3-9.
9. Харук А. *Истребители Первой Мировой* / А.И. Харук. – М.: *Яуза; ЭКСМО*, 2014. – 304 с.
10. *Материал по тактике воздушного боя* / Сост. В.М. Ткачев. – Б/м. – 1917. – 36 с.
11. *Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского ордена периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник* / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. – М.: *РОССПЭН*, 2006. – 360 с.
12. Прищеп С.В. *Батареи для стрельбы по воздушному флоту* / С.В. Прищеп. // *Сержант.* – 1997. – № 4. – С. 40-41.
13. Куликов В. *Достойный славы* / В. Куликов. // *Авиация.* – 1999. – № 3. – С. 2-15.
14. *Центральный державний архів вищих органів влади і управління України, ф. 1077, оп. 5, спр. 19.*

Сергій ВЕРГУН (Київ)

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНСТИТУТУ ТРАНСПОРТНОЇ ЖАНДАРМЕРІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ У ПЕРІОД ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Війна це не лише бойові дії на передовій, а злагоджена робота величезного державного механізму, яка включає в себе спільні дії військового, адміністративного керівництва, матеріально-технічного та продовольчого секторів, налагодженої логістичної роботи та праці мільйонів людей в тилу. Постачання