

УДК [930:355.354](477)"1917–1920"

DOI: 10.33402/ukr.2019-32-196-210

Сергій ГУБСЬКИЙ*науковий співробітник відділу історичних студій**Науково-дослідного інституту українознавства**ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0203-651X>**e-mail: kiisof@ukr.net*

СТАНОВЛЕННЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ ВІЙСЬКОВОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНСЬКИХ АРМІЯХ (1917–1920): ІСТОРІОГРАФІЧНИЙ НАРИС

Висвітлено питання становлення, організаційної структури, діяльності авіаційних частин Західноукраїнської Народної Республіки (ЗУНР), Гетьманату та Директорії Української Народної Республіки (УНР) (1918–1920) у мемуарній літературі й наукових історіографічних дослідженнях 20-х років ХХ – початку ХХІ ст. Виявлено, що в цих працях діаспорних і вітчизняних авторів увагу зацентровано на ролі авіації українських незалежницьких державних формувань у захисті їх суверенітету, територіальної цілісності й економічних інтересів. Зазначено, що новий напрям досліджень історіографії з цієї проблематики становлять роботи, присвячені біографіям українських авіаторів того періоду, а подальші його наукові розробки сприятимуть ґрунтовному вивченню різних аспектів українського державотворення першої половини ХХ ст.

Ключові слова: авіація, Західноукраїнська Народна Республіка, Гетьманат, Українська Народна Республіка, мемуари, історіографія, незалежність, авіарейси, військові дії, авіатори, Польща, більшовики, літаки, армія, українські науковці.

Як вчить історичний досвід, важливим і необхідним атрибутом державності кожної незалежної країни виступають її збройні сили, покликані обороняти суверенітет, територіальну цілісність та забезпечувати надійний захист національних інтересів від воєнних загроз. Тому після проголошення незалежності будь-якої держави, і Україна в цьому не виняток, особливо в сучасній ситуації «гібридної» війни з Росією, після анексії останньою українського Криму та розв'язаної російським керівництвом війни на Донбасі, поряд з іншими складовими державотворення становлення, розвиток та збереження збройних сил стає одним із головних її завдань.

Доленосним етапом боротьби кращих представників українського народу за створення власної держави був період Української національно-демократичної революції 1917–1920 рр., яка хоча й закінчилася поразкою, проте залишилася в новітній історії України подією, після якої життя народу вже ніколи не поверталось до попереднього стану.

У зв'язку з цим особливої уваги потребує дослідження військового будівництва в зазначений період, зокрема становлення окремих родів її збройних сил, серед

яких і військова авіація. Мета статті – висвітлити процес становлення, розвитку, функціонування військової авіації армій українських державних утворень періоду кінця 1917–1920 рр. в українській історіографії.

Наукові дослідження, які розглядають процеси становлення та застосування української військової авіації на різних етапах існування української державності 1917–1920 рр. – УНР доби Центральної Ради, Української держави гетьмана П. Скоропадського, ЗУНР та УНР доби Директорії – дають можливість комплексно дослідити процес формування й розвитку національної армії того часу.

Підходячи безпосередньо до висвітлення історіографічних праць, присвячених українським військово-повітряним силам 1917–1920 рр., зокрема періоду ЗУНР (листопад 1918 р. – середина липня 1919 р. у Галичині та до кінця квітня 1920 р. на Великій Україні), Гетьманату (кінець квітня – середина грудня 1918 р.) та УНР періоду Директорії (середина листопада 1918 р. – кінець листопада 1920 р.), зазначу, що дуже довгий час ця тема не була безпосереднім об'єктом спеціальних досліджень. Певною мірою вона висвітлена в науково-історичних і мемуарних працях, які заторкують військово-політичні аспекти національно-визвольної боротьби українського народу в 1917–1921 рр. Перші дослідження й мемуари, присвячені військовій авіації, з'являються у 20–30-х роках ХХ ст. на Західній Україні. До них можна віднести колективну працю І. Крип'якевича, Б. Гнатевича й інших авторів¹, З. Стефаніва², спогади П. Франка³, Р. Земика⁴, І. Лемківського⁵, І. Фостаковського⁶ та колишнього військовика авіації армії ЗУНР М. Шарика⁷.

У праці І. Крип'якевича й інших дослідників, у третій частині якої – «Збройні сили сучасної доби» – досліджено організацію Галицької армії, автори частково розглянули й авіацію. Вони насамперед подали процес формування повітряних сил, частково схарактеризували структуру, встановили деякі місця дислокації авіапідрозділів. У мемуарах колишнього інженера у структурі летунства Галицької армії, сотника, авіатора Р. Земика подано інформацію про кількісний склад галичан на певних етапах функціонування, завдання авіації, визначено місця її дислокації. У спогадах сина І. Франка сотника авіації П. Франка, опублікованих у 1937 р., містяться автобіографії особового складу авіації Галицької армії. Сотник І. Фостаковський у мемуарах вказує причини створення авіації галицького війська, згадує про ремонтні майстерні для літаків, аеродроми, де вони базувались, подає характеристику перших розвідувальних та бомбардувальних вильотів.

¹ Історія українського війська: в 2-х кн. Львів: Видавець Іван Тиктор, 1936. Кн. 1 / під ред. І. Крип'якевича, Б. Гнатевича та ін. 288 с.: іл.; Кн. 2. 572 с.: іл.

² Стефанів З. Українські збройні сили в 1917–1921 рр. Воєнно-історичний нарис. Коломия: Вид-во «Наша слава», 1935. Ч. 1. 19 с.: іл.

³ Франко П. Летунський відділ УГА. *Літопис Червоної Калини* (Львів). 1937. Ч. 10. С. 3–5; Ч. 11. С. 9–12.

⁴ Земик Р. Дещо про літунство УГА. *Український скиталець* (Йозефов). 1922. Ч. 13. С. 9–11; Ч. 14. С. 3–6; Ч. 15. С. 4–5.

⁵ Лемківський І. Летунство УГА. *Літопис Червоної Калини*. 1938. Ч. 11. С. 7–10; Ч. 12. С. 15–17.

⁶ Фостаковський І. Літунство. *Українська Галицька армія: у 40-річчя її участі у визвольних змаганнях. (Матеріали до історії)*. Вінніпег: Видав хорунжий УСС Д. Микитюк, 1958. С. 217–240.

⁷ Шарик М. Діти війни: Спогади: у 3-х ч. Вінніпег: Видавець І. Тиктор, 1955. Ч. 1. 127 с.; Ч. 2. 1956. 127 с.; Ч. 3. 1956. 128 с.

Серед мемуарів, присвячених військово-повітряним силам Гетьманату 1918 р. та УНР, варто виділити «Спогади» П. Білона⁸. У скороченому варіанті вони опубліковані в журналі «Пам'ятки України: історія і культура» 1998 р. «У свої спогадах я беру на себе сміливість, – писав автор, – подати дещо про авіаційні частини. Відомості мої будуть короткі, скупі, бо згадую лише те, що пам'ятаю»⁹.

Мемуари П. Білона та М. Шарика не лише вміщують маловідому інформацію з історії становлення українських авіаційних формувань і їхньої участі в бойових діях, а й подають маловідомі біографічні дані про деяких українських авіаторів. У деяких випадках вони виступають єдиним джерелом, за допомогою якого можна реконструювати бойовий шлях авіаційних підрозділів, оскільки багато архівних документів подають такі відомості лише фрагментарно. Але ці спогади не містять даних щодо кількісного складу українських авіаційних формувань і парку літаків у різні періоди визвольної боротьби.

У «Спогадах» П. Білона великий інтерес становить насамперед інформація про становлення української авіації, зокрема діяльність Управління військово-повітряного флоту УНР, створеного в листопаді 1917 р. До його функцій входило: забезпечення оборони українського повітряного простору, питання бойового використання авіації, весь комплекс проблем, пов'язаних із комплектацією частин особовим складом і необхідними матеріально-технічними засобами. Керівником авіаційного управління було призначено В. Баранова, у минулому підполковника російської армії. «До штабу авіації, – зазначає П. Білон, – я вступив на службу в січні 1918 р. Полковник Баранів з труднощами розшукав пару літаків та летунів і на Волинському аеродромі біля Києва українські летуни вперше почали робити вправи»¹⁰. Нагайною проблемою у справі будівництва власної авіації стало збереження майна. «Наша армія своїх літаків не мала і мусила вживати російських, яких залишилось досить велике число, – згадує П. Білон. – Правда, більша частина з них були непридатні, старі, розбиті... Розпочалися розшуки авіаційного технічного майна, літаків, бомб та ін., а цього майна було достатньо в 3-му авіапарку та в майстернях при Київському Політехнікумі. В майстернях механіки щодня направляли і випускали по одному, а то й по два літаки. Вони в березні 1918 р. кожного дня ... літали над Києвом»¹¹.

Після державного перевороту 28–29 квітня 1918 р. і приходу до влади гетьмана П. Скоропадського авіація була підпорядкована новому керівництву. Структура повітряного флоту змін не зазнала. Білон зазначає, що гетьманський повітряний флот очолив полковник Горшков, а інспектором авіації став полковник Наконечний. Інспекторові авіації підпорядковувалися Управління авіації Київського, Харківського й Одеського районів. Кількість літаків, за словами автора, становила від 450 до 500, летунів – близько 200. Проте, за даними сучасної дослідниці української військової авіації цього періоду В. Мараєвої, на які вона посилається згідно з архівними документами, у гетьмана було близько 200 літаків¹².

⁸ Білон П. Спогади: у 2-х ч. Пітсбург: Вид-во «До світла», 1952. Ч. 1. 164 с.; Ч. 2. 1956. 135 с.: іл.

⁹ Там само. С. 28.

¹⁰ Білон П. Спогади. Ч. 1. С. 38.

¹¹ Там само.

¹² Мараєва В. В. Мемуари як джерело вивчення історії військової авіації України доби національно-визвольних змагань (1917–1920 рр.): зб. наук. праць Науково-дослідного інституту українознавства / за заг. ред. П. П. Кононенка. Київ, 2006. Т. XII. С. 321.

Під час антигетьманського повстання в листопаді–грудні 1918 р. більшість особового складу деяких авіаційних частин перейшла на бік Директорії. Частина пілотів у цей час просто дезертирувала, намагаючись уникнути участі у громадянській війні. Значна кількість гетьманських авіаторів вступила до Добровольчої армії генерала Денікіна, у якій на початку 1919 р. у складі 3-го авіадивізіону служили в основному колишні летуни Української держави.

Після відновлення УНР і початку другої війни більшовицької Росії з Україною Армія УНР була змушена з боями залишити значну частину своєї території. У зв'язку з цим П. Білон подає цікаву інформацію про перебування авіаційних підрозділів УНР на території Галичини навесні 1919 р.: «Становище нашої армії погіршало і ми приневолені були... перенестись до м. Бродів у Галичину. До Галичини вилетіло з нами лише два авіаотряди. Там до нас вступили на деякий час галицькі літуни, але коли ми виїздили до Кам'янець-Подільського, вони залишились»¹³. За твердженнями автора, у Кам'янець-Подільському у складі авіації УНР залишився лише один авіаційний загін – 1-й Запорізький – під командуванням сотника Жажовського. В. Мараєва, опираючись на архівні дані, говорить про дислокацію в цей час у Кам'янець-Подільському ще трьох українських авіазагонів¹⁴.

Також П. Білон згадує про спроби уряду закупити для Армії УНР літаки за кордоном: «В наших авіаційних загонах були літаки старі, тому Штаб Повітряної Флоти вислав до Відня місію для заupu літаків. Та місія нічого не зробила. Примушені надіслати другу місію, та виявилось, що деякі члени робили саботаж, а крім того представники Антанти заборонили вивіз австрійсько-німецького майна на Україну»¹⁵. Це підтверджують відомості, що, справді, літаки, закуплені заходами військового міністерства влітку 1919 р. у Німеччині, Австрії та Італії, так і не вдалося переправити в Україну¹⁶.

Особливе місце в мемуарах П. Білона займає інформація про участь українських авіаторів як союзників Польщі у війні проти більшовиків у 1920 р. і перебування військових летунів на території Другої Речі Посполитої після інтернування Армії УНР у кінці листопада цього ж року.

Формуванню, організаційній структурі та діяльності 1-го Запорізького авіаційного загону Армії УНР присвячені нариси В. Пилипця, опубліковані в Канаді¹⁷.

Радянська історіографія міжвоєнного періоду (20–30-ті роки ХХ ст.) військового аспекту українських національно-визвольних змагань 1917–1921 рр. подавала здебільша у спотвореному вигляді або замовчувала. Але окремі праці радянських істориків містять певний фактичний матеріал, що стосується української військової авіації 1917–1920 рр. Це, зокрема, публікації А. Можаява¹⁸, Ф. Шимановського¹⁹, А. Шнукова²⁰.

¹³ Білон П. Спогади. Ч. 1. С. 39.

¹⁴ Мараєва В. В. Мемуари як джерело вивчення історії військової авіації України... С. 322.

¹⁵ Білон П. Спогади. Ч. 1. С. 46.

¹⁶ Мараєва В. В. Мемуари як джерело вивчення історії військової авіації України... С. 322.

¹⁷ Пилипець В. Із життя 1-го Запорізького окремого авіаційного відділу. *Дороговказ* (Торонто). 1965. Ч. 27.

¹⁸ Можаяв А. В. Краткий исторический обзор авиации 1917 г. и начала 1918 г. *Вестник воздушного флота* (Москва). 1933. № 2. С. 5–24.

¹⁹ Шимановский Ф. И. Красные воздухоплаватели в Октябрьские дни. *Вестник воздушного флота*. 1933. № 2. С. 34–36.

²⁰ Там само.

Після Другої світової війни дослідження з історії українського війська об'єктивно проводилися за межами УРСР і СРСР. Серед них заслуговують уваги праці українських військових істориків М. Капустянського²¹ та О. Удовиченка²², проте історія військової авіації в них теж висвітлена побіжно. Праця Л. Шанковського²³, надрукована в українському брюссельському часописі «Крилаті» в 1985–1986 рр. і перевидана в Україні у «Військово-історичному альманасі» (2002) дає змістовну інформацію про військово-повітряні сили армій УНР періоду Української Центральної Ради, Гетьманату, Директорії та ЗУНР цього періоду.

Автор ґрунтовно висвітлив зародження української авіації, її розвиток, бойову діяльність авіаторів. Тут подано типи повітряних суден, на яких літали українські пілоти, простежено важливі подробиці їх бойового життя під час війни за незалежність України.

З початком нового етапу українського національно-визвольного руху (кінець 80-х років ХХ ст.) і відновлення незалежності України (1991) появляються активні дослідження вітчизняних науковців процесів військового будівництва й історії збройних формувань 1917–1921 рр. Проте вони стосувалися в основному загальновійськової і флотської тематики (організація, бойові дії, роль збройних сил як державотворчого чинника тощо). Але вже на початку 90-х років виходять дослідження, присвячені організації української військової авіації, бойовим діям проти армій противників і біографіям пілотів. Це праці Р. Мараєва²⁴, В. Бендик (Мараєвої)²⁵, Д. Веденєєва²⁶, Я. Тинченка²⁷, В. Савіна²⁸.

Р. Мараєв у статті частково з'ясував національну належність авіаторів Галицької армії, приділив увагу деяким епізодам із бойових дій її летунства. В. Бендик акцентує увагу на процесі формування авіації, описує деякі її бойові епізоди.

Праця В. Савіна присвячена одному з піонерів й організаторів української авіації початку ХХ ст. К. Калініну та загальному розвитку авіаційної галузі на території нашої держави. Ярослав Тинченко досліджує сторінки життя визначного українського авіатора, командувача військово-повітряних сил Армії УНР генерал-хорунжого Віктора Павленка, який по поверненню у СРСР після оголошеної більшовиками амністії працював сторожем у колгоспі й помер від голоду на Кубані в 1933 р. Також цікаві відомості щодо участі української військової авіації в бойових

²¹ Капустянський М. Похід українських армій на Київ–Одесу в 1919 році (Короткий военно-історичний огляд). 2-ге вид. Мюнхен: Вид-во «Хвильового», 1946. Кн. 1, ч. 1, 2. 110 с., 7 л. схем; Кн. 2, ч. 3. 225 с., 11 л. схем.

²² Удовиченко О. Україна у війні за державність. Вінніпег: Видав. хорунжий УСС Д. Микитюк, 1954. 176 с.: іл.

²³ Шанковський Л. Українська Армія в боротьбі за державність. Мюнхен, 1958. 317 с.

²⁴ Мараєв Р. Авиация гетмана П. Скоропадского. *Аэрохобби*. 1993. № 1. С. 14–16; Мараєв Р. Авиация Украинской Народной Республики. *Народна армія*. 1993. 28 вересня; Мараєв Р. Украинский воздушный флот в гражданской войне. *Аэрохобби*. 1992. № 2. С. 11–14.

²⁵ Бендик В. Повітряна війна на українсько-польському фронті. *Військо України*. 1997. № 9/12. С. 50–51; Бендык В. В небе Восточной Галичины. *Авиация и Время*. 1996. № 6. С. 36–38.

²⁶ Веденєєв Д. Крила волі. З історії військово-повітряних сил України (1918–1920). *Військо України*. 1995. № 5. С. 31–33.

²⁷ Тинченко Я. Ю. Герої українського неба: Пілоти Визвольної війни 1917–1920 рр. Київ, 2010. 192 с.

²⁸ Савин В. Планета «Константин». Харьков, 1994. 312 с.; Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки истории. Харьков: Основа, 1995. 264 с.

діях періоду 1917–1920 рр. подавали російський дослідник-емігрант Е. Фінне²⁹ та сучасні російські науковці В. Кондратьєв³⁰, В. Куликов³¹, М. Хайрулін³².

Серед сучасних українських науковців, які вже тривалий час ґрунтовно та різноаспектно досліджують історію української військової авіації 1917–1921 рр., насамперед варто виділити праці А. Харука³³, В. Мараєвої³⁴, Я. Тинченка³⁵, А. Козицького³⁶, П. Слюсаренка³⁷, В. Киреї³⁸.

У працях А. Харука³⁹, у розділі про авіацію УГА, досліджено організаційні моменти при створенні повітряних сил армії ЗУНР, фінансування особового складу, ідентифіковано розпізнавальні знаки на літаках, види та типи повітряних суден.

П. Слюсаренко, розглядаючи особливості процесу реформування регулярної української армії в 1920 р., зупиняється на питаннях розвитку нового для того часу «роду зброї» – військово-повітряних сил (ВПС), відродження, організаційної структури та діяльності 1-го Запорізького авіаційного загону Армії УНР.

У книзі Я. Тинченка⁴⁰, присвяченій історії української військової авіації 1917–1920 рр., представлені нові матеріали про українських летунів цього періоду, зокрема про їхні долі після 1920 р. Тут уміщено велику кількість світлин, частину з яких опубліковано вперше. Використовуючи нові архівні документи, автор аналізує розвиток української авіації періоду Гетьманату та Директорії, встановлення

²⁹ Фінне К. Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. Белград, 1930. 200 с.

³⁰ Кондратьев В. Бомбардировщики Первой мировой войны. Москва, 1998. 48 с.; Фронтовые самолеты Первой мировой войны: в 2-х ч. Москва, 1997. Ч. 1. 72 с.; Ч. 2. 48 с.; Кондратьев В., Хайруллин М. Авиация гражданской войны. Москва, 2000. 167 с.; Кондратьев В., Хайруллин М. Одесские «французы» в русской авиации. *Авиамастер*. 2000. № 5. С. 8–18.

³¹ Куликов В. Российская армейская авиация в Первой мировой войне. *Авиация и Время*. 1997. № 4. С. 40–44; 1998. № 1. С. 30–34; № 4. С. 34–38.

³² Хайруллин М. Воздушные корабли типа «Илья Муромец». Москва, 1998. 56 с.

³³ Харук А. І. Військово-повітряні сили України в 1917–1920 рр. *Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність*. Львів, 2000. Вип. 7. С. 280–283; Харук А. І. Крила України. Військово-повітряні сили України, 1917–1920 рр. Київ, 2009. 94 с.; Харук А. І. Нарис історії авіаційної промисловості України (1910–1980-ті рр.): монографія. Львів, 2010. 301 с.: табл.

³⁴ Мараєва В. В. Повітряні сполучення між Україною та Західною Європою у 1918–1919 рр.: зб. наук. праць. Київ, 2005. Т. VI. С. 340–345. Мараєва В. В. Українська військова авіація в умовах боротьби за національну незалежність (грудень 1917 – листопад 1920 рр.): автореф. дис. ... канд. іст. наук: 20.02.22 / Національна академія оборони України. Київ, 2007. 20 с.

³⁵ Тинченко Я. Українське офіцерство: шляхи скорботи та забуття. Київ, 1995. С. 191–193.

³⁶ Козицький А. Авіація в боях за Львів у серпні 1920 р. *Військово-історичний альманах*. 2008. Ч. 1(16). С. 52–66; Козицький А. Авіація УГА. *Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність*. Львів, 2000. Вип. 6: Західно-Українська Народна Республіка: історія і традиції. С. 320–327.

³⁷ Слюсаренко П. М. Армія Української Народної Республіки в умовах боротьби за українську державність (вересень 1919 – листопад 1920 рр.): дис. ... канд. іст. наук: 20.02.22 / Національна академія оборони України. Київ, 2006. 179 с.

³⁸ Кирея В. В. Авіація Української Галицької Армії (1918–1920): автореф. дис. ... канд. іст. наук: 20.02.22 / Національна академія сухопутних військ ім. гетьмана Петра Сагайдачного, Львівський національний університет ім. Івана Франка. Львів, 2017. 20 с.

³⁹ Харук А. Військово-повітряні сили України в 1917–1920 рр.: автореф. дис. ... канд. іст. наук: 20.02.22 / Національний університет «Львівська політехніка». Львів, 2000. 17 с.

⁴⁰ Тинченко Я. Ю. Герої українського неба: Пілоти Визвольної війни 1917–1920 рр. Київ: Вид-во «Темпора», 2010. 192, [4] с.

повітряного мосту між УНР та Європою, долю авіації Директорії влітку–восени 1919 р. У розділі, де висвітлена історія авіації Галицької армії, схарактеризовано процес її створення, проаналізовано формування польської військової авіації як основного противника. Також подано зображення якісних реконструкцій літаків, які перебували на службі армій УНР та ЗУНР упродовж зазначеного періоду.

У статті А. Козицького «Авіація в боях за Львів у серпні 1920 р.» йдеться про важливі події польсько-радянської війни 1920 р., зокрема серпневі бої за Львів, та роль у цих подіях польської, української та деякою мірою більшовицької авіації⁴¹. Автор також простежує відродження в Польщі української військової авіації. Авіаційний підрозділ одержав назву 1-ша Запорозька авіаційна ескадрилья (або загін). Його створення розпочалося 29 червня 1920 р., а штат налічував 60 осіб. Згідно з союзницькими домовленостями, поляки надали українцям вісім літаків: два англійські винищувачі «Сопфіч 5Ф1 Дельфін», чотири німецькі штурмовики «Альбатрос» j-1, розвідник LVG C.V та ще один, тип якого встановити не вдалося⁴². Українські літаки мали національні розпізнавальні знаки у вигляді квадрата, поділеного тонкою білою лінією по діагоналі на поля синього і жовтого кольорів. Їх затверджено наказом військового відомства від 25 жовтня 1920 р.⁴³

Посилаючись на твердження відомого знавця історії польської авіації А. Моргали, А. Козицький зазначає, що в кінці вересня – на початку жовтня українську ескадрилью перебазовано до Копичинців (тепер – Тернопільської обл.), а потім до Волочиська (тепер – Хмельницької обл.). Але А. Козицький, на відміну від В. Мараєвої, нічого не пише про участь українських авіаторів у бойових діях проти більшовиків. Він лише зазначає, що після переходу Армії УНР за Збруч, у Галичину, 21 листопада 1920 р. авіапідрозділ перелетів до Львова на аеродром Левандівка, а 13 грудня його разом із літаками вислали до Варшави, згодом – до Бидгощі, де на початку 1921 р. розформували. Українська сторона повернула полякам сім літаків й інше авіаційне майно⁴⁴.

По-різному склалася доля українських пілотів на чужині. Так, навесні 1921 р. трьох із них колишньої Запорозької ескадрильї (загону) – О. Заховського, С. Островидова й П. Золотова – прийняли на посади інструкторів у польську Нижчу школу пілотів у Бидгощі⁴⁵. Потім до військової школи авіамеханіків, яка також там працювала, запросили на роботу 20 українських авіамеханіків. Ще 22 українські авіаспеціалісти влаштувались у Бидгощі на роботу до польських приватних підприємств. Пілот М. Богатирьов продовжив службу в Познанській авіаційній школі, а П. Вежбицький – у військовій авіації⁴⁶. Проте влітку 1922 р. на вимогу польських політиків із партії національних демократів українці були звільнені зі служби в польській авіаційній галузі⁴⁷.

⁴¹ Козицький А. Авіація в боях за Львів у серпні 1920 р. *Військово-історичний альманах*. 2008. Ч. 1(16). С. 52–66.

⁴² Там само. С. 63.

⁴³ Там само.

⁴⁴ Там само. С. 64.

⁴⁵ Там само.

⁴⁶ Там само. С. 64–66.

⁴⁷ Там само.

Особливу увагу для історіографів становлять наукові дослідження А. Харука⁴⁸, В. Мараєвої⁴⁹ та В. Киреї⁵⁰, що вивчають історію українських військово-повітряних сил 1917–1920 рр.

А. Харук наголошує, що часи Української держави гетьмана П. Скоропадського (29 квітня – 14 грудня 1918 р.) стали єдиним періодом мирної розбудови в історії української авіації 1917–1920 рр. Здійснювалося планомірне формування бойових та допоміжних авіаційних і повітроплавних підрозділів, вживалися заходи щодо комплектування їх технікою й особовим складом, розгорталося бойове навчання. Було утворено 8 корпусних авіаційних дивізіонів, понад 30 авіаційних та кілька повітроплавних загонів. Улітку 1918 р. у цих підрозділах нараховувалося майже 200 літаків різних типів, зокрема й важких бомбардувальників⁵¹. Авіаційні та повітроплавні парки були реорганізовані з метою налагодження надійної системи тилового забезпечення. Для послаблення гостроти кадрової проблеми до авіації Гетьманату залучали колишніх російських офіцерів-авіаторів. Для реанімації авіаційної промисловості України уряд створив спеціальний орган – Комісію з будівництва авіазаводів. На Центральному аеродромі в серпні 1918 р. відновлено дослідну роботу. Купували, щоправда в невеликій кількості, сучасніші літаки в союзних Німеччині й Австро-Угорщині⁵².

Військове керівництво Української держави в цей час розробляє нову, більш прогресивну, структуру військово-повітряних сил у системі національних збройних формувань. В її основу поряд із територіальним був покладений і цільовий принцип організації. Передбачалося замість корпусних авіаційних дивізіонів мішаного складу сформувати однорідні цільового призначення: винищувальні, розвідувальні, гарматні. Ця структура мала би зробити українські військово-повітряні сили пристосованішими до тогочасних умов, динамічними і гнучкішими у використанні, що спростило б систему управління й матеріально-технічного забезпечення військової авіації. Також планувалося створити високоефективну систему підготовки кадрів. Проте після падіння Гетьманату і пізніших бойових дій ці нововведення не були повністю запроваджені.

Дослідник наголошує, що в період правління гетьмана П. Скоропадського «здійснювалась планомірна розбудова національних військово-повітряних сил України. Проте через несприятливу внутрішню і зовнішню обстановку завдання створення боездатних ВПС так і не було реалізоване в повному обсязі»⁵³.

У дослідженнях, присвячених організаційній структурі та бойовій діяльності військово-повітряних формувань Дієвої армії Директорії УНР (кінець 1918–1920 рр.), А. Харук зазначає, що військове керівництво Директорії, незважаючи на край складну внутрішню і зовнішню ситуацію, змогло створити низку боездатних авіаційних підрозділів, об'єднаних у самостійний рід військ – ВПС. Був створений необхідний апарат їх управління та сформована нормативна база для діяльності.

⁴⁸ Харук А. Військово-повітряні сили України в 1917–1920 рр.: автореф. дис. ... 17 с.

⁴⁹ Мараєва В. В. Українська військова авіація в умовах боротьби за національну державність (грудень 1917 – листопад 1920 рр.): дис. ... канд. іст. наук: 20.02.22 / Національна академія оборони України. Київ, 2008. 227 с.

⁵⁰ Кирея В. В. Авіація Української Галицької Армії (1918–1920): автореф. дис. ... 20 с.

⁵¹ Харук А. І. Військово-повітряні сили України в 1917–1920 рр.: автореф. дис. ... С. 11.

⁵² Там само.

⁵³ Там само.

Поряд із бойовими операціями (ведення розвідки, нанесення бомбоштурмових ударів із метою підтримки наземних військ) для ВПС Директорії не менш важливим напрямом діяльності були кур'єрські польоти для зв'язку із закордоном. Науковець констатує, що після антигетьманського повстання українські ВПС утратили більшість кваліфікованих кадрів і майже все технічне обладнання. На початку 1919 р. авіація Директорії складалася з двох невеликих авіазагонів та нараховувала сім літаків. Лише наприкінці весни – на початку літа 1919 р. фактично заново була створена система управління ВПС Директорії та сформовані бойові підрозділи – чотири авіаційні загони та повітроплавний дивізіон. Напередодні наступу об'єднаних українських армій на Київ–Одесу в серпні 1919 р. у розпорядженні Директорії було 26 літаків⁵⁴. Надалі сили авіації УНР періодично то зменшувались, то збільшувались, але вже не нараховували більшої кількості придатних до бойових дій одиниць.

Автор зазначає, що після інтернування Армії УНР у польські табори в кінці листопада 1920 р. керівництво ВПС докладало максимум зусиль для збереження авіаційних підрозділів, сподіваючись незабаром продовжити боротьбу за незалежність України⁵⁵.

У працях В. Мараєва значну увагу приділяє мемуарам авіаторів – військово-вослужбовців українських військово-повітряних сил 1917–1920 рр. – як джерелу вивчення військової авіації цього періоду, досліджує військово-технічні якості парку літаків, шляхи й особливості матеріально-технічного забезпечення авіаційних частин. А також аналізує участь останніх у бойових діях та висвітлює застосування авіації для міжнародних сполучень і виконання кур'єрських завдань у межах України.

Дослідниця зазначає, що у процесі створення українських авіаційних частин негативну роль відіграла значна зовнішньоекономічна ізоляція УНР. Після підписання Брестських угод відносини з країнами Антанти вкрай ускладнились, одержати від них військову допомогу стало справою нереальною. У такій ситуації для забезпечення авіаційних частин необхідною технікою важливого значення набував спадок, отриманий від авіаційних частин Російської імперії.

Після гетьманського перевороту 29 квітня 1918 р. матеріальна частина повітряного флоту також комплектувалася літаками, що залишилися від російської авіації, але, можливо, якісь машини були отримані і від німецьких союзників. Улітку 1918 р. ВПС гетьмана П. Скоропадського мали на озброєнні 189 легких літаків, разом з авіацією Чорноморського флоту (до 30 справних літальних човнів М-5 і М-9 конструкції Д. Григоровича), що перебували на базі в Севастополі⁵⁶. Найпоширенішими серед них були: винищувачі «Ньюпор-ХІІІ», «Ньюпор-ХVІІ», «Ньюпор-ХХІ»; розвідники «Анатра-Д», «Вуазен», «Моран-Парасоль», «Сопвіч 1», «Фарман ХХХ». Окрім того, на озброєнні перебували чотири важкі бомбардувальники «Ілля Муромець» у поганому технічному стані після буревію кінця 1917 р.⁵⁷

⁵⁴ Харук А. І. Військово-повітряні сили України в 1917–1920 рр. *Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність*. Львів, 2000. Вип. 7. С. 282.

⁵⁵ Там само. С. 283.

⁵⁶ Мараєва В. В. *Авіація Української Народної Республіки та Української Держави гетьмана П. Скоропадського*. Київ, 2005. С. 12–13.

⁵⁷ Там само. С. 13.

В. Мараєва звертає увагу на те, що гетьманський уряд мав можливість суттєво поповнити парк літаків новими машинами, створеними на заводах фірми Артура Анагра в Одесі. Але замість цього 93 щойно зібрані розвідники «Анагра ДС» опинилися на балансі австрійського військового відомства, яке використовувало їх як навчальні або зв'язкові. До вересня 1918 р. до Австрії вивезли 114 готових машин, а до кінця жовтня – ще 66⁵⁸. У листопаді 1918 р., коли австро-угорські війська залишали територію України, в Одесі на заводі «Анагра» налічувалося 134 (за іншими даними 123) одиниці. Їх захопили війська Антанти і пізніше передали російській Добровольчій армії генерала Денікіна⁵⁹.

Дослідниця наголошує, що в деяких працях (спогади П. Білона, книга сучасних російських дослідників В. Кондратьєва та М. Хайруліна) стверджувалось, що наприкінці літа 1918 р. українське військове керівництво надсилало на Дон зброю, зокрема літаки, а це не давало можливості ефективно створювати власні повнокровні ВПС. Проте, працюючи в архівах, вона виявила документи, які спростовують відправки залізницею літаків на Дон⁶⁰.

У війську гетьмана П. Скоропадського реформи відбувались не тільки в авіації, а й усіх військових структурах: упроваджували нові знання, символіку, традиції, вивчали та застосовували, хоч і не без труднощів, українську мову. У вересні 1918 р. отримано вказівки щодо нових розпізнавальних знаків. На крилах нових аеропланів, які не мали ознак державної належності, вимагали «накладувати знак зображення тризубця Української Держави чорним цветом, а на старих апаратах ... временно должны оставаться старые круги: (красный, синий, белый)»⁶¹. Чорний був стандартним кольором для розпізнавальних знаків держав Четверного союзу – союзників Української держави. На німецьких, австро-угорських та болгарських літаках зображували чорні хрести, а на турецьких – чорні квадрати. Тому для українських тризубів також був обраний цей колір.

Влітку 1918 р., констатує В. Мараєва, у 8 авіаційних дивізіонах гетьманської армії нараховувалося понад 150 осіб льотного складу, серед яких 80 % становили пілоти, інші – спостерігачі⁶². Під час протигетьманського повстання в листопаді–грудні 1918 р. особовий склад деяких авіаційних частин перейшов на бік Директорії, склавши основу військової авіації Армії УНР. Тоді ж багато пілотів, що служили в гетьманському повітряному флоті, виїхали в розташування Добровольчої армії, куди і вступили на службу. Немало в цей час просто дезертирували, намагаючись уникнути участі у громадянській війні⁶³. Пілоти, які перейшли на бік Директорії, вже в кінці листопада – на початку грудня 1918 р. брали участь у повітряній розвідці та нанесенні бомбових ударів по позиціях гетьманських військ⁶⁴.

Після перемоги повстання й оволодіння Києвом військами Директорії відновилася робота Управління військово-повітряного флоту УНР, яке очолив

⁵⁸ Мараєва В. В. Авіація Української Народної Республіки... С. 12–13.

⁵⁹ Там само.

⁶⁰ Там само.

⁶¹ Там само. С. 18.

⁶² Мараєва В. В. Українська військова авіація в умовах боротьби за національну незалежність (грудень 1917 – листопад 1920 рр.): автореф. дис. ... С. 10.

⁶³ Там само.

⁶⁴ Там само. С. 14.

полковник Павленко, начальником авіації знову став сотник Наконечний⁶⁵. Після наступу більшовиків на Київ авіаційні частини УНР у лютому 1919 р. були передислоковані до Вінниці, у березні – до Проскурова, а 10 квітня – до Красного, на територію, контрольовану Галицькою армією. З початком масштабного наступу польських військ проти Галицької армії авіація УНР була знову передислокована на схід, на територію УНР, відбиту українською армією у більшовиків. 4 авіазагони Армії УНР у складі 16-ти літаків у липні–серпні 1919 р. взяли участь у бойових діях під час наступу об'єднаних українських армій на Київ⁶⁶. Після Листопадової катастрофи 1919 р. і від'їзду Головного отамана С. Петлюри на переговори з керівником Польської держави Ю. Пілсудським Армія УНР перейшла на партизанські форми боротьби. У цих умовах авіація УНР фактично перестала існувати. Проте Управління військово-повітряного флоту УНР продовжувало діяти, перебазувавшись до Ченстохови.

Після Варшавського договору, підписаного у квітні 1920 р. між УНР і Польщею, авіаційне управління вжило низку заходів щодо відновлення української авіації. У Варшаві почалося формування 1-го Запорізького авіаційного загону, який у вересні організаційно й матеріально був готовий до відправки на фронт. У дослідженні В. Марасвої зазначено, що за період від 14 жовтня до 20 листопада українські пілоти здійснили 18 бойових вильотів⁶⁷. Але, зауважує дослідниця, на фронті діяла 1-ша українська ескадрилья під командуванням сотника Березицького, а Запорізький авіазагін (або ескадрилья, як подають Я. Тинченко й А. Козицький) лише готувався до участі в бойових діях⁶⁸. Виконувались і кур'єрські рейси. 21 листопада 1920 р. авіачастини разом з Армією УНР під натиском сил Червоної армії перейшли на територію тогочасної Польщі, де були розміщені у військових таборах.

Отже, розглянувши доробок української історіографії, присвячений створенню та діяльності військової авіації українських державних утворень 1917–1920 рр., можна дійти деяких загальних висновків, до яких дійшли і зазначені дослідники: доведено, що на процес становлення української авіації вплинули як позитивні, так і негативні чинники. До позитивних треба віднести наявність на території України авіаційних частин, запасів майна, що раніше належали арміям Російської та Австро-Угорської імперій, використання їх кадрового потенціалу, позитивне ставлення до розбудови власної авіації українських політичних діячів і військового командування. Органи, які керували або координували цю справу, створювалися досить швидко.

До негативних моментів належить складна воєнно-політична ситуація та зовнішня ізоляція українських держав (зокрема й ЗУНР). Власну авіаційну промисловість використати виявилось майже неможливо, а частина авіаторів із числа офіцерів колишньої царської армії мала антиукраїнські погляди. Але чимало колишніх військових пілотів Росії і Австро-Угорщини, серед них і неукраїнців, чесно й самовіддано служили українському народові, який виборював власну незалежність. Деякі з них загинули смертю хоробрих.

⁶⁵ Марасва В. В. Авіація Української Народної Республіки... С. 20.

⁶⁶ Марасва В. В. Українська військова авіація в умовах боротьби за національну незалежність (грудень 1917 – листопад 1920 рр.): автореф. дис. ... С. 14.

⁶⁷ Там само.

⁶⁸ Марасва В. В. Авіація Української Народної Республіки... С. 30.

Українські уряди й військові відомства для вирішення кадрової проблеми проводили значну роботу з організації власних авіаційних шкіл, але реалізувати ці наміри повністю не вдалося.

Дослідження парку літаків української військової авіації показало, що сучасних машин на той час було явно недостатньо. Це змушувало використовувати застарілу техніку та застосовувати її не за цільовим призначенням. Та все ж таки українська військова авіація за загальною кількістю одиниць і тих, що були в бойовому застосуванні, відповідала середнім показникам сил противника.

Важливою функцією військової авіації тоді була розвідка. Винищувачі виконували завдання із прикриття своїх сухопутних сил та здійснювали супровід ударних літаків. Дії по наземним цілях часто були другорядними. Хоча проводилися і спеціальні бомбардувальні операції.

Крім бойового застосування, літаки використовували і для міжнародного сполучення, а також для виконання кур'єрських завдань у межах України. Через неспроможність виконати складні завдання внаслідок низьких технічних можливостей українські уряди були змушені орендувати німецькі літаки разом з екіпажами. Серед особового складу, зокрема командного, авіаційних підрозділів було багато яскравих особистостей, які зробили вагомий внесок у створення та розвиток військово-повітряного флоту України.

Важливий історичний урок, який не втратив актуальності й сьогодні, – те, що сучасна незалежна Україна повинна дбати про власні високоефективні збройні сили, невід'ємною частиною яких є добре оснащені й підготовлені військово-повітряні сили.

REFERENCES

1. Bendyk, V. (1997). Povitriana viina na ukrainsko-polskomu fronti. *Viisko Ukrainy*, 9/12, 50–51 [in Ukrainian].
2. Bendyk, V. (1996). V nebe Vostochnoi Halychyny. *Avyatsyia i Vremia*, 6, 36–38 [in Russian].
3. Bilon, P. (1952). Spohady: u 2-kh ch. (Pittsburgh: Do svitla, 1. 164 s.; Ch. 2. 1956. 135 s.: il. [in Ukrainian].
4. Vedenieiev D. Kryla voli. Z istorii viiskovo-povitrianykh syl Ukrainy (1918–1920). *Viisko Ukrainy*. 1995. № 5. S. 31–33 [in Ukrainian].
5. Zemyk R. Deshcho pro litunstvo UHA. *Ukrainskyi skytalets*. 1922. Ch. 13. S. 9–11; Ch. 14. S. 3–6; Ch. 15. S. 4–5 [in Ukrainian].
6. Istoriiia ukrainskoho viiska: v 2-kh kn. Lviv: Vydavets Ivan Tyktor, 1936. Kn. 1 / pid red. I. Krypiakevycha, B. Hnatevycha ta in. 288 s.: il.; Kn. 2. 572 s.: il. [in Ukrainian].
7. Kapustianskyi M. Pokhid ukrainskykh armii na Kyiv–Odesu v 1919 rotsi (Korotkyi voienno-istorychnyi ohliad). 2-he vyd. Miunkhen: Vyd-vo «Khvylovoho», 1946. Kn. 1, ch. 1, 2. 110 s., 7 l. skhem; Kn. 2, ch. 3. 225 s., 11 l. Skhem [in Ukrainian].
8. Kyreia V. V. Aviatсия Ukrainskoi Halyskoi Armii (1918–1920): avtoref. dys. ... kand. ist. nauk: 20.02.22 / Natsionalna akademiia sukhoputnykh viisk im. hetmana Petra Sahaidachnoho, Lvivskyi natsionalnyi universytet im. Ivana Franka. Lviv, 2017. 20 s. [in Ukrainian].

9. Kozytskyi A. Aviatsiia v boiakh za Lviv u serpni 1920 r. Viiskovo-istorychnyi almanakh. 2008. Ch. 1(16). S. 52–66 [in Ukrainian].
10. Kozytskyi A. Aviatsiia UHA. Ukraina: kulturna spadshchyna, natsionalna svidomist, derzhavnist. Lviv, 2000. Vyp. 6: Zakhidno-Ukrainska Narodna Respublika: istoriia i tradytsii. S. 320–327 [in Ukrainian].
11. Kondratev V. Bombardirovshchyky Pervoi myrovoi voiny. Moskva, 1998. 48 s. [in Russian].
12. Kondratev V., Khairullyn M. Avyatsyia hrazhdanskoï voiny. Moskva, 2000. 167 s. [in Russian].
13. Kondratev V., Khairullyn M. Odesskye «frantsuzy» v russkoï avyatsyy. Avyamaster. 2000. № 5. S. 8–18 [in Russian].
14. Kulykov V. Rossiyskaia armeiskaia avyatsyia v Pervoi myrovoi voine. Avyatsyia y Vremia. 1997. № 4. S. 40–44; 1998. № 1. S. 30–34; № 4. S. 34–38 [in Russian].
15. Lemkivskiy I. Letunstvo UHA. Litopys Chervonoï Kalyny. 1938. Ch. 11. S. 7–10; Ch. 12. S. 15–17 [in Ukrainian].
16. Maraev R. Avyatsyia hetmana P. Skoropadskoho. Aërokhobby. 1993. № 1. S. 14–16 [in Russian].
17. Maraev R. Avyatsyia Ukraynskoï Narodnoï Respublyky. Narodna armiiia. 1993. 28 veresnia [in Russian].
18. Maraev R. Ukraynskyi vozdushnyi flot v hrazhdanskoï voine. Aërokhobby. 1992. № 2. S. 11–14 [in Russian].
19. Maraieva V. V. Aviatsiia Ukraynskoï Narodnoï Respubliky ta Ukraynskoï Derzhavy hetmana P. Skoropadskoho. Kyiv, 2005. S. 12–13 [in Ukrainian].
20. Maraieva V. V. Memuary yak dzherelo vyvchennia istorii viiskovoï aviatsii Ukrainy doby natsionalno-vyzvolnykh zmahani (1917–1920 rr.): zb. nauk. prats Naukovodoslidnoho instytutu ukrainoznavstva / za zah. red. P. P. Kononenka. Kyiv, 2006. T. XII. S. 321 [in Ukrainian].
21. Maraieva V. V. Povitriani spoluchennia mizh Ukrainoiu ta Zakhidnoiu Yevropoiu u 1918–1919 rr.: zb. nauk. prats. Kyiv, 2005. T. VI. S. 340–345 [in Ukrainian].
22. Maraieva V. V. Ukraynska viiskova aviatsiia v umovakh borotby za natsionalnu nezalezhnist (hruden 1917 – lystopad 1920 rr.): avtoref. dys. ... kand. ist. nauk: 20.02.22 / Natsionalna akademiia oborony Ukrainy. Kyiv, 2007. 20 s. [in Ukrainian].
23. Maraieva V. V. Ukraynska viiskova aviatsiia v umovakh borotby za natsionalnu derzhavnist (hruden 1917 – lystopad 1920 rr.): dys. ... kand. ist. nauk: 20.02.22 / Natsionalna akademiia oborony Ukrainy. Kyiv, 2008. 227 s. [in Ukrainian].
24. Mozhaiev A. V. Kratkyi ystorycheskyi obzor avyatsyy 1917 h. y nachala 1918 h. Vestnyk vozdushnoho flota. 1933. № 2. S. 5–24 [in Russian].
25. Pylypets V. Iz zhyttia 1-ho Zaporizkoho okremoho aviatsiinoho viddilu. Dorohovkaz. Toronto, 1965. Ch. 27 [in Ukrainian].
26. Savyn V. Planeta «Konstantyn». Kharkov, 1994. 312 s.
27. Savyn V. Avyatsyia v Ukraine. Ocherky ystoryy. Kharkov: Osnova, 1995. 264 s. [in Russian].
28. Sliusarenko P. M. Armiiia Ukraynskoï Narodnoï Respubliky v umovakh borotby za ukraynsku derzhavnist (veresen 1919 – lystopad 1920 rr.): dys. ... kand. ist. nauk: 20.02.22 / Natsionalna akademiia oborony Ukrainy. Kyiv, 2006. 179 [in Ukrainian].

29. Stefaniv Z. *Ukrainski zbroini syly v 1917–1921 rr. Voinno-istorychnyi narys. Kolomyia: Vyd-vo «Nasha slava», 1935. Ch. 1. 19 s.: il. [in Ukrainian].*
30. Tynchenko Ya. *Ukrainske ofitserstvo: shliakhy skorboty ta zabuttia. Kyiv, 1995. S. 191–193 [in Ukrainian].*
31. Tynchenko Ya. Yu. *Heroi ukrainskoho neba: Piloty Vyzvolnoi viiny 1917–1920 rr. Kyiv, 2010. 192 [in Ukrainian].*
32. Udovychenko O. *Ukraina u viini za derzhavnist. Vinnipeh: Vydav. khorunzhyi USS D. Mykytiuk, 1954. 176 [in Ukrainian].*
33. Fynne K. *Russkye vozдушnye bohatyry Y. Y. Sykorskoho. Belhrad, 1930. 200 [in Russian].*
34. Fostakovskiy I. *Litunstvo. Ukrainska Halytska armii: u 40-richchia yii uchasti u vyzvolnykh zmahanniakh. (Materialy do istorii). Vinnipeh: Vydav khorunzhyi USS D. Mykytiuk, 1958. S. 217–240 [in Ukrainian].*
35. Franko P. *Letunskiy viddil UHA. Litopys Chervonoï Kalyny. 1937. Ch. 10. S. 3–5; Ch. 11. S. 9–12 [in Ukrainian].*
36. *Frontovye samolety Pervoi myrovoi voïny: v 2-kh ch. Moskva, 1997. Ch. 1. 72 s.; Ch. 2. 48 [in Russian].*
37. Khairullyn M. *Vozдушnye korably typu «Ylia Muromets». Moskva, 1998. 56 s. [in Ukrainian].*
38. Kharuk A. *Viiskovo-povitriani syly Ukrainy v 1917–1920 rr.: avtoref. dys. ... kand. ist. nauk: 20.02.22 / Natsionalnyi universytet «Lvivska politehnika». Lviv, 2000. 17 s. [in Ukrainian].*
39. Kharuk A. I. *Viiskovo-povitriani syly Ukrainy v 1917–1920 rr. Ukraina: kulturna spadshchyna, natsionalna svidomist, derzhavnist. Lviv, 2000. Vyp. 7. S. 280–283 [in Ukrainian].*
40. Kharuk A. I. *Kryla Ukrainy. Viiskovo-povitriani syly Ukrainy, 1917–1920 rr. Kyiv, 2009. 94 [in Ukrainian].*
41. Kharuk A. I. *Narys istorii aviatsiinoï promyslovosti Ukrainy (1910–1980-ti rr.): monohrafiia. Lviv, 2010. 301 [in Ukrainian].*
42. Shankovskiy L. *Ukrainska Armii v borotbi za derzhavnist. Miunkhen, 1958. 317 [in Ukrainian].*
43. Sharyk M. *Dity viiny: Spohady: u 3-kh ch. Vinnipeh: Vydavets I. Tyktor, 1955. Ch. 1. 127 s.; Ch. 2. 1956. 127 s.; Ch. 3. 1956. 128 [in Ukrainian].*
44. Shymanovskiy F. Y. *Krasnye vozdukhoplavately v Oktiabrskye dny. Vestnyk vozduшноho flota. 1933. № 2. S. 34–36 [in Russian].*

Sergiy GUBSKYI

FORMATION AND ACTIVITY OF MILITARY AVIATION IN THE UKRAINIAN ARMY (1918–1920): A HISTORIOGRAPHICAL ESSAY

The article deals with the issues of formation, organizational structure, activities of aviation units of the West Ukrainian National, Hetmanate and the Directory of the Ukrainian People's Republic (1918–1920) in memoir literature and scientific historiographic studies of the 20s of the 20th and the beginning of the 21st century. In these writings of Ukrainian diaspora and domestic authors, the emphasis is on the role of aviation of Ukrainian independent state formations in protecting their sovereignty, territorial integrity and economic

interests. A new direction in the study of historiography on this subject is the work devoted to the biographies of Ukrainian aviators of that period. Further scientific developments in this direction will serve as a thorough study of various aspects of the Ukrainian statehood of the first half of the twentieth century.

Key words: aviation, Western Ukrainian People's Republic, Hetmanate, Ukrainian People's Republic, memoirs, historiography, independence, flights, military operations, aviators, Poland, bolsheviks, planes, army, Ukrainian scientists.