

НОВІТНІ ЧАСИ

УДК 94 (477.73) «1917/1921»

DOI: <https://doi.org/10.33782/2708-4116.2020.1.17>

*Лариса Левченко**

ПОВІТРОПЛАВНІ ЧАСТИНИ В МИКОЛАЄВІ ПЕРІОДУ УКРАЇНСЬКОЇ РЕВОЛЮЦІЇ 1917–1921 рр.

Анотація: *Мета статті полягала у здійсненні аналізу виявлених у фондах Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України та Державного архіву Миколаївської області раніше невідомих архівних документів і узагальнення отриманих із них розрізнених відомостей в цілях уточнення та розширення кола знань про авіаційні частини у Миколаєві доби Української революції.*

Автором доведено, що в період Української революції, у 1917–1918 рр., у Миколаєві дислокувався Миколаївський повітроплавний парк, який розташовувався у Варварівці (район міста). Саме тут германці, вступаючи до Миколаєва 16 березня 1918 р. захопили літаки, які потім використували у власних цілях.

У першій половині 1918 р. в Миколаєві дислокувався Одесько-Подільський науково-кадровий повітроплавний загін, у другій половині 1918 р. – Харківсько-Катеринославський науково-кадровий повітроплавний загін.

Виявлені авторкою документи дозволили встановити чисельність загонів і парку, частково відновити особовий склад цих підрозділів, але, на жаль, вони не містять відомостей про типи літаків.

Ключові слова: *історія української авіації, українське повітроплавання періоду Української революції 1917–1921 років, Миколаївський повітроплавний парк, Одесько-Подільський науково-кадровий повітроплавний загін, Харківсько-Катеринославський науково-кадровий повітроплавний загін*

Миколаїв частіше презентується як центр флоту й суднобудування, що цілком обґрунтовано, адже наприкінці XVIII ст. місто зароджувалося як суднобудівна верф, а на початку XIX ст. воно стало центром управління Чорноморським військово-морським флотом. Авіаційна складова в історії міста фактично відсутня й лише дехто з істориків принагідно згадує про Миколаїв як один із центрів зародження повітроплавання (авіації) на початку XX ст. Це є суттєвою лакуною в історії Миколаєва, а також і в історії української авіації, насамперед, за такого важливого періоду як Українська революція 1917–1921 рр.

* *Левченко Лариса Леонідівна* – доктор історичних наук, професор, Директорка Державного архіву Миколаївської області, професор кафедри історії Чорноморського національного університету імені Петра Могили (м. Миколаїв); ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9097-7373>; loralewch@gmail.com

За період незалежності в Україні з'явилася значна кількість публікацій з історії військово-повітряного флоту, а також захищені дисертації. У 1995 р. В. Савиним було представлено ґрунтовну працю «Авіація в Україні», яка стала основою для подальших досліджень. У ній автор висвітлив широке коло питань в історії української авіації від її зародження до кінця ХХ ст.¹ Свій внесок у вивчення історії повітроплавання й авіації в Україні здійснили Р. Мараєв (1992, 1993)²; Д. Веденєєв (1995)³; А. Харук (1998–2009)⁴; В. Мараєва (2009)⁵; Я. Тинченко (2010)⁶; М. Павлущенко та А. Примак (2013)⁷; В. Хижняк (2017)⁸; В. Алексєєв (2018)⁹; Ю. Юзич (2019)¹⁰; С. Губський (2019)¹¹. Ці автори лише побіжно, у кращому випадку «через кому», зазначали про наявність у Миколаєві авіаційних частин у революційний період, оскільки головний спектр їхніх досліджень спрямовувався на повітроплавання загалом в Україні. А втім, описуючи загальну організаційну структуру Військово-повітряного флоту УНР В. Савин та А. Харук указали на існування в Україні двох повітроплавних районів з центрами у Києві та Миколаєві, де розташовувалися повітроплавні парки.

У статті «Військові формування Центральної Ради та Гетьманату у Миколаєві (1917–1918 рр.)», опублікованій 2004 р., В. Пархоменко наголосив, що в період Гетьманату саме у Миколаєві розпочалося формування українських авіаційних військових частин, але тут же він визнав, що йому «не вдалося знайти архівні дані про склад окремих частин» авіаційного дивізіону. А втім дослідник таки зміг назвати кілька прізвищ військовослужбовців Миколаївського повітроплавного загону. Автор писав, що посаду осавула обіймав

¹ Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории. Харьков: Основа, 1995. 263 с.

² Мараєв Р. Украинский воздушный флот в гражданской войне // АэроХобби. 1992. № 2. С. 11–14; Мараєв Р. Авиация гетмана П. Скоропадского // АэроХобби. 1993. № 1. С. 14–16.

³ Веденєєв Д. Крила волі. 3 історії військово-повітряних сил України (1918 – 1920) // Військо України. 1995. № 5. С. 31–33.

⁴ Харук А. Військова авіація доби Центральної Ради (листопад 1917 – квітень 1918 рр.) // Вісник державного університету «Львівська політехніка». Львів, 1998. № 344. С. 100–107; Харук А. Військово-повітряні сили Української Держави: еволюція організаційної структури // Вісник державного університету «Львівська політехніка». Львів, 1999. № 377. С. 104–112; Харук А. Військово-повітряні сили України в 1917–1920 рр. // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність. Львів: Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 2000. Вип. 7. С. 280–283; Харук А. Військово-повітряні сили Директорії УНР // Вісник державного університету «Львівська політехніка». Львів, 2000. № 408. С. 22–30; Харук А. Крила України. Військово-повітряні сили України 1917–1920 рр. Київ: Темпора, 2009. 96 с.

⁵ Мараєва В.В. Авіація Української Народної Республіки доби Директорії // Сторінки історії: збірник наукових праць. 2009. Вип. 28. С. 94–101.

⁶ Тинченко Я. Герої українського неба. Пілоти визвольної війни 1917–1920 рр. Київ: Темпора, 2010. С. 106.

⁷ Павлущенко М., Примак А. Воздухоплавание Украинской Народной Республики в годы Гражданской войны. Воздухоплавание. 2013. № 4 (29). URL: <http://ballooning-magazine.ru/rubriki/9-nashi-istoki/434-j29uk>

⁸ Хижняк В. Авіація України періоду визвольної боротьби за незалежність у 1917–1920 роках. 2017. Надзвичайна ситуація. URL: <https://ns-plus.com.ua/2017/02/12/aviatsiya-ukrayiny-periodu-vyzvolnoyi-b/>

⁹ Алексєєв В. Нариси з історії української авіації. 1 листопада 1918 р. Ukrainian Military Pages. URL: <https://www.ukrmilitary.com/2018/11/ukrainian-military-aviation.html>

¹⁰ Юзич Ю. Батько української аеророзвідки – полковник Армії УНР Павло Крицький. Історична правда. Спецпроект. 16 грудня 2019 р. URL: <https://www.istpravda.com.ua/articles/2019/12/16/156723/>

¹¹ Губський С. Становлення та діяльність військової авіації в українських арміях (1917–1920): історіографічний нарис // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність. Львів: Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 2019. Вип. 32. С. 196–210. DOI: 10.33402/ukr.2019-32-196-210

штабс-капітан П. Сапожкін, а курінних – підполковник В.Д. Добровольський та поручик С. Юденич¹². Ці ж самі відомості В. Пархоменком наведено у праці, опублікованій 2017 р.¹³. «До цього ж авіапарку, – додавав В. Пархоменко, – належала частина у складі кількох «позиційних аеробатарей» 76-мм гармат та кулеметної команди»¹⁴. Автор, імовірно, переплутав авіазагін із авіапарком та ще й зарахував до авіапарку 34-у окрему лагєрну батарею стрільби по повітряному флоту [зенітну батарею], що дислокувалася в Миколаєві за часів Центральної Ради (командир – капітан Кризе, старший офіцер – штабс-капітан П.О. Флоренсов, молодший офіцер прапорщик Режабек, члени батареиногo комітету – бомбардир Н. Семирович, молодший феєрверкер Онул, канонір І. Вишталюк, писар Джулига)¹⁵. Незважаючи на обмеженість матеріалу та неточності, цілком можливі у дослідженні, що потребує збирання відомостей по «краплинах», далі В. Пархоменка у висвітленні історії авіаційних частин у Миколаєві досі ще не просунувся жоден дослідник.

Вивчаючи історію Миколаєва періодів Першої світової війни та Української революції авторці цієї статті вдалося виявити низку раніше невідомих документів в архівних фондах Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України та Державного архіву Миколаївської області, які у роздріб подають окремі деталі про повітроплавання й авіацію у Миколаєві. Відтак метою цієї публікації є аналіз цих документів і узагальнення отриманих із них розрізнених відомостей в цілях уточнення та розширення кола знань про авіаційні частини у Миколаєві доби Української революції.

Виявлені у періодичних виданнях повідомлення про перші польоти в районі Миколаєва та Вознесенська пов'язані із заснованим у 1908 р. Одеським аероклубом¹⁶. А втім, це не означає, що військові авіаційні частини не могли бути дислоковані у Миколаєві ще наприкінці ХІХ ст. або на початку ХХ ст. [перші повітроплавні частини в Російській імперії з'явилися ще 1885 р.]. В архівних документах виявлено факт збирання службовцями й робітниками миколаївського суднобудівного заводу «Руссуд» коштів для придбання аероплану з метою допомоги 48-й піхотній дивізії, сформованій у Миколаєві за Першої світової війни. Ідея подарувати землякам аероплан виникла у січні 1916 р. у членів Комітету по постачанню армії подарунків при заводі «Руссуд» як відгук на прохання земляків, які воювали на Західному фронті. Її підхопив начальник дивізії генерал-майор Є. Новицький¹⁷. Будівництво й випробовування літака «Руссуд» відбувалося в Одесі, де на той час існували авіаційні майстерні (завод) та авіашкола. Виставляли аероплан на загальні оглядини миколаївців на «авіаційному полі» в Широкій Балці [нині – район міста Миколаєва]¹⁸.

Від майстрових і службовців заводу «Руссуд» для супроводження аероплану з Ми-

¹² Пархоменко В. Військові формування Центральної Ради та Гетьманату у Миколаєві (1917-1918 рр.) // Воєнна історія. 2004. № 1-3. С. 18-27.

¹³ Пархоменко В. Українські національні військові формування на Миколаївщині у 1917 – на початку 1919 р. // Миколаївщина: нариси історії революції 1917-1921 років / Л.Л. Левченко, Л.А. Вовчук, О.В. Волос та ін. Миколаїв: Іліон, 2017. С. 69.

¹⁴ Пархоменко В. Військові формування Центральної Ради та Гетьманату у Миколаєві (1917-1918 рр.) // Воєнна історія. 2004. № 1-3. С. 18-27.

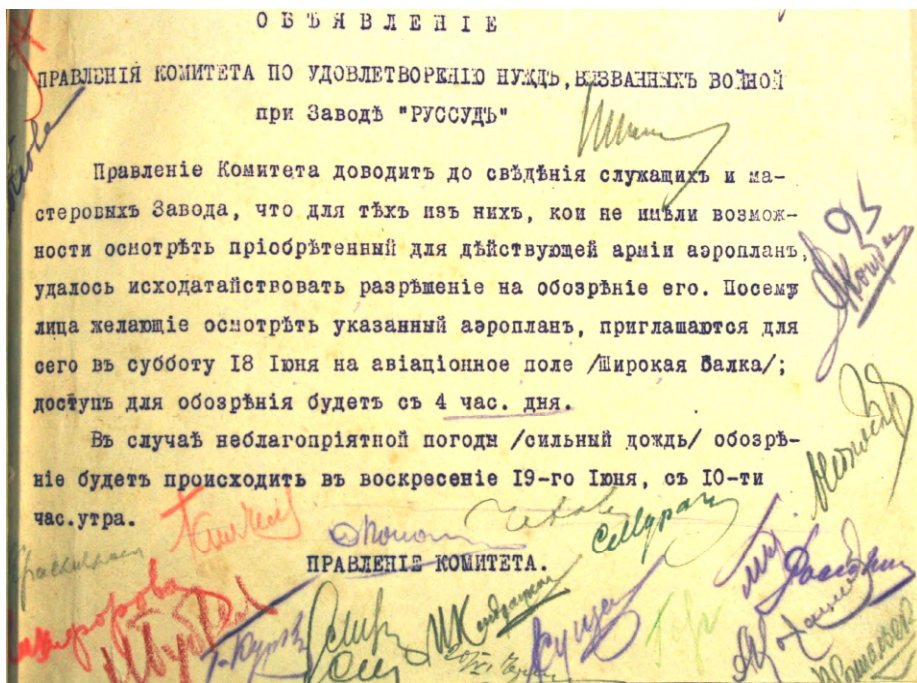
¹⁵ Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО). Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 271. Арк. 43.

¹⁶ Одеський листок. 1912. 3 августа (21 июля).

¹⁷ ДАМО. Ф. 300. Оп. 1. Спр. 472. Арк. 28.

¹⁸ ДАМО. Ф. 300. Оп. 1. Спр. 512. Арк. 5.

колаєва в район Мінська були делеговані почесний громадянин Микола Іванович Кириллов і міщанин Ромуальд Йосипович Ягодзинський¹⁹. У липні 1916 р. Є. Новицький вже писав начальнику суднобудівного цеху заводу «Руссуд» Ф. І. Рядченку: «Тепер, завдяки надзвичайній увазі робітників, майстрових і службовців Російського суднобудівного заводу, представником яких є Комітет, наша дивізія має те, що, напевно, ще не має жодна дивізія нашої армії, а саме - власний аероплан... Прошу повірити, що Ваш щедрий подарунок назавжди зв'яже нашу дивізію з робітниками-патріотами Російського суднобудівного заводу і наш «Руссуд» [назва літака], допомагаючи піхоті розвідкою і коректуючи стрільнину артилерії, прискорить остаточну перемогу над ворогом...»²⁰. Власне сам цей факт мало що додає до порушеного питання, а лише свідчить про вдалу реалізацію працівниками заводу «Руссуду» ідеї забезпечити земляків на фронті суттєвою допомогою з повітря. Руссудівці не безпідставно були настільки «продвинутими», що прекрасно розуміли значення авіації у воєнних діях. Очевидно, вже тоді повітроплавання посідало у Миколаєві значуще місце, позаяк навіть існувало «авіаційне поле» і воно знаходилося фактично у тому самому місці, де нині розташовано авіаційну частину, військовий аеродром та авіа-ремонтне підприємство [район Широкої Балки-Кульбакіно, де дислокуються підрозділи тактичної авіації Повітряних Сил України].



Державний архів Миколаївської області. Ф. 300. Оп. 1. Спр. 512. Арк. 5.

Коли 3 березня 1917 р. у Миколаєві стало відомо про падіння самодержавства й створення Тимчасового уряду, повітроплавний парк дислокувався у Варварівці [нині –

¹⁹ ДАМО. Ф. 300. Оп. 1. Спр. 472. Арк. 175.

²⁰ ДАМО. Ф. 300. Оп. 1. Спр. 472. Арк. 207.

Центральний район міста Миколаєва], оскільки в «День народної свободи у Варварівці» [12 березня 1917 р.] військові депутати від офіцерів і солдат парку брали участь в арешті пристава Варварівської поліції Леткевича²¹.

9-10 квітня 1917 р. з Миколаєва на фронт відправлялись маршеві роти. Серед населення, натхненого падінням монархії, панували революційні настрої. У місті відбувалися мітинги під гаслами «Війна до переможного кінця, але без анексії». У супроводженні оркестрів, які грали «Марсельезу», маршеві роти рухалися вулицями міста до вокзалу. На розі Глазенапівської та Привозної до них приєднався авіаційний загін із аеропланом, що також направлявся на фронт. На аероплані майорів червоний прапор із написом: «Авіація вітає вільних громадян вільної Росії». О 7-й вечора 9 квітня до перону подали перший, а згодом і другий потяг, на який завантажили аероплан, а затим відбулися урочисті проводи авіаційного загону на фронт²². Питання про те, який саме авіаційний загін чи його частина відправився на фронт, ще потрібно дослідити у майбутньому. А втім наведені факти підтверджують, що авіаційні частини дислокувалися в Миколаєві ще за часів Російської імперії.

6 грудня 1917 р. представники повітроплавного парку Усачов і Курандін були серед тих, хто підписав звернення до солдат, матросів і робітників від Військово-революційного комітету про захист завоювань революції від усіх, у т. ч. й від Центральної Ради²³. Натомість, перед відступом більшовиків із Миколаєва у березні 1918 р., під час пограбування М. Муравйовим Миколаївського відділення Державного банку, гарно озброєний, хоча й малочисельний, повітроплавний загін постав на перешкоді вивезенню коштів і цінностей²⁴.

У спогадах керівника прес-служби Миколаївського германського гарнізону В. Феста про вступ німецьких військ до Миколаєва є відомості про те, що німецьку колону на підступах до міста облітав літак: «Уже вдень 15 березня [1918 р.] війська висунулися маршем у напрямку Миколаєва. Тепер це був третій батальйон 21-го резервного піхотного полку, який, маючи великий автопарк, кинувся вперед одночасно з колоною 5-го баварського артилерійського полку. Колона рухалася в тому ж напрямку маршем, в пішому порядку... Після мирної ночі в Олександрівці передовий загін, завдяки швидким автомобілям 209-ї автомобільної колони, виявився попереду. Він в'їхав до Варварівки 16 березня о першій годині дня. Російський літак, який вилетів назустріч із Миколаєва, оглянув німецьку колону і розвернувся назад»²⁵.

В. Антонов-Овсієнко у своїх спогадах стверджував, що після того, як більшовики покинули Одесу й відступили до Миколаєва, він, організовуючи оборону міста, намагався сконцентрувати тут всі військові частини. Із Одеси до Миколаєва потягом прибув 1-й авіазагін Мельника: «3 апарати та 12 людей». Все інше майно цього загону ще в Одесі було

²¹ ДАМО. Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 273. Арк. 108-109.

²² ДАМО. Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 275. Арк. 45-49.

²³ ДАМО. Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 271. Арк. 52-58.

²⁴ ДАМО. Ф. 222. Оп. 1. Спр. 1825. Арк. 85-88; *Левченко Л. Л.* Миколаїв за доби Української Центральної Ради (березень 1917 – квітень 1918) // Наукові праці: науково-методичний журнал. Вип. 280. Т. 292. Історія. Миколаїв: Вид-во ЧДУ імені Петра Могили, 2017. С. 88-109.

²⁵ *Фест В.* Николаев – последний форпост немецких войск на Черном море. Издание авторское: Дуйсбург и Мерс, 1919. Издание репринтное: Николаев: Ю. Любаров, А. Пацок, 2016. С. 48-49.

навантажене на транспорт, який пішов до Севастополя. Коли 15 березня 1918 р. надійшла звістка про просування до Миколаєва 32 вантажівок із німцями, ці відомості перевіряв і підтвердив льотчик-розвідник на прізвище Мельник²⁶. В. Антонов-Овсієнко повідомив, що військові частини, які прибули з Одеси, відмовилися обороняти Миколаїв від німців і відбули до Севастополя.

В. Фест писав, що 16 березня 1918 р. німці захопили літаки, розміщені у Варварівці: «Оскільки всі літаки, розміщені у Варварівці, потрапили до наших рук, необхідно було підготувати на наступний ранок один справний і скинути бомби на ворожу артилерію і кулемет, встановлений на передмостовому укріпленні»²⁷.

Мешканець Миколаєва Є.В. Смола згадував, що над містом літали «німецькі аероплани». Один із них спустився біля кладовища і почав ремонтуватися, позаяк його, імовірно, пошкодили постріли «любителів» із землі. До аероплану кинулася місцева «публіка», але у німців був кулемет і вони нікого не підпускали, відремонтувалися та полетіли в напрямі Великої Коренихи. За спогадами Смоли цю подію можна датувати 15 березня 1918 р. Є.В. Смола також повідомив, що в суботу [16 березня 1918 р.], йдучи з роботи, він побачив як аероплани літали над Бугом, біля дальніх лісків, і, «очевидно, кидали бомби, так як лунали глухі вибухи. Очевидці підтверджували потім, що в воду кидали з аеропланів бомби...» і містяни боялися, що вони бомбардуватимуть скупчення людей²⁸. Слід зазначити, що спогади Є.В. Смоли були записані 15 березня 1928 р., тобто через 10 років після подій, і розраховувати на їх точність не варто, особливо стосовно сюжету від 15 березня 1918 р.

Газета «Трудовая жизнь» 19 березня 1918 р. повідомляла, що в 1 час 20 хвилин, в суботу [16 березня 1918 р.], над містом з'явився аероплан із чорними хрестами, він летів низько й можна було побачити льотчика. По аероплану почалася стрілянина з рушниць і револьверів²⁹. Практично такі самі відомості подавало видання «Бюллетень» від 19 березня 1918 р.: після 12-ї години дня [16 березня 1918 р.] «...над Соборною вулицею показався аероплан, який відразу був пізнаний за німецький. Аероплан спустився досить низько, пролетів над Спаською вулицею й повернув до заводу «Руссуд», [потім] повернувся назад, і на Соборній вулиці зустрінутий рушничною стріляниною, піднявшись на поважну височінь, попрямував до Варварівки, попередньо пролетівши над заводом «Наваль». Чутки про те, що окупаційні війська підійшли до Миколаєва, після появи аероплана, стали наполегливішими, і населення, передбачаючи розгортання подій, спішно стало залишати вулиці, які незабаром зовсім спорожніли»³⁰.

19 березня 1918 р. германське командування вислало аероплани до Очакова, в якому засіли більшовики. Про це 22 березня 1918 р. повідомляла газета «Трудовая жизнь»³¹.

У розпал антигерманського повстання в Миколаєві, 23 березня 1918 р., брати Михайло, Іван і Дмитро Апаріни стріляли по німецькому аероплану, за що вони були засу-

²⁶ Антонов-Овсиенко В.А. Записки о гражданской войне. Т. 2. Москва-Ленинград: Госиздат, 1928. С. 142.

²⁷ Фест В. Указ. раб. С. 49.

²⁸ ДАМО. Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 513. Арк. 3-7.

²⁹ ДАМО. Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 281. Арк. 18-20.

³⁰ ДАМО. Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 281. Арк. 32-33.

³¹ ДАМО. Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 281. Арк. 51-52.

джені германською окупаційною владою до страти. Про це повідомляла газета «Николаевский вестник» від 5 квітня 1918 р.³²

У доповіді від 7 серпня 1918 р. про аналіз фінансової діяльності демократичної Миколаївської міської думи за другу половину 1917 р. – першу третину 1918 рр. повідомлялося про виділення 3700 руб. командирові повітроплавного парку³³.

Розглядаючи всі ці дрібні деталі, сконцентруємося на повідомленні В. Феста, який вказав, що германські війська прямували до Миколаєва на вантажівках і пішим маршем, 16 березня 1918 р. вони вступили до Варварівки й захопили там аероплани. Зважаючи на Феста, розуміємо, що у німців аеропланів не було в наявності. Отже, вони використовували аероплани, захоплені на аеродромі у Варварівці. Готуючи літаки до польотів, вони цілком могли намалювати на них емблеми імперських військово-повітряних сил Німеччини – «чорні хрести» [*цей хрест не схожий на німецьку свастику часів Другої світової війни*]. Суттєвим питанням є те, чи були у складі германських військ авіатори і, якщо були, то чи могли вони керувати аеропланами російського зразку. У відповіді на це питання можна припустити, що льотчиками були не німці, а офіцери того повітроплавного загону, який дислокувався у Миколаєві й перешкоджав більшовикам вивозити цінності з Миколаївського відділення Державного банку. Проте, ці припущення потребують подальшої перевірки.

Під час вивчення документів авторку цієї статті весь час непокоїло те, що по факту, на початку 1917 р. у Миколаєві був і повітроплавний парк, і повітроплавний загін, але вони чомусь ніде не згадуються. Більше того, у виявлених документах, які вже проаналізовано й будуть аналізуватися нижче, зустрічається багато прізвищ, які не називає жоден із попередніх дослідників, крім хіба що П. Крицького та Г. Голубіва. Це спонукало авторку звернутися до історії Чорноморського військово-морського флоту Російської імперії. 30 листопада 1916 р. під грифом «Таємно» були затверджені «Положення про дивізіон корабельної авіації»³⁴ та «Положення про службу морської авіації та повітроплавання»³⁵. На Чорному морі формувалася повітряна дивізія Чорноморського флоту у складі двох повітряних бригад і загону корабельної авіації. 1-ша бригада мала складатися з 2 повітряних дивізіонів, кожен із 2 повітряних загонів по 6 діючих апаратів у кожному, 2 повітряних станцій і 7 повітряних постів. 2-а повітряна бригада мала складатися з 3 повітряних дивізіонів по 3 повітряних загони з 6 апаратами кожен, 3 повітряних станцій і 9 повітряних постів. Загін корабельної авіації формувалася з 4 авіаносців, 1 повітряного дивізіону з 4 повітряних загонів по 8 апаратів у кожному, 1 повітряної станції 1-ої бригади. 1-ша бригада приписувалася до Севастопольського порту, 2-га до Батумського порту.

Яка була дислокація повітряних загонів Чорноморського флоту невідомо. Командуючий Чорноморським флотом О.В. Колчак встиг віддати ще кілька наказів, один з яких від 31 грудня 1916 р. № 227 «Про формування повітряної дивізії Чорноморського флоту»³⁶,

³² ДАМО. Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 284. Арк. 19.

³³ ДАМО. Ф. П-1817. Оп. 2. Спр. 157. Арк. 28–42зв.

³⁴ Російський державний архів Військово-морського флоту (далі - РДА ВМФ). Ф. 401. Оп. 5. Спр. 13. Арк. 173-174.

³⁵ РДА ВМФ. Ф. 401. Оп. 5. Спр. 13. Арк. 165-166.

³⁶ РДА ВМФ. Ф. 609. Оп. 1. Спр. 963. Арк. 1.

але у ньому теж чітко не визначено дислокацію повітряних загонів. Російський дослідник В.Л. Герасимов, який вивчав історію морської авіації й авіаносних кораблів Російської імперії, підкреслив, що цими наказами на Чорноморському флоті було створене унікальне авіаційне з'єднання, подібного якому не було до і ніколи більше не існувало³⁷.

До 1915 р. морська авіація належала до Служби зв'язку Чорного моря. Документи цієї служби за 1907-1917 рр. зберігаються у фонді № 610 Російського державного архіву Військово-морського флоту. 12 березня 1915 р. морська авіація була виокремлена зі Служби зв'язку й після низки реорганізацій вищезазначеними наказами по Чорноморському флоту була створена повітряна дивізія Чорноморського флоту, документи якої за 1915-1917 рр. зберігаються у фонді № 1250 Російського державного архіву Військово-морського флоту. Аналіз описів, доступних на сайті архіву, показує, що зазначені фонди містять справи про повітроплавні парки і повітроплавні загоны Чорноморського флоту, їх створення приблизно у 1912 р., особовий склад, підготовку авіаторів, звіти, донесення та мапи дислокації. Без доступу до цих документів пролити світло на виникнення повітроплавного парку і повітроплавного загону в Миколаєві не вдасться. Швидше за все вони були сформовані у Миколаєві як підрозділи морської авіації Чорноморського військово-морського флоту Російської імперії. Очевидно лише те, що Російська імперія почала, але до Лютневої революції 1917 р. не закінчила формування повітряної дивізії Чорноморського флоту.

Українська Центральна Рада зробила перші кроки до утворення української авіації у листопаді-грудні 1917 р. А втім, аналіз документів Центральної Ради показує, що вона так само несерйозно ставилася до військово-повітряного флоту, як і до сухопутної армії та військово-морського флоту. 6 квітня 1918 р. Рада Народних Міністрів схвалила рішення передати непотрібні Військовому міністерству авіаційні загоны та їхнє майно до Міністерства пошт і телеграфів³⁸. Як свідчить попередній аналіз, повітроплавний загін і повітроплавний парк існували у Миколаєві ще до згаданих рішень Центральної Ради. В «Історії українського війська» вказано: «Військово-морська гідроавіація Чорноморської флотії і за Центральної Ради і за Скоропадського складалася з яких 20 гідропляннів»³⁹. А втім, авіація і морська авіація не одне й те ж саме.

Уже за Гетьманату, 28 травня 1918 р., у наказі по Одесько-Подільському науково-кадровому повітроплавному загові, що дислокувався у Миколаєві, повідомлялося про затвердження керівного складу, зарахованого на грошове постачання. Командиром загону був капітан Георгій Голубів⁴⁰. На керівних посадах перебували: капітани Євгеній Крауль (старший підручний)⁴¹, Євгеній Дукшт-Дукшинський (начальник господарської час-

³⁷ Герасимов В.Л. Создание отечественных авианесущих кораблей // Военно-морские исследования в Поволжье. Вып. 5. Саратов, 2003. URL: <https://www.sgu.ru/archive/old.sgu.ru/files/nodes/9659/23.pdf>

³⁸ Українська Центральна Рада. Документи і матеріали. У 2-х томах. Т. 2. (10 грудня 1917 р. – 29 квітня 1918 р.) / Упорядн.: В.Ф. Верстюк (керівник), О.Д. Бойко та ін. Ред. кол.: В.А. Смолій (відповід. ред.), В.Ф. Верстюк, Ю.М. Гамрецький та ін. Київ: Наукова думка, 1997. С. 255.

³⁹ Крип'якевич І., Гнатевич Б., Стефанів З., Думін О., Шрамченко С. Історія українського війська (від княжих часів до 20-х років ХХ ст.). Видання 4-е. Львів: Світ, 1992. С. 441-442.

⁴⁰ Голубів Георгій Васильович – 98-й Юр'євський піхотний полк, підпоручик (1909), штабс-капітан (1915), старший офіцер 23-ї польової повітроплавної роти (з 18 серпня 1916 р.).

⁴¹ Крауль Євгеній Хрисанфович (1887-1964) – з селян Курляндської губернії, випускник Мітавського реального училища (1907). Олексіївське піхотне училище (1911). Владивостокський кріпосний саперний батальйон.

тини)⁴², Віктор Ізместьев (начальник технічної частини), Євгеній Черепанов (командир 1-го кадрового куріня)⁴³, штабс-капітани Василь Орлов-Кісілевський (інструктор газодоб. класів)⁴⁴, Козьма Прудкій (командир сотні), Костянтин Каракара (зав. освітою молодших козаків), Владислав Вержимковський (зав. освітою молодших козаків), поручики Микола Анкудінов⁴⁵ (командир сотні), Олександр Гаєвський (зав. освітою молодших козаків), Ернест Лілієнталь (зав. освітою молодших козаків), підпоручики Олександр Попов (командир сотні)⁴⁶, Олексій Данилов (зав. освітою молодших козаків), прапорщики Михайло Поляков (в. о. значкового), Володимир Шуріг (зав. освітою молодших козаків)⁴⁷. Аналіз показує, що більшість керівного складу були кадровими офіцерами-повітроплавниками царської армії. Загін поділявся на куріні та сотні.

29 й 30 травня 1918 р. по Одесько-Подільському науково-кадровому повітроплавному загонові були оголошені накази Голови повітроплавання Отамана Ваньковича⁴⁸. Перший наказ вимагав, щоб усе діловодство загону велося тільки українською мовою, усі вояки приймалися на службу лише на підставі вільного найму, а колишні офіцери царської армії мали скинути старі погони й ніяких погонів узагалі не носити. Другий наказ фактично був витягом із військового статуту й містив правила приймання на службу, постачання повітроплавного загону й виплати жалування військовослужбовцям⁴⁹. Наказ від 30 травня 1918 р. завізований Інспектором повітроплавання Одеського району військовим старшиною Торбніним⁵⁰. У наказах виявлено ще кілька прізвищ вояків повітроплавного загону: підпоручиків-козаків Хоми Наумюка й Олексія Шумського. Наказом від 1 червня 1918 р. на посаду телефоніста до загону було зараховано підпрапорщика козака Петра

Офіцерська повітроплавна школа (1914). Полковник. З 28 серпня 1919 р. служив в управлінні начальника авіації денкінської армії. З квітня 1920 р. – у Дроздовському полку. Евакуювався в Галіполі, повернувся до Латвії й мешкав у Ризі. Помер у Дармштадті (Німеччина).

⁴² *Дукит-Дукишинський Євгеній Іванович* – 3-й Східно-Сибірський польовий повітроплавний батальйон, поручик (1909). 6-а повітроплавна рота (з 25 серпня 1910 р.).

⁴³ *Черепанов Євгеній Володимирович* – випускник Новогеоргіївського кріпосного повітроплавного відділення (1909), поручик (1909), штабс-капітан (1910). 20 серпня 1910 р. переведений в 11-у повітроплавну роту.

⁴⁴ *Кісілевський-Орлов Василій* – випускник Чугуївського військового училища (1914), служив у 43-му Охотському піхотному полку.

⁴⁵ Можливо, що у документі допущена помилка у прізвищі та йдеться про Анкудовича Миколу Олександровича – 11 стрілецький полк, підпоручик. Офіцерська школа авіації (1915). 35-й корпусний авіаційний загін, поручик.

⁴⁶ *Попов Олександр Костянтинович* – штабс-капітан (1916), начальник 2-ої спостережної станції (з 7 жовтня 1915 р.) 23-ої польової повітроплавної роти – ?

⁴⁷ Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО України). Ф. 1394. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 1.

⁴⁸ *Ванькович Олександр Олександрович* – на 1 січня 1909 р. штабс-капітан 2-ї Східно-Сибірського польового повітроплавного батальйону. Капітан, командир 2-ї польової повітроплавної роти. У роки Першої світової війни рота дислокувалася в районі Чернівців та у Карпатах (Південно-Західний фронт).

⁴⁹ ЦДАВО України. Ф. 1394. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 2-2зв.

⁵⁰ *Торбін Микола Трифонович* – випускник Миколаївського інженерного училища. 3-й Східно-Сибірський польовий повітроплавний батальйон (1909). 3-я повітроплавна рота (1915). Штабс-капітан, командир Івангородської кріпосної повітроплавної роти. 35-й корпусний авіаційний загін, капітан, командир загону (1917). Помічник інспектора повітроплавання Румунського фронту (11 лютого 1917 р.). Служив у гетьманській армії виконуючий обов'язки інспектора повітроплавання Одеського району (1918). Учасник Білого руху.

Поповича⁵¹. Наказ від 2 червня 1918 р. повідомляв про прийняття на службу до повітроплавного загону урядовців: механіків-мотористів Миколи Аршуна, Корнілія Морозенка, Хвадея Бернатовича, Василя Кудрявцева, а також діловодів Михайла Ковалева та Федора Цибулі⁵². 5 червня 1918 р. на посаду писаря загону було зараховано Василя Петровича Руденка⁵³. У наказах по чергуванню в загоні та про направлення до шпиталю містяться прізвища козаків Федзюкевича, Квятона, Василя Єремєєва.

Цікавими є накази по Одеському науково-кадровому повітроплавному загону за липень, які вносять деяку ясність у подальшу долю загону. 24 липня 1918 р. командир загону Г. Голубев поїхав у службових справах до Одеси й тимчасово виконуючим обов'язки замість себе призначив поручика Ернеста Лілієнтала⁵⁴. 25 липня 1918 р. той вступив на посаду. У наказі за 30 липня 1918 р. Е. Лілієнталь писав: «Цього числа я з тимчасово дорученим мені повітроплавним отрядом відправляюся до міста назначення отряда м. Одесу. Підстава: пропонування Інспектора повітроплавання Одеського району». 31 липня 1918 р. у черговому наказі він повідомив: «Цього числа я з тимчасово дорученим мені повітроотрядом прибув в м. Одесу»⁵⁵. Попередні дослідники вважають, що в Одесі загін або був захоплений денікінцями, або його авіатори самі вступили чи то до Добровольчої, чи до Червоної армії.

У відомості, надісланій «повітроплавним парком Одеського району» [*назва парку – так у документі*] 29 листопада 1918 р. за підписом осавула Звездовського до Миколаївської ради об'єднаних українських організацій, зазначено, що за штатом парк повинен мати 24 старшини, 15 урядовців, 672 козаки, 24 коняки. По списку лічилося 20 старшин, 4 урядовці, 44 козаки, 2 коней. Фактично ж у парку було 15 старшин, 4 урядовців, 38 козаків і 2 коней. Таким чином, штатний, списочний і фактичний склад парку не співпадали за чисельністю, а це означає, що парк не був укомплектований повністю⁵⁶.

Коли гетьманські посадовці та прихильники П. Скоропадського залишили Миколаїв і Миколаївська рада об'єднаних українських організацій, члени якої брали участь у підготовці повстання проти П. Скоропадського й підтримували Директорію УНР, оголосила про перехід влади до її рук (11 грудня 1918 р.) старшина повітроплавного загону Бутов [*прізвище – так у документі*] взяв на себе старшинство у загоні, про що Рада видала йому відповідне посвідчення⁵⁷. Аналогічно у повітроплавному парку старшинство взяв на себе Василь Луценко⁵⁸. Всі старшини й солдати, які ще залишалися в Миколаєві, мали їм підпорядковуватися до вступу в місто республіканських військ Отамана Н. Григор'єва. Ймовірно, що офіцери залишили Миколаїв разом із прихильниками Гетьмана П. Скоропадського і, оскільки авіаційні підрозділи не мали керівників, старшинство довелося взяти на себе нижчим за статусом військовослужбовцям.

У «Законі про ухвалу та переведення в життя тимчасового закону про військовий Фльот...», схваленому Директорією УНР й згадуваному вище, в Українському військово-

⁵¹ ЦДАВО України. Ф. 1394. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 2.

⁵² ЦДАВО України. Ф. 1394. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 3.

⁵³ ЦДАВО України. Ф. 1394. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 43в.

⁵⁴ ЦДАВО України. Ф. 1394. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 10.

⁵⁵ ЦДАВО України. Ф. 1394. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 10зв. [номер аркушу не визначається чітко].

⁵⁶ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 14.

⁵⁷ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 75.

⁵⁸ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 77.

морському флоті передбачалося створення відділу гідроавіації⁵⁹.

У відомості за 13 грудня 1918 р. вперше зустрічається назва – «Миколаївський повітроплавний парк Одеського району». Його особовий склад налічував 11 старшин, 3 урядовці, 85 козаків, 17 рушниць і 2 коней⁶⁰.

13 грудня 1918 р. головою Військового комісаріату м. Миколаєва було видано посвідчення лікарю Харківсько-Катеринославського науково-кадрового повітроплавного загону Фенське Фердинанду Федоровичу про його посаду⁶¹. І цього ж дня козацька рада Харківсько-Катеринославського повітроплавного загону звернулася до Військової ради м. Миколаєва про виділення харчування для особового складу: у зверненні зазначено, що чисельність загону складає 52 козаки⁶². 14 грудня 1918 р. голова Ради загону звернувся до Миколаївської ради об'єднаних українських організацій з проханням повернути загоніві друкарську машинку й направив за нею механіка загону Федора Карпенка⁶³. 15 грудня 1918 р. Олексій Машук був відряджений як представник Харківсько-Катеринославського науково-кадрового повітроплавного загону до Миколаївської ради об'єднаних українських організацій згідно з її телефонограмою⁶⁴. Таке саме посвідчення від загону отримав козак Михайло Петренко⁶⁵. Важливо підкреслити, що на посвідченнях Машука та Петренка було проставлено штамп із написом «Командір Харківско-Катеринославського науково-кадрового повітроплавного отряду. м. Миколаїв». Це підтверджує, що місцем дислокації загону був саме Миколаїв. 17 грудня 1918 р. Харківсько-Катеринославський науково-кадровий повітроплавний загін видав ще два посвідчення Василю Семенченку (Семеніченку) та Павлу Бондаренку про те, що їх делеговано як представників загону до Миколаївської ради об'єднаних українських організацій «з правом рішучого голосу»⁶⁶. Ці посвідчення, крім штамп, завірені гербовою печаткою із зображенням тризуба та написом «Харківско-Катеринослав. наук.-кадровий повітроплав. отряд». 18 грудня 1918 р. Миколаївська рада об'єднаних українських організацій видала Павлу Бондаренку, Михайлу Петренку та Олексію Машуку посвідчення в тому, що вони є дійсними членами Ради⁶⁷. 20 грудня 1918 р. замість Павла Бондаренка загін відрядив до Ради Петра Криворучка⁶⁸.

16 грудня 1918 р. Миколаївський повітроплавний парк Одеського району видав посвідчення старшому четовому Миколі Луценку в тому, що його делеговано до Миколаївської філії Українського Національного Союзу. Підписав посвідчення голова загального зібрання парку Семендяєв⁶⁹. Таке ж посвідчення від парку Семендяєв виписав молодшо-

⁵⁹ Закон про ухвалу та переведення в життя тимчасового закону про військовий Флот Української Народної Республіки; Тимчасовий закон про військовий флот Української Народної Республіки. Вісник Державних Законів для всіх земель Української Народної Республіки. Виданий 8 лютого 1919 року. 5-й випуск. Ч. 79.

⁶⁰ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 120.

⁶¹ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 54.

⁶² ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 123.

⁶³ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 129.

⁶⁴ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 135.

⁶⁵ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 141.

⁶⁶ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 148-149.

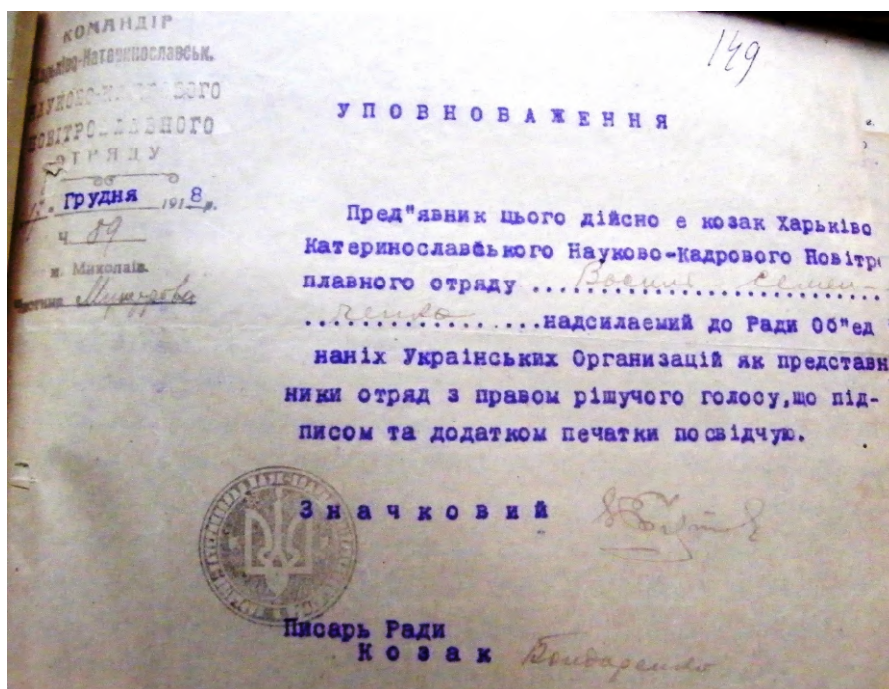
⁶⁷ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 152-153, 159.

⁶⁸ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 170.

⁶⁹ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 136.

му писарю парку Семену Постолювському⁷⁰. Посвідчення завірено печаткою із надписом «Повітроплавний парк Одеського району». Пізніше Микола Луценко отримав від Миколаївської ради об'єднаних українських організацій посвідчення в тому, що він є її дійсним членом⁷¹.

У грудні 1918 р. було описано поіменний склад Миколаївської ради об'єднаних українських організацій, у якому від повітроплавного парку представлений Постолювський, від загону – Бондаренко та Семенченко⁷². В іншому списку Ради зазначено, що до неї входять від повітроплавного парку Постолювський і Луценко, від повітроплавного загону Машук і Петренко та від Катеринославського повітроплавного загону – Семеніченко, Криворучко та Бондаренко⁷³.



Центральний державний архів вищих органів влади та управління України.
Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 149.

21 чи 22 грудня (дата на документі не чітка) 1918 р. начальник Миколаївської залози полковник Сухотін віддав наказ про призначення на посаду тимчасово виконуючого обов'язки командира Харківсько-Катеринославського науково-кадрового повітроплавного загону значкового Георгія Бутіва [прізвище – так у документі, можливо Бутова]⁷⁴.

У зв'язку з цим проаналізуємо дослідження Ю. Юзича, важливе з точки зору того,

⁷⁰ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 140.

⁷¹ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 161.

⁷² ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 28зв.

⁷³ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 28.

⁷⁴ ЦДАВО України. Ф. 2313. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 172.

хто саме перебував на посаді виконувача обов'язки командира Харківсько-Катеринославського науково-кадрового повітроплавного загону насправді й подальшої долі цього загону. У своїй статті «Батько української аеророзвідки – полковник Армії УНР Павло Крицький»⁷⁵ Ю. Юзич спершу звертається до Я. Тинченка й пише, що той зазначив ніби П. Крицький 20 жовтня 1918 р. став помічником командира «Херсонсько-Миколаївського науково-повітроплавного загону» Армії Української Держави. «Насправді, – пише Ю. Юзич, – Павло Крицький у своєму реєстраційному листку, на який посилається Я. Тинченко, вказав, що в жовтні 1918 року став помічником «Харково-Миколаївського» загону». «Однак, – висловлює сумніви дослідник, – із назвою цього загону є явна плутанина, бо в своєму ж виданні шановний автор вказує – на півдні України існував лише Одесько-Подільський загін. У Центральному державному архіві вищих органів влади збереглася справа з наказами цього загону. До кінця липня 1918 року він базувався у Миколаєві, а з серпня місяця перемістився в м. Одесу. Наказу про вступлення Павла Крицького в обов'язки помічником командира – немає (а збереглися накази до 27 жовтня включно)».

Далі Ю. Юзич вказує, що Я. Тинченко помилився, бо насправді правильна назва загону – «Харківсько-Катеринославський». У ЦДАВО України він віднайшов наказ від 16 жовтня 1918 р. про призначення з 1 вересня [*заднім числом – таке можливо й часто зустрічається в документах українських органів влади цього періоду*] підполковника Павла Крицького на посаду виконувача обов'язки командира Харківсько-Катеринославського науково-кадрового повітроплавного загону з тимчасовим прикомандируванням його до центрального апарату. Ю. Юзич також знайшов наказ від 30 серпня 1918 р. про призначення П. Крицького старшим підручником Харківсько-Катеринославського загону. У статті зазначено, що П. Крицький увесь час «фактично залишався в Києві, тому й з назвою «свого» загону помилився». 12 листопада 1918 р., за два дні до повстання Директорії у Білій Церкві, П. Крицького було призначено на посаду виконувача обов'язки начальника повітроплавного відділу в Головному інженерному управлінні Військового міністерства Української Держави, а в день вступу військ Директорії до Києва, 15 грудня 1918 р., він став «т. в. о. інспектора повітроплавства» України. Ю. Юзич уважає, що інспектором повітроплавання П. Крицького призначили 15 січня 1919 р.: «До цього часу формально залишався помічником командира Харківсько-Катеринославського загону». У його підпорядкуванні як «т. в. о. інспектора» перебували три повітроплавні загони: Чернігово-Волинський, Києво-Полтавський та Харківсько-Катеринославський. «Ще один загін, – пише Ю. Юзич, – ...із центром в Одесі – опинився під владою білогвардійців».

Далі автор додає, що П. Крицький допомагав у формуванні повітроплавних загонів на Галичині та Кубані, куди було «частину майна перекинуто «одразу (таємно), а решту – упродовж весни і літа – вибирувано із «прихованих» від більшовиків точок у Києві, Миколаєві, Одесі... ». Автор доводить, що багато повітроплавного майна було захоплено денікінцями. Подальша доля членів загонів, учасників Української революції, далі простежується у Кам'янці-Подільському та Польщі. У виявлених авторкою цієї статті документах, які стосуються повітроплавання у Миколаєві, прізвище Павла Крицького жодного разу не

⁷⁵ Юзич Ю. Вказ. пр.

зустрічається. Очевидно, Ю. Юзич правий і він дійсно не доїхав до Миколаєва й лише формально обіймав посаду помічника командира Харківсько-Катеринославського науково-кадрового повітроплавного загону. Оскільки загін не міг лишатися без керування, у грудні 1918 р. на посаду виконувача обов'язки командира був призначений Г. Бутійв.

Таким чином, проведене авторкою статті дослідження показує, що авіаційні підрозділи швидше за все виникли у Миколаєві в структурі Чорноморського військово-морського флоту Російської імперії. На початок революційних подій (березень 1917 р.) у Миколаєві вже дислокувалися повітроплавний парк і повітроплавний загін, утворені до 1917 р. військовослужбовці цих авіаційних підрозділів брали активну участь у революційних подіях 1917 – початку 1918 р. Детальніше дослідження зародження авіації, у т. ч. морської авіації, у Миколаєві потребує вивчення документів Російського державного архіву Військово-морського флоту.

У період Української революції, у 1917-1918 рр., у Миколаєві дислокувався Миколаївський повітроплавний парк, який розташовувався у Варварівці (район міста). Саме тут германці, вступаючи до Миколаєва 16 березня 1918 р. захопили літаки, які потім використовували у власних цілях.

На півдні України за революційної доби дислокувався не один, а два науково-кадрові повітроплавні загони: Одесько-Подільський (представлений по Миколаєву документами першої половини 1918 р.) і Харківсько-Катеринославський (представлений по Миколаєву документами другої половини 1918 р.). Місцем дислокації обох загонів якийсь час був Миколаїв. Одесько-Подільський науково-кадровий повітроплавний загін наприкінці липня 1918 р. дійсно перевели до Одеси та, ймовірно, замість нього до Миколаєва передислокували Харківсько-Катеринославський загін, оскільки архівні дані по Миколаєву про нього виявлено лише станом на грудень 1918 р. Миколаїв міг бути обраним як місце дислокації цих загонів через наявність у ньому Миколаївського повітроплавного парку (1917-1918 рр.) та відповідної інфраструктури, розвиток якої почався ще за Російської імперії, тобто сучасною мовою – аеродромів, які можуть бути локалізовані як у Широкій Балці, так і у Варварівці, станцій спостереження, зв'язку тощо. Отже, за часів Української революції Миколаїв був місцем дислокації трьох авіаційних частин.

Виявлені документи дозволяють встановити чисельність загонів і парку, частково відновити особовий склад цих підрозділів і, на жаль, не подають відомостей про типи літаків.

Документи також свідчать, що авіація у Миколаєві за доби Української революції 1917-1921 рр. досягла піку свого розвитку в період Гетьманату П. Скоропадського. Однак, у той час більшість авіаторів були колишніми офіцерами царської армії. Вони покинули Миколаїв разом із прихильниками П. Скоропадського. Тому старшинство у Харківсько-Катеринославському науково-кадровому повітроплавному загоні та Миколаївському повітроплавному парку взяли на себе військовослужбовці нижчого рангу. Невідомо чи вони вмieli керувати літаками й чи на той час у Миколаєві ще залишалися літаки. Проте, саме ці військовослужбовці брали активну участь у діяльності Миколаївської ради об'єднаних українських організацій, яка підтримувала Директорію УНР і взяла місто під свій контроль 11 грудня 1918 р. Після дати вступу Отамана Н. Григор'єва до Миколаєва (12 грудня 1918 р.) й до кінця періоду Директорії УНР у Миколаєві (кінець березня 1919 р.) в архів-

них документах згадки про повітроплавний загін і парк не зустрічаються. Школа морських льотчиків [Військово-морське авіаційне училище імені Сігізмунда Леваневського / Спеціалізований центр бойової підготовки авіаційних спеціалістів «Леваневці»] була створена у Миколаєві вже за радянських часів і мала стаціонарні аеродроми у районі Великої Коренихи, на Водопої та в Сливино.

Проведений аналіз архівних документів хоча й створює певну картину та значно розширює коло знань про авіаційні частини у Миколаєві періоду Української революції, але, на думку авторки, ще більше ставить запитань, що власне визначає подальші перспективи дослідження.

Larysa Levchenko

Aeronautical Units in Mykolaiv in the Period of the Ukrainian Revolution 1917-1921

Abstract: The purpose of the article was to analyze the historical documents discovered by the author in the Central State Archive of the Supreme Authorities and Government of Ukraine and the State Archives of Mykolaiv region with the aim of specifying and expanding information about the aviation units in Mykolaiv during the Ukrainian Revolution of 1917-1921.

The research carried out by the author shows that aviation divisions most likely appeared in Mykolaiv in the structure of the Black Sea Navy of the Russian Empire. At the beginning of the revolutionary events (March 1917), in Mykolaiv, the aeronautical detachment and the aeronautical park were already deployed. They were created before 1917. Servicemen of these aviation units took an active part in the revolutionary events of 1917 - early 1918. More detailed study of the origin of aviation, including naval aviation, in Mykolaiv needs studying of documents of the Russian State Naval Archive.

During the Ukrainian revolution, in 1917-1918, the Mykolaiv Aeronautical Park was located in Varvarivka (area of the city). Entering Mykolaiv on March 16, 1918 the German Army seized aircraft which they then used for their own purposes.

In the South of Ukraine during the revolutionary period there were not one, but two scientific and cadre aeronautical detachments: Odesa-Podilsky (represented in Mykolaiv by documents of the first half of 1918) and Kharkiv-Katerynoslavsky (represented in Nikolaev by documents of the second half of 1918). The place of stationing of both detachments for some time was Mykolaiv. The Odesa-Podilsky Scientific and Cadre Aeronautical Detachment really was removed to Odessa at the end of July, 1918 and, probably, instead of it the Kharkiv-Ekaterynoslavsky Scientific and Cadre Aeronautical Detachment was redeployed to Mykolaiv because the archival data on Mykolaiv about it are revealed only as at December 1918. Mykolaiv could have been chosen as the location of these units due to the presence in it of the Mykolaiv Aeronautical Park (1917-1918) and the corresponding infrastructure, the development of which began in the Russian Empire, i.e. in modern language – airfields, which could have been situated both in Shiroka Balka and in Varvarivka; the monitoring station; air's communication, etc. Thus, during the Ukrainian Revolution, Mykolaiv was the location of three aviation units.

The detected documents made it possible to establish the number of servicemen in the detachments and the park; restore surnames of servicemen of these units partially; but, unfortunately, they do not provide information on the types of aircraft.

The documents also show that aviation in Mykolaiv during the Ukrainian Revolution of 1917-1921 reached the peak of its development during the Hetmanate of P. Skoropadsky. However, at that time most aviators were former officers of the tsarist army. They left Mykolaiv together with supporters of P. Skoropadsky. Therefore, the seniority in the Kharkiv-Katerynoslavsky Scientific and Cadre Aeronautical Detachment and the Mykolaiv Aeronautical Park was taken over by lower-ranking servicemen. It is unknown whether they knew how to fly planes and whether planes still remained in Mykolaiv at that time. However, these servicemen took an active part in the activity of the Mykolaiv Council of the United Ukrainian Organizations which supported the Directory of UNR and took the city under the control on December 11, 1918. After the date when Ataman N. Grigoriev entered the city (December 12, 1918) and until the end of the period of the Directory in Mykolaiv (the end of March 1919) the aeronautical detachment and aeronautical park are not noticed in archival documents. Although the analysis of archival documents creates a certain picture and significantly expands the range of knowledge about aviation units in Mykolaiv during the Ukrainian Revolution, but, according to the author, raises even more questions, which actually determines the future prospects of the study.

Although the analysis of archival documents creates a certain picture and significantly expands the circle of knowledge about aviation units in Mykolaiv during the Ukrainian Revolution, but, according to the author, it raises even more questions, which actually determines the future prospects of the study.

Keywords: history of Ukrainian aviation, Ukrainian aeronautics in the period of the Ukrainian Revolution of 1917-1921, Mykolaiv Aeronautical Park, Odessa-Podilsky Scientific and Cadre Aeronautical Detachment, Kharkiv-Katerynoslavsky Scientific and Cadre Aeronautical Detachment