

УДК 94:355.354(436) "190/1918"

© Андрій ЛОЗИНСЬКИЙ

РОЛЬ І МІСЦЕ АВІАЦІЇ У СТРУКТУРІ ЗБРОЙНИХ СИЛ АВСТРО-УГОРСЬКОЇ МОНАРХІЇ НАПЕРЕДОДНІ ТА В РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

У статті здійснено аналіз ролі і значення авіації у структурі Збройних сил Австро-Угорської монархії напередодні та в роки Першої світової війни (1914 – 1918 рр.). Розкрито плани австро-угорського уряду щодо діяльності відомства повітряного сполучення. Розглянуто специфіку формування винищувальної, бомбардувальної, розвідувальної авіації, оснащення її літальними апаратами. Висвітлено професійні якості офіцерів-українців – перших бойових військових авіаторів. Установлено, що розбудова військової авіації напередодні та в роки Першої світової війни стала потужним стимулом до розвитку авіаційної техніки в Габсбурзькій монархії.

Ключові слова: Австро-Угорщина, Перша світова війна, аеростати, дирижаблі, повітряна куля, літак, військова авіація, бомбардувальник, винищувач, розвідник, авіабудівні фірми, офіцери-українці.

У сучасній історичній науці дослідники часто фокусують увагу на монархії Габсбургів як на позитивній моделі наднаціональної організації. Особливої актуальності це набуло в умовах розширення Європейського Союзу і НАТО на початку ХХІ ст. Питання вступу України до цих міжнародних структур висвітлює багато важливих проблем не лише економічного, а й військового характеру. За таких умов доцільно вивчати досвід історичного минулого, зокрема організації Збройних сил Австро-Угорщини, студіювати форми і методи австро-угорського військового управління напередодні та під час глобального збройного конфлікту, що розвивався в Європі в 1914 – 1918 рр., а також визначити роль і місце авіації у військовій структурі, дослідити процес її становлення, кількість літаків та іншої авіаційної техніки, їх військову боездатність.

Розбудова військової авіації напередодні та в роки Першої світової війни стала потужним стимулом до розвитку авіатехніки. Саме тоді формувалася розвідувальна, бомбардувальна, винищувальна та штурмова військова авіація, з'явилися багатомоторні аероплани. Авіація широко застосовувалася в багатьох наступальних і оборонних військових операціях на фронтах війни [11].

Свою думку щодо різних аспектів досліджуваної проблеми висловили українські та зарубіжні науковці, зокрема Дмитро Адаменко, Ігор Піддубний, Андрій Харук, Ярослав Янчак, Борис Шапошніков, Ернст Пітер, Крістофер Чент, Ервін Хаюк, Вальтер Шредер, Бернхард Тотшінгер та ін. [1; 8; 13; 18; 16; 26; 22; 23; 4]. Окремі аспекти пропонованої теми знайшли певне відображення в зарубіжних військово-історичних довідниках, мемуаристиці, узагальнюючих і вузькопрофільних публікаціях із проблем історії Першої світової війни (1914 – 1918 рр.) та низки подій, пов'язаних із національно-визвольною боротьбою українців у 1917 – 1921 рр. [5; 25; 27; 3; 6; 10; 7; 30; 28; 9; 12; 17; 24]. Також із деякими спеціальними студіюваннями, присвяченими історії авіації австро-угорських Збройних сил, можна ознайомитися на спеціальних веб-сторінках у всесвітній мережі Інтернет [14; 20; 21; 29]. Проте окремого дослідження, яке б висвітлювало розвиток австро-угорської військової авіації напередодні та в роки Першої світової війни, немає.

Беручи до уваги недостатність вивчення розглядуваної проблеми, у пропонованій статті передбачено детальніше розкрити роль і значення авіації у структурі Збройних сил Австро-Угорської монархії напередодні та в роки Першої світової війни.

Австрійський уряд для військових потреб уперше задіяв аеростати (літальні апарати, підйомна сила яких створюється легшим за повітря газом (водень, гелій, світільний газ), що міститься в оболонці аеростата) ще у 1849 р., коли Венеція перебувала в облозі. Під час австро-пруської війни 1866 р. дирижаблі планували використати під час оборони Відня. Надалі військове керівництво приділяло значну увагу повітряним засобам у майбутніх війнах.

У 1888 р. у Відні з'явилося спеціальне відомство повітряного сполучення, яке очолив один із піонерів австрійського повітроплавання Віктор Зільберер (1846 – 1924 рр., журналіст, письменник, організатор спортивних змагань, здійснив близько 150 польотів на власній повітряній кулі «Vindobona»). За його ініціативи офіцери із спеціальною освітою ознайомлювалися з авіаційною справою у Берліні, Парижі та Лондоні. Під керівництвом В. Зільберера в 1890 р. в австрійській столиці організовується військовий аероклуб, викладачами якого стали вісім офіцерів. Там були підготовлені відповідні приміщення, а з Ганновера доставлена повітряна куля. Першими слухачами курсів стали офіцери Генерального штабу Збройних сил Австро-Угорщини. У 1895 р. віденський аероклуб був реорганізований у Цісарсько-королівське Військово-аеронавтичне управління (k. u. k. Militär-Aeronautischen Anstalt), що займалося військовим використанням аеростатів. Цього ж року повітряну кулю вперше застосували на військових маневрах, а також установили із захисною метою в гарнізонах Перемишля і Кракова (Галичина). На початку ХХ ст. повітряну кулю модернізували, її почали наповнювати воднем. З цією метою був сконструйований спеціальний апарат, а також переносні газові контейнери. Це дало можливість ширше застосовувати повітряну кулю для ведення військової розвідки [14].

У 1909 р. на озброєння армії надійшов німецький дирижабль «Parseval». Спочатку навички управління ним австрійські офіцери здобували в Німеччині, зокрема під час маневрів німецької армії. Після того як Відень закупив ще два дирижаблі, а четвертий отримав у подарунок, Військово-аеронавтичне управління перейменували у Відділення дирижаблів при австро-угорській армії, що складалося з двох частин – практичної і технічної. Напередодні Першої світової війни в Австро-Угорщині функціонувало спеціальне летовище, де на озброєнні перебувало 12 повітряних куль, з яких вісім призначалися для майбутньої війни з Росією, а чотири зосереджувалися на Балканському напрямі. Проте ці засоби ведення воєнних дій переважно залежали від природних умов – вітру і погоди. Весною 1914 р. один дирижабль розбився внаслідок зіткнення з літаком [26, 107].

Новим явищем у транспортному сполученні на початку ХХ ст. став літак. Досить швидко ним зацікавилися військові спеціалісти. Уже в 1907 р. офіцери і військові техніки створили комітет сприяння моторним польотам. Дехто з офіцерів придбав власним коштом аероплани, освоював їх техніку, модернізував конструкцію. У 1909 р. вперше були проведені показові військові польоти. На початку 1910 р. начальник Генерального штабу Збройних сил Австро-Угорщини (1906 – 1916 рр.) Франц Конрад фон Гьотцендорф (1852 – 1925 рр.) висловив ідею створити військово-повітряний флот. З цією метою передбачалося закупити 200 літаків і підготувати 400 пілотів. Однак уряд зволікав і не поспішав виділяти потрібного фінансування. Військове міністерство закупило лише три апарати австрійської конструкції, найкращим з яких виявився літак «Lohner» віденської фірми Якоба Лонера («Jacob Lohner & Co»). Він міг кілька годин перебувати в повітрі, його можна було за вісім хвилин розібрати і за півгодини зібрати до бойової готовності. Крім того, на озброєнні перебували літаки «Etrich Taube» австрійського винахідника Іго Етріха, на яких навчали пілотів. У жовтні 1911 р. виконувачем обов'язків командира Цісарсько-королівського відділення літаків (к. и. k. Luftschifferabteilung) був призначений хорват майор Мілан Еміль Узелац (1867 – 1954 рр., у 1912 – 1918 рр. командувач військово-повітряних сил Австро-Угорщини) [14].

Однак начальник Генерального штабу Ф. Конрад фон Гьотцендорф наполегливо домагався реалізації своєї ідеї, і у 1912 р. просив виділити 8 млн крон для закупівлі 240 літаків – мінімальної кількості для Збройних сил. Зрештою, у 1912 р. австрійський уряд спрямував 2 млн крон на задоволення потреб військової авіації. З'явилися нові авіашколи, де навчали вже унтер-офіцерів (сержантів). Напередодні Першої світової війни в Австро-Угорщині функціонувало 85 аеродромів, на яких налічувалося приблизно по 40 навчальних і військових літаків та майже 50 цивільних, переважно німецького виробництва [30, 477]. У світову війну Австро-Угорська монархія вступила як авіаційна держава, оскільки її армія мала на озброєнні різні види літаків: винищувачі, бомбардувальники, розвідувальні. Уся авіація ділилася на загін пілотів, льотні роти з командою (106 осіб) і повітроплавні загони. Зокрема, напередодні війни 11-та рота розміщувалась

у Львові, а під час війни 20-та, 27-ма, 31-ша та 43-тя роти знаходились у Володимирі-Волинському, Золочеві, Чернівцях та Ковелі [29]. Водночас варто зауважити, що противники з Антанти мали значно потужніші військово-повітряні сили. Так, напередодні війни на озброєнні Франції було понад 450 літаків і 23 дирижаблі, а царська Росія мала близько 200 літаків і 9 дирижаблів [16, 119]. Проте Відень намагався наздогнати їх, зокрема влітку 1917 р. на озброєнні австро-угорської армії перебувало вже близько 1000 літаків, з яких боєздатними були лише близько 65 % аеропланів [21].

Першим винищувачем, що надійшов на озброєння австро-угорської армії, став літак «Hansa-Brandenburg», спроектований німецьким інженером-авіаконструктором Ернстом Хейнкелем. Серійний випуск цього біплана із змішаною обшивкою (фюзеляж – фанерні листи, решта – полотно) тривав від вересня 1916 р. до лютого 1917 р. на віденському авіазаводі «Phönix Flugzeugwerke A.G.». Усього було випущено 95 літаків у двох модифікаціях. Від осені 1916 р. до весни 1917 р. «Hansa-Brandenburg» був основним винищувачем австро-угорських військово-повітряних сил, застосовувався на італійському та російсько-румунському фронтах [20].

Перший винищувач власної конструкції спроектував головний інженер віденської авіабудівної фірми «Aviatik GmbH» (філіал однойменної німецької фірми) Юліус фон Берг. Його «Aviatik» піднявся в повітря у січні 1917 р. Цей літак відрізнявся від інших аеропланів простотою і технологічністю конструкції, що давало змогу організувати виробництво на невеликих підприємствах. Серійне виробництво тривало від лютого 1917 р. до жовтня 1918 р. За цей час було виготовлено близько 740 моделей повітряного судна. Літаки «Aviatik» широко застосовували від осені 1917 р. на італійському, російсько-румунському і македонському фронтах [21].

Цілковито дерев'яним аеропланом із так званою змінною геометрією був винищувач-розвідник «Knoller», розроблений однойменною австрійською авіабудівною фірмою. Як винищувач, він літав з одним пілотом, а під час виконання розвідувальних завдань – з двома. Серійне виробництво літака розпочали в 1917 р. Усього було побудовано близько 200 моделей цієї конструкції [1].

Схожістю відзначався винищувач «Öeffag», спроектований на віденській авіабудівній фірмі «Österreichische Flugzeugfabrik A.G.». За основу винищувача були взяті інженерно-конструкторські параметри німецького літака «Albatros». Основні їхні відмінності полягали в типі силової установки, формі носової частини фюзеляжу та озброєнні. Улітку 1917 р. бойові машини вирушили на фронт. Завдяки потужнішим моторам австрійський «Öeffag» перевершував за льотними характеристиками свого німецького попередника і вважався кращим винищувачем в Австро-Угорщині. Ці повітряні судна застосовувалися від літа 1917 р. і до закінчення війни на італійському фронті [20].

Одномісний винищувач «Phönix», сконструйований улітку 1917 р., був досконалішою модифікацією від німецького літака «Hansa-Brandenburg». Він відрізнявся

нявся ефективнішими крилами, поліпшеною конструкцією і потужнішим двигуном. Випробування засвідчили, що винищувач був швидкісним, однак досить важким в управлінні. З огляду на невідкладну потребу у винищувачах літак був упроваджений у виробництво. Пізніше робилися спроби поліпшення маневреності й льотних характеристик, унаслідок чого з'явилися інші його моделі. Кілька літаків цього типу було переобладнано для фоторозвідки [21].

Єдиний серійний бомбардувальник, що випускався в Австро-Угорщині, мав німецьке походження. Наприкінці 1915 р. Е. Хейнкель спроектував двомоторний бомбардувальний літак «Hansa-Brandenburg». На початку 1916 р. літак пройшов випробування й одразу ж зацікавив австро-угорське військово-командування, у якого вже були налагоджені зв'язки з німецькими військово-промисловими колами, де австрійці незадовго до цього придбали ліцензію на виготовлення винищувача «Hansa-Brandenburg», а також ліцензії на виробництво інших літальних апаратів, що не пішли в серійне виробництво. Восени 1916 р. на угорському авіазаводі «Ungarische Flugzeugwerke A.G.» («UFAG») у Будапешті почалося ліцензійне виготовлення бомбардувальника «Hansa-Brandenburg G-I». Його конструкція складалася з дерев'яного фюзеляжу з фанерною обшивкою, біпланової коробки з елеронами на верхньому крилі та характерними «заваленими» усередину стійками. Пілот і стрілець розміщувалися в загальній кабіні з великим овальним вирізом. У носовій кабіні сидів третій член екіпажу – стрілець-бомбардир. У січні – лютому 1917 р. літаки надійшли на озброєння однієї з бомбардувальних ескадр на італійсько-австрійському фронті. Військове замовлення становило 39 апаратів, з яких 12 змонтували в Угорщині. Освоєння машини супроводжувалося численними проблемами, в результаті чого впродовж трьох місяців фронтової служби ці літаки здійснили всього один успішний бойовий виліт. У квітні 1917 р. всі літаки «Hansa-Brandenburg G-I» здали на бази зберігання [1]. Улітку 1917 р. австрійці дістали можливість ознайомитися з льотно-технічними характеристиками нового німецького бомбардувальника «Gotha-IV». Оскільки його показники були помітно вищими, ніж у «Hansa-Brandenburg», випуск попередньої машини згорнули, а натомість придбали три десятки нових літальних апаратів. Весною 1918 р. «Hansa-Brandenburg G-I» розконсервували і спробували використовувати як нічні бомбардувальники, однак успіху не вдалося досягти. І тому до кінця війни ці літаки використовували лише в навчальних підрозділах [20].

На початковому етапі Першої світової війни віденська авіабудівна фірма «Aviatik GmbH» випускала двомісні розвідники В-II і В-III на основі німецького літака «Aviatik». На початку 1917 р. головний конструктор цього підприємства Ю. фон Берг спроектував багатоцільовий аероплан «Aviatik Berg». Випробування пройшли загалом успішно. Льотчики позитивно оцінювали швидкісні характеристики машини. Цю конструкцію визнали за вдалий проект і запустили у виробництво відразу на кількох заводах. Загалом було виготовлено понад 500 моделей повітряного судна. Літак «Aviatik Berg» активно застосовувався в

1917 – 1918 рр. на італійсько-австрійському фронті. У березні 1918 р. з'явилася одномісна фоторозвідувальна модифікація літака без озброєння (комплектувалася фотокамерами і радіостанцією) [1].

У січні 1915 р. угорська авіаційна фірма «Ungarische Lloyd Flugzeug- und Motorenfabrik» у Будапешті розгорнула серійний випуск двомісного багатоцільового розвідника «Lloyd». Оснащений потужним мотором (145 кінських сил; на інших тодішніх військових літаках переважно стояли двигуни в 100 – 120 кінських сил), він вдало поєднував новітню інженерно-конструкторську думку з простотою управління. Завдяки цьому аероплан «Lloyd» мав широке розвідувальне застосування на сербському і східному фронтах. Єдиним недоліком вважалася відсутність озброєння. Цю проблему конструктори усунули в черговій модифікації (1916 р.), установивши кулемет. Новий «Lloyd» найкраще можна було використати для ведення бойових дій у горах, оскільки він швидко злітав із короткої дистанції та стійко тримався в повітрі під час вітру. Переважна більшість цих літаків застосовувалася на італійському фронті, частина машин потрапила і на румунський театр бойових дій. Інформації про кількість виготовлених літаків не збереглося [21].

У 1913 р. в авіаційній фірмі «Jacob Lohner & Co» у Відні був розроблений двомісний розвідник «В» із мотором «Austro-Daimler» (на той час уже відомої автомобільної фірми Йозефа Біренца, Готтліба Даймлера й Едуарда Фішера) у 120 кінських сил та оригінальними стрілоподібними крилами, що підвищували стійкість машини. Наступного року він надійшов на озброєння під назвою В-І. На початковому етапі Першої світової війни характеристики літака цілком задовольняли військовиків, і він з успіхом застосовувався на сербсько-австрійському та російсько-австрійському фронтах. Так, апарати цього типу здійснювали зв'язок із гарнізоном обложеної російськими військами фортеці Перемишль у Галичині. У 1915 – 1916 рр. сімейство «Lohner» поповнила низка подальших модифікацій, що також випускалися серійно й перебували на озброєнні. Ці літаки активно застосовувалися на всіх фронтах, де брали участь австро-угорські повітряні сили. Крім розвідувальних польотів, на рахунок машин було чимало бомбардувань міст і військових об'єктів у Північній Італії, Румунії та Західній Україні. Зокрема, на таких літальних апаратах воювали й офіцери-українці – перші військові авіатори Австро-Угорської монархії. Так, бойові польоти до окупованого Львова здійснював січовий стрілець, поручник (лейтенант) Петро Франко (1890 – 1941 рр., народився в с. Нагуєвичі Дрогобицького повіту на Львівщині; син Івана Франка), який напередодні Першої світової війни закінчив льотну школу поблизу Сараєва (Боснія і Герцеговина) [15]. Уродженець с. Мацьковичі (біля Перемишля) Кость Посіко загинув у повітряному бою над Моравією в 1915 р., а виходець із с. Берегомет Кіцманського повіту на Буковині поручник Євген Лупул загинув у 1918 р. від вибуху бомби, яку мав узяти на борт аероплана перед бойовим вильотом, та ін. [2, 230; 19].

Весною 1916 р. Е. Хейнкель спроектував двомісний розвідник-біплан «Hansa-Brandenburg СС/К», що викликав зацікавлення австро-угорської авіапромисловості. Відразу дві фірми – австрійська «Phönix Flugzeugwerke A.G.» та угорська «Ungarische Flugzeugwerke A.G.» («UFAG») купили ліцензії на випуск літака. Обидві авіабудівні фірми частково змінили проект. У результаті світ побачили два дуже схожі літаки з одним і тим самим мотором, що відрізнялися лише в деталях. За оцінками пілотів, обидва апарати були загалом майже рівноцінні і схожі за льотними характеристиками. Австрійська модель вважалася стійкішою, простішою в пілотуванні і краще набирала висоту, а угорська мала вищу швидкість, кращу маневреність і більш корисне навантаження. Так і не визначивши, який літак кращий, австро-угорське військове командування наприкінці 1917 р. розпорядилося почати одночасний випуск обох машин. А далі вирішили здійснювати складання тієї моделі літака, яка краще зарекомендує себе в бойових діях на фронті. Новітні аероплани почали надходити на італійсько-австрійський фронт весною 1918 р. Австрійські моделі застосовували переважно для фоторозвідки, а угорські слугували як універсальні бойові машини, вилітали на розвідку, повітряні бої і бомбардування ворожих позицій. На цей факт зважили в Генеральному штабі Збройних сил Австро-Угорщини, і влітку 1918 р., після того як було складено 110 одиниць, випуск австрійської моделі припинився. Тоді ж віденський завод авіабудівної фірми «Phönix Flugzeugwerke A.G.» приступив до виготовлення угорської моделі «Hansa-Brandenburg СС/К». До кінця війни на ньому встигли скомплектувати лише 50 зразків. Ще 150 літаків виготовив завод «UFAG» у Будапешті [20].

Отже, літак на початку ХХ ст. став новим явищем у Збройних силах Австро-Угорщини. Якщо спочатку військовослужбовці освоювали лише його технічні характеристики, здійснювали показові польоти, то вже з другого десятиріччя почали втілювати в життя ідею створення військово-повітряного флоту. На озброєнні були літаки німецького, австрійського та угорського виробництва. У роки Першої світової війни їх використовували і з розвідувальною метою, і для ведення воєнних дій. Отже, уже на початку ХХ ст. в Габсбурзькій монархії доволі успішно розвивалася військова авіація, склад якої постійно поповнювався новітніми на той час літаками. Усе це робило Австро-Угорщину могутньою військовою державою. Перспективним напрямом досліджень із запропонованої проблеми можна вважати питання про роль, значення та участь військовослужбовців-українців у структурі військово-повітряних сил Австро-Угорської монархії напередодні та під час глобального збройного конфлікту, що розвивався в Європі у 1914 – 1918 рр.

Джерела та література:

1. Адаменко Д. Боевые самолеты, производившиеся в Австро-Венгрии / Дмитрий Адаменко // Интернет-проект «История государства Габсбургов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ah.milua.org/boevye-samolety-proizvodivshiesya-v-avstro-vengrii#more-2370> – Перегляд: 17.07.2017.
2. Бардахівський М. Село з Надсяння. Надання, пошук, збирання спогадів та світлин родини: Бардахівські, Грицевичі, Кучерепи, Богіри, Новаки / Мирослав Бардахівський, Роман Грицевич; післямова Володимир Середа. – Львів: [б. в.], 2016. – 376 с.
3. Земик Р. Децо про літунство УГА / Р. Земик // Український скиталець. – 1922. – Ч. 13. – С. 9 – 11; Ч. 14. – С. 3 – 6; Ч. 15. – С. 4 – 5.
4. Історичний нарис авіаційної думки та практичного розвою літакобудування на Тернопіллі // Вісник Львівського товариства «Тернопільщина». – Львів: ЗУКЦ, 2005. – С. 20 – 33.
5. Кондратьев В. Фронтовые самолеты Первой мировой войны: В 2-х ч. / Вячеслав Кондратьев. – М.: ИД «Техника – молодежи», 1998. – Ч. 2: Разведчики и легкие бомбардировщики Германии и Австро-Венгрии. – 48 с.; Кондратьев В. Бомбардировщики Первой мировой войны / Вячеслав Кондратьев. – М.: ИД «Техника – молодежи», 1999. – 48 с.; Кондратьев В. Истребители Первой мировой войны: В 2-х ч. / Вячеслав Кондратьев. – Ч. 2: Самолеты Германии, Австро-Венгрии, Дании, Швеции. – М.: ИД «Техника – молодежи», 2007. – 78 с.
6. Лемківський І. Летунство УГА / І. Лемківський // Літопис Червоної Калини (Львів). – 1938. – Ч. 11. – С. 7 – 10; Ч. 12. – С. 15 – 17.
7. Мараєва В.В. Мемуари як джерело вивчення історії військової авіації України доби національно-визвольних змагань (1917 – 1920 рр.) / В.В. Мараєва // Збірник наук. праць Науково-дослідного ін-ту Українознавства / За заг. ред. П.П. Кононенка. – К.: НДІ Українознавства, 2006. – Т. XII. – С. 319 – 329.
8. Піддубний І.А. Оснащення авіаційних підрозділів Росії та Австро-Угорщини та застосування авіації в бойових діях на Буковині у роки Першої світової війни / І.А. Піддубний // Історична панорама: Збірник наукових статей. – Чернівці: Рута, 2004. – Вип. II. – С. 81 – 97; Піддубний І.А. Історія авіації на Буковині (1910 – 1945 рр.): Ілюстрований нарис / І.А. Піддубний. – Чернівці: Зелена Буковина, 2006. – 112 с.; Піддубний І. Пілотів готували у Чернівецькому університеті... / Ігор Піддубний // Доба – громадсько-політичний тижневик (Чернівці). – 2004. – 14 травня. – № 19 (391) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.doba.cv.ua/index.php?page=release&k=391&all=35#ros> – Перегляд: 20.07.2017.
9. Тинченко Я.Ю. Герої українського неба: Пілоти Визвольної війни 1917 – 1920 рр. / Я.Ю. Тинченко. – К.: Темпора, 2010. – 192 с.
10. Франко П. Летунський відділ УГА / Петро Франко // Календар Червоної Калини на 1924 рік. – Львів, 1923. – С. 129 – 131; Літопис Червоної Калини (Львів). – 1937. – Ч. 10. – С. 3 – 5; Ч. 11. – С. 9 – 12.
11. Харук А. Вони підкорили небо / Андрій Харук // Український тиждень № 32 (249) від 9 серпня 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tyzhden.ua/History/57515> – Перегляд: 20.07.2017.
12. Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917 – 1920 рр. / Андрій Харук. – К.: Темпора, 2008. – 96 с.; 25. Харук А. Авиация Украинской Галицкой армии / Андрей Харук // История Авиации (Москва). – 2002. – № 6. – С. 8 – 15.

13. Харук А. Бомбардировщики Первой Мировой войны. Более 60 типов воздушных кораблей / Андрей Харук. – М. : Яуза; Эксмо, 2014. – 208 с.; Харук А. Истребители Первой Мировой войны. Более 100 типов боевых самолетов / Андрей Харук. – М.: Яуза, 2014. – 306 с.
14. Цісарсько-королівські повітряні сили (Австро-Угорщина) // Матеріал з Вікіпедії – вільної енциклопедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Цісарсько-королівські_повітряні_сили_\(Австро-Угорщина\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Цісарсько-королівські_повітряні_сили_(Австро-Угорщина)) – Перегляд: 28.07.2017.
15. Черкаська Г. Співзасновник Пласту, авіатор УГА, син Франка – Петро / Ганна Черкаська // Агенція інформації та аналітики «Гал-інфо». – 2017. – 21 червня [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://galinfo.com.ua/news/spivzasnovnyk_plastu_aviator_uga_syn_franka_petro_262652.html – Перегляд: 21.07.2017.
16. Шапошников Б.М. Мозг армии. В 3-х кн. / Б.М. Шапошников. – М.-Л.: Воениздат, 1927. – Кн. 1. – 147 с.
17. Янчак Я. З історії авіації УГА / Ярослав Янчак. – Львів : Ліга-Прес, 2004. – 44 с.
18. Янчак Я. Крила над Галичиною. Нариси з історії повітроплавання та авіації у Галичині кінця XVIII – початку XX ст. / Ярослав Янчак, Андрій Козицький. – Львів: Априорі, 2012. – 224 с.
19. Яровий М. Перший льотчик імперії похований у Берегометі / Михайло Яровий // Доба – громадсько-політичний тижневик (Чернівці). – 2004. – 5 березня. – № 9 (381) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.doba.cv.ua/index.php?page=release&k=381&all=22#pos> – Перегляд: 21.07.2017.
20. An Illustrated History Of World War One – Austrian Aviation 1914-1918 (Історія авіації Першої світової війни – Австрійська авіація 1914-1918) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://wwiaviation.com/austria_dev.html – Перегляд: 25.07.2017.
21. Century of Flight: Aircraft of World War One – Austro-Hungary (Століття польотів: Літаки Першої світової війни – Австро-Угорщина) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.century-of-flight.net/Aviation%20history/photo_albums/timeline/ww1_austro.htm – Перегляд: 24.07.2017.
22. Chant C. Austro-Hungarian aces of World War I / Christopher Chant. – Oxford: Osprey Publishing, 2002. – 96 p.
23. Hauke E. Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrtruppe und Seeflieger, 1914-1918 / Erwin Hauke, Walter Schroeder, Bernhard Tötschinger. – Graz : H. Weishaupt, 1997. – 224 s.
24. Kopański T. Lotnictwo polskie w kampanii polsko-ukraińskiej 1918-1919 / Tadeusz Kopański // Wojskowy Przegląd Historyczny. – 1990. – № 1-2. – S. 139 – 158.
25. Norman F. Above the war fronts: The British two-seater bomber pilot and observer aces, the British two-seater fighter observer aces, and the Belgian, Italian, Austro-Hungarian and Russian fighter aces, 1914-1918: Vol. 4 of Fighting Airmen of WWI Series: Vol. 4 of Air aces of WWI / Franks Norman, Guest Russell, Alegi Gregory. – London : Grub Street, 1997. – 218 p.
26. Peter E. Die k. u. k. Luftschiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarn 1794-1919 / Ernst Peter. – Stuttgart : Motorbuch Verlag, 1984. – 260 s.
27. Schnuetzer I. Teorya i konstrukcyja aeroplanów / Ionasz Schnuetzer; z przedmową M.T. Hubera. – Lwów: nakładem księgarni L. Chmielewskiego, 1910. – 98 s. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://winntbg.bg.agh.edu.pl/skrypty3/0433/> – Перегляд: 22.07.2017.
28. Tarkowski K. Polskie Lotnictwo wojskowe w 1918 r. / Krzysztof Tarkowski // Wojskowy Przegląd Historyczny. – 1991. – № 2. – S. 37 – 46.
29. The Aerodrome – Aircraft of Austria-Hungary (Аеродром – Літаки Австро-Угорщини) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.theaerodrome.com/aircraft/austrhun/index.php> – Перегляд: 26.07.2017.

30. Wandruszka A. *Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Bd. V: Die bewaffnete Macht / Adam Wandruszka, Peter Urbanitsch. – Wien: VÖAW, 1987. – 868 s.*

© **Андрей ЛОЗИНСКИЙ**

РОЛЬ И МЕСТО АВИАЦИИ В СТРУКТУРЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ АВСТРО-ВЕНГЕРСКОЙ МОНАРХИИ НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В статье проведен анализ роли и значения авиации в структуре Вооруженных сил Австро-Венгерской монархии накануне и в годы Первой мировой войны (1914 – 1918 гг.). Раскрыты планы австро-венгерского правительства для обеспечения деятельности ведомства воздушного сообщения. Рассмотрена специфика формирования истребительной, бомбардировочной, разведывательной авиации, оснащение ее летательными аппаратами. Освещены профессиональные качества офицеров-украинцев – первых боевых военных авиаторов. Установлено, что функционирование военной авиации накануне и в годы Первой мировой войны стало мощным стимулом для развития авиационной техники в Габсбургской монархии.

Ключевые слова: *Австро-Венгрия, Первая мировая война, аэростаты, дирижабли, воздушный шар, самолет, военная авиация, бомбардировщик, истребитель, разведчик, авиастроительные фирмы, офицеры-украинцы.*

© **Andrii LOZYNSKYI**

ROLE AND PLACE OF AVIATION IN THE ARMED FORCES STRUCTURE OF AUSTRO-HUNGARIAN MONARCHY BEFORE AND DURING FIRST WORLD WAR

On the eve of the First World War, 85 airfields operated in Austria-Hungary, which contained about 40 training and military aircraft, mostly German-made. All aviation was divided into a wing of pilots, flying companies with a team of 106 people and aeronautical units. In particular, on the eve of the war, the 11th Company was stationed in Lviv, and during the war, the 20th, 27th, 31st and 43rd companies were in Volodymyr-Volyn, Zolochiv, Chernivtsi and Kovel. In the summer of 1917, about 1,000 planes were operational within the Austro-Hungarian army, of which only about 65 % of the airplanes were capable of fighting.

During First World War, fighter, bomber and reconnaissance aircraft operated in the armed forces. In particular, the following types of airplanes can be distinguished: a fighter with a mixed lining (fuselage – veneer sheets, the rest being canvas); «Hansa-Brandenburg» (a draft of the German aircraft designer Ernst Heinkel, produced at the Vienna Aircraft

Plant «Phönix Flugzeugwerke A.G.»); fighter «Aviatik» (project of the chief designer of the Viennese aircraft building company «Aviatik GmbH» (branch of the German company of the same name owned by Julius von Berg); the «Öeffag» fighter (a project by the Austrian Aircraft Building Company «Österreichische Flugzeugfabrik A.G.» based on the German «Albatros» aircraft); wooden scout fighter «Knoller» (project of the same name of the Austrian firm); two-engine bomber «Hansa-Brandenburg G-I» (a wooden fuselage with a plywood panel, a project by E. Heinkel, produced at Hungarian Aircraft Plant «Ungarische Flugzeugwerke A.G.» in Budapest); two-seater «B-II» and «B-III» scouts (based on the German aircraft «Aviatik», manufactured by the Vienna «Aviatik GmbH»); «Aviatik Berg» multipurpose airplane (project of J. von Berg); Double «Lloyd» multipurpose scout (produced by «Hungarian Lloyd Flugzeug und Motorenfabrik» Hungarian Aircraft Company in Budapest); Double Spy «B-I» with the motor «Austro-Daimler» (project developer of the Viennese aviation company «Jacob Lohner & Co»); «Hansa-Brandenburg CC/K» biplane (project of E. Heinkel, produced by two companies – Austrian «Phönix Flugzeugwerke A.G.» and Hungarian «Ungarische Flugzeugwerke A.G.»), etc.

These planes were used on all fronts where the Austro-Hungarian air forces fought. In addition to reconnaissance flights, the aircraft conducted numerous bombing of cities and military facilities in Romania, northern Italy, western Ukraine. In particular, aircraft of this type maintained contact with the garrison of a fortress of Przemysl in Galicia, besieged by Russian troops. Ukrainian officers, the first military aviators of the Austro-Hungarian monarchy, fought on similar planes. Thus, combat missions to the occupied city were completed by a Sich Rifleman, lieutenant Petro Franko (born in Nahuyevychi, a village in Drohobych district, Lviv region, son of Ivan Franko), who, before First World War, graduated from flight school near Sarajevo (Bosnia and Herzegovina). A native of Maćkowice (near Przemysl) Kost Posiko died in an air fight over Moravia in 1915 and a native of Beregomet, a village in Kitsmansky County in Bukovina lieutenant Eugene Lupul was killed in 1918 by a bomb that he had taken on board of the airplane before a mission.

Thus, right before First World War, military aircraft developed quite successfully in the Habsburg monarchy, their fleet constantly replenished with the state-of-the-art (at that time) airplanes. The development of military aircraft during the war years became a powerful incentive for the development of aircraft. Aviation became part of many offensive and defensive military operations of the Austro-Hungarian armed forces on the fronts of the war.

Key words: *Austro-Hungary, First World War, aerostats, airships, hot air balloon, plane, Air Force, bomber, fighter jet, scout, aircraft companies, Ukrainian officers.*