

УДК 355.098.(477)

DOI: 10.33099/2707-1383-2019-33-3-175-183

*Резнік В.І., кандидат історичних наук,  
старший науковий співробітник, докторант  
Національного університету оборони України  
імені Івана Черняхівського (м. Київ)*

## **ФОРМУВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ЗАСАД СТВОРЕННЯ АВІАЦІЇ НА РУБЕЖІ ХІХ–ХХ СТОЛІТЬ**

*У статті розглядаються процеси утворення організаційних структур, що у подальшому ставали основою органів військового управління авіацією як складової збройних сил провідних країн світу наприкінці ХІХ — на початку ХХ століть. Розглядається організаційна діяльність воєнно-політичного керівництва держав, громадських організацій, окремих персоналій та визначається їх вплив на розвиток повітроплавання, авіабудівельної промисловості, створення перших авіаційних підрозділів, розгортання підготовки льотно-технічних кадрів. Розглядається внесок окремих діячів, пов'язаних з Україною, у світовому контексті зародження авіації.*

**Ключові слова:** *авіація, повітроплавання, повітряна розвідка, органи військового управління.*

Виникнення перших організацій- половині ХІХ століття. Перші експерименти в галузі повітроплавання, ніх структур, причетних до процесу збройної боротьби у повітряному просторі, у складі збройних сил провідних країн світу відбулося у першій розпочаті у Франції з польотів братів Монгольф'є наприкінці ХVІІІ століття логічно призвели до виникнення ідеї

їх застосування у військовій галузі. Так, один із перших аеронавтів Жиру де ла Віллет після свого польоту на аеростаті 19.10.1783 р. у Версалі, заявив в інтерв'ю французькій пресі: “Я переконаний, що ця машина...може виявитись дуже корисною у воєнний час, надасть можливість виявити позиції ворога, його маневри і марші, а також повідомити цю інформацію нашій армії. Такою машиною можна користуватись і на морі”[7].

Ідея застосування літальних апаратів у воєнних цілях продовжувала розвиватись. І вже наприкінці століття, коли революційна Франція вела війну з провідними європейськими країнами, Гюйтон де Морво запропонував спеціальній комісії проєкт прив'язного аеростату, призначеного для спостереження за противником. Комісія ідею підтримала, проведені експерименти виявились вдалими [4, с.10]. Спираючись на її висновки 02.04.1794 р. Конвентом було віддано розпорядження про створення першого у світі авіаційного підрозділу — повітроплавного парку (1-ї роти аеростат'єрів) під керівництвом капітана (Жан-Марі-Жозефа Кутеля фр. Jean-Marie-Joseph Coutelle; 03.01.1748 —

20.03.1835 ) у складі 30 нижніх чинів. Цей підрозділ зі щойно створеним аеростатом “L,Entreprenant” (27 метрів у діаметрі, екіпаж з двох осіб) був використаний у Самбро-Маасській армії (Armeede Sambre-et-Meuse) під час оборони від австрійців м. Мобеж. За наказом командувача армії генерала Журдана (Jean-Baptiste Jourdan) капітан Кутель і ад'юдан Раде (Radet) двічі на день піднімались у повітря для рекогносцировки австрійських позицій [5]. Результати роботи розвідників були настільки успішними, що генерал Журдан порівнював застосування аеростату з п'ятдесятитисячною армією. Виходячи із першого успішного досвіду застосування аеростатів, французький уряд прийняв рішення створити у м. Медон спеціальну школу для підготовки аеронавтів та сформувати другий повітроплавний парк, який у подальшому брав участь в облозі Майнцу та ряду інших фортець. І лише поразка наполеонівської Франції загальмувала на декілька десятиліть подальший розвиток аеронавтики в інтересах збройних сил [4, с. 10].

У 1866 р. в Російській імперії під головуванням товариша генерал-інспектора армії по інженерній части-

ні генерал-ад'ютанта Е. І. Тотлебена (нім. FranzEduardGrafvon Totleben; 20.05.1818 — 01.07.1884) була утворена спеціальна комісія для проведення експериментів зі спеціально збудованим аеростатом [1, с. 40]. Експерименти тривали до 1871 р. і були припинені через незадовільні результати, що обумовлювались рядом технологічних проблем. Дослідження щодо застосування літальних апаратів у військових цілях в Росії розпочались у 1884 р., коли 27.10.1884 р. за ініціативою воєнного міністра генерала від інфантерії П. С. Ванновського (06.12.1822 р. — 01.03.1904) була утворена Комісія щодо застосування повітроплавання, голубиної пошти та спостережних веж у воєнних цілях [4, с. 53]. Обґрунтовуючи необхідність її утворення, П. С. Ванновський писав:

“... Питання щодо застосування у військових цілях повітроплавання, так саме як і голубиної пошти давно мене тривожить, адже у нас у цій частині зроблено до крайності мало.

Щоб просунути цю справу, я визнаю необхідним утворити при Управлінні Гальванічною частиною особливу Комісію під головуванням генерал-майора Борескова, членами

у комісію призначити генерал-майора Лобка 2-го, генерал-майора Федорова, полковників Бертельса і Мельницького і кількох членів із числа інженерних штаб — і обер-офіцерів, знайомих зі справою і їй відданих.

Комісії цій доручаю: 1) розгляд заяв щодо повітроплавання і голубиної пошти, що надходитимуть; 2) обговорення, у яких розмірах могла б у нас бути започаткована ця справа; 3) які необхідні для цього грошові витрати і 4) намітити утворення особливої команди повітроплавців, а також і спосіб навчання”[8].

Звертає на себе увагу той факт, що П. С. Ванновський народився та одержав освіту у Києві, як (у подальшому) і ряд інших непересічних постатей в історії світової авіації [6].

Таким чином, пріоритет у створенні організаційних структур, основним функціональним призначенням яких було дії у повітряному просторі в інтересах збройних сил, належить Франції. У Російській імперії перша успішно реалізована ініціатива щодо формування теоретичних і організаційних засад військового повітроплавства належить вихідцю з України, генералу П. С. Ванновському

В інших європейських країнах процес створення прообразу майбутніх військово-повітряних сил розпочався на рубежі XIX–XX століть. Так, у 1893 р. у Німеччині був створений випробувальний повітряний загін, в Австро-Угорщині — Корпус повітряних куль (1893 р.), в США — авіаційний відділ при управлінні начальника зв'язку Армії США (1907 р.), відповідні структури у Франції — в 1910, в Італії — у 1915 рр. тощо [2, с. 61, 4, с. 59 -78].

Характерною рисою процесу створення даних організаційних структур була участь у ньому широкої громадськості. Це обумовлювалось широким інтересом, який викликали в суспільстві перші спроби опанування повітряним простором. Так, в Російській імперії при громадській організації Комітет з посилення воєнного флоту на добровільні пожертви був створений відділ повітряного флоту, який очолював голова комітету великий князь Олександр Михайлович (01.04.1866 — 26.02.1933). За його ініціативою у 1908 р. було збудовано перший на території Російської імперії аеродром поблизу м. Севастополь, у 1909 р. була відправлена за кордон

група офіцерів для навчання у льотних школах, що дозволило вже у 1910 р. відкрити у Севастополі першу офіцерську льотну школу авіації [3]. Фінансування зазначених заходів відбувалось із залученням коштів, зібраних зазначеним Комітетом [4, с.55].

У Франції питаннями створення повітряного флоту опікувалася Верховна рада з питань воєнного повітроплавання, до складу якої входили по п'ять депутатів вищої і нижньої палат парламенту, представники органів виконавчої влади, науковці, представники промисловості і спорту. Цей орган був зобов'язаний "...об'єднувати діяльність окремих осіб і установ, спрямовану на розвиток повітроплавної науки і техніки в інтересах воєнного застосування" [4, с. 73]. Отже, слід відзначити, що процес створення воєнної авіації носив характер зустрічного руху вищого воєнно-політичного керівництва з одного боку, та прогресивних представників офіцерського корпусу, науково-технічної спільноти, підприємців та небайдужих громадян, які своєю практичною діяльністю та інвестиціями у принципово нову справу значно активізували її виникнення на рубежі XIX–XX століть.

Наведене свідчить, що описані структури не були органами військового управління. Їх діяльність була спрямована на визначення перспективи використання літальних апаратів у процесі збройної боротьби, сприяння розгортанню їх виробництва і випробування, організації підготовки військових, наукових та виробничих кадрів тощо.

Досвід, одержаний у процесі застосування перших літальних апаратів у війнах кінця XIX — початку XX століть, темпи прогресу авіаційної техніки сприяли “легітимізації” авіації як повноцінної складової в системі збройних сил. Окремі авіаційні підрозділи, озброєні аеростатами, почали створювати в багатьох країнах у другій половині XIX століття. Так, в Пруссії, Австро-Угорщині, Великобританії, Франції повітроплавні парки з’явилися у 1880-х роках, у російській армії у 1890 р. був сформований перший навчальний повітроплавний парк. У його складі були створені також офіцерська повітроплавна школа, майстерня для виготовлення оболонок аеростатів і склад майна. Особовий склад парку налічував шість офіцерів і до 100 нижніх чинів [4, с. 53].

Поява на озброєнні дирижаблів, а згодом — і літаків та створення відповідних підрозділів викликали необхідність координації їх діяльності на стратегічному рівні. Розпочався процес створення органів управління, спроможних забезпечити застосування авіації в інтересах армії і флоту. Ці органи управління створювались, зазвичай, у структурі управлінь (головних управлінь) воєнних міністерств або генеральних штабів, що керували високотехнологічними (на той час) спеціальними військами (силами): інженерними, зв’язку, автотранспортними тощо. Так, перед початком Першої світової війни авіація Австро-Угорщини перебувала у веденні повітроплавного відділу при управлінні бригади військ сполучень, у Великобританії авіація (армійська і морська) підпорядковувалась повітряному департаменту Адміралтейства, у Німеччині вищою керівною інстанцією армійської авіації був відділ інспекції повітряних і автомобільних сполучень Генеральної інспекції військових сполучень воєнного міністерства, у той же час морська авіація була підпорядкована відділу повітряних сполучень морського міністерства, у Франції —

управлінню воєнного повітроплавання тощо [4, с. 59].

Аналізуючи структуру органів управління авіацією, можна зрозуміти їх завдання. Так, в Російській імперії управління авіацією було розподілено між наступними структурами воєнного міністерства та генерального штабу: повітроплавно-автомобільна частина технічного відділу головного воєнно-технічного управління воєнного міністерства (експлуатація та матеріально-технічне забезпечення), відділ по облаштуванню та службі військ головного управління генерального штабу (організація служби). Загальні питання технічного характеру розглядались у технічному комітеті при головному воєнно-технічному управлінні міністерства [4, с. 56].

Отже, спільним в діяльності органів управління авіацією в усіх країнах було те, що основними їх завданнями були забезпечення авіації озброєнням, військовою технікою та іншими матеріально-технічними засобами, підго-

товка кадрів, організація експлуатації, ремонту і утримання авіаційної техніки. Також ці органи виступали в якості замовників продукції оборонних підприємств, а в ряді країн їм підпорядковувались й воєнні заводи, що випускали зазначену продукцію. Важливо відзначити, що питання оперативного та бойового застосування авіації до їх компетенції не належало, завдання авіаційним з'єднанням, частинам і підрозділам ставили загальновійськові та флотські командири (командувачі), яким вони підпорядковувались. Таким чином, авіація в структурі армії і флоту відігравала роль одного із родів спеціальних військ (сил), що забезпечував дії об'єднань, з'єднань і частин видів збройних сил. Така ситуація тривала до Першої світової війни. Початок війни, зростання масштабів застосування авіації і обсягу завдань, що вона вирішувала, призвели до перебудови системи управління авіацією на стратегічному та оперативному рівнях.

**Список використаних джерел і літератури**

1. Анощенко Н. Зарождение военного воздухоплавания в России // Пилоты Его Величества / Сост. Грибанов С. В. — М.: Центрполиграф, 2007. — 382 с.
2. Брофи А. Военно-воздушные силы США. — М.: Воениздат, 1957/ Brophy, A. The Air Force: A Panorama of the Nation's Youngest Service. — New York: Gilbert Press, 1956. — 358 с.
3. Великий князь Александр Михайлович. К 150-летию со дня рождения. Из фондов Российского государственного архива Военно-Морского Флота. // Российский государственный архив Военно-Морского Флота. [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <https://rgavmf.ru/virtualnye-vystavki/v-kn-alexandr-mihailovich>
4. Воздушный флот : История и организация военного воздухоплавания / Под ред. Н. М. Глаголева. — Петроград: Сытин, 1915. — 109 с.
5. Кутель (Jean-Marie-Joseph Coutelle) Жан-Мари-Жозеф (1748-1835) // Наполеон и революция // [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://impereur.blogspot.com/2013/03/jean-marie-joseph-coutelle-1748-1835.html>
6. Петр Семенович Ванновский / Государственное управление в России в портретах [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://deduhova.ru/statesman/petr-semenovich-vannovskij/>
7. Пилатр де Розье и другие / <http://DKHRAMOV.DP.UA>. Моделирование и жизнь [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://dkhramov.dp.ua/Dne.PilatrDeRozier#.XY3DsFrVLct>
8. С высочайшего одобрения. / Воздухоплавательный парк [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://vozduhpark.narod.ru/ksrvvf.html>

**Refefences**

1. Anoschenko N. Zarozhdenie voennogo vozduhoplavaniya v Rossii // Piloty Ego Velichestva / Sost. Griбанov S. V. — М.: Tsentrpoligraf, 2007. — 382 с.
2. Brofi A. Voенno-vozdushnyie silyi SShA. — М.: Voенizdat, 1957/ Brophy, A. The

Air Force: A Panorama of the Nation's Youngest Service. — New York: Gilbert Press, 1956. — 358 s.

3. Velikiy knyaz Aleksandr Mihaylovich. K 150-letiyu so dnya rozhdeniya. Iz fondov Rossiyskogo gosudarstvennogo arhiva Voенno-Morskogo Flota.// Rossiyskiy gosudarstvennyiy arhiv Voенno-Morskogo Flota. [Elektron. resurs]. Rezhim dostupu: <https://rgavmf.ru/virtualnye-vystavki/v-kn-alexandr-mihailovich>

4. Vozdushnyiy flot : Istoriya i organizatsiya voennogo vozduhoplavanija / Pod red. N.M. Glagoleva. — Petrograd: Syitin, 1915. — 109 s.

5. Kutel (Jean-Marie-Joseph Coutelle) Zhan-Mari-Zhozef (1748-1835) // Napoleon i revolyutsiya // [Elektron. resurs]. Rezhim dostupu: <http://impereur.blogspot.com/2013/03/jean-marie-joseph-coutelle-1748-1835.html>

6. Petr Semenovich Vannovskiy / Gosudarstvennoe upravlenie v Rosii v portretah [Elektron. resurs]. Rezhim dostupu: <http://deduhova.ru/statesman/petr-semenovich-vannovskij/>

7. Pilatr de Roze i drugie /<http://DKHRAMOV.DP.UA>. Modelirovanie i zhizn [Elektron. resurs]. Rezhim dostupu: <http://dkhramov.dp.ua/Dne.PilatrDeRozier#.XY3DsFrVLct>

8. С vyisochayshego odobreniya. /Vozduhoplavitelnyiy park [Elektron. resurs]. Rezhim dostupu: <http://vozduhpark.narod.ru/ksrvvf.html>

*Reznik V.I., Candidate of Historical Sciences,  
Senior Researcher, Doctoral Student of Ivan  
Chernyakhovsky National Defence University  
of Ukraine (Kyiv)*

## **FORMATION OF ORGANIZATIONAL PRINCIPLES OF AVIATION GENESIS AT THE TURN OF THE 19<sup>TH</sup>–20<sup>TH</sup> CENTURIES**

*The article deals with the processes of formation of organizational structures, which later became the basis of the military aviation command and control organi-*

zation as a component of the armed forces of the leading countries of the world in the late 19th — early 20th centuries before the World War I. The author also reveals the processes that took place in the armed forces of European countries since the beginning of the aerostatic type aircraft using for conducting air reconnaissance during the Napoleonic wars since the end of the 18th century. The first times of aircraft combat using are described and their results are estimated by contemporaries of the events under consideration. It is being considered the organizational activity of the military-political leadership of the states, public organizations, individual persons and determined their influence on the development of aeronautics, aircraft industry, creation of the first aviation units, military aviation schools and deployment of technical personnel training, in particular, on the territory of Ukraine, which at that time was part of the Russian Empire. In addition, emphasis was placed on a number of features of command and control organizations responsible for the development of aviation in the armed forces of the leading countries of the world at that time, namely, laying responsibility for the development of aviation on the command and control organizations of high-tech troops (special forces), predominance in their activity functions of maintenance management and aviation equipment ordering, lack in their activities an aviation units operational management functions, which was observed before the World War I. The contribution of some Ukrainian-related military, state and public personalities in the global context of aviation genesis also being appropriately addressed.

**Keywords:** aviation, aeronautics, air reconnaissance, military command and control organization.