

**Дружинін Світозар**

кандидат військових наук, доцент,  
провідний науковий співробітник науково-дослідного  
сектору науково-освітньої роботи  
Полтавського музею авіації і космонавтики  
(м. Гадяч, Україна)

## **НЕБО НАД ЧЕРНІВЦЯМИ В РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (1914-1915)**

***Анотація.** Історія Буковини та її адміністративного центру міста Чернівці тісно пов'язана з трагічною подією в історії людства початку ХХ століття – Першою світовою війною. Населення Буковини під час Першої світової війни опинилося у вирі бойових дій, пережило три російських окупації, зазнало репресій як з боку австрійської влади, яка запідозрила українців у русофільстві, так і з боку російської окупаційної влади, яка вважала їх ворожою стороною. Як складова частина Австро-Угорської монархії, Буковина брала участь у цій війні на боці Центральних держав (Австро-Угорщини, Німеччини, Туреччини і Болгарії) і, головним чином, у військових операціях проти російських військ.*

***Ключові слова:** авіація, корпусний авіазагін, аероплан, аерофотозйомка, винищувальний загін, повітряна розвідка.*

**Постановка проблеми.** Під час Першої світової війни Чернівці тричі перебували під окупацією російських військ: 30.08.1914 – 21.10.1914 рр.; 26.11.1914 – 18.2.1915 рр.; 18.06.1916 – 02.08.1917 рр.

Дослідивши перебіг і характер воєнних дій на території Буковини, можемо стверджувати, що до весни 1915 року вона була виключно допоміжним напрямком дій австрійської армії і не відіграла важливого значення у стратегічних планах австрійського командування. Про це свідчить те, що оборона краю восени 1914 року була організована жандармським управлінням №13. Це зумовило швидку окупацію Буковини армією Росії та в подальшому періодичне встановлення контролю над Буковиною у 1914-15 рр. російськими та австрійськими військами.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження, які пов'язані з розвитком та становленням авіації в роки Першої світової війни, особливо на теренах України, займають важливе місце в науково-дослідницькій роботі науковців вже певний час.

Вони пов'язані не тільки з відомими особистостями того часу, але й з військовою технікою, винаходами того часу та невідомими сторінками їх бойового застосування. У проведених дослідженнях [1; 3; 5] не знайшли певного відображення питання розвитку бойового застосування авіації того часу.

**Мета статті.** Поглибити та доповнити вже відомі факти розвитку та бойового застосування авіації на Буковині у період 1914-1915 років, визначити причини та обставини, які суттєво впливали на розвиток авіації у той час.

З початком Першої світової війни авіація досить швидко зайняла належне їй місце на полі бою. Практично з перших днів бойових дій літаки стали використовуватися для ведення розвідки, корегування вогню, а згодом і для виконання більш важливих бойових завдань.

Хроніка подій вересня 1914 року свідчить про те, що в результаті успішно проведеного наступу російських військ на Південно-Західному фронті в Галичині австро-угорська армія була відтиснена на захід на 280-300 кілометрів. За місяць боїв росіянами були захоплені Львів та Чернівці [1-4].

На 1 серпня 1914 року в російській армії знаходилось 244 літаки, які розподілялися між 6-ма ротами та 39-тю авіаційними загонами: 1 гвардійський (Гв.АЗ), 1 гренадерський (Гр.АЗ), 3 польових, 25 корпусних (КАЗ), 3 сибірських, 8 фортифікаційних та 1 «добровольческий» авіазагін (сформовано Всеросійським аероклубом, в подальшому став 34 корпусним АЗ).

Корпусний авіазагін (КАЗ), як бойова авіаційна одиниця того часу, складався з 6-ох розвідувальних літаків, 2-ох винищувачів, 2-ох корегувальників артилерійського вогню (артилерійський літак).

На цей час Німеччина мала 232 аероплани, що зосереджувались в 34-ох загонах. Франція мала 138 аеропланів у 25 загонах, Англія – 56 аеропланів, Австро-Угорщина – близько 30 машин [1]. Основними завданнями, які виконували загони, була розвідка і корегування артилерійського вогню в смузі дії піхотного корпусу.

На початковому етапі цього періоду повітряна розвідка була малоефективною через недосконалість аеропланів, що збільшувало ризик посадки на території супротивника. Крім того, вище командування скептично ставилося до повітряної розвідки, надаючи перевагу традиційній – кавалерійській [9].

Із самого початку війни російська авіація застосовувала аерофотозйомку, як ефективний засіб ведення розвідки [1; 4].

В цілому в кампанії 1914 року найбільш високий рівень роботи авіації виявився на Південно-Західному фронті. Авіатори вдало виконували завдання й їх діяльність отримувала належну оцінку командування. Наприклад, командуючий 8-ою армією генерал Олексій Брусилів у рапорті Великому князю Олександрові Михайловичу про нестачу літаків писав: «...совершенно лишились воздушных аппаратов, столь драгоценных для разведки, что ставит управление войсками в крайне трудное положение» [4].

Відправляючись на авіаційну розвідку, пілоти дуже часто брали з собою у повітря бомби, щоб не тільки виявляти позиції супротивника, а й руйнувати їх.

Так виникало бомбардування з повітря і народження бомбардувальної авіації [4]. 23 грудня 1914 року імператор Микола II затвердив постанову військової ради про створення першої в світі ескадри бомбардувальників.

На озброєнні авіації того часу були бомби різної ваги – 4, 6, 9, 16 та 32 кг. На початку ефективність бомбардувань була досить низькою, тому що були відсутні приціли та бомбоутримувачі. Спеціалізованого літака-бомбардувальника у той час ще не існувало. Пілот або спостерігач утримували бомбу на колінах, а потім скидали її за борт руками (рис. 1).

Потім почали винаходити пристосування для утримання бомб в кабіні літака та на його бортах (рис. 2).

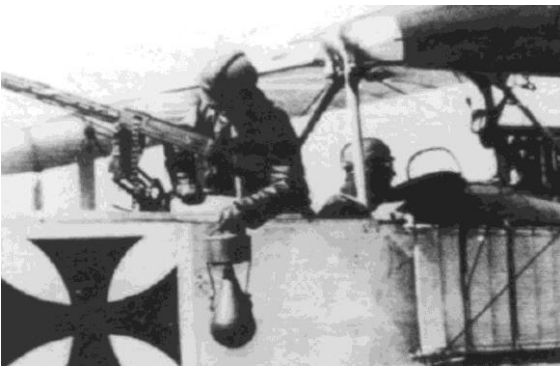


Рис. 1. Скидання бомби з австрійського

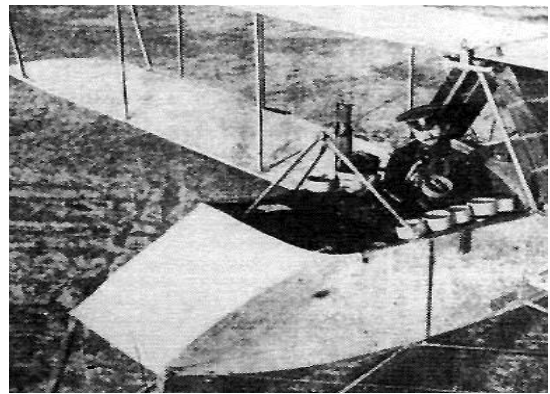
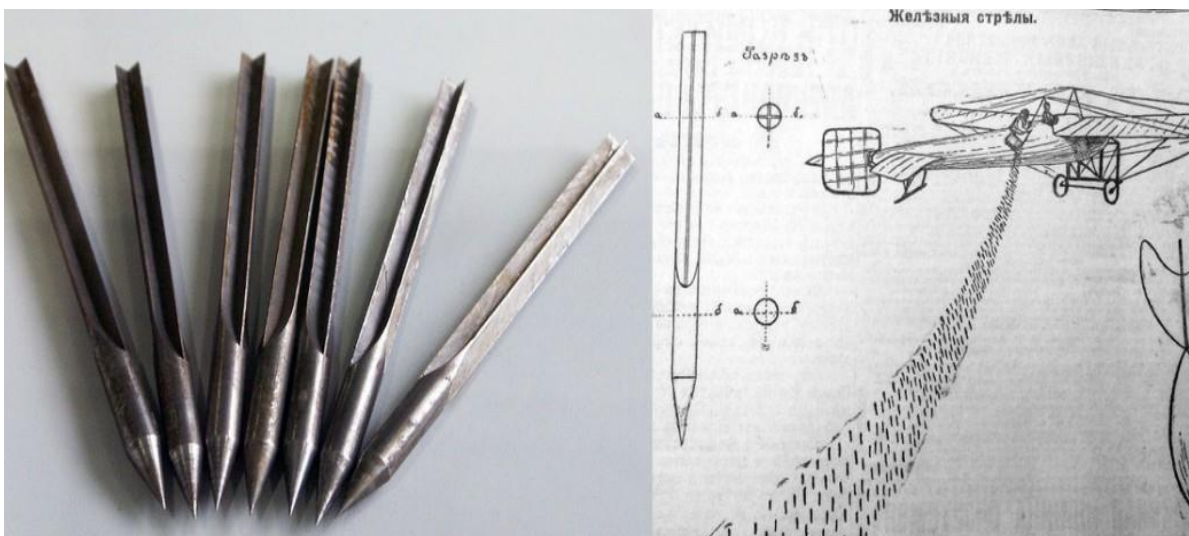


Рис. 2. Бомби в кабіні російського літака «Вуазен»

Однак, вже і таке застосування авіаційних бомб мало великий моральний та психологічний вплив на війська, на які вони скидалися [1; 4].

Окрім бомб в російській авіації використовувались «стріли» (флешетти) конструкції В. Л. Слесарева (рис. 3).

Рис. 3. Металеві «стріли» (флешетти) та їх скидання з літака.



Це були свинцеві кулі (в чотири рази більше за звичайну кулю) з бляшаним стабілізатором. «Стріли» перебували у фанерному ящику на літаку і скидалися на голову супротивника шляхом його перевертання. Зброя була особливо ефективною проти кавалерії [1].

В 1915 році Німецьке Верховне командування перенесло головний удар на схід з метою вивести Росію з війни. Компанія була дуже важкою для російської армії, в тому числі, для авіації. З розгортанням бойових дій активізувалось і застосування авіації, основним завданням якої залишалась розвідка [4; 6; 7; 9].

Для Буковини, як складової частини Австро-Угорської монархії, 1915 рік став переломним у розвитку воєнних дій. Австрійська армія проводила активні операції в Галичині, під час яких знищувала російські підрозділи на тій території [2].

Це спонукало російське командування на інтенсивне ведення повітряної розвідки дислокації австро-угорських військ та нанесення бомбових ударів по скупченню військ противника, його бойовим позиціям. Разом із цим авіаційних ударів стали зазнавати й буковинські села [4].

Австрійці, в свою чергу, здійснювали бомбардування російських військ Камі'янець-Подільського, Хотинського та Мільниці-Подільського гарнізонів [2].

Згодом російські літаки почали здійснювати нальоти і на Чернівці. На місто з літаків скидалися бомби та металеві «стріли», в результаті чого були певні жертви серед громадян міста [2; 8; 11].

В чернівецькому небі польоти здійснювали російські літаки авіазагонів 9-ої армії (14, 26, 27, 28 та 30 КАЗ), хоча іноді польоти здійснювались і літаками сусідніх армій. 30-ий КАЗ російських військ, літаки якого найчастіше проводили розвідку в районі Чернівців, у квітні-травні 1915 року базувався в Перемишлі і налічував 8 аеропланів «Моран» (рис. 4) та 5 льотчиків, командиром загону на той час був штабс-капітан І. Замітан [7].

В 30-му КАЗ жоден літак не було озброєно кулеметом. Карабін, пістолет «Маузер», вміння пілотувати аеропланом – це те, чим льотчики протистояли кулеметному вогню австрійських літаків (рис. 5; 6).

Рис. 4. Російський літак «Моран Парасоль»



Австрійської сторони застосовувалися літаки «Albatros D.III», «Hansa-Brandenburg C.I», «Fokker M.5», які об'єднувались у бойові підрозділи типу Флік (як правило, по 3 літаки). Найчастіше над Чернівцями з'являлися авіаційні підрозділи Флік 1, 13 та 29 [4].

Протягом травня 1915 року польоти з метою розвідки та бомбардування здійснювалися майже кожного дня.



Рис. 5. Австрійський літак «Albatros B.I»



Рис.6. Австрійський літак «Hansa-Brandenburg C I» у Чернівецькому небі

У липні 1915 року в Чернівцях перебував Верховний головнокомандувач ерцгерцог Франц Йосиф I (рис.7). Для уникнення авіаційних нальотів у повітрі над містом постійно патрулювало 4-ри аероплани австро-угорських військ [2, 8].



У тому ж місяці російський льотчик В. Солодовніков на літаку «Ньюпор-IV» вперше здійснив пікірування, як фігуру пілотажу з метою атаки противника (рис. 8).



Рис.8. Російський літак «Ньюпор-IV» перед польотом

Його літак потрапив під вогонь з землі і був ушкоджений, зірвався і, пікіруючи, спрямувався до землі. Пілот побачив під собою артилерійську батарею і скинув бомбу, яка точно вразила ціль [10].

У цей же час бомбардування з пікіруванням застосував льотчик 30-го КАЗ М. Шадський, який літав на «Ньюпорі». Він помітив в районі Чернівців на землі австрійський змієвий аеростат спостереження. Пікіруючи з висоти 1200 метрів, трьома 16-кілограмовими бомбами льотчик знищив цю ціль [10].

Наступне бомбардування міста та станції здійснювалися також 22, 23, 25 та 28 вересня 1915 року. У цей час три літаки (І. Лойко, М. Шадського, Ф. Алелюхіна) розбомбили станцію, скинувши на неї понад 350 кілограмів бомб (рис. 9) [5]. В нальоті 7 жовтня 1915 року брали участь 5 літаків, які скинули 23 бомби [2; 8]. У відповідь австрійська авіація 19 листопада 1915 року здійснила бомбардування російського летовища біля міста Ліпкан, у зв'язку з чим воно було суттєво ушкоджено.



Рис. 9. Зруйнований Чернівецький залізничний вокзал, 1915 рік

Таким чином наприкінці 1915 – на початку 1916 років значення авіації, яка використовувалась у небі Буковини, істотно зросло.

Не зважаючи на те, що бойові дії на Південно-Західному фронті до 1916 року не мали першочергового значення, у небі над Чернівцями авіатори обох воюючих країн показали високу бойову підготовку, особливо пілоти російської армії, які літали у чернівецькому небі, а потім стали основою 9-го винищувального загону.

Загалом на кінець 1915 року на фронті знаходилося 322 справних аероплана. За 1914-1915 роки льотчики російської армії здійснили 9993 бойових вильоти, провели у повітрі 14647 годин. Значними проблемами повітряного флоту стали недопоставки техніки (що особливо гостро відчувалося влітку) і нестача підготовлених льотних кадрів.

Це компенсувалося інтенсивною і мужньою роботою авіаторів, однак ставало причиною зайвих втрат, про що свідчить їх відсоткове співвідношення: 43% льотного складу загинуло або отримало важкі поранення в результаті технічних відмов літаків, ще 22% – через помилки в пілотуванні; 33% було збито зенітною артилерією і лише 2% льотчиків загинуло в повітряних боях [8; 9].

Аналіз підсумків військової кампанії 1914-1915 років свідчить про те, що хоча німецько-австрійським військам вдалося захопити значні території в Прибалтиці, Польщі та Галичині, виконати своє головне завдання вони не змогли. Певну роль у цьому зіграла російська авіація, яка отримала повсюдне визнання як один із найважливіших технічних засобів у війні.

Разом з цим можна визначити причини та обставини, які суттєво впливали на розвиток авіації того часу.

Вже через декілька місяців з початку війни більшість авіазагонів виявилися у критичному стані через зношеність літаків і моторів.

Однією з причин кризи став так званий "моторний голод", так як виробництво двигунів для літаків в Російській імперії явно не відповідало потребам літакобудування.

Хоча у той час в Росії активно будувалися заводи з виробництва авіаційних двигунів, до початку війни їх ще не встигли ввести в лад. У зв'язку з цим двигуни доводилося закуповувати за кордоном.

Крім того, на початок Першої світової війни назріла і кадрова криза в авіаційній галузі: на 263 літака було лише 129 кваліфікованих льотчиків.

Все це призвело до того, що взимку 1914-1915 років військовому керівництву країни довелося поспіхом переозброювати авіазагони і збільшувати випуск льотчиків у повітроплавальних школах. Однак і після цього Росія продовжувала відставати в області авіації від свого головного супротивника – Німецької імперії.

Останнім часом тему інноваційних методів і підходів до навчання піднімають дедалі частіше в усіх освітніх закладах різного спрямування. Це диктується багатьма чинниками, особливе місце серед яких займає час. Як то кажуть: «Час іде, все змінюється», а всі зміни, які відбуваються в суспільстві та державі, неодмінно призводять до змін в усіх сферах людської діяльності, і, насамперед, в освіті. Якщо ж говорити про соціокультурну діяльність, то це взагалі дзеркальне відображення життя суспільства, тільки в художній обробці.

Саме до таких умов та змін має бути готовий сучасний фахівець соціокультурної сфери, адже ринок праці сьогодні потребує не просто кваліфікованого працівника, а високопрофесійну, креативну, всебічно розвинену особистість, здатну управляти організацією та приймати оптимальні для її розвитку рішення. А щоб підготувати фахівця такого рівня, необхідні інноваційні освітні технології. Їх на сьогодні з'явилося чимало, і всі вони спрямовані на формування і розвиток як особистісних, так і професійних знань, вмінь і навичок. Тож метою цієї статті є розкриття деяких інноваційних методів в процесі практичного навчання студентів спеціальності «Менеджмент соціокультурної діяльності» та аналіз результатів їх застосування на практиці.

Що є найпріоритетнішим для фахівця сфери культури і мистецтва? Звісно, дивувати глядача чи слухача. Дивувати новизною, оригінальністю, незвичайністю. А для цього студенту потрібно не боятися експериментувати, тим самим розвиваючи свій творчий потенціал. Як же досягти цієї мети? Задля досягнення максимально позитивних результатів з практичного навчання студентів можна використовувати такі методи навчання, як імітаційні. Вони можуть носити як індивідуальний, так і колективний характер. Наприклад, імітація майбутньої професії. Досягається це тимчасовим делегуванням повноважень студенту, тим самим даючи йому змогу творчо самореалізуватися. При цьому викладач не втручається в роботу студента, і лише наприкінці заняття дає поради і рекомендації. Кожен студент вже в процесі репетицій заходу може відчути себе на тій чи іншій посаді, – скажімо, режисера чи звукооператора, – оскільки кожен з них несе відповідальність за якусь ділянку роботи. Кожен студент працює над розробкою епізоду сценарію та його сценічним втіленням. При такому підході майбутній фахівець соціокультурної сфери займається ще й проєктною діяльністю, адже в даній ситуації йому потрібно врахувати багато складових репетиційного процесу: підбір літератури, музики, костюмів, робота з акторами, розробка графіку репетицій, і т.п. Далі можна застосувати метод конкретних ситуацій (під конкретною ситуацією розуміється проблема, з якою працівник може в будь-який час зустрітись у своїй роботі і яка вимагає від нього аналізу, прийняття рішень, якихось конкретних дій [2]). Як показує практика, така синергетичність інноваційних методів навчання дає гарний результат, адже кожен студент має змогу проявити свої організаторські та творчі здібності та



вміння. Окрім цього така практика сприяє розвитку креативності майбутніх фахівців. Особливо, якщо ставити перед ними складні задачі: поєднати в одному заході народні традиції та сучасні віяння, вдихнути нове життя і нову ідею в застарілий матеріал, створити новий сучасний проєкт на основі вже давно відомих стереотипів.

Описані вище методи – це, так би мовити, тільки верхівка айсберга. І виходячи з цього, можна відмітити різні інноваційні методи практичного навчання студентів, зокрема, це проблемна і ігрова технології, технології колективної, групової чи індивідуальної діяльності, імітаційні методи активного навчання, методи аналізу конкретних ситуацій, метод проєктів, креативне навчання, і т. д.

Тож, як показує практика, всі ці інноваційні методи дають можливість швидшими темпами отримати потрібний результат. Поступовий відхід від традиційного пояснювально-ілюстративного методу до використання інноваційних методів в професійно-орієнтованому навчанні і на сучасному етапі розвитку освітніх технологій є необхідною умовою для підготовки фахівців у соціокультурній сфері. Їх використання викликає у студентів інтерес до самої навчально-пізнавальної та практичної діяльності, що дозволяє створити атмосферу мотивованого, творчого навчання і одночасно вирішувати цілий комплекс навчальних, виховних, розвиваючих завдань і в той же час формувати особистість професіонала сучасної соціокультурної сфери.

#### Список використаних джерел

1. Андреев В. П. Русская авиация в Первой мировой войне. *Родина*. 1993. №8-9. С. 68-71.
2. Заповольський В. Буковина в останній війні Австро-Угорщини 1914-1918. Чернівці: Золоті литаври, 2003. 284 с.
3. Заповольський В., Осачук С. Слідами забутої війни 1914-1918 рр. в Буковині. Чернівці: Молодий буковинець, 1998. 48 с.
4. Куликов В. Российская армейская авиация в I Мировой войне. *Авиация и время*. 1997. №4. С. 40-44.
5. Куликов В. Российская армейская авиация в I Мировой войне. *Авиация и время*. 1998. №1. С.30-34.
6. Лаштовичка М. Первый чешский авиатик Ян Кашпар. Радио Прага, 27.04.2006.
7. Лойко А. Судьба офицера. Иван Александрович Лойко – русский ас Первой мировой войны. Киев: Авиация в лицах, 1978. С. 30-35.
8. Піддубний І. Історія авіації на Буковині (1910-1945). Чернівці: Зелена Буковина, 2006. 112 с.
9. Яценюк В. Небо над Буковиною. Чернівці: Молодий буковинець, 2004. 201 с.
10. Бомбардирование противника. Воздушно-космическая оборона. URL: <http://attend.to/com>
11. Історія авіації Буковини. URL: <http://www.airport.cv.ua/bukovina.php>.