



АВІАЦІЯ ВІЙСЬКОВА — сукупність частин та з'єднань, що мають на озброєнні літальні апарати, а також закладів і штабів, що відають їхнім застосуванням. Перший в історії пілотований усталений політ аероплана відбувся 17 грудня 1903 в амер. містечку Кітті-Хок у Пн. Кароліні. Винайшли, збудували і випробували повітр. машину брати В. і О. Райти. Наприкінці 1906 піднявся у повітря перший європ. аероплан конструкції А. Сантос-Дюмона, і центр розвитку авіації поступово перемістився до Франції. На території України перший літак, що здійснив керований політ, збудував проф. Київ. політех. інституту князь **О. Кудашев**. Він підняв його у повітря 5 червня 1910. Це був перший політ літака, збудованого у Рос. імперії. Авіація відразу ж опинилася в полі зору військових. 1910 у франц. армії вже були створ. перші авіац. частини. Невдовзі аналог. підрозділи з'явилися і в ін. європ. країнах. 1911 італійці першими в світі застосували літак під час бойових дій. Від жовтня вони використовували авіацію у війні проти турків у Пн. Африці, застосовуючи її для розвідки та бомбардування. Льотно-тактичні дані літаків були: потужність двигунів 60–80 к. с., у окремих літаків доходила до 120 к. с., швидкість рідко перевищувала 100 км/год, стеля (висота підйому) — 2500 — 3060 м, тривалість польоту — 2–3 год; екіпаж складався з льотчика і спостерігача. Літаки не мали озброєння. Напр., нім. розвідник «Таубе» (Taube) був оснащений фотоапаратом і міг підіймати декілька бомб, які авіатори скидали руками через борт кабіни. Одним з найвідоміших військових льотчиків того часу був **П. Нестеров**, найвидатніші досягнення якого пов'язані з Україною. 27 серпня 1913 на Сирецькому аеродромі у Києві на літаку «Ньюпор IV» (Nieuport IV) він першим у світі виконав «мертву петлю» (загинув 1914 на Львівщині під Жовквою, вперше у світі застосувавши повітр. таран). Військовим був і перший укр. пілот, капітан корпусу корабел. інженерів **Л. Мацієвич**, який походив зі старовинного козац. роду. 9 серпня 1910, закінчивши авіац. школу Фармана під Парижем, отримав диплом пілота-авіатора аероклуба Франції. Мацієвичу належить один із перших у світі проєктів авіаносія. Потужним стимулом для розвитку А. в. стала 1-а світова війна. Якщо на початку бойових дій аероплани використовували тільки для розвідки і коригування артилер. вогню, то невдовзі сфера їхнього застосування значно поширилась. На аеропланах почали встановлювати спеціально створене бомбардувальне і стрілецьке озброєння, зокрема застосовували кулемети калібру 7,5–7,9 мм. Світ. пріоритет у створенні важкого бомбардувальника належить видат. авіаконструктору **І. Сікорському**, який народився у Києві, 1912–17 жив і працював у С.-

Петербурзі, потім емігрував до США, де заснував всесвітньовідому авіаційну фірму. Чотиридвигун. літак його конструкції «Ілля Муромець» було взято на озброєння рос. армії (застосовували для дальньої розвідки і бомбардувань). Існувало декілька модифікацій цього літака, найкращі з яких мали корисне навантаження понад 1 т (разом з екіпажем).

Під час 1-ї світової війни А. в. фактично склалася як окремий вид ЗС — **Військово-повітряні сили** (ВПС), до яких увійшли осн. роди бойової авіації: винищувальна, бомбардувальна та розвідувальна. Серед військ. льотчиків з'явилася особлива група повітр. бійців, яких почали називати асами. В більшості країн такого почес. звання надавали пілоту, що збив більше 5 ворожих літаків. До них належить і киянин **Є. Крутень**, який мав на своєму рахунку бл. 20 повітр. перемог. У Рос. армії він став засн. теорії тактики винищув. авіації.

Під час війни зроблено значний крок у тех. розвитку літаків. Якщо на поч. війни макс. швидкість ледве сягала 150 км/год, то через чотири роки вона майже досягнула 250 км/год, стеля — до 7000 м, дальність польоту перевищила 1000 км, а найбільші бомбардувальники того часу були спроможні доставити до цілі майже 2 т бомб. Серед найвдаліших літаків своїх класів можна назвати винищувачі: «Спад XIII» (Spad XIII, Франція), «Сопвіч “Кемел”» (Sopwith Camel, Велика Британія), «Фоккер» Dr.1 (Fokker Dr.1, Німеччина); розвідники-легкі бомбардувальники «Брегет-14» (Breguet 14, Франція), «Де Гевілленд» D.H.4 (De Havilland D.H.4) та «Де Гевілленд» D.H.9 (De Havilland D.H.9, Велика Британія), «Румплер» C-VII (Rumpler C-VII, Німеччина), важкі бомбардувальники: «Гендлі Пейдж-400» (Hendley Page-400, Велика Британія), «Штаакен» R.XIV (Staaken R. XIV, Німеччина). Почали застосовувати літаки і для війни на морі — з'явився клас «літаючих човнів». Серед кращих у світі апаратів такого типу були й ті, що їх створив випускник Київського політех. інституту **Д. Григорович** — «літаючі човни» М-5 та М-9, які широко використовувались у рос. ВМФ. Більшість воюючих країн забезпечувала потреби своїх повітр. флотів за рахунок продукції нац. промисловості. Росія в цьому плані значною мірою залежала від союзників, адже осн. частина її літаків була сконструйована у Франції або Англії. На озброєнні знаходилося лише декілька типів аеропланів українського походження, і серед них розвідники «Анаде» та «Анасал», що їх випускали в Одесі на авіац. заводі місцевого банкіра А. Анатри. За обсягом виробництва це підприємство посідало третє місце в імперії. Надзвичайно важливе значення мав моторобуд. завод «Дека» в Олександрівську (нині Запоріжжя), на якому випускали авіац. двигуни. Напередодні жовтн.

подій 1917 на тій тер. України, що входила до складу Рос. імперії, знаходились авіаційні частини Пд.-Зх. та Румунських фронтів (7 авіаційних дивізіонів у складі 40 авіазагонів і до 250 літаків), ескадра повітр. кораблів «Ілля Муромець» (16 важких бомбардувальників) та морська авіація Чорномор. флоту (понад 60 літаків). З іншого боку фронту, у регіонах, що входили до складу Австро-Угор. імперії, розташовувались авіац. загони австр. та нім. армій. Під час створення ЗС УНР відповідна увага була приділена і А. в. Уже в грудні 1917 призначено першого головнокомандуючого українських ВПС, «Голову Повітряної Фльоти» В. Баранова. Під час переформування авіац. частин рос. армії на поч. 1918 створ. 1-й Укр. винищув. та 1-й Укр. армій. авіазагони. З льотчиків Пд.-Зх. та Румун. фронтів залишитися в Україні виявили бажання 128 осіб. Тех. оснащення складалось в основному з винищувачів «Ньюпор XVII» (Nieuport XVII), «Ньюпор XXI» (Nieuport XXI), «Ньюпор XXIII» (Nieuport XXIII); розвідників «Сопвіч 11/2» (Sopwith 11/2 Strutter), «Вуазен» (Voisin), «Фарман XXX» (Farman XXX), які можна було використовувати і як легкі бомбардувальники, «літаючі човни» М-5 та М-9. У березні-квітні 1918 започатковано першу в Україні лінію авіапошти, яка зв'язала Київ з Одесою та Полтавою. В цей же період почала функціонувати і перша в світі міжнар. регулярна пошт. лінія Київ-Відень, яку обслуговували австр. авіатори (проіснувала до груд. 1918). Після приходу до влади гетьмана П. Скоропадського створення української А. в. продовжувалося. До її складу увійшло 8 корпусних авіац. дивізіонів, що включали понад 30 авіац. загонів. Очолив гетьман. повітр. флот полковник В. Павленко, якого швидко змінив полковник Г. Горшков, а від серпня цю посаду обійняв полковник Вегенер. Улітку 1918 армія Укр. Держави мала на озброєнні бл. 190 легких апаратів та 4 важких бомбардувальники, з них тільки 55-60 % апаратів були в робочому стані. До літаків, тех. стан яких не дозволяв піднятися у повітря, належали і 4 літаки «Ілля Муромець». У бойових діях гетьман. авіацію не використовували, практ. застосування літаки знайшли в кур'єрсько-пошт. польотах, зокрема за маршрутом Київ-Новочеркаськ для уряд. зв'язку з Військом Донським. Від листопада 1918 почалося формування авіац. підрозділів УГА. Очолював цю справу П. Франко, який став референтом з авіації при Держ. Секретаріаті військ. справ ЗУНР. Матер. частина спочатку була набрана з літаків, що залишились від австро-угор. армії, серед них — «Альбатрос» С.II (Albatros C.II), «Ельфауге» С.V (E.V.G. C.V), D.F.W. D.II, «Фоккер» D.VIII (Fokker D.VIII). За допомогою гетьман. уряду, який направив під Львів на аеродром у Красному 5 літаків і 7 авіаторів, у грудні сформовано Летунську сотню УГА. На її базі у лютому 1919 створ. 1-й авіаційний полк УГА у складі двох авіац. та однієї техніч. сотень, яким командував полковник Д. Кануков. Полк брав участь в укр.-польс. війні (грудні 1918 — липні 1919).

Хоча авіація УГА кількісно була невеликою (до двох десятків боєздатних літаків), її бойова діяльність стала суттєвою підтримкою для укр. наземних військ. Відомо, що в лавах УГА воював як мінімум один ас — сотник Євський, який отримав у війні з Польщею 6 повітр. перемог. А. в. УНР почала відроджуватись у наддніпрян. Україні під час антигетьман. повстання 1918. У грудні створено авіац. дивізіон (мав на озброєнні 3 літаки), який очолив [К. Калінін](#) — майбутній видат. авіац. конструктор. Відновлено роботу «Управління Повітряної Фльоти» УНР, яке знову очолив полковник В. Павленко. Він залишався на цій посаді до останніх днів існування Управління. Після підписання у січні 1919 «Акта про злуку» УНР та ЗУНР почалась взаємодія авіаторів двох армій. Територія, контрольована укр. військами, постійно зменшувалась, чимало літаків, унаслідок поганого тех. стану, неможливо було евакуювати. Врешті в УГА залишилось не більше 10 літаків, а в армії УНР — бл. 15. Від літа 1919 ці сили брали участь у боях проти більшовиків, а від жовтня і проти Добармії генерала Денікіна. В цей період гол. базою української авіації був Кам'янець-Подільський, звідки за урядовими дорученнями виконувались міжнар. кур'єрські польоти до Румунії, Австрії та Німеччини. Зв'язки з останньою мали особливе значення. Зокрема, там друкували укр. гроші, які перевозили до Кам'янця-Подільського на літаках. Був створений справжній повітряний міст, що зв'язав Кам'янець з Берліном, Віднем, Бреслау (нині Вроцлав). Застосовували німецькі літаки товариства «Люфтредерай»: 9 демілітаризов. важких бомбардувальників, зокрема три найбільші на той час у світі п'ятимоторні «Штаакен» R.XIV (Staaken R.XIV). Після важкої військ. поразки у листопаді 1919 українські авіатори опинились у ворожих таборах: галичани — в армії Денікіна, а потім у більшовиків; наддніпрянці — у спілці з поляками. Після цього укр. авіац. підрозділи участі у бойових діях не брали, хоча наприкінці вересня під Варшавою і було завершено формування одного авіац. загону армії УНР. Формування авіац. підрозділів УСРР почалося у лютому 1919 на тер. РРФСР. Тоді ж засн. Упр. Червоного військ.-повітр. флоту України, яке очолив М. Васильєв. Важл. завданням, покладеним на це Управління, було створення та забезпечення функціонування загону Міжнар. зв'язку, який призначався для встановлення прямих контактів з урядом Угор. Рад. Республіки. Хоча в цілому дії цього загону були невдалими, все ж авіатори змогли виконати декілька успіш. перельотів у р-н Будапешта. Використовувано 3 літаки, серед яких — двомісний розвідник «Ельфауге» С.V (E.V.G. C.V). Крім того, на території України діяли кілька польових авіачасти. На 1 червня 1919 до складу Укр. фронту входили 2 авіазагони — 21-й та 24-й розвідувальні, в яких було всього 9 літаків, ще 7 значилися за військами «кримського напрямку». Вони брали участь у бойових діях проти армій УНР та Денікіна. Після рішення ЦВК

РРФСР від 1 червня 1919. про військ.-політ. союз рад. республік, Укр. фронт було ліквідовано. Всі ЗС, зокрема і авіац. підрозділи, було підпорядковано єдиному командуванню рад. Росії. 1920-і рр. увійшли в історію повітр. флотів світу як період переведення на мирний стан та реорганізації. Здійснено радик. скорочення кількості військ. літаків та особового складу. У радян. армії на 1 жовтня 1924 залишилось 326 літаків, з них понад 20 % базувалося в Укр. військ. окрузі. Спочатку парк авіатехніки складався з апаратів, що залишились ще від Рос. армії, або трофеїв, але вже від кінця. 1923 в Укр. округ почали надходити перші рад. літаки. Основним з них став розвідник Р-1, створ. на базі англ. D.H.9. У 30-і рр. на озброєнні з'явилися винищувачі І-5, І-15, І-16, розвідник Р-5, важкі бомбардувальники ТБ-1, ТБ-3, що вважались найкращими в світі. На потреби А. в. почали працювати укр. підприємства. На Київ. заводі «Ремповітря-6» (нині — Київ. держ. авіац. завод «Авіант») відновлювали літаки І-5, Р-5. На Харків. авіазаводі (нині — *Харківське державне авіаційне виробниче підприємство*) випускали винищувачі І-З та ІП-1, розвідник Р-10. У серпні 1933 там завершили створення найбільшого на той час у світі сухопутного літака К-7, який передбачалось використовувати як надважкий бомбардувальник. Гол. конструктором цієї машини був К. Калінін. Узагалі ж найбільшим літаком на той час був «літаючий човен» Dornier Do-X. Напередодні 2-ї світової війни у Харкові розпочали випуск фронт. бомбардувальника Су-2. На поч. війни на території України знаходились ВПС Київ. особл. військ. округу, що включали 10 авіадивізій (1672 літаки), Одеського — 4 авіадивізії (950 літаків) та частина авіації Чорномор. флоту. Серед цих сил були і новітні рад. винищувачі МіГ-3, Як-1 та бомбардувальники Пе-2. 1942 на базі існуючих до цього ВПС фронтів і ВПС загальновійськових армій були створені повітр. армії, до складу яких входили 3–4 дивізії винищувачів, штурмовиків і бомбардувальників (нараховували від 800–1000 літаків у 1942–43 рр. до 2500–3000 — у 1944–45 рр.). У боях на території України брали участь 2-а, 4-а, 5-а, 8-а, 16-а та 17-а повітр. армії. В авіації служили понад 28 тис. українців. З них звання Героя Рад. Союзу у роки війни отримали 406 осіб (15 — двічі). Тричі Героєм став український льотчик [І. Кожедуб](#), що збив 62 ворожі літаки — найбільше серед рад. льотчиків. Під час 2-ї світової війни авіація стала одним із найважливіших засобів ведення бойових дій. В окремих випадках її роль була вирішальною (насамперед це стосується протидії япон. та амер. авіаносних флотів на Тихому океані). Поява на озброєнні ВПС Великої Британії та США значної кількості важких бомбардувальників дозволила проводити стратегічні авіаційні наступи. У технічному плані літаки з поршневими двигунами досягли вершин своєї досконалості. Швидкість найкращих винищувачів перетнула межу 700 км/год: Як-3 (СРСР), Норд Америкен Р-51

«Мустанг» (North American P-51 Mustang, США), Супермарін «Спітфайр» Mk. X (Supermarine Spitfire Mk. X, Велика Британія), Bf 109G-10 (Німеччина) та деякі ін. Бомбове навантаження найкращого стратегічного бомбардувальника Боїнг В-29 «Суперфортрес» (Boeing B-29 Superfortress, США) перевищило 9 т, а макс. дальність його польоту — 10000 км. З'явилися і перші серійні літаки з турбореактив. двигунами: Me-262 (Німеччина), Глостер «Метеор» (Gloster Meteor, Велика Британія), а також перші серійні вертольоти «Фокке-Ачегеліс» Fa-223 (Focke-Achegelis Fa-223, Німеччина) та «Сікорський» R-4 (Sikorsky R-4, США). Вертоліт R-4 став першим у світі апаратом такого класу, що використовувався під час бойових дій (у війні з японцями в Пд.-Сх. Азії). У повоєнні десятиліття А. в. продовжувала бурхливо розвиватись. Під час «холодної війни» бомбардувальники-носії атом. зброї стали склад. частиною «ядерної тріади» та були одним з осн. факторів стримування. Авіацію застосовували в численних регіонал. конфліктах, причому в деяких з них мета кампанії досягалася майже виключно діями з повітря (операція «Буря в пустелі» 1991, під час якої війська ООН звільнили Кувейт від ірак. окупації; операція «Об'єднана сила» 1999, у якій війська НАТО вирішували «косівську проблему» в Югославії). Літал. апарати з газотурбін. двигунами остаточно зайняли всі ніші А. в. усіх країн світу. Швидкість деяких серій. літаків перевищила 3500 км/год: МіГ-25 (СРСР), SR-71 (США). Найкращим у світі стратегіч. бомбардувальником можна вважати рад. Ту-160, який має макс. швидк. 2000 км/год, практ. дальність польоту без дозаправки паливом у повітрі понад 12000 км та бойове навантаження 40 т. Полк таких бомбардувальників базувався на території України в м. Прилуки (Черніг. обл.). Гол. зброєю Ту-160 є крилата ракета Х-55, що серед систем такого класу має найбільшу у світі дальність польоту — бл. 3000 км. Випускали такі ракети в Україні на Харків. авіац. заводі. В останні десятиліття 20 ст. характер. рисою у тех. розвитку А. в. стало застосування т. зв. технологій «стелз», що дозволяє суттєво знизити виявлення літал. апаратів радарами. Першим таким серій. літаком став Локхід F-117 «Найт Гок» (Lockheed F-117 Night Hawk, США). Ще однією важливою ознакою А. в. стало прийняття на озброєння вертольотів. У Рад. Союзі першим вертольотом, що потрапив до армії, став Мі-1, дослідні зразки якого були збудовані на Київ. авіац. заводі. Він був укомплектований поршневим двигуном Al-26ГР, створеним в Україні під керівництвом гол. конст.-руктора [О. Івченка](#). Нині в Україні на Запорізі. БАТ «Мотор Січ» випускають турбовальні двигуни з серії ТВ-3-117, які встановлюються майже на всіх військ. вертольотах, розроблених у рос. КБ, напр., Мі-8МТ, Мі-24, Ка-50. Те ж підприємство випускає створений у Запорізі. КБ «Прогрес» під керівництвом гол. конструктора [Ф. Муравченка](#) турбовальний двигун Д-136 для найбільшого у світі серій. вертольота Мі-26

вантажопідйомністю 20 т. Надзвичайного розвитку у 50-90-х рр. набула військ.-транспортна авіація. Першим у світі класичним військово-транспортним літаком вважається амер. С-123 «Авіатрак» (С-123 Avitruck), оснащ. великим хвостовим люком з рампою. Конструктором цієї машини був емігрант з України М. Струков. Більшість транспорт. літаків, що знаходились на озброєнні рад. армії, були створ. в Києві у КБ, яким керував О. Антонов. 1980 в повітря піднявся військ.-транспорт. літак нового покоління Ан-124 «Руслан», макс. корисне навантаження якого сягнуло 150 т (можливості аналогічного за призначенням американського С-5 Galaxy не перевищує 100 т). Серійне виробництво «Руслана» було розгорнуто на Київ. авіац. ВО, де випускали також легкі військ.-транспортні літаки з турбогвинт. двигунами Ан-24Т, Ан-26 та Ан-32, літак для аерофотозйомки (повітр. розвідки) Ан-30, а на Харків. авіац. виробничому підприємстві — легкий військ.-транспорт. літак з турбореактив. двигунами Ан-72. Більшість «Анів» були оснащені двигунами, які розробляли та випускали у Запоріжжі. На момент розпаду Рад. Союзу на території України знаходилось авіац. угруповання, кількість літал. апаратів якого перевищувала 3000 літаків та вертольотів (з них бл. 2000 — бойові). А. в. цього періоду складали винищувачі МіГ-23, МіГ-29, Су-27; винищувачі-перехоплювачі МіГ-25; винищувачі-бомбардувальники Су-17; штурмовики Су-25; фронтові бомбардувальники Су-24; літаки радіоелектронної протидії Як-28ПП; дальні розвідники Ту-22Р; важкі бомбардувальники Ту-16, Ту-22М3; стратег. бомбардувальники Ту-160, Ту-95МС; протичовнові літаки Бе-12; військово-транспортні літаки Ан-12, Іл-76; бойові

вертольоти Мі-24; транспортні вертольоти Мі-8, Мі-6, Мі-26; корабельні вертольоти Ка-25, Ка-27. Процес формування ЗС України супроводжувався значним скороченням їхнього складу. Так, уже на першому етапі (до 1996) кількість бойових літаків зменшено до 900 одиниць. Виконуючи міжнар. зобов'язання, що впливають із статусу без'ядерної держави, Україна знищила або передала Росії за газові борги всі стратег. бомбардувальники (по одному Ту-160 та Ту-95МС залишилися як музейні експонати). Нині до А. в. України належать: ВПС, що включають винищувальну, бомбардувальну, штурмову, розвідувальну та військ.-транспортну авіацію; Авіація ППО; Армійська авіація (має на озброєнні лише вертольоти); Авіація ВМС. Крім того, свої повітр. сили мають Прикордонні війська, МВС та МНС. На озброєнні знаходяться літал. апарати, створ. ще за рад. часів, які до 2005 повинні пройти модернізацію. Єдиним новим типом літака, що може бути прийнятий на озброєння до 2010, є військово-транспортний Ан-70. (Див. іл. на окремому аркуші).

Рекомендована література

1. Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. Москва, 1989;
2. Мараев Р. В. Украинский воздушный флот в гражданской войне // АэроХобби. 1992. № 2;
3. Бендык В. В. В небе Восточной Галичины // АВ. 1996. № 6;
4. Ильин В. Е. Военная авиация в начале 21 века // Там само. 2000. № 3, 4.

В. В. Бендик

Бібліографічний опис:

Авіація військова / В. В. Бендик // Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.] ; НАН України, НТШ. — К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2001. — Режим доступу: <https://esu.com.ua/article-42356>

2001-2025 © Ця енциклопедична стаття захищена авторським правом згідно з чинним законодавством України (докладніше).