

Олександр НАЗАРЧУК,

доцент кафедри політичних технологій
Київського національного економічного
університету імені Вадима Гетьмана,
кандидат історичних наук, доцент,
Київ, Україна

e-mail: pavangard@i.ua

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7581-0938>

Oleksandr NAZARCHUK,

Associate Professor of Political Technology Department,
Kyiv National Economic University named
after Vadym Hetman,
PhD in History, Associate Professor,
Kyiv, Ukraine

Павло САЦЬКИЙ,

доцент кафедри політичних технологій
Київського національного економічного
університету імені Вадима Гетьмана,
кандидат історичних наук, доцент,
Київ, Україна

e-mail: oleksandr.nazarchuk.kneu@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-3817-7971>

Pavlo SATSKYI,

Associate Professor of Political Technology Department,
Kyiv National Economic University named
after Vadym Hetman,
PhD in History, Associate Professor,
Kyiv, Ukraine

Політика радянської влади у галузі авіації на теренах України (січень-березень 1918 р.)

У статті досліджено стан авіації на території України у перший період встановлення радянської влади (січень-березень 1918 р.). Виявлено, що, незважаючи на труднощі революційного часу, авіаційна галузь у цілому доволі ефективно функціонувала й піддавалась управлінню. Проте політична ситуація не сприяла подальшому її розвитку. Вже на початку березня 1918 р. більшовицькі війська були вимушені залишити більшість території України під тиском військ УНР і їхніх союзників.

Ключові слова: авіація, авіапарк, інспекція авіації в Україні, Штаб української авіації.

Policy of Soviet Power in the Industry of Aviation on the Territory of Ukraine (January – March 1918)

The article analyses the state of the aviation industry in Ukraine during the first years of the Soviet regime in January-March 1918 and its policies in this sphere. The establishment of the Soviet regime in Ukraine during this period was the result of offensive actions by Bolshevik and pro-Bolshevik troops against the Ukrainian People's Republic. Therefore, the Soviet regime had transient nature in Ukraine amidst the unfinished First World War. In these settings, it established a management system in the field of aviation, which was aimed at auditing and evacuating aviation property and personnel. The study found that the aviation industry in Ukraine functioned quite efficiently in general and was manageable despite the difficulties of the revolutionary times. In this work, the authors used archival documents, which were first introduced into circulation. The socio-economic and political conditions, this industry operated in, were taken as a basis for the analysis of the aviation industry status in Ukraine. During this period of the First World War, warfare on the Eastern Front had its final phase, and peace talks were held in Brest-Litovsk, in which delegations of the Ukrainian People's Republic and the Soviet Russia took part. Since the conclusion of the armistice on December 10, 1917 between Soviet Russia and the countries of the Quadruple Alliance, a state of chaos has spread across the territory of Ukraine, which was associated with the mass movement of soldiers back from the front. Social chaos intensified as the Soviet authorities gained control over almost entire territory of the Ukrainian People's Republic. However, some air force units were able to maintain their material base. The Soviet regime was able to audit their condition and restore control over the available resources in the aviation industry, however, the facts of theft of goods, which belonged to these air force units was also established. Attempts were made to form an effective management system of the aviation industry and its scheme started to be developed. However, due to the political situation, these attempts were in vain. As early as the beginning of March 1918, Bolshevik troops have been losing ground of most of Ukraine to the UPR troops and their allies, i.e., the German-Austrian troops. The short period of attempts to build

a management system of the aviation industry by the Soviet regime in extreme military-political conditions is quite interesting, as it demonstrates approaches to the effective management of the high-tech sphere in a difficult situation.

Key words: aviation, fleet, Aviation Inspectorate in Ukraine, Ukrainian Aviation Headquarters.

Історія визвольних змагань в Україні у 1917–1921 рр. сповнена численних суперечливих сторінок, що містять елементи хаотичного й малозрозумілого. Ці періоди є своєрідними «плямами», про які лишилися джерела, але свідчення часто тенденційні й непереконливі. Таким був радянський режим на території України, що встановився із усуненням влади УНР у січні-березні 1918 р. внаслідок наступу більшовицьких військ. Попри нетривалість, він лишив доволі глибокий слід у ментальності українського етносу. Протягом цього часу українці отримали досвід життя в умовах радянського будівництва, червоного терору й господарського хаосу. Кожне додаткове висвітлення подій цих кількох місяців уможливорює глибше розуміння перших практичних кроків більшовицького режиму й витоки його толерування українським суспільством у подальшому.

Проблематику становлення радянського режиму в Україні у 1917–1918 рр. досліджувало кілька вітчизняних і зарубіжних істориків. Зокрема, слід виділити роботи В. Солдатенка (Солдатенко В., 2012), І. Міхутіної (Михутина І., 2007) та ін. Дослідники здебільшого звертали увагу на явище становлення радянських інституцій і соціальні процеси. Окремі вузькі сфери економіки й науково-технічного розвитку тривалий час залишалися поза їхньою увагою. У контексті дослідження історії української авіації стану цієї галузі у 1917–1918 рр. В. Татарчук висвітлює діяльність у цей період одного із найпотужніших в Україні центрів розвитку авіаційної галузі на базі Київського політехнічного інституту (Татарчук В., 2014. С. 135–148). Проте, попри значний науковий інтерес до короткого періоду боротьби за владу в Україні наприкінці 1917 — початку 1918 рр., політика у галузі авіації комплексно не досліджувалась.

Метою статті є аналіз державної політики радянської влади у галузі авіації за першого етапу її функціонування в Україні у 1918 р.

Більшовицька влада на території УНР мала неприховано тимчасовий характер, про що свідчила структура її організації. Фактично було призначено уповноважених у різних сферах, що становили інтерес для Радянської Росії, і ці уповноважені зобов'язані були вилучати максимальні матеріальні ресурси. Солдати, які нещодавно підтримували українізацію війська, активно виявляли симпатію до нової влади й різко змінювали свої політичні настрої, що відзначав В. Винниченко (Винниченко В., 1920. С. 259–260). Тому для більшовиків було нескладно формувати

свої військові підрозділи на базі тих, які лише вчора були віддані УНР. Саме ці сили мали скласти кістяк майбутнього фронту, який міг виникнути залежно від результатів мирних переговорів у Брест-Литовську (із країнами Четвертого союзу). Проте ці сили були ненадійними й деморалізованими як розвалом фронтів колишньої російської армії, так і революційними перипетіями. Але для радянської влади в Україні, яка була тимчасовою і добре це усвідомлювала, особливо значущими були високотехнологічні сфери, і вона намагалась забезпечити над ними контроль, а по можливості й евакуацію на більш надійно захищені території.

Україна вже на початку ХХ ст. стала одним із найпотужніших центрів розвитку авіації в колишній Російській імперії. Авіаційна теорія і практика особливо активно розвивалися у Києві, зокрема у Київському політехнічному інституті. Існували й численні приватні автомобільно-авіаційні майстерні, а також авіаційні парки на базі військових частин, дислокованих у Київській губернії. Розвиток авіації в Україні у цей час був пов'язаний з іменами таких піонерів повітроплавання і авіабудівництва, як О. Кудашев, Д. Григор'єв, М. Делоне та ін. У роки Першої світової війни досягнення авіабудування в Україні знаходили своє практичне застосування, потреби війни відкрили нові сфери у розвитку галузі. Зокрема, це розвідка, топографічна зйомка, ведення бойових дій.

Після революційних подій у Петрограді в лютому 1917 р. складалась сприятлива ситуація для того, щоб фахівці-авіатори концентрувалися саме в Україні. Про це свідчить велика кількість рапортів українців із проханнями про переведення їх з частин, дислокованих в інших регіонах Росії, до України¹. Більшовицький переворот стимулював численних чиновників та інших фахівців направлятися в УНР, розраховуючи на те, що саме тут може бути своєрідний «острівець» стабільності й правопорядку, на відміну від хаосу, що розгортався на територіях, контрольованих більшовиками (Винниченко В., 1920. С. 117–118). Проте для владних інституцій УНР, які перебували лише у стані формування, виявилось складним завданням забезпечити порядок на контрольованих ними територіях. Більшовики використали слабку соціальну базу партій, які сформували владу УНР, і нестабільну ситуацію

¹ Центральний державний архів вищих органів влади та управління (далі — ЦДАВО України). Ф. 1076. Оп. 1. Спр. 22. Арк. 11–11 зв.

в цілому для створення стану політичного хаосу. Таким чином, вони, маючи окремі добре організовані військові підрозділи, змогли взяти під свій контроль більшість територій УНР. Владні інституції, сформовані більшовиками в Україні, відразу продемонстрували свою нежиттєздатність і, власне, не цікавили більшовиків на якусь далеку перспективу. Проте окремі виконавчі органи мали реальну силу й повноваження. Серед таких слід назвати посаду «комісара з авіації й повітроплавання на Україні».

Ця посада мала забезпечити централізований контроль над ресурсами авіаційних підрозділів військ, майстерень та інших організацій, пов'язаних із авіацією. Як свідчать доповідні, ці військові підрозділи, на відміну від стройових частин, були гарно зорганізовані, дисципліновані, зберігали майнову і технічну базу. Тому координація їхнього функціонування становила інтерес для радянської влади. Зокрема, з метою наповнення діяльності цього відомства реальним змістом вже 1(14) лютого 1918 р. було видано наказ з авіації й повітроплавання із розпорядженням, спрямованим на відновлення роботи «Інспекції авіації на Україні». Було призначено тимчасово виконуючого обов'язки інспектора і створено комісію при Комісаріаті (у складі Гартмана, Кежуна, Філімонова, Свешнікова, Спевакова і Майбороди). Крім того, було дано розпорядження усім службовцям Штабу Української авіації вже 2(15) лютого вийти на службу². Це розпорядження Комісара свідчить про те, що Штаб авіації із приходом більшовицької влади фактично припинив своє функціонування і його роботу потрібно було відновлювати.

Ставши до виконання обов'язків «комісара з авіації і повітроплавання на Україні», ця посадова особа видала наказ, що відображав стан справ у авіаційних військових частинах, як і в усіх інших військових підрозділах. Наказом було запропоновано усім військовозобов'язаним, які не досягли відпускнуго віку (тобто підлягали демобілізації), не залишати своїх посад і продовжити виконувати свої обов'язки через складне становище, внаслідок якого склалася загроза для збереження військового майна³. Слід зауважити, що у цей же час провадилася політика більшовиків, спрямована на руйнування армії колишньої Російської імперії. Цю політику, як зазначав М. Бонч-Бруевич, він одразу не зрозумів, але потім усвідомив, що вона була спрямована проти реакційних представників командування (Бонч-Бруевич М., 1957. С. 227–228). Власне, сам В. Ленін зазначав, що більшовики пішли на розвал старої царської армії з політичних мотивів, відчувачи з її боку загрозу своєму режиму (Ленін В.,

1974, С. 87–88). Підстави для такої загрози були реальними, оскільки лише недавно відбувся корніловський заколот і сам Л. Корнілов на той час вже перебував на Дону та очолював опір більшовикам. Тому інструментом розвалу армії більшовики вибрали так звану «демократизацію», сенс якої полягав у цілеспрямованих заходах щодо зниження дисципліни й відповідальності за виконання обов'язків. Проте, як свідчить наказ «комісара з авіації й повітроплавання на Україні», у окремих випадках у цей період представники радянської влади були схильними до збереження дисципліни і, зокрема, це стосувалося високотехнологічних підрозділів. Саме дотримання дисципліни в останніх мало дати змогу забезпечити зберігання майна. У наказі зазначалося, що до Комісара дійшли відомості про розпочатий в окремих частинах розпродаж їхнього майна. У цьому випадку та в інших, коли невиконання обов'язків посадовими особами частин могло мати наслідком втрату майна, комісар погрожував відповідальністю перед Народним революційним трибуналом⁴. Наказ передбачав пропозицію для службовців авіаційних частин залишатися для виконання обов'язків на місцях, проте фактично було вказано на їхню відповідальність, тобто наказ мав імперативне звучання. Більшовикам потрібно було зберегти майно авіаційних частин заради його подальшої евакуації. В цілому питання утримати якомога довше владу на території України для більшовиків було принципово значущим з огляду на концентрацію у прифронтовій зоні складів із військовим майном, технічних засобів, озброєння і боеприпасів тощо. Тому для них було важливо евакуювати якомога більше ресурсів для себе і не допустити їх потрапляння до противників радянської влади.

Доволі цікавим документом є проект схеми управління авіацією на підконтрольній радянській владі території у лютому 1918 р. Цей проект, вочевидь, так проектом і залишився, зважаючи на потребу відроджувати з нуля систему управління цією галуззю, а в більшовицькій владі в Києві для цього було небагато часу. Відповідно до проекту схеми, було передбачено Колегію як вищий орган управління, а як вищу керівну посаду — пост інспектора авіації. Останньому підпорядковувалась канцелярія, на чолі якої мав бути управляючий. Передбачалося, що Колегія матиме свій окремий апарат, до якого входитимуть писарі, машиністка, зв'язківці, розсильні, шофери та їхні помічники. Цей орган був доволі важливим з огляду на призначення системи управління авіацією, що полягало в оперативному отриманні інформації про ситуацію у цій галузі та евакуацію майна. Також передбачалося утворення чотирьох відділів: технічного, стройового, шкільного

² ЦДАВО України. Ф. 1076. Оп. 1. Спр. 24. Арк. 65.

³ Там само. Арк. 32.

⁴ Там само.

й господарської частини. Начальники цих відділів підпорядковувались безпосередньо інспектору. Найбільш розгалужену структуру мав технічний відділ. Зокрема, у начальника були помічники з авіації, автотранспорту і радіотелеграфу, які мали кожен у підпорядкуванні писарів, у відділі була своя машиністка. Господарський відділ мав у своєму штаті бухгалтера, скарбника (в оригіналі — «казначея»), у підпорядкуванні яких були писарі, а також власну машиністку. В інших двох відділах крім начальників служили діловоди, яким також підпорядковувалося по писарю⁵. Структура відображала нагальну потребу у відновленні функціонування управління авіацією для виконання у короткі строки поставлених завдань. Власне, тому технічний відділ мав найбільш розгалужену структуру, відповідно до пріоритетних напрямів управління.

У військових підрозділах було за радянським принципом продовжено функціонування інституту комісарів, які сприяли й «комісару з авіації на Україні» у здійсненні його функцій. До того ж щодо українців слід було дотримуватися політики українізації, започаткованої УНР. Така політика проводилась, зокрема, у підрозділах найбільш стабільних, а такими були авіаційні. У структурі Українського фронту було сім авіаційних дивізіонів (нагадаємо, що Український фронт було створено УНР шляхом об'єднання Південно-Західного і Румунського, які проходили територією України). Так, у доповіді інспектору української авіації помічника начальника технічного відділу радіотелеграфом було висловлено пропозицію щодо організації навчання українців справі користування радіотелеграфом. У доповіді зазначалося, що в авіаційних дивізіонах є представники багатьох національностей, але серед них мало українців і їхній рівень технічних знань невисокий. Відповідно було запропоновано організувати навчання для українців із уміння приймати телеграми на слух, а також озброїти їх базовими знаннями у галузях електроніки й моторів. Крім того, у складі авіадивізіонів мали організуватися навчальні класи, до яких можна було делегувати нефахівців із радіосправи, які висловлять бажання її засвоїти. У Києві ж розміщувалась дослідна лабораторія і в її складі також було запропоновано відкрити клас, до якого набирати на навчання українців, поділивши його на два відділення — для більш обдарованих і слабших⁶. Їх мали готувати для різних посад. До цього класу мало бути делеговано по три представники від кожного із семи авіаційних дивізіонів Українського фронту.

У лютому 1918 р. розпочалась евакуація авіаційного майна з території України. Так, зокрема,

цей процес висвітлює доволі цікава телеграма із Бердичева до Києва в Штаб Української авіації, яка мала доволі довгу й оригінальну історію і є показовою щодо стану справ із авіаційними підрозділами на території України та їхнім майном. Телеграму було відправлено 20 січня 1918 р. на адресу Штабу авіації (на розі Бібіковського бульвару й вулиці Володимирської) на ім'я начальника української авіації Баранова. У ній йшлося про запит щодо перевезення зі станції Рівне до станції Євгенівка Китайсько-військової залізниці четвертого сибірського авіазагону. Також у телеграмі містилося прохання щодо вказівок стосовно цього перевезення⁷. Документ було надіслано у той час, коли і Київ, і Бердичів, і Рівне перебували під контролем УНР, хоча ситуація, особливо на залізниці, тоді була нестабільною. Частими були захоплення і пограбування поїздів, що зумовлювалося масовим поверненням солдат додому. Тобто таке перевезення мало здійснюватися на ризик посадовців авіазагону. Цей авіазагін на території України мав тимчасове місце дислокації, зумовлене його участю в бойових діях на фронті Першої світової війни. Проте територія КВЖД також не контролювалась радянською владою, а для перевезення військового авіазагону туди потрібно було подолати значну відстань через місцевість, яка контролювалася різними режимами, утвореними після революційних подій.

У Києві телеграму було прийнято лише 22 лютого 1918 р. На цей час столиця УНР вже була під владою більшовиків і за вказаною адресою розташовувалося відомство «комісара з авіації й повітроплавання на Україні». Очевидно, ця телеграма, незважаючи на затримку, лишалася актуальною і сибірський авіазагін ще не було відправлено. На телеграмі 25 лютого 1918 р. було поставлено візу, щоби цей авіазагін було відіслано до Херсонської губернії. У цей час, на кінець лютого, йшли активні бойові дії більшовицьких військ з німецько-австрійськими військами й військом УНР і до взяття Києва лишались лічені дні. Тому більшовицьке керівництво авіацією намагалось директивними діями якимось чином відправити майно авіазагонів на території, утримувати які під контролем більш тривалий період у нього були шанси. Варто відзначити, що історія цієї телеграми є одним із яскравих прикладів так званих «телеграфних воєн» революційного періоду, коли уряди намагались здійснювати свої владні повноваження шляхом відсилання телеграм із впевненістю чи надією, що ці розпорядження буде виконано.

Інша ситуація була пов'язана із евакуацією XI повітроплавального дивізіону, про що було зроблено запит до Комісара стосовно розпорядження останнього на перевезення цього

⁵ ЦДАВО України. Ф. 1076. Оп. 1. Спр. 24. Арк. 46.

⁶ Там само. Арк. 62.

⁷ Там само. Арк. 48.

підрозділу зі станції Святошин (Київ) до станції Курськ у складі 22 вагонів⁸. Запит було зроблено 18 лютого 1918 р., і дивізіон мали переслати 25 лютого. Цей підрозділ дислокувався у Києві, і була можливість його відправити, оскільки більшовицькій владі вдалось встановити у ньому структуру управління за власним зразком, запровадивши посаду комісара, до того ж у Києві було достатньо засобів для евакуації.

Поряд із питанням евакуації більшовицькою владою із території УНР авіаційного майна вартим уваги є аналіз його наявності та стану в авіаційних підрозділах. У відомстві «Комісара з авіації...» є доволі детальні відомості про майно окремих авіаційних підрозділів. Вочевидь, ці описи було надано на вимогу нового керівництва авіаційного відомства. Проте не з усіх авіаційних підрозділів наявні відомості в справі Штабу Української авіації, вочевидь, з причини дезорганізації в умовах революційних реалій. Однак вони дають певне уявлення про стан військової авіації на фронті у завершальний період війни для колишньої Російської імперії. Аналізувати їх потрібно виходячи із реалій революційної розрухи й дезорганізації.

Командир 5-го авіаційного парку, дислокованого у Києві, подав Комісару рапорт від 21 лютого щодо матеріально-технічного стану й персонального складу підрозділу. Щоправда, у донесенні зазначалося, що інформацію про стан технічних матеріалів парку на момент підготовки рапорту надати неможливо через перевероти, що сталися⁹. Під переверотами, вочевидь, розумілися зміни влади, пов'язані із встановленням влади УНР і подальшою її ліквідацією більшовицькими військами. Зазначено, що до рапорту додано відомості про стан майна, людей і коней парку, дані про технічні матеріали парку перебували на етапі підготовки. У донесенні згадано додаток із чотирьох відомостей, проте в архівній справі їх міститься значно більше, а отже, вочевидь, дані про технічні засоби досилалися. Як-от, інформація про однострої та продукти в розпорядженні парку була дійсна на 15 лютого, а відомості про стан автомобілів, авіамоторів та літаків — на 20 лютого 1918 р. Контроль за ситуацією в цьому авіаційному парку міг здійснюватися також тому, що загін дислокувався у Києві й відомство Комісара мало можливості це інспектування реалізувати.

Відомості про продукти й майно у 5-му авіаційному парку слугують доказом того, що, попри політичні й військові перипетії, виконання обов'язків службовцями добросовісно

продовжувалося. Про це свідчить наявність продуктів харчування (60 пудів борошна, 25 пудів гречки, 40 цукру, 2 чаю, 10 макаронів, 5 гороху, 50 квашеної капусти¹⁰). Так само і майна відповідно до відомості було доволі багато. Воно не розграбовувалося чи не розпродавалося, принаймні у критичній кількості. Слід нагадати, що в цей період у великих містах ситуація із продовольством була доволі складна. Не менш сутужно у зимовий період було і з освітленням, опаленням, приготуванням їжі. Тому паливно-мастильні матеріали авіаційного парку цілком могли стати об'єктами розкрадання і торгівлі. Проте, відповідно до відомості про стан паливно-мастильних матеріалів, становище тут було не найгіршим: авіаційного бензину 1 сорту — 700 пудів, автомобільного 3 сорту — 30 пудів, газойлю — 1500 пудів, доволі велика номенклатура різних мастил, зокрема касторового — 133 пуди¹¹. Така ситуація зі збереженням паливно-мастильних матеріалів є не менш показовим свідченням ставлення посадовців парку до своїх обов'язків.

Очевидно, що затримка зі складанням інформації про стан технічних засобів у парку була зумовлена їх тривалим простоем і відсутністю умов для регулярного техогляду. Зокрема, за даними відомості про стан автомобілів у парку, лише два з них були у робочому стані, а решта потребувала ремонту, один був без двигуна¹². Із 17 наявних літаків 4 були у робочому стані, 5 потребували малого ремонту і 8 капітального¹³. Тобто загалом ситуація із технічними засобами в авіапарку хоч і була запущеною, але мала перспективу корегування. Тож у цілому його майно могло становити інтерес для евакуації більшовицькою владою.

Отже, радянська влада на території України у 1918 р., хоча й мала доволі міцну базу суспільної підтримки, але відчувала свій тимчасовий характер, залежність від зовнішніх обставин. Власне, цим і пояснювалася її політика щодо авіаційної галузі. Розуміючи стратегічне значення авіації, більшовики запроваджують спеціальні інституції у цій сфері. Головною метою їхньої діяльності стала нормалізація системи управління галуззю через здійснення ревізії майна, технічного й кадрового потенціалу. Проте із наближенням несприятливої політичної ситуації владні органи стали опікуватися евакуацією майна, що перебувало під їхнім контролем. Водночас споживацьке ставлення до авіаційної галузі за умов тимчасового періоду призводило до руйнації потенціалу останньої.

¹⁰ Там само. Арк. 7.

¹¹ Там само. Арк. 8.

¹² Там само. Арк. 9.

¹³ Там само. Арк. 11.

⁸ ЦДАВО України. Ф. 1076. Оп. 1. Спр. 24. Арк. 1.

⁹ Там само. Арк. 6.

СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ

- Бонч-Бруевич М. Вся власть советам! Воспоминания. Москва: Военное издательство Министерства обороны СССР, 1957. 359 с.
- Винниченко В. Відродження нації (Історія української революції (марець 1917 р. — грудень 1919 р.)). Ч. 2. Київ — Відень, 1920. 328 с.
- Ленин В. И. Заседание ВЦИК 10(23) ноября 1917 г. Доклад о переговорах с Духониним. В. И. Ленин. Полное собрание сочинений. Т. 35: Октябрь 1917 — март 1918. Москва: Издательство политической литературы, 1974. С. 63.
- Михутина И. Украинский Брестский мир: путь выхода России из Первой мировой войны и анатомия конфликта между Совнаркомом РСФСР и Правительством Украинской Центральной Рады. Москва: Европа, 2007. 288 с.
- Солдатенко В. Революційна доба в Україні (1917–1920 роки): логіка пізнання, історичні епізоди, ключові постаті. К.: НВЦ «Пріоритети», 2012. 521 с.
- Татарчук В. Авіаційний аспект діяльності Київського політехнічного інституту в період Першої світової війни (1914–1918 рр.). *Військово-науковий вісник*. 2014. Вип. 22. С. 135–148.

REFERENCES

- Bonch-Bruievich, M. (1957). *Vsia vlast sovetam! Vospominaniia*. Moscow [in Russian].
- Vynnychenko, V. (1920). *Vidrodzhennia natsii (Istoriia ukrainskoi revoliutsii (marets 1917 r. – hruden 1919 r.))*, Vol. 2, Kyiv-Viden [in Ukrainian].
- Lenin, V. (1974). *Zasedanie VTsIK 10(23) noiabria 1917 g. Doklad o peregovorakh s Dukhoninym*. In *Polnoie sobranie sochinenii*, Oktiabr 1917 – mart 1918, Vol. 35, 63, Moscow [in Russian].
- Mikhutina, I. (2007). *Ukrainskii Brestskii mir: put vykhoda Rossii iz Pervoi mirovoi voyny i anatomiia konflikta mezhdu Sovnarkomom RSFSR i Pravitelstvom Ukrainskoi Tsentralnoi Rady*. Moscow [in Russian].
- Soldatenko, V. (2012). *Revoliutsiina doba v Ukraini (1917–1920 roky): lohika piznannia, istorychni epizody, kliuchovi postati*. Kyiv [in Ukrainian].
- Tatarchuk, V. (2014). *Aviatsiinyi aspekt diialnosti Kyivskoho politekhnichnoho instytutu v period Pershoi svitovoi viiny (1914–1918 rr.)*. *Viiskovo-naukovyi visnyk*, 22, 135–148, Lviv [in Ukrainian].

Дата надходження статті до редакції: 26.09.2021 р.



Creative Commons Licenses: Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0)