



ПІДКОРЕННЯ НЕБА: АЕРОНАРИС ПЕТРА ФРАНКА «У ЛІТАКУ»

Уперше републікується малознаний автобіографічний аеронарис Петра Франка «У літаку», у якому описано перші розвідувальні польоти автора з метою фіксації ворожих позицій російської армії. Цей текст є цінним джерелом для вивчення початків української авіації та досвіду Петра Франка як летуна-розвідника.

**Ключові
слова**

- Петро Франко, аеронарис, авіація, «У літаку», УСС, УГА.

Ім'я Петра Франка тісно уплетено в історію української авіації. 1 грудня 1918 року він був призначений командантом Летунського відділу УГА (до 26 березня 1919 року) і референтом летунства при Державнім Секретаріаті Військових Справ (до 10 квітня 1919 року). Саме завдяки його зусиллям було облаштовано авіаційну базу у м. Красному, неподалік від Львова, де й осів на час Летунський відділ УГА.

А поза тим ми насправді доволі мало знаємо про авіаційний досвід Петра Франка, про його навчання та перші вильоти. Відомо, що 1916 року його як старшину з технічними здібностями австрійське командування відрядило до летунської школи у Райльовац поблизу Сараєва. Окрім цього, він пройшов вишкіл у Вінер-Нойштадті, де містилася Терезіанська військова академія – єдиний навчальний заклад Австрії з військової підготовки офіцерського складу. Після навчання Петро Франко повернувся до лав УСС.

Наприкінці 1916 – на початку 1917 року він написав аеронарис (автобіографічно-мемуарне оповідання на авіаційну тему) «В літаку», де оповідав про один із своїх вильотів. Текст цього нарису докладно знайомить нас з тими відчуттями польоту, які проживав молодий летун у небі, з тим, як одягалися тогочасні авіатори, які у них були військові доручення та технічні проблеми. Летунські завдання Петра Франка були пов'язані із розвідкою, коли він у літаку, озброєний пістолем Мавзера, крісом Манліхера, картою та фотоапаратом (який важив 8 кг!), мав відфотографувати розміщення російських ворожих позицій на лінії «Станиславів – Надвірна».

Аеронарис Петра Франка «У літаку» вперше було опубліковано у виданні: Стрілецький календар-альманах Артистичної Горстки і Пресової Кватири У. С. В. в полі на звичайний рік 1917. Львів, 1917. С. 74–75. Звідси його і передруковуємо.

Петро ФРАНКО

У ЛІТАКУ

О 2 год. по полудни, серед тихої погоди десять люда прислуги витягло величезного птаха, засмотреного в скоростріл, з-під шатра. Вправні очі оглядають його з усіх боків, чи чого не бракує. Наливають воду до холодильника. Ага! Холодильник не вільний і птах знов ховаєся до гнізда, де сейчас приступають до направи. Вибігають другі. «Чи дати раду?» – питає десятник. «Ні», – відказує сотник, заступник отамана, команда летничої сотні ч. * *. «Скоростріл?» – «Так», можеш стрінуги ворога, – звертаєся до мене, – то абись не сидів з пустими руками!» Скоростріл поміщаєся на короткій ніжці, сейчас за сидженням глядача і прив'язують його ремінцем. По розв'язанню ремінця можна крутити скорострілом на всі боки. В'яз набоїв в числі 250 поміщаєся в округлім барабані. Літак витягають на обширну, рівну площу і хвіст опирають на підставці. Вдягаюся скоро в сподні¹ з бараниці поверх моєї одежі, на се другі сподні з непромокальної шкіри, таку ж куртку, і щільну шапку, поприпинану на грудях, довкола сего йде грубий вовняний шалик, щільно запнятий. Ходити в тім доволі тяжко. Лізу до середини літака, що саме відбуває пробу мотору. Мотор зачинає такий голос, що заглушує всіх. Подають мені тяжкі папучі², котрі беру з трудом. Розглядаюся в своїй маленькій хатці. За мною лежить пістоля Мавзера і кріс Манліхера, з боку світильний пістолет і набої. При стрічі з иньшим літаком, приступаєся до скорострілу. На ліво, коло мене, прикріплена скринка з таємничим «радіо». Це іскровий телеграф, до кермовання батареєю, що має на ціли поборювати ворожу артилерію. Я мав иньшу задачу. Мотору до апарату мені не дали. Перед собою помістив я фотографічний апарат, що важить яких 8 кг. Апаратом мав я оглянути лінію Станиславів-Надвірна.

Два дни перед тим упав легкий сніг, а небо зрідка було покрите білими як сніг опарками. Низом віяв легкий вітер, що сюди й туди гойдав вітровказ, причіплений до високого стовпа. О много ліпше їхати серед тихої погоди, бо тоді літак летить доволі спокійно. Вже малий бічний вітер кидає і гойдає літаком на всі боки. «Мотор в порядку», – доносить шофер і вилазить з машини. На його місце сідає переді мною моторовий (пілът-десятник), закутаний, так, як я.

З-під хвоста літака витягають підставку. «Свобідно!» Пілът звераєся до мене. Даю знак рукою і прислуга пускає літак. Мотор стугонить повною силою,

¹ Сподні (діал.) – штани.

² Папучі – взуття, черевики.

шріба³ зникає, роблючи 1800 оборотів на мінуту літак підскакуючи і гигаючися покотився по землі. Шріба робить понад 2000 оборотів і літак легко підноситься. «Щасливої землі!» – побажали мені товариші, що так скоро зменшаються. Летимо над містом, все видно як на долони, людей, вози, хати, комини, команду. Літак заточує величезне колесо і підноситься все вище і вище. Закладаю на очи темні окуляри і обвиваюся щільніше шаликом. Шалений вихор від шріби, щохвилі зриває його і відслонює мені лице, що сполучене з утратою віддиху. Розв'язую ґурт, котрим я прив'язаний до сидження і оглядаю околицю. З гори не так легко орієнтуватися. Найрадше дивитися на ріки, залізниці та гостинці. Чим вище, тим поволіше, здаєся, літак порушаєся. Скоромір показує все-таки 160 км на годину, висота 2000 м, напрям на величезній бусолі, виповнений, здаєся, оливою, північно-східний. Вже за десять хвиль побачили нас москалі і за нами появляються білі хмарки. Не роблять вражіння, бо не чути ніякого гуку. Губимося високо понад хмарами.

Перед нами виринає більше місто; пізнаю ринок, парк, ріку і иньші місця. Пільот закручує зручно колесо, беру до рук апарат, котрий вітер конче хоче вирвати, наставляю мірник і відсвітлюю приказаний об'єкт. Не чути затріску і вже боюся, чи я дійсно що-небудь висвітлив. Виконую приписані рухи, досить скомпліковані⁴, щоби приготувити апарат до нової знимки. Уся увага скуплена на сю роботу, так що не маю навіть часу числити шрапнелів. Се було найнебезпечніше місце цілої виправи, хоч всюди вздовж дороги, котрою я їхав, уставлені численні батерії. Роблю знимку за знимкою, не турбуючися про ніщо. Час від часу дивлюся на мапу, прибиту до дерев'яної дошки, тоненької і штудерно⁵ зліпленої з трьох тоненьких дощочок. Пільот оглядаєся. Пишу на картці крайну стацію нашої подорожі і хочу враз з дошкою показати пільотови та сильний вихор вириває її мені, хоч держав я її сильно в обох руках, і кидає з літака. З жалю за дошкою, котру я позичив у одного сотника, хочу за нею вискочити, але пригадую собі, як один сотник випав з літака, а літак стратив рівновагу і впав на лоб на шию та й стріскався зовсім. Відсвітлюю за се російський поїзд, що їде на південь.

Сонце зачинає поволи ховатися за хмари, темніє замітно. Вітер при відсвітлюванню одного місточка зриває мені окуляри з очей. Висіли, на щасте, на стяжці на шії.

Задача скінчена.

Показую пільотови північно-західний напрям, сідаю, прив'язуюся і починаю мерзнути. Сонце, що цілий час світило нам в очи ховаєся поволи і з землі підносяться білі хмари, що ділять нас від російських батерій. Хочу дримати, коли

³ Шріба – гвинт, шуруп.

⁴ Скомплікований – складний, важкий для розуміння, вивчення.

⁵ Штудерно (*діал.*) – уміло.

нараз пільот серед об'явів занепокоєння робить якісь знаки то правою, то лівою рукою. Не розумію, отже сліджу спокійно далі. Пільот що хвилі повторяє знаки і по нім виджу, що грозить якась біда. Не розумію далі, тож сиджу і думаю, що придав би ся підвечірок – гарячий чай з цитриною і румом та роґальком. Сі мені гадки що хвилі переривають спомини з оповідань летунів. Вчора одному четареві зімлів пільот і літак почав уже хитатися в передсмертних судорогах, так, що бідний четар вже в страху відтряс пільота, що здужав ще запровадити апарат до шатра. Споглядаю на скоромір – 80 км!

Скісно противний вітер кидає літаком, котрого машина працює цілою силою. Вже не раз лучало ся, що з причини сильного противного вітру літак мусів остати на ворожій поземеллю. «Пощо було мені пускатися самовільно в таку подорож?» Чи не ліпше то сидіти вдома і не рухатися?» Літаком кидає чим раз сильніше, темніше, зимно проникає аж десь до мозку. Сонце сховалося за хмари, що товпляться далеко під нами, так, що земля місцями зникає. Догадуюся, що се долина ріки. Гори, покриті темним лісом, знов море хмар, знов гори, вже значно чисті, рівнина, по котрій уносяться білі хмарки і раптом мотор стих, а апарат скоро опадає. Хвіст підноситься до гори. Мотор знов зачинає торохкати аж огонь бухає з вилетових рур і знов стихає. Далекі на поли заясніло від голубих огнів. Ага! Се злетне поле! Пізнаю шатра. Їдемо знов понад місто чим раз нижче, описуючи величезне колесо понад полем. Земля зближається до нас. Летимо якраз понад фірами зі сіном. 50 м! 40м! 15 м! Апарат легко котиться по землі. Пільот пускає мотор в рух і літак сміло через місток. Передаю апарат і прошу команданта о дозвіл літати завтра.

Дорога тривала нецілої півтори години.

Питаю пільота, що він хотів? «Вийшло мені тисненне, а я забув, що в тій машині помпа є коло мене»...

Natalia TYKHOLoz

THE CONQUEST OF THE SKY: PETRO FRANKO'S AERONAUTIC ESSAY «ON THE PLANE»

For the first time, a little-known autobiographical aeronaris of Petro Franko «On the Plane» is republished. It describes the first reconnaissance flights of the author in order to capture the enemy positions of the Russian army. This text is a valuable source for studying the beginnings of Ukrainian aviation and the experience of Petro Franko as a reconnaissance pilot.

Key words: Petro Franko, aeronautic essay, aviation, «On the Plane», USS, UGA.