

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ УКРАЇНОЗНАВСТВА ІМ. І. КРИП'ЯКЕВИЧА

На правах рукопису

Кирея Віктор Васильович

УДК 94:358.4(477.83/.86):355.422] “1918/1920”(043.5)

**АВІАЦІЯ УКРАЇНСЬКОЇ ГАЛИЦЬКОЇ АРМІЇ
(1918–1920)**

Спеціальність 20.02.22 – військова історія

ДИСЕРТАЦІЯ
на здобуття наукового ступеня
кандидата історичних наук

Науковий керівник
доктор історичних наук, професор
Литвин Микола Романович

Львів – 2017

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛА ТА ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ	9
1.1. Історіографія проблеми.....	9
1.2. Джерельна база.....	24
1.3. Теоретико-методологічні засади	33
РОЗДІЛ 2. БАЗА ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЇ АРМІЇ ЗАХІДНО-УКРАЇНСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ.....	42
2.1. Матеріально-технічне підґрунтя.....	42
2.2. Аналіз кадрового забезпечення	51
РОЗДІЛ 3. ФОРМУВАННЯ ТА СТРУКТУРА АВІАЦІЇ ГАЛИЦЬКОЇ АРМІЇ	74
3.1. Організація летунства, система управління.....	74
3.2. Особливості формування авіаційних сотень та навчання особового складу.....	87
3.3. Чисельність та технічна характеристика військової авіації.....	107
3.4. Форма, розпізнавальні знаки, фінансування.....	116
РОЗДІЛ 4. ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛЕТУНСТВА АРМІЇ ЗУНР	128
4.1. Воєнні дії в українсько-польській війні (1918–1919 рр.)	128
4.2. Функціонування авіації Української Галицької Армії в липні 1919 – квітні 1920 рр.....	151
РОЗДІЛ 5. ЩОДЕННЕ ЖИТТЯ ТА ПОБУТ	168
ВИСНОВКИ	181
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	191

ВСТУП

Актуальність теми. Державотворчі процеси в Україні у першій половині ХХ ст. показали, що власні збройні сили (ЗС) були однією з головних умов для існування новостворених держав – Української Народної Респуліки (УНР) та Західно-Української Народної Республіки (ЗУНР). У свою чергу і сучасні воєнні дії в Україні переконливо доводять, що принцип, котрий актуалізував Веґетій у праці “Короткі настанови про воєнну справу”: “Si vis pacem, para bellum” (Якщо хочеш миру, готуйся до війни) [390, с. 749], не втрачає змісту і в нинішньому цивілізованому світі.

Актуальність теми визначається такими засадами:

по-перше, збереженням важливої ролі авіації, Військово-Повітряних Сил для успішного ведення збройної боротьби, зокрема і в умовах гібридної війни. У зв’язку з цим дисертант вважає, що вивчення історії українських збройних формувань, в тому числі військового летунства (авіації) армії ЗУНР у період українсько-польської 1918–1919 рр. (така назва війни зафіксована в тогочасних документах уряду, Національно Ради ЗУНР, командування ГА; нинішня традиція пропонує називати цю війну польсько-українською) та польсько-російсько-української (1920) воєн, сприятиме комплексному дослідженню державно-соборного процесу в Україні, зокрема в період іноземних збройних інтервенцій на українські землі у період революції 1917–1921 рр.

по-друге, потребами об’єктивного вивчення, систематизації та узагальнення накопиченого досвіду розвитку авіації Української Галицької Армії (УГА), насамперед її організаційно-вишкільної складової.

по-третьє, дискусійними питаннями щодо геополітичної та внутрішньо-політичної складової українсько-польської та польсько-російсько-української воєн, участі в них галицьких збройних формувань.

по-четверте, введенням до наукового обігу нововиявлених архівних, мемуарних джерел та тогочасних спеціальних настановчо-інструктивних матеріалів командування ГА.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано в рамках науково-дослідницької теми “Роль польського чинника у формуванні національно-політичного простору сучасної України” (номер державної реєстрації 0112U006202), яку розробляли в Центрі дослідження українсько-польських відносин Інституту українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України.

Мета і завдання дослідження. Мета роботи полягає в узагальненні процесу становлення, розвитку, функціонування авіації армії ЗУНР у період 1918–1920 рр. Відповідно до мети поставлено вирішити такі *завдання*:

критично проаналізувати наукову розробку теми та джерельну базу проблеми;

дослідити матеріально-технічну базу, яка стала підґрунтям для формування авіації ГА;

прослідкувати мобілізаційні особливості, кадрове та фінансове забезпечення, соціальні пільги для особового складу;

показати процес формування авіації армії ЗУНР, дослідити систему управління та її структуру;

реконструювати процес навчання особового складу авіації ГА на території ЗУНР та УНР;

узагальнити систему застосування розпізнавальних знаків в українських та супротивних військових авіаціях, здійснити реконструкцію уніформи;

простежити особливості застосування авіації ГА в окремих боях та воєнних операціях 1918–1920 рр.;

проаналізувати структуру, місця дислокації, завдання, які виконувала повітроплавна сотня;

вивчити функціонування авіації УГА на території УНР;

розкрити особливості щоденного життя та побуту кадрового складу летунства армії ЗУНР.

Об'єкт дослідження – авіація Української Галицької Армії в 1918–1920 рр.

Предмет дослідження – особливості матеріально-технічної бази, кадрового забезпечення; управління та навчання, фінансування, функціонування летунства армії ЗУНР у бойових діях; щоденне життя та побут кадрового складу.

Хронологічні рамки дослідження охоплюють період українсько-польської війни 1918–1919 рр., функціонування військової авіації армії ЗУНР на території УНР у 1919–1920 рр. Водночас розкрито таборове життя та побут після припинення існування летунства в 1920–1922 рр. Крім цього, в роботі досліджено довоєнну матеріально-технічну базу, яка слугувала підґрунтям для формування авіації ГА, що відповідно розширило крайню нижню хронологічну межу до 1914 р.

Територіальні межі дослідження охоплюють територію Західно-Української Народної Республіки та Української Народної Республіки. Крім цього, дещо розширені територіальні межі при оцінці супротивника, насамперед військової авіації Польщі. При оцінці щоденного життя та побуту в таборах інтернування охоплено територію Чехословаччини.

Теоретико-методологічні засади дослідження базуються на принципі історизму, об'єктивності, системності, всебічності під час вивчення явищ минулого, на підставі комплексного, всебічного аналізу джерельних документів та матеріалів, мемуарів і науково-дослідницьких праць. Для досягнення поставленої мети, об'єктивних студій завдань дисертаційної роботи використано три групи загальних методів пізнання: а) емпіричні методи дослідження (метод порівняння); б) методи пізнання, що застосовують на емпіричному, теоретичному рівнях дослідження (метод узагальнення, методи аналізу та синтезу, дедукції та індукції, метод аналогії); в) групу методів теоретичного дослідження (системний, статистичний методи). В дисертаційній праці застосовано також групу історичних методів: проблемно-хронологічний, порівняльно-історичний, ретроспективний методи.

Наукова новизна праці полягає у комплексних студіях формування, функціонування авіації УГА в 1918–1920 рр. У дисертації *вперше*:

проаналізовано матеріально-технічну базу, яка послужила підґрунтям для формування авіації армії ЗУНР;

прослідковано кадрове забезпечення, мобілізаційні заходи;

встановлено чисельність, вік особового складу, обов'язки окремих військових;

досліджено процес навчання особового складу летунства ГА і на території ЗУНР, і на території УНР;

уперше залучено до наукового обігу і проаналізовано настановчо-інструктивні матеріали, що розроблялись в структурі летунства армії ЗУНР;

простежено фінансування, забезпечення соціальних пілг військовим авіації;

реконструйовано форму авіаторів;

охарактеризовано щоденне життя та побут особового складу;

виявлено метафоричні емблеми, поширені серед польських і частково українських авіацій;

виявлено і спростовано низку фактологічних помилок поширених в історіографії;

Уточнено та доповнено:

основні фактори-каталізатори формування авіації ГА; показано технічні характеристики авіапарку українських і польських військових авіацій;

Набули подальшого розвитку методологічні підходи до вивчення системи управління, аналізу тактико-стратегічних завдань, що виконувала авіація УГА;

Практичне значення результатів дослідження полягає в розширенні знань про військову авіацію армії ЗУНР, що демонструє складність, багатогранність, винахідливість, організованість української нації в часи Української національно-демократичної революції 1917–1921 рр. Результати дисертації можуть бути використані для підготовки узагальнювальних та спеціальних праць з історії українського військового будівництва, підручників, курсів лекцій з історії українського державотворення новітньої доби; у навчальному процесі вищих військових навчальних закладів Міністерства

оборони України під час вивчення дисциплін з історії війн і воєнного мистецтва, для підготовки офіцерських кадрів у процесі вивчення ними світової та української воєнної історії.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки дисертації обговорені на засіданнях Центру дослідження українсько-польських відносин Інституту українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, у доповідях та повідомленнях на міжнародних та всеукраїнських наукових конференціях: Четвертій науковій краєзнавчій конференції “Історичні пам’ятки Галичини: до 150-річчя від дня народження Івана Франка” (10 листопада 2006 р., Львів), Міжнародній науковій конференції “Українсько-польські відносини в контексті суспільно-політичних і етнокультурних процесів в Центрально-Східній Європі (XX – поч. XXI століття)” (27 травня 2015 р., Львів), Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні виклики для суспільних наук в умовах глобалізації» (м. Львів, Україна 29–30 травня 2015 р.), II Міжнародній науковій конференції “Українсько-польські відносини в контексті суспільно-політичних і етнокультурних процесів в Центрально-Східній Європі (XX – поч. XXI століття)” (25 травня 2016 р., Львів), Сьомі Ісаєвичівські читання “Культарна пам’ять України: європейський контекст” (6–9 березня 2017 р., Львів).

Основні положення дисертації викладені в шести наукових статтях, зокрема в п’яти статтях в наукових фахових виданнях України та одна в науковому періодичному виданні Польщі:

1. *Кирея В. В.* Матеріально-технічна база військово-повітряних сил Західноукраїнської Народної Республіки (1918–1919 рр.) / В. В. Кирея // Військово-науковий вісник Львівського ордена Червоної Зірки інституту Сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного Національного університету “Львівська політехніка”. – Львів, 2009. – Вип. 11. – С. 83–97.

2. *Кирея В. В.* Організаційні заходи в структурі військової авіації Української Галицької армії (1918–1919 рр.) / В. В. Кирея // Гілея: науковий

вісник: збірник наукових праць. – К.: “Видавництво “Гілея”, 2015. – Вип. 92 (1). – С. 26–33.

3. *Кирея В. В.* Кадрове забезпечення військово-повітряних сил Західно-Української Народної Республіки 1918–1919 рр. / В. В. Кирея // Гілея: науковий вісник: збірник наукових праць. – К.: “Видавництво “Гілея”, 2015. – Вип. 94 (3). – С. 29–41.

4. *Кирея В. В.* Військово-повітряні сили Західно-Української Народної республіки: особливості формування та реорганізації, управління (1918–1919) / В. В. Кирея // Гілея: науковий вісник: збірник наукових праць. – К.: “Видавництво “Гілея”, 2015. – Вип. 96 (5). – С. 45–53.

5. *Кирея В.* Формування Військово-повітряних сил в українсько-польській війні (1918–1919) / В. Кирея // Україна–Польща: історична спадщина і суспільна свідомість. – Львів, 2015. – Вип. 8. – С.86–99.

6. *Кирея В.* Організація та побудова навчання кадрового складу військово-повітряних сил Західно-Української Народної Республіки (1918–1919) / В. Кирея // Spheres of Culture: Branch of Ukrainian Studies of Maria Curie-Sklodowska University in Lublin. – Lublin, 2014. – Volume IX. – P. 255–263.

Структура дисертації зумовлена метою і завданнями дослідження. Робота складається зі вступу, п’яти розділів (11 підрозділів), висновків, списку використаних джерел (395 позицій). Загальний обсяг дослідження складає 223 сторінки, з яких 190 сторінок основного тексту.

РОЗДІЛ 1

ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛА ТА ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Історіографія проблеми

Історіографію проблеми умовно поділено на групи: праці учасників і очевидців подій, насамперед командирів УГА; публікації радянської доби; праці української діаспори; сучасна українська історіографія; роботи зарубіжних авторів.

Перші замітки про авіацію Галицької Армії з'являються в міжвоєнний період, насамперед в 20-х рр. ХХ ст. у щорічних виданнях календаря-альманаха “Червоної Калини”. Слід зауважити, що це кооперативне товариство здійснило величезний вклад у дослідження української воєнної історії. Замітки про військову авіацію ЗУНР, вміщенні в календарі-альманасі “Червоної Калини” в 20-х рр., мають низку спільних ознак: по-перше, носять поверхневий характер; по-друге, не завжди вказані автори заміток; по-третє, (за винятком невеликої статті обсягом 4 сторінки без вказання автора: “Причинки до історії нашого летунства”) стосуються окремих біографічних чи бойових епізодів певних авіаторів; по-четверте, ці замітки супроводжуються в основному малюнками або фотографіями, що відображають описані епізоди [144], [145], [141], [142]. В деяких випадках малюнки неправильно атрибутовані. Наприклад, в одній з перших таких заміток у календарі “Червоної Калини” подано малюнок загиблого авіатора, під яким вказано, що це полковник авіатор Джамбулат Кануков; проте, згідно з виявленими архівними даними, насправді це загиблий (внаслідок вибуху бомби в авіаційній школі 5 лютого 1919 р.) поручник Олекса Басан [34, арк. 37, 37 зв.], [144, с. 11]. У загальному ця замітка носить біографічний характер і стосується команданта летунського (авіаційного) полку [97, с. 223] полковника Джамбулата Канукова [144, с. 11].

У невеликій статті “Причинки до історії нашого летунства” [144, с. 74–77] невідомий автор здійснив побіжний огляд творення летунства ГА, його

матеріального та кадрового забезпечення, при цьому частково змінив прізвища особового складу. Наприклад, хорунжого Кубша (пілота при 2-ій летунській сотні в Красному [12, арк. 1]) автор називав Куши, поручник Орест Гумецький (служив в летунському відділі в Красному [15, 9 зв.–10]) значиться як поручник Гусицький. Щоправда, в цій статті містяться рідкісні фотографії, які більше ніде не друкувалися. В загальному автор робить спробу окреслити всю історію авіації ГА від заснування в 1918 р. до ліквідації в 1920 р. летунства армії ЗУНР [144, с.74–77].

До того ж часу належить замітка про поручника Шепаровича на сторінках цього календаря “Червоної Калини” [144, с. 127], проте інформація в замітці не зовсім точна. За нашими даними цей військовик мав рангу четаря, і справжнє його ім’я Фелікс Шепарович (брат Едмунда Шепаровича – команданта кінної бригади [97, с. 219]), а не Альфред, як там зазначено [144, с. 127].

Слід зауважити, що в календарі “Червоної Калини” деколи автори подавали замітки про виконання воєнних завдань, які ставило перед ними командування. Дисертант виявив подібні замітки у трьох різних випусках календаря “Червоної Калини”, де міститься інформація про виконання різних завдань. Наприклад, в одному з випусків календаря “Червоної Калини” міститься інформація про виконання за наказом Начальної Команди – авіарозвідки в околицях Жмеринки. Розвідку здійснювали, як вказувалось у замітці, пілот, булавний Василь Джура, та авіаспостерігач, четар Іван Соколовський. У результаті літак з авіаторами на борту було збито, проте самі вони зуміли врятуватись і здали звіт про результати авіарозвідки [145, с. 23]. В другому випадку невідомий автор подав інформацію про виконання авіатором, поручником Хрущем та його товаришем сотником Ш. (важливо зауважити, що деколи в подібних замітках не вказуються прізвища, а лише військова ранга і одна буква) завдання літом 1919 р., суть якого полягала в доставці документів з Відня до Кам’янця, проте їх літак збили румунські війська. Самі авіатори вціліли, зуміли добратися до командування і передати важливі документи [141, с. 13]. В третьому випадку невідомий автор в замітці описує про прикриття

піхоти ГА полковником Джамбулатом Кануковим під Озерною (нині Зборівський район, Тернопільська обл.) [142, с. 10]. Ці замітки носять поверхневий, суб'єктивний характер.

У 30-ті роки у Львові вийшла праця “Історія українського війська” (І. Крип’якевича, Б. Гнатевича та ін.) [286], в третій частині якої “Збройні сили сучасної доби”, досліджено організацію Галицької Армії, частково автори торкнулись і авіації ГА [286, с. 526–527].

Насамперед автори побіжно подали процес формування військової авіації ГА, частково охарактеризували структуру авіації, встановили деякі місця дислокації авіапідрозділів. Водночас зроблено спробу встановити загальну чисельність авіапарку, визначити види та типи літаків, що перебували на озброєнні летунства армії ЗУНР. Проте слід зауважити, що ця узагальнювальна книжка ґрунтувалась в основному на мемуарах. При цьому автори наводять число – 16 збитих польських літаків авіацією ГА, ця кількість під час порівняння з іншими даними не є однозначна. Автори також окреслили деякі завдання, що виконувало летунство ГА в українсько-польській війні 1918–1919 рр. [286, с. 526–527].

Дублючі дані про авіацію ГА містяться також і в діаспорному виданні за 50-ті роки – “Історія українського війська” [287, с. 526–527]. Тоді ж в діаспорі видана праця відомого військового історика Лева Шанковського – “Українська армія в боротьбі за державність” [343], в якій містяться на кількох сторінках відомості про організацію військової авіації на території УНР, вказано про командний склад, здійснено спроби встановити чисельність авіапарку, ідентифіковано деякі місця періодичної дислокації авіаційних частин у хронології ведення бойових дій. У цьому ж параграфі йде мова і про авіацію ГА, створення якої Л. Шанковський органічно пов’язує з командуванням УНР [343, с. 53–56]. Проте він чомусь не вказує жодної інформації про основного організатора летунства армії ЗУНР – Петра Франка, котрий крім цього, займав центральні командні посади в структурі авіації ГА. Згідно з документами, організатором авіації Галицької Армії став саме поручник Українських Січових

Стрільців (УСС) П. Франко. Слід зауважити, що Шанковський досить поверхнево та суб'єктивно подає інформацію про авіацію ГА, опускаючи деколи центральні епізоди з її історії.

У 70-х також в діаспорі виходить ще одна праця Л. Шанковського “Українська Галицька Армія” [344], в якій детальніше проаналізовано процес створення авіації армії ЗУНР, розкрито структуру авіації, визначено прикріпленість авіаційних частин до корпусів ГА, наведено деякі чисельні дані авіапарку, частково окреслено бойову діяльність військової авіації Галицької Армії. Водночас наведено приблизні дані про чисельність особового складу станом на певні хронологічні періоди. Всі дані Л. Шанковського базуються в основному на спогадах колишніх авіаторів летунства армії ЗУНР – Рудольфа Земика, Івана Фостаковського, Петра Франка, Михайла Шарика, тому деякі відомості є неточні і потребували перевірки архівними джерелами. Наприклад, перекручені деякі прізвища; викликає певні сумніви наведена Шанковським цифра – 18 збитих польських літаків авіацією ГА; по сьогодні серед дослідників немає однозначності щодо збитих літаків в українсько-польській війні [344, с. 289–292]. Дані Л. Шанковського про збиті польські літаки не співпадають навіть зі спогадами колишніх авіаторів. Наприклад, сотник Іван Фостаковський стверджує в мемуарах, що в повітряних боях летунство ГА збило 16 польських літаків, тоді, як поляки – тільки один український [97, с. 228]. Проте важко говорити про вірогідність цих даних, оскільки документальних підтверджень, котрі б засвідчували факти збиття військовою авіацією Галицької Армії польських літаків, дисертант не виявив. В архівних документах зафіксовані випадки збиття українцями польських літаків із землі, наприклад, 8 квітня 1919 р. бригада “Самбір” збила польський літак над Дроздовичами (село Старосамбірського району на Львівщині) [11, арк. 132].

У 80-ті по проблематиці військової авіації ГА вийшла стаття Л. Шанковського “Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920)” [329, 10–11], [330, с. 10–11], [331, с. 10–11], [332, с. 10–11], [333, с. 10–11], [334, с. 10–11], [335, с. 10–11]. У статті йде мова про авіацію Української Народної

Республіки (УНР) в періоди: Української Центральної Ради (УЦР), Гетьманату та Директорії. Також автор невелику увагу приділив авіації ГА, в основному Шанковський подав кадровий склад, ідентифікував його із структурними підрозділами військової авіації, встановив приналежність певних структурних одиниць летунства війська ЗУНР до структурних одиниць Галицької Армії. Автор подав також доволі сумнівні дані про кількість збитих польських літаків, загальна кількість яких на його думку становить 26, і втрату одного літака летунства армії ЗУНР [335, с. 10–11]. Як зазначено вище, такі дані не співпадають зі спогадами колишніх авіаторів військової авіації ГА.

У Радянському Союзі на теми, пов'язані із національно-визвольною боротьбою, було накладене табу: якщо навіть подібні проблеми вибірково досліджувалися, то інтерпретували їх у досить викривленому варіанті [272, с. 456]. Винятком даного періоду можна вважати працю дослідників М. Литвина. К. Науменка “Історія галицького стрілецтва” [292], де вперше в радянській історіографії об'єктивно розкривають проблематику бойових дій легіону Українських Січових Стрільців, Галицької Армії. Автори також частково торкнулись питання військової авіації ГА, зазначено про деякі факти військового авіавишколу П. Франка [292, с. 88]. Також автори ідентифікували імена та національності деяких представників особового складу авіації ГА [292, с. 93–94]. Окрім цього, описані деякі епізоди, що стосуються бойових дій авіації Галицької Армії [292, с. 124].

Після проголошення незалежності України з'явилося кілька статей дослідника Ростислава Мараєва, дві з яких присвячені військовій авіації періоду визвольних змагань: “Украинский воздушный флот в гражданской войне” та “Авиация гетмана П. Скоропадского” [298, с. 11–14], [295, с. 14–16]. В першій з них (“Украинский воздушный флот в гражданской войне”) дослідник на підставі архівних даних окреслив процес створення військової авіації УНР, звернув увагу на значну працю організаторів, командного складу, шляхи надходження літаків, на види, типи літаків, які були на озброєнні, структуру авіації УНР [298, с. 11–12]. Також деяка увага в даній статті

приділена летунству армії ЗУНР. Проте якщо матеріал про авіацію УНР базувався в основному на архівних даних, то, коли говорити про авіацію ГА, дослідник використовував в основному літературу. Автор намагався з'ясувати національну приналежність авіаторів Галицької Армії, невелика увага приділена деяким епізодам з бойових дій летунства Галицької Армії [298, с. 13–14].

До цього періоду належить колективна праця за редакцією М. Литвина “Жовківщина: Історичний нарис” [273], в якій міститься інформація про створення авіації ГА, а також про одного з представників особового складу авіації армії ЗУНР четаря Федіра Яцуру, котрий народився в с. Желдець Жовківського повіту та воював поруч з Петром Франком. Автори даної праці допускаються деяких помилок, наприклад, вони стверджують, що Федір Яцура був на період створення авіації ГА в званні хорунжого [273, с. 103], проте це не відповідає дійсності, згідно з даними колишніх авіаторів ГА, а також згідно з біографічними даними в праці “Українська Галицька Армія: матеріали до історії”: Ф. Яцура мав рангу четаря [97, с. 219, 223], [51, с. 670]. Також автори стверджують, що Федір Яцура здійснював бомбардувальні та розвідувальні вильоти, перебуваючи на службі в авіації армії Західно-Української Народної Республіки [273, с. 103]. Цю інформацію теж не підтверджують ні архівні документи, ні спогади. Крім того, бойові та розвідувальні завдання він не міг виконувати, тому, що в нього не було авіаційної освіти. Четар Федір Яцура мав цивільну освіту: гімназія і технологічний інститут. Від 1914 р. служив у Легіоні Українських Січових Стрільців [51, с. 670].

Деякі дані про авіацію ГА містяться в праці М. Литвина та К. Науменка “Історія ЗУНР” [293], де подано окремі фрагменти з життя авіації ГА, деякі окремі повітряні бої, також автори спробували підрахувати чисельність авіапарку та подали деякі типи літаків, що перебували на озброєнні летунства війська ЗУНР [293, с. 158, 188–189, 233].

У 1995 р. вийшла стаття київського дослідника Д. Веденєєва “Крила волі: З історії військово-повітряних сил України (1918–1920)” [263, с.31–35]. Дослідник фрагментарно, безсистемно подає деякі уривки з історії військової

авіації України часів національно визвольних змагань. У статті невелика увага приділена авіації ГА, проте автор допускається деяких доволі грубих помилок, що свідчить про поверховість дослідження. Наприклад, він стверджує, що полковник Борис Губер загинув під час бомбардування ворожою авіацією місць дислокації авіації армії ЗУНР [263, с. 31]. Це не відповідає дійсності, така інформація не фігурує в жодному з відомих нам на сьогодні джерел. Більше того, колишні авіатори чітко в спогадах стверджують, що цей військовик загинув 5 лютого 1919 р., проводячи заняття в авіашколі, де розповідав про скидання авіабомб на великі об'єкти. Полковник Губер загинув від вибуху п'ятифунтової авіабомби. Бомба вибухнула через те, що при попередньому її складанні полковник допустив помилку, забувши поставити пружину між запальний молоток і капсуль, це і стало причиною вибуху під час відкручування ним пропелера бомби [79, с. 11], [97, с. 221]. Цю подію підтверджує в спогадах колишній авіатор ГА сотник Іван Фостаковський, котрий був на тім занятті 5 лютого 1919 р., і йому вдалось вижити [97, с. 221]. У Центральному державному історичному архіві України, м. Львова дисертант виявив фото загиблого в результаті цих подій полковника Бориса Губера [34, арк. 38, 38 зв.]. Дослідник Веденєєв також подає фрагментарні дані про місця дислокації авіації ГА, деякі види та типи літаків, що перебували на озброєнні летунства війська ЗУНР [263, с. 31–33].

Проблема авіації ГА частково висвітлена в праці Б. Якимовича “Збройні сили України: Нарис історії” [347]. Автор праці на кількох сторінках описав історію авіації армії ЗУНР, проте в праці неточно подані деякі імена та прізвища [347, с. 121]. Вагомий внесок у дослідження Збройних Сил УНР у 1917–1918 рр. вніс український історик В. Голубко [267]. Деякі проблеми авіації ГА відображені в статтях київської дослідниці Віолетти Бендик: “В небе Восточной Галичины” [262, с. 36–38] та “Повітряна війна на українсько-польському фронті” [261, с. 50–51]. В першій авторка робить короткий огляд історії авіації ГА, акцентуючи увагу на процесі формування, дослідниця намагалась вникнути у взаємини між командним складом, опираючись на спогади колишніх

авіаторів, описані деякі бойові епізоди [262, 36–38]. Друга стаття дослідниці схожа на першу, не містить інших принципово нових даних [261, с. 50–51].

У 1997 р. вийшов упорядкований збірник, в котрому упорядник Леонід Федорчук зібрав статті та есе Романа Рахманного (Р. Олійника): “Роздуми про Україну: Вибр. есеї та ст.” [301]. У збірнику міститься невелика стаття Р. Рахманного: “Збройна основа українського громадянства”, стаття присвячена авіації ГА, носить поверховий характер, містить деякі неточності. Наприклад, автор стверджує, що Борис Губер, прибувши на службу до авіації армії ЗУНР, мав військову рангу поручника [301, с. 247]. Це не відповідає дійсності, оскільки він на час прибуття на службу був полковником [97, с. 218]. Не відповідає дійсності також твердження автора, що при початках організації авіації ГА Петро Франко був сотником [301, с. 247]. В опублікованих офіційних документах про призначення П. Франка 1 грудня 1918 р. на посади: командант летунського відділу і референт летунства при ДСВС, вказано, що він мав рангу поручника [37, с. 2–3].

Інформативною є стаття Ярослава Янчака та В’ячеслава Чижевського “Про авіацію УГА, її історію та бойовий шлях” [353, с. 111–117]. Автори намагаються, опираючись на спогади, з’ясувати причини створення авіації ГА, в статті міститься багато цитат з джерел, наводяться дані про типи літаків, що перебували на озброєнні. Увага приділена національній ідентифікації особового складу, також здійснено біографічний опис окремих авіаторів. Проте в статті трапляються перекручення прізвищ особового складу, неправильно подані деякі військові аббревіатури [353, с. 111–117].

У контексті характеристики родів Збройних Сил ЗУНР коротко окреслено авіацію Галицької Армії в праці М. Р. Литвина “Українсько-польська війна 1918–1919 рр.” [294]. У праці містяться цікаві відсоткові підрахунки, співвідношення часток кожного роду Збройних Сил ЗУНР, окремо виділено також авіацію, яка, за даними Литвина М. Р., становила 2% від усього складу родів військ [294, с. 161]. Автор розробив таблицю з технічними характеристиками літаків Галицької Армії [294, с. 179]. В праці містяться

розроблені схеми структур ДСВС та Начальної Команди Галицької Армії (НКГА) з вказаним місцем авіації в цих структурах [294, с. 110, 126].

Відомості про авіавишкіл основного організатора авіації ГА Петра Франка, його місце в організації авіації Галицької Армії містяться в біографічній праці Ю. В. Кучабського та П. М. Франка “Петро Франко: Сторінки життя” [290, с. 45, 50–55].

Питання організації, структури, шляхи поповнення фахівцями летунства війська ЗУНР дещо висвітлені в статті А. Козицького “Авіація УГА” [280, 320–328]. В 2000-х рр. опубліковано декілька ґрунтовних статей А. І. Харука з історії військово-повітряних сил України періоду 1917–1920 рр.: “Військово-повітряні сили Директорії УНР” [316, с. 22–30], “Авіація Української Галицької Армії в українсько-польській війні” [315, с. 93–101], “Військово-повітряні сили України в 1917–1920 роках” [317, с. 280–283]. У двох останніх статтях А. Харук торкається історії авіації Галицької Армії. Зокрема, в статті “Авіація Української Галицької Армії в українсько-польській війні” [315, с. 93–101] автор коротко окреслив процес створення авіації ГА, надав характеристику структури авіації, згадав про наявність у віданні НКГА повітроплавної сотні, подав деякі епізоди бойових вильотів, частково окреслив процес налагодження зв’язків з УНР часів Гетьманату та Директорії [315, с. 93–101]. Проте є деякі не досліджені та мало вивчені питання, наприклад: проблема дослідження військових біографічних даних кадрового складу авіації ГА з метою зрозуміти їх фаховість, навчання в авіашколах, база для створення військового летунства, настановчо-інструктивні розробки, що використовували авіатори ГА в цей період тощо. У другій статті “Військово-повітряні сили України в 1917–1920 роках” автор стисло подає історію військової авіації України періоду 1917–1920 рр., коротко характеризує летунство армії ЗУНР [317, с. 280–283].

Згадані дослідження, як вказано в авторефераті А. І. Харука, здійснювались у рамках дисертаційної роботи і відображають її суть [388, с. 16], оскільки тоді дослідник захистив кандидатську дисертацію на тему: “Військово-повітряні сили України в 1917–1920 рр.” [388]. У авторефераті зазначено, що

вище подані статті відображають результати досліджень дисертації, зокрема в цьому місці, де йде мова про авіацію ГА.

У 2000-х рр. вийшли статті: Л. Шанковського “Нарис історії українського воєнного летунства (1917–1920)” [328, с. 24–43], Я. Янчака “Вони були перші, безстрашні, незабутні: українське летунство” [349, с. 5] та Б. Якимовича “Українська Галицька Армія” [392, с. 905–910]. В статтях даних авторів не міститься нової інформації про авіацію ГА, оскільки вони дублюють їх попередні дослідження, які проаналізовані вище. Наприклад, стаття Л. Шанковського “Нарис історії українського воєнного летунства (1917–1920)” [328, с. 24–43] відображає суть його раніше опублікованої статті в часописі “Крилаті” – “Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920)” [329, с. 10–11], [330, с. 10–11], [331, с. 10–11], [332, с. 10–11], [333, с. 10–11], [334, с. 10–11], [335, с. 10–11]. Стаття Я. Янчака “Вони були перші, безстрашні, незабутні: українське летунство” [349, с. 5] схожа за фактологічними даними на його ж статтю опубліковану швидше: “Про авіацію УГА, її історію та бойовий шлях” [353, с. 111–117]. Теж саме стосується невеликої статті Б. Якимовича “Українська Галицька Армія” [392, с. 905–910], опублікованої в “Довіднику з історії України (А-Я)” [392], де міститься інформація про авіацію ГА, яка точно відображає дані, подані в праці цього ж автора декілька років тому, – “Збройні сили України: Нарис історії” [347, с. 120–122].

Після захисту дисертації А. Харука (“Військово-повітряні сили України в 1917–1920 рр.,” [388]), вийшло ще кілька його статей, які відображають історію авіації Галицької Армії: “Авиация Украинской Галицкой Армии (1918–1920)” [313, с. 35–45], “Участь Військово-Повітряних Сил України у боротьбі за українську державність (1917–1920 рр.)” [323, с. 265–275], “У истоков украинской военной авиации” [322, 14–15].

У першій з них охарактеризовано організаційні моменти при створенні авіації армії ЗУНР, автор торкнувся питання фінансування авіаторів ГА, є деякі відомості про розпізнавальні знаки, структуру авіації, охарактеризовано бойові

дії летунства, функціонування авіації Галицької Армії після переходу ГА за р. Збруч [313, с. 35–45].

У другій статті проаналізовано участь військової авіації України у збройних конфліктах з метою збереження державності в більшовицько-українській війні: грудень 1917 – квітень 1918 рр. та грудень 1918 – листопад 1920 рр. [323, 265–275]. Увага приділена авіації ГА після переходу за Збруч, охарактеризовано структуру летунства армії Західно-Української Народної Республіки, підпорядкованість, участь в бойових діях, місця дислокації [323, с. 270–272]. Стаття “У истоков украинской военной авиации” [322, с. 14–15] має біографічний характер, стосується основного організатора авіації Галицької Армії П. Франка, його військової біографії [322, с. 14–15].

Уже згаданий дослідник Я. Янчак в 2004 р. опублікував невелику брошуру “З історії авіації УГА” [351], також вийшла стаття автора “Галицькі соколи” на матеріалах цієї брошури [350, с. 18]. В брошурі міститься багато цитат зі спогадів, дослідник пробував встановити причини заснування авіації Галицької Армії, подані деякі види та типи літаків, що були на озброєнні авіації армії ЗУНР. Звернута увага на національну приналежність авіаторів, частково охарактеризовано озброєння авіації Галицької Армії, подані автобіографічні характеристики деяких авіаторів. Проте слід відзначити, що брошура написана без жодних посилань, тобто науковий апарат повністю відсутній, подана в кінці література навіть не в алфавітному порядку, також без встановлених наукових стандартів. Це можна пояснити тим, що автор не є фаховим істориком: до 1995 року Я. Янчак працював в авіаційній промисловості. Також в праці перекручено низку прізвищ кадрового складу авіації [351, с. 5–36].

Певні дані про авіаосвіту, військову біографію П. Франка, його участь в процесі організації авіації Галицької Армії містяться в праці М. Литвина, К. Науменка “Військова еліта Галичини” [291, с. 264–272].

У 2008 році згадана дослідниця В. Бендик (Мараєва) захистила кандидатську дисертацію на тему: “Українська військова авіація в умовах боротьби за національну державність (грудень 1917 – листопад 1920 рр.)” [383].

Вже проаналізовані статті В. Бендик (Мараєвої): “В небе Восточной Галичины” [262, с. 36–38] та “Повітряна війна на українсько-польському фронті” [261, с. 50–51], як зазначено в авторефераті, відображають суть дослідження, зокрема, що стосується авіації ГА. В авторефераті зазначено, що в дисертаційному дослідженні авіації ГА присвячено один параграф: “Бойова діяльність авіаційних частин Галицької Армії” третього розділу: “Застосування військової авіації у боротьбі за національну державність” [383, с. 14]. У цьому параграфі проаналізовано завдання, які виконувала авіація Галицької Армії, вказано деякі місця найчастіших налетів авіації ГА, простежено шляхи використання авіації Галицької Армії після переходу за р. Збруч [383, с. 14]. Також існують деякі вкраплення з історії авіації ГА в інших розділах, стосуються частково структури авіації, видів та типів літаків, які перебували на озброєнні ГА [383, с. 10–11]. Поза увагою дослідниці залишилася ціла низка важливих питань: дослідження військових біографічних даних особового складу авіації ГА з метою зрозуміти їх фаховість, фінансування особового складу, навчання в авіашколах, база для створення летунства ГА, виявлення та аналіз настановчо-інструктивних матеріалів, що використовували авіатори ГА в цей період тощо.

Варті уваги праці А. Харука “Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917–1920 рр.” [320] та Я. Тинченка “Герої Українського неба” [311]. У першій праці міститься розділ: “Авіація Української Галицької Армії”, де автор досліджував організаційні моменти під час створення летунства армії ЗУНР, подана деяка інформація про фінансування особового складу. Є відомості про розпізнавальні знаки на літаках, структуру, про повітроплавний підрозділ, види та типи літаків. Дослідник приділив увагу діяльності авіації ГА на території ЗУНР та УНР [320, с. 71–90]. Разом з тим в праці замало уваги приділено фінансуванню особового складу, вказано тільки про систему доплат, про основну зарплатню немає відомостей. Немає деталізованого аналізу форми авіаторів. Також не досліджено кадрову та матеріально технічну бази для формування летунства ГА.

У праці Я. Тинченка також присвячено розділ авіації ГА: “Летунський відділ Галицької армії”. Автор охарактеризував процес створення авіації Галицької Армії, частково проаналізував формування польської військової авіації, як основного противника. Простежено спроби з’ясувати кількість збитих польських літаків, піддаються сумніву справжність деяких прізвищ особового складу, частково досліджено перебування авіації Галицької Армії на території УНР. Автор подає низку біографій особового складу [311, с. 69–104, 117–153]. Варто зауважити, що праця містить неточності, наприклад, Я. Тинченко стверджує, що досить відомий військовик в авіації ГА Борис Губер мав рангу сотника [311, с. 77–80], хоча архівні документи підтверджують, що він був полковником [34, арк. 38, 38 зв.]. В спогадах також Б. Губер фігурує як полковник [97, с. 218, 221], [101, с. 11]. Четаря Хазбулата Канукова, брата полковника Джамбулата Канукова, Я. Тинченко подає як хорунжого [311, с. 132]. Проте відповідно до архівних матеріалів, він мав рангу четаря [34, арк. 39, 39 зв.].

Важливий внесок в реконструкцію українсько-польської (1918–1919) та радянсько-польської (1920) воєн вклав П. Ткачук акцентувавши увагу на бойвих діях сухопутних військ доби Української революції [312].

Серед польських дослідників в 30-х рр. XX ст. досить популярною була тема військової авіації, як вказано в епіграфі до статті “*Lotnictwo pierwszych dniach obrony Lwowa*” польського дослідника Владислава Мадейскі: “В народі на першому місці має бути армія, а в армії авіація”. Суть епіграфа справедливо зводиться до думки про першочерговість для будь-якої країни забезпечити розбудову армії, де основна увага має належати військово-повітряним силам [364, s. 1602–1628].

Власне в польській історіографії й містяться перші згадки про військову авіацію ЗУНР. Зокрема в праці Яна Пшибили “*Z orlich bojów lotników lwowskich*” [370] реконструйовано повітряний бій 29 квітня 1919 р., в якому брав участь Стефан Стец на літаку “Фоккер” супроти військових літаків ЗУНР: “Ньюпор” та “Бранденбург”. Протестояння мало місце, за даними Я. Пшибили,

у 10-ій годині зранку. Автор твердить, що Стефан Стец вів український літак “Ньюпор” аж до підльвівських Сокільник, обстрілюючи його з кулемета, в результаті літак почав падати та зник з поля зору С. Стеца за українським позиціями [370, s. 33]. За даними дослідника А. Харука, це був перший повітряний бій між українською та польською військовими авіаціями в українсько-польській війні 1918–1919 рр., і український “Ньюпор” був збитий [320, с. 79].

Співставляючи цей бій з архівними документами підтверджуємо випадок протидії польській авіації. У архівних документах зазначено, що 29 квітня 1919 р. пілот поручник М. Серіков згідно з наказом командування II корпусу Галицької Армії вилетів о 14¹⁰ з Красного на винищувачі “Ньюпор” № 5039 для протидії польським літакам, які бомбардували позиції Галицької Армії в районі Борщович. У звіті № 78 М. Серіков вказує, що вів повітряний бій проти 3-х ворожих літаків, обстрілюючи їх з кулемета, витратив понад 200 набоїв, в результаті польські літаки повернулись на летовище. Вже о 15⁴⁵ пілот повернувся з виконаним завданням [12, арк. 4, 4 зв.]. Польський дослідник Т. Копанські стверджує, що того дня (29 квітня 1919 р.) після обіду брало участь в авіанальоті 9 польських літаків, їхні дії спрямовувались на бомбардування залізничної станції в Борщовичах, позицій українців в Жидачеві і в Малих Підлісках [359, s. 151]. Тому маємо певні сумніви, що винищувача Галицької Армії “Ньюпор” збили поляки. В документах та в праці Пшибили подається різний час повітряного бою, проте не виключено, що Пшибила стосовно часу помилився, зрештою, сам дослідник Я. Пшибила не стверджує, що літак дійсно було збито [370, s. 33].

Праця Я. Пшибили становить інтерес ще й в тому плані, що дозволяє побачити дії польської авіації супроти українців. Автор деталізовано, буквально по днях, подає результати дій польської військової авіації: розвідка, бомбардування позицій Галицької Армії, кількість літаків, які здійснювали бомбардування, типи літаків, прізвища пілотів, ідентифіковано навіть сумарну

кількість скинутих бомб в кілограмах, локалізовано місця, куди здійснювались бомбардувальні нальоти [370, s. 28–39].

Досить інформативною є стаття польського дослідника Владислава Мадейскі “*Lotnictwo pierwszych dniach obrony Lwowa*” [364, s. 1602–1628], яка містить інформацію про початки формування основного противника летунства ГА – польську військову авіацію у Львові. Детально описано як поляки захопили австрійське летовище на Левандівці, як механіки готували літаки, перші бойові вильоти з метою бомбардування позицій українців [364, s. 1602–1613]. Вказані дії поляків змусили українське командування задуматись над створенням власної військової авіації.

Варті уваги польські розвідки Т. Копанського “*Lotnictwo polskie w kampanii polsko-ukraińskiej 1918–1919*” [359 s. 139–158], К. Тарковского “*Polskie lotnictwo wojskowe w 1918 r.*” [374, s. 37–46] та М. Кротофіла “*Ukraińska Armia Halicka 1918–1920*” [361]. Зокрема перший подав структуру, місця дислокації, кадровий склад польської авіації, зауважив деякі епізоди з бойових сутичок польської авіації з українською. Наприклад, подано бойовий епізод, який мав місце 8 травня 1919 р., коли поручник з 1-ої Великопольської ескадри Францішек Ях обстрілював із літака прив’язний аеростат ГА, в результаті його літак обстріляли військовики Галицької Армії, що змусило пілота здійснити вимушено посадку, в результаті авіатор попав у полон до українців [359, s. 153].

У сучасній польській історіографії проблему авіації ГА частково висвітлив М. Кротофіл [361]. Коротко проаналізувавши процес організації авіації ГА, структуру, шляхи постачання літаками, автор здійснює підрахунок особового складу, кількісного складу авіапарку на певних етапах функціонування летунства Галицької Армії [361, s. 82–85].

У результаті аналізу української та зарубіжної історіографії автор висновує, що процеси становлення, розбудови, функціонування авіації ГА частково знайшли своє відображення в історичній науці, починаючи від міжвоєнного періоду і закінчуючи сучасною українською та зарубіжною

історіографією. Водночас потребує розгляду питання кадрової політики, вишколу летунів.

1.2. Джерельна база

Джерельну базу дослідження поділено на такі різновидові групи: а) документи органів влади і управління; б) документи та матеріали командування УГА, Польського війська, Червоної армії; в) мемуари учасників та очевидців подій; г) періодика.

Основний масив документів, які стосуються авіації ГА, зосереджений у фондах Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України у Києві. Частину цих документів уведено до наукового обігу вперше.

Становлять інтерес для дослідження матеріали, зосереджені в фонді 1073 “Державне секретарство воєнних справ ЗУНР 1918–1919” [1], [2], [3]. У цьому фонді містяться матеріали, які відображають особливості військового будівництва ЗУНР, зокрема про настановчо-інструктивні заходи щодо формування авіації ГА армії ЗУНР. Такі матеріали, очевидно, розробляли в структурі військового летунства ГА з метою навчання військовиків ГА. 8 грудня 1918 р. у Тернополі при ДСВС під грифом “таємно” вийшла праця Ч. 8/18 “Постанови для поборювання ворожих літаків з землі”, яка містить низку вказівок (наприклад, що вогонь по літаках можна відкривати тільки переконавшись, що вони дійсно ворожі та коли обстріл не загрожує власному війську). Обстріл мав здійснюватися лише за наказом офіцерів з кулеметів або батарей, зокрема спеціально призначеними відділами [1, арк. 26]. Давались рекомендації щодо висоти та способу ведення вогню; повідомлялось про розпізнавальні знаки авіації ГА та літаків різних країн [1, арк. 26–27].

У фонді містяться грошові прибутково-видаткові книги, де є невелика інформація про сотника П. Франка [3, арк. 8 зв.], документи, які відображають структуру Державного Секретаріату Військових Справ, місце в ній авіації Галицької Армії [2, арк. 60].

У фонді 2188 “Начальна команда Галицької армії Західної області УНР” зосереджені документи, які відображають спроби командування Галицької Армії створити військову авіацію. Зокрема містяться накази про призначення відповідальних за це військовиків [7, арк. 10]. Окремі накази відображають дії командування щодо боротьби з польською військовою авіацією [7, арк. 9]. Цінними є документальні матеріали про призначення до авіаційного відділу військовиків [7, арк. 41]. Накази містять інформацію про співпрацю в сфері військового летунства командування армії Західно-Української Народної Республіки та Директорії Української Народної Республіки. Наприклад, в одному з наказів за 4 травня 1919 р. вказувалось про прибуття I повітроплавного дивізіону на станцію Красне 22 лютого під командуванням полковника Шабського. Зазначалася кількість військовиків, що прибули, їх підпорядкування дивізіону НКГА [7, арк. 67].

Фонд містить матеріали, які дозволяють дослідити авіаційні школи в системі авіації армії Західно-Української Народної Республіки. Наприклад, в наказі № 42 подано детальну інформацію про документи, які необхідні для вступу в авіашколу в структурі летунства війська ЗУНР [7, арк. 75 зв.].

Виявлено документи, які відображають організацію оперативного штабу Начальної Команди Галицької Армії та місце в цьому підпорядкуванні авіації та повітроплавної сотні, вказано командування авіацією Галицької Армії на час подачі документа [7, арк. 100]. В деяких наказах йде інструкція щодо економії пального. Заправляючи автомобілі та літаки, рекомендували змішувати бензин з гасом. Також вказувалось в наказі про запаси в цистернах та місця зберігання нафти, бензину та мастила. Всі частини, які мали проблему з паливом, зокрема, і авіація Галицької Армії, мали звертатися до референта самоходів при НКГА [7, арк. 193 зв.]. Окремі матеріали, засвідчують використання авіації Галицької Армії для швидкої оцінки місць дислокації частин власної армії, щоб мати оперативні дані про ситуацію на фронті. В наказі мотивувалося це тим, що зв'язок з корпусами, частинами армії не завжди є задовільний. Вказувалось, які

знаки мають подавати частини армії з метою ідентифікації чи це свої, чи ворожі війська [7, арк. 215].

У наказах фонду є інформація про переформування авіації ГА на території УНР, суть якої полягала в об'єднанні двох авіаційних сотень в одну, а також призначення відповідальних за це та призначення командування авіації Галицької Армії [7, арк. 217]. Виявлені іменні списки офіцерського складу авіації Галицької Армії [16, арк. 11 зв.–15 зв.]. Фонд містить оперативні таємні накази про проведення воєнних операцій з залученням авіації Галицької Армії, де вказано, які конкретні завдання має виконувати авіація, також вказувались конкретні точки бомбардувань тощо [8, арк. 10].

Виявлено оперативні зведення та доповіді старшин про стан армії в період українсько-польської війни 1918–1919 рр., де вказуються про конкретні місця бомбардування польською авіацією позицій ГА, а також про воєнні дії авіації Галицької Армії стосовно поляків. Виявлено оперативні зведення, які дають інформацію про різні завдання летунства Галицької Армії: бомбардування, штурмові налети з вказуванням конкретних об'єктів чи населених пунктів, де відбувались воєнні дії авіації [17, арк. 14, 15, 22]. Виявлено оперативні зведення про воєнні дії авіації ГА на території УНР [20, арк. 21]. У вказаному фонді є оперативні зведення військових груп про хід воєнних дій, бойовий продовольчий стан військ і забезпечення їх зброєю, телеграми командування авіації Галицької Армії до Начальної Команди [9, арк. 154].

Окремі документи відображають витрати на проведення авіаційних курсів вже на території УНР. Корисну інформацію містять щомісячні звіти про витрати на устаткування, на придбання тренувальних та навчальних літаків. Вказувався розмір місячної платні учням, сума коштів, виділених на харчування на кожного в день, платня лекторам за прочитані години, кошти, необхідні для закупівлі канцелярського приладдя, підручників, вказувалась сума необхідна на одного учня [30, арк. 14–14 зв.]. Вказані документи на території УНР затверджував Головний отаман С. Петлюра, виконувач обов'язки Військового міністра, полковник Петрів, заступник Військового міністра з господарсько-технічних

справ Матяшевич. Документація Повітряного Флоту УНР, особливо в час спільних воєнних операцій армій УНР та ЗУНР, дає підстави вважати, що авіаційні курси проходили також військовики, які несли службу в структурі авіації ГА. Крім того, слід зауважити, що після переходу за річку Збруч летунство війська ЗУНР формально ввійшли до складу Військово-повітряного флоту Директорії УНР. Проте зберігалась автономність – як і раніше авіація оперативно підлягала НКГА, яка віддавала всі накази [320, с. 86.].

Фонд містить документи, що відображають організацію оперативного штабу Начальної Команди із рангами та прізвищами командного складу та зазначенням, що йому підпорядковується авіація Галицької Армії, повітроплавна сотня та організовані частини протиповітряної оборони, як вказано в документі згідно з тодішньою термінологією “батерія для поборювання літаків” [18, арк. 9].

Виявлено в фонді накази військам Начального Вождя Військ генерал-поручника Грекова про зміни в назвах військових ранг [18, арк. 34]. Ця інформація бралась до уваги при підрахунку особового складу авіації Галицької Армії. Використано також інші накази генерал-поручника О. Грекова, які стосувались всієї Галицької Армії і особового складу авіації, зокрема [18, арк. 36]. Проаналізовано накази, які відображають зацікавленість НКГА в зборі історичних відомостей про авіацію, спрямовані до “летунського відділу” (так називали військову авіацію) ГА. Наприклад, в наказі № 132 від 12 вересня 1919 р. вказувалось, що відділ авіації має подати до історичного відділу при НКГА імена старшин, які призначені для збирання історичного матеріалу про авіацію ГА [29, арк. 51]. Містяться в фонді звіти про кількість особового складу на певні періоди, типи літаків та їх кількість на кожну сотню, кількість кулеметів, легкових та вантажних автомобілів в розрахунку на кожну сотню тощо [11, арк. 24–30]. Інформативними є накази, які віддавались авіації ГА з підписами посадових військовиків, які їх віддавали. Вказані документи супроводжувались інструкціями щодо дій авіації за різних обставин [11, арк. 67]. Є звіти окремих пілотів про виконання розвідувальних вильотів, а також

загальні звіти командування авіації Галицької Армії, що відсилались до Начальної Команди [11, арк. 97–98]. Також звіти бригад Галицької Армії про випадки збиття з землі польських літаків [11, арк. 132]. Виявлено документи, які відображають поділ, місця дислокації повітроплавної сотні прив'язних аеростатів, яка теж входила до авіації ГА [10, арк. 56].

Багато інформації про діяльність авіації міститься в журналі звітів команди 2-ої авіаційної сотні Галицької Армії. Зокрема складено деталізовану таблицю на період від 31 квітня до 31 травня 1919 р., де зазначено прізвища пілотів, їхні військові ранги, спеціальність (пілот чи авіаспостерігач), час вильоту та час прибуття на лєтовище, номер літака, на якому здійснювався виліт, звіти про виконані задачі; крім того, подано детальні звіти про виконання поставлених завдань [12, арк. 1–17].

З метою порівняльної характеристики використано деякі документи фонду 1074 “Міністерство військових справ Української Держави”, які стосуються фінансування в структурі авіації за часів Української Держави гетьмана П. Скоропадського [4, арк. 34 зв.]. Для порівняння структури системи командування авіації армій ЗУНР та УНР проаналізовано матеріали фонду 1075 “Військове міністерство УНР”, які висвітлюють структуру командування Повітряного Флоту Української Народної Республіки за часів Директорії [6, арк. 1, 1 зв.]. В цілях порівняння використано деякі матеріали фонду 2300 “Головне управління Військово-Воздушної Фльоти Української Народної Республіки”, у якому відклались статuti, положення, штатні розписи, обов'язки військовиків Головного управління повітряного флоту УНР [31, арк. 6–7 зв.].

Деякі документи, що стосуються авіації Галицької Армії, містяться в фондах Центрального державного історичного архіву України у місті Львові. Зокрема в фондi 640 “Франко Петро, інженер-хімік, письменник, педагог, громадський діяч 1890–1941 рр.” виявлено фотографії загиблих авіаторів у результаті вибуху бомби під час навчань в авіашколі 5 лютого 1919 р. [34, арк. 36, 36 зв., 37, 37 зв., 38, 38 зв., 39, 39 зв., 43, 43 зв.]. У фондi також є не опубліковані фотографії П. Франка в однострої [34, арк. 45, 45 зв., 47, 47 зв.].

Через нестачу паливно-мастильних засобів для техніки ГА, в тому числі для літаків, військове керівництво намагалося взяти під контроль центри видобутку і зберігання нафти та нафтопродуктів. У фонді 581 “Колекція документів про діяльність урядів і армій Української Народної Республіки та Західно-Української Народної Республіки 1914–1939 рр.” виявлено документи, які відображають план заходів проведених командуванням [33, арк. 48, 48 зв.].

Для дослідження використано опубліковані документи, насамперед офіційні видання Державного Секретаріату Військових Справ Західно-Української Народної Республіки. Критично проаналізовано археографічні видання в Україні, Канаді, Росії, Польщі.

Зокрема у “Вістнику Державного Секретаріату Військових Справ” виявлено опубліковані розпорядження ДСВС, де йшлося про створення авіації Галицької Армії, призначення командування, окреслення системи управління авіації, забезпечення комплектування летунства Галицької Армії як необхідними матеріалами, так і особовим складом, окреслення місць дислокації. Важливими для розгляду проблемних питань є розпорядження про зарплатню для військових ГА, що стосувалось і особового складу авіації Галицької Армії, систему доплат у залежності чи в бойових, чи не в бойових умовах веде службу військовик [37, с. 2–3, 5–7]. Віднайдено розпорядження про підвищення зарплат для вояків ГА, зокрема і для особового складу летунства війська ЗУНР, додатки до розпорядження про встановлення окремих спеціальних доплат для військових авіації ГА [42, с. 6–9]. У “Вістнику ДСВС” опубліковано розпорядження про однострій (форму) для військовиків ЗУНР загалом, та для летунства зокрема, що дає змогу здійснити реконструкцію форми авіаторів [46, с. 1–7]. Для розуміння мобілізаційних процесів критично проаналізовано розпорядження, які дають уявлення про особливості комплектування війська ЗУНР, зокрема і авіацію [36, с. 2–3].

Важливими є документи п'ятитомного збірника “Західно-Українська народна республіка 1918–1923” [50]. Використано біографічні довідки, фотографії, документи про підвищення військових ранг авіаторам ГА в

діаспорному виданні “Українська Галицька Армія: матеріали до історії” [51, с. 176, 657–658, 668–670], [52, с. 327, 333].

Документи, що засвідчують функціонування авіації УГА у структурі більшовицької військової авіації, містяться в збірнику документів “Гражданская война на Украине. 1918–1920” [49, с. 240–242]. Критично проаналізовано матеріали польських археографічних видань [53].

Серед джерел важливе значення мають також спогади, які опубліковано в 20–60-х рр. ХХ ст. Через два роки після розформування авіації УГА опубліковано мемуари колишнього інженера, авіатора в структурі летунства ГА, сотника, Рудольфа Земика “Дещо про летунство УГА” [79], [80], [81], в яких подано інформацію про кількісний склад авіації Галицької Армії на певних етапах функціонування, види, типи літаків; зазначено їх потужність та місце виробництва, завдання авіації, подано місця її дислокації; показано особливості підпорядкування, виокремлено проблеми, які існували на різних етапах існування, здійснено частково технічний аналіз авіапарку та авіабази, дано оцінку польській авіації та їхній протиповітряній обороні. Автор згадує про авіаційну школу та подає детальну характеристику трагічних обставини 5 лютого 1919 року, які там стались в результаті помилки під час демонстрування бомби. Згадано частково про функціонування авіації ГА після поразки в українсько-польській війні 1918–1919 рр. [79, с. 9–11], [80, с. 3–5], [81, с. 4–5]. Два варіанти спогадів написав “командант летунського відділу” та “референт” авіації ГА сотник П. Франко [99], [100], [101]. Перший варіант спогадів “Летунський відділ УГА” [99, с. 129–131] містить інформацію про організаційні заходи П. Франка, особовий склад авіації ГА [99, с. 129–131]. В другому варіанті тексту, опублікованому в 30-х рр., містяться в основному автобіографії особового складу авіації Галицької Армії [100, с. 3–5], [101, с. 9–12].

Фрагментарні відомості про авіацію ГА подано в спогадах Антіна Крезуба (О. Думін) “Нарис історії українсько-польської війни 1918–1919.” [83]. Проте

автор дещо перебільшує кількість структурних підрозділів авіації Галицької Армії [83, с. 76].

Деякі фотографії, які не фігурують в жодних інших спогадах чи публікаціях, а також унікальні спогади про свої організаторські дії в процесі створення авіації Галицької Армії, описав поручник Дмитро Кренжаловський. Саме йому доручали вести перемовини з гетьманом Павлом Скоропадським про надання підтримки в сфері будівництва летунства ГА [84, с. 20–22].

Досить інформативними, з рідкісними фотографіями, що відображають деякі сторінки історії авіації Галицької Армії, є спогади Івана Лемківського “Летунство УГА” [89], [90], в яких подано відомості про організацію авіації ГА, кількісний склад станом на певні періоди, структурні особливості авіації [89, с. 7–10], [90, с. 15–17].

Слід зауважити, що в “Літописі Червоної Калини” за 30-ті рр. деколи трапляються фотографії, де відображено різноманітні епізоди з функціонування авіації ГА; містяться оригінальні фото в спогадах, які не присвячені летунству Галицької Армії [112, с. 18–19].

Спогади про авіацію ГА залишив М. Шарик (колишній військовик, котрий проходив службу у структурі авіації армії ЗУНР) “Перша Бойова Летунська Сотня УГА” [111] та “Діти війни” [107], [108], [109]. В публікації “Перша Бойова Летунська Сотня УГА” автор подав часткові відомості про особовий склад авіації, деякі місця дислокації 1-ої авіаційної сотні ГА, частково проаналізував її діяльність у період українсько-польської війни 1918–1919 рр. та на території УНР [111, с. 134–135]. У його спогадах “Діти війни” йдеться про його призначення до авіації ГА, описано службу летунів, охарактеризовано авіаційну базу в Красному, наведено дані про кількість літаків, їхні типи, згадано про кулемети (вказує, якої системи вони були), якими оснащувались літаки, охарактеризовано ремонтні майстерні, зазначено звання та прізвища командного складу. Реконструйовано особовий склад та матеріально-технічне забезпечення авіації [108, с. 58–67].

Доволі інформативні спогади сотника Івана Фостаковського “Летунство” [97, с. 217–240], який теж служив в структурі летунства Галицької Армії. Фостаковський зазначає причини створення авіації Галицької Армії, звертає увагу на поповнення авіапарку завдяки співпраці з гетьманом Павлом Скоропадським, обґрунтовує вибір по австрійських летовищ, згадує про ремонтні майстерні для літаків. При цьому подано характеристику перших розвідувальних та бомбардувальних летів, зазначено деякі військові ранги, прізвища наявного особового складу, згадано про авіашколу, подано низку фотографій. Зроблено спробу відтворити характеристику структури авіації, зауважено типи та види наявних літаків. Частково охарактеризовано воєнні дії в українсько-польській війні 1918–1919 рр. та функціонування авіації після переходу за р. Збруч [97, с. 217–240].

Відомості про перші вильоти польської авіації та перші бомбардування нею позицій українського війська містяться в спогадах Олексі Кузьми “Листопадові дні 1918 р.” [86, с. 136–146]. Дані про авіацію ГА містяться в мемуарах П. Білон [56, с. 28–32]. Побіжно згадує про авіацію Галицької Армії генерал М. Омелянович-Павленко “Спогади командарма (1917–1920)” [92, с. 142]. Спогади про щоденне життя та побут залишив колишній авіатор ГА М. Шарик [108, с. 122–123].

Варті уваги спогади польських авіаторів 30-х років: Т. Праусса “Kronika wojenna 3-ciej eskadry lotniczej” [116, s. 620–627], М. Ромейка “Lotnictwo nieprzyjacielskie i jego obrona przeciwlotnicza w wojnie 1918–20 r.” [118, s. 390–394].

Т. Праусс аналізує організацію та діяльність 3-ої ескадри (до якої він входив, також під Києвом до цієї ескадри прибув поданий вище М. Ромейко [116, s. 623–624]) польської військової авіації. Ця інформація дає змогу оцінити концентрацію сил польської військової авіації [116, s. 620–627].

Фрагментарну оцінку національного складу військовиків авіації Галицької Армії подає в своїх спогадах М. Ромейко. Також автор частково пояснює причини не дієвості в повітряних боях польської військової авіації з летунством

війська ЗУНР (на думку автора, це зумовлено загальною тактикою командування) [118, с. 390–394].

Значний масив інформації, який показує узагальнену хронологію діяльності і авіації армії ЗУНР, і польської військової авіації в українсько-польській війні 1918–1919 рр., міститься в пресі, яка виходила на території ЗУНР. В роботі використано тогочасні газети: “Голос з над Буга” (Сокаль), “Золочівське слово” (Золочів), “Козацький Голос” (Камінка струмилова), “Републіка” (Станиславів), “Стрийський вістник” (Стрий), “Стрілець часопись для українського війська” (Тернопіль, Станиславів) тощо. Інформація про дії польської військової авіації міститься в газетах: “Голос з над Буга” [124, с. 2], “Републіка” [184, с. 1], [181, с. 1], “Козацький Голос” [157, с. 1] тощо. Дані про авіанальоти поляків, у результаті яких гинуло винятково цивільне населення, і небуло жодної шкоди для військ ЗУНР, містяться у номерах газети “Козацький Голос” [157, с. 1], [156, с. 3]. Інформація про соціальні пільги для військових ГА (а відтак для авіаторів Галицької Армії), виплати для їхніх сімей, міститься в газетах “Републіка”, “Козацький Голос” [208, с. 1], [148, с. 2]. Дані про повітряні бої авіації ГА, про збиття частинами Галицької Армії польських літаків з землі, про штурмові авіаналети летунства війська ЗУНР містяться в номерах газети “Золочівське Слово” [135, с. 1–2], [139, с. 2], [133, с. 2]. Дані про бомбардування польських позицій авіацією армії ЗУНР є в газетах: “Стрийський вістник” [228, с. 1], “Стрілець часопись для українського війська” [230, с. 3–4], “Републіка” [165, с. 2] тощо.

Отже, використана джерельна база дозволила визначити напрями розроблення наукової проблеми, з’ясувати маловідомі факти, спростувати історіографічні та фактологічні помилки.

1.3. Теоретико-методологічні засади

У процесі вивчення наукових проблем, що належать до військової історії, дослідник стикається з ключовим, складним політично-суспільним явищем – війна (саме у XX ст. Україна пережила дві світові війни, українсько-польську,

російсько-українську війни тощо). Запропоновано саме таке означення терміну війна, оскільки дисертант вважає, що першочерговими для початку війни є політичні мотиви; другою невід'ємною складовою є суспільство, адже коли суспільство не переконане в політичній доцільності війни, немає стимулу, то це ускладнює виконання поставленої політичної цілі, інструментом до виконання якої є війна. Розуміння та дослідження будь-яких наукових проблем військової історії як галузі історичної науки неможливе без теоретичного осмислення такого явища як війна.

Один з класичних воєнних теоретиків, котрий жив на зламі XVIII–XIX ст., пруський генерал Карл фон Клаузевіц ідентифіковував термін “війна” як акт насильства, мета якого зводиться до того, щоб заставити виконати волю воюючої сторони – переможеним супротивником. Отже ціль війни зводиться до нав’язання однією зі сторін своєї волі супротивникові, у свою чергу, сама війна виступає як засіб (інструмент) для досягнення даної цілі.

Проте, щоб супротивник виконав волю іншої воюючої сторони, його необхідно довести до тяжкої ситуації, коли жертва, яка від супротивника вимагається, є менш важча, ніж подальше продовження воєнних дій. Відповідно: чим менша жертва, котру вимагає воююча сторона від супротивника, тим меншим буде опір. Проте коли воююча сторона вимагає невеликих жертв від супротивника, тим менш ретельною буде підготовка до війни, і тим слабше буде прагнення її розпочинати [279, с. 3–4, 6, 10–11].

На думку Клаузевіца, завжди визначальним мотивом до війни виступає політична ціль. Щоб досягнути масштабної, ґрунтовної політичної цілі, потрібно довести супротивника до стану, щоб він не чинив спротиву, а це можливо, коли здійснено три речі: а) знищено основні збройні сили противника; б) завоювання та становлення контролю на території противника, бо якщо цього не зробити, то на території супротивника знову можуть формуватись нові збройні сили; в) необхідно також зламати волю противника до боротьби. Для перемоги над противником воююча сторона повинна співставити, оцінити

власну силу з силою спротиву противника. Сила спротиву вимірюється двома складовими: ресурси та воля до перемоги [279, с. 6, 11, 22–23].

Війна як політично-суспільне явище не виникає миттєво, вона завжди готується воюючою стороною. В процесі боротьби між людьми визначальними є два фактори: а) ворожі наміри; б) ворожі почуття.

Винайдення пороху і удосконалення вогнепальної зброї не змінило основного прагнення, що проявляється у війні – винищення супротивника. Війна як політично-суспільне явище є актом насильства, який не має чітко окреслених меж використання. При війні одна сторона доводить іншу до крайності. Відповідно до цього, вже згаданий вище пруський воєнний теоретик Карл фон Клаузевіц виводить “закон крайності”, суть якого зводиться до наміру розгромити супротивника, довести його до такого стану, при якому супротив був би неможливий. Проте слід наголосити, що без політичної цілі закон крайності не мав би належної сили для мотивації розбити сили противника [279, с. 5–6, 8, 10].

Невід’ємною складовою війни як політично-суспільного явища, окрім визначальної – політичної цілі, є також напруга між народами, між суспільствами держав. Цю напругу може штучно створити правляча політична еліта країни, вона може мати давні історичні корені тощо. Важливо зазначити, що напруга між суспільствами держав напередодні війни і під час перебігу є важливою і необхідною складовою, без цього втрачається мотивація суспільства до війни, ускладнюється своєю чергою виконання політичної цілі.

З цього приводу Карл фон Клаузевіц зазначав, що між двома народами, може виникнути настільки велика напруга, накопичитись настільки велика сума ворожих елементів, що вистачить і незначного політичного мотиву до війни, щоб спровокувати справжній вибух у суспільствах країн, що перебувають в стані конфронтації [278, с. 7].

На сьогодні конфронтацію між суспільствами можуть дуже сильно спровокувати засоби масової інформації (ЗМІ), це можна побачити на прикладі

пропагандистських ЗМІ Росії, які фактично застосовують інформаційну війну супроти України, а отже, збільшують конфронтацію між суспільствами.

Інформаційною війною називають широкомасштабні атаки в сфері інформаційного простору, з широким застосуванням засобів маніпуляції психікою людей у суспільстві, використання прийомів, способів, методів з метою трансформації світогляду суспільства. Як правило, інформаційну війну проти чужоземних держав санкціонує президент, уряд тощо [275, с. 35].

Під час українсько-польського військового протистояння 1918–1919 рр. спротив польській інформаційній війні можна було побачити на сторінках тогочасної преси. Наприклад 23 березня 1919 р на сторінках газети “Козацький Голос” журналісти спростовували неправдиві свідчення в польських часописах, про військо ЗУНР, яке начебто: “...нехоче бити ся, втікає домів, не має ніякого почуття народнього обов'язку” [149, с. 1]. Українська преса, що виходила на території ЗУНР, чинила спротив і російській інформаційній війні супроти Західно-Української Народної Республіки. Зокрема, дисертант виявив інформацію за 10 квітня 1919 р. в газеті “Голос з над Буга”, що виходила в Сокалі, де зазначалось, що в будапештських часописах (які посилались на радіо і телеграми з Москви) – поширюється інформація про революційний рух в Галичині, наслідком якого має стати утворення п'ятох “совітських республік” – в Підгайцях, Рогатині, Галичі, Золочеві і Бережанах. Цей революційний процес начебто супроводжувався арештами урядових чиновників ЗУНР. Редакція вказаної вище газети спростовувала цю інформацію, і зазначала, що подібні інформаційні атаки робляться, щоб дискредитувати ЗУНР на міжнародній арені [124, с. 2].

Слова “війна” та “мир” є науковими термінами, які характеризують два протилежних стани суспільства. Проте, якщо раніше трагізм війни визначався неспівпадінням між оцікуваністю і реальністю, то сьогодні в умовах ядерного озброєння – війна може стати загрозою існування людства [389, с. 3–4]. Визначальним у війні є структуровані, підготовані ЗС, невід’ємний елемент у

державній структурі, які мають бути підпорядковані дисциплінарній системі, внутрішньодержавному керівництву [324, с. 246].

Збройні сили є соціальним інститутом, мають такі ознаки: а) ЗС є невід'ємною частиною держави, особливою державною інституцією. Формувати, утримувати, застосовувати ЗС має легітимні повноваження лише держава; б) Держава має право надавати ЗС виконувати свої функції наявним озброєнням, бойовою технікою за допомогою призваних на службу громадян; в) ЗС є суспільною структурою, частиною суспільства, не є автономними, мають специфічну внутрішню диференціацію влади; г) ЗС можуть використовуватись і для захисту однієї держави, і для коаліції держав [324, с. 248].

ЗС держави можуть використовуватись для: 1) проведення воєнних дій у воєнно-політичному конфлікті чи у війні; 2) для стратегічного залякування противника, перебуваючи у стані повної готовності; 3) для участі в колективних воєнно-політичних діях: боротьба з піратством, миротворчість, гуманітарна інтервенція тощо; 4) використання окремих частин ЗС для наведення конституційного порядку або подолання наслідків надзвичайних ситуацій, стихійного лиха тощо [324, с. 248].

У період українських національно-визвольних змагань у 1917–1921 рр. збройні сили були однією з головних умов для існування новостворених держав – Української Народної Респуліки та Західно-Української Народної Республіки. Важливе місце серед родів зброї тоді відводилось військовій авіації. Авіація входили до структури Галицької Армії як один з найновіших на той час родів збройних сил. Летунство виконувало низку завдань, найважливіше з них авіарозвідка [317, с. 283].

Переходячи до методологічної сторони дослідження, слід насамперед відзначити, що під терміном “методологія” розуміють філософське вчення про сукупність методів пізнання. Методологія покликана дати усвідомлення побудови науки і методів її студій. У вузькому сенсі методологія – це сукупність методів, принципів, процедур, прийомів дослідження, які використовує науковець у певній галузі знань [308, с. 82]. У будь-якому науковому

дослідженні виділяють два рівні: а) емпіричний, процес накопичення збору фактів; б) теоретичний – синтез знань. Відштовхуючись від цих рівнів, можна виділити три групи загальних методів пізнання, що використовувались під час написання роботи. Отже, використано методи емпіричного дослідження, наприклад, метод – порівняння. Використано загальнологічні методи, що використовують на емпіричному і теоретичному рівнях дослідження. З цієї групи методів використано методи – узагальнення, аналізу та синтезу, дедукції та індукції, метод аналогії. З методів, що належать до теоретичної групи, використано системний та статистичний методи [289, с. 79–88]. Також використано групу історичних методів: проблемно-хронологічний метод, ретроспективний, порівняльно-історичний [260, с. 85].

Порівняльний та порівняльно-історичний методи використано в роботі щоб знайти спільні та відмінні риси між військовими авіаціями армій ЗУНР та Польщі. Зокрема, порівняно матеріально-технічні бази для формування військової авіації військ Польщі та ЗУНР, дії, які вживало керівництво обох держав для становлення військового летунства. Порівняно наявні в обох державах військові літаки та їх технічні характеристики. Проведено порівняння щодо організації вишколу у структурі летунства армій Західно-Української Народної Республіки та Польщі. Цей метод використано для порівняння процесу формування військової авіації на території УНР та ЗУНР. У студії також порівняно організаційну структуру летунства УНР, ЗУНР та Польщі.

Метод узагальнення використовується в роботі для того, щоб показати на прикладі особового складу авіації ГА загальну колишню приналежність усіх військовиків до армій двох імперій – російської та австрійської; для узагальнення усього особового складу з метою виокремити національні групи (осетини, росіяни, естонці, німці, хорвати), основу яких складали українці. Використовувався метод узагальнення, щоб визначити спільні професії серед усього особового складу летунства ГА.

Метод аналізу застосовувався для детальної характеристики (фактично поіменно) кадрового складу військової авіації, для характеристики летовищ,

матеріальної бази, для технічної характеристики військових літаків. Цей метод використано для аналізу настановчо-інструктивних матеріалів, написаних в структурі авіації Галицької Армії, щоб вишколити особовий склад; для аналізу процесу навчання в структурі летунства; для аналізу заробітної платні, військової форми авіаторів, для аналізу варіантів військових звань, які корегувались; при характеристиці розпізнавальних знаків, спеціальних емблем, що наносились на літаки і польськими, і українськими військовими авіаціями тощо.

Метод синтезу використано для розуміння процесу творення Галицької Армії, військового міністерства ЗУНР – Державного Секретаріату Військових Справ, для окреслення основних особливостей, каталізаторів творення летунства війська ЗУНР. Метод дедукції використано для окреслення стану справ ЗУНР в ході українсько-польської війни 1918–1919 рр. – від загально-політичних, воєнних обставин, формування армії Західно-Української Народної Республіки до формування військової авіації армії ЗУНР та окремих авіасотень. При розгляді загальних завдань (бойових, розвідувальних, комунікаційних тощо), які виконувало летунство війська ЗУНР, до завдань, які виконували окремі авіасотні, прикріплені до корпусів Галицької Армії, до окремих індивідуальних завдань конкретних авіаторів. Метод індукції використано для розгляду різноманітних авіазавдань – від індивідуальних до завдань, які виконували авіасотні та в загальному летунство ГА.

Метод аналогії застосовано для розгляду низки метафоричних емблем, які використовували польська і українська військові авіації. Системний метод використано для розгляду в структурі (в системі) Галицької Армії, в системі побудови управління військової авіації тощо. Статистичний метод використано для визначення чисельності авіапарку – летунських сотень і в загальному летунства; для визначення у певні періоди чисельності особового складу військової авіації війська ЗУНР тощо. Проблемно-хронологічний метод застосовано для побудови розділів, параграфів роботи та подання в них матеріалу за принципами цього методу. Ретроспективний метод використано

для розгляду австрійських, російських, німецьких авіаформувань, які дислокувались на території Галичини під час Першої світової війни, саме вони стали базою для формування військової авіації армії ЗУНР.

Робота виконана за проблемно-хронологічним підходом з дотриманням принципу історизму. Крім цього, безпосередньо в роботі дотримується культура використання аббревіатур ГА (Галицька Армія) та УГА (Українська Галицька Армія). Відомо, що назву УГА Збройні Сили ЗУНР отримали після вимушеного об'єднання 6 листопада 1919 р. (17 листопада 1919 року) з Добровольчою армією генерала А. Денікіна. До цього ЗС ЗУНР мали назву— Галицька Армія [392, с. 905]. Проте вважаємо, що великої помилки у цьому немає, адже самі колишні військовики Галицької Армії, наприклад, в контексті українсько-польської війни 1918–1919 рр. вживають масово назву – Українська Галицька Армія, УГА [79, с. 9]. В офіційних документах вживаються назви – військо Української Народної Республіки, Західна Область (після 22 січня 1919 р.), або Українське Військо [42, с. 6].

Підсумовуючи можемо сказати, що проблема авіації ГА 1918–1920 рр. вивчена недостатньо. Простежено, що перші студії про авіацію Галицької Армії в міжвоєнний період характеризуються фрагментарністю, анонімністю авторів, в основному (окрім поодиноких винятків) стосуються окремих біографічних чи бойових епізодів певних авіаторів. У післявоєнний період аж до 80-тих рр. поодинокі дослідження, де розглянуто проблеми авіації ГА, проводились в українській діаспорі. Характерними для цих досліджень є фрагментарність, вони переважно базуються на спогадах. У радянській історіографії є поодинокі праці, написані під кінець існування СРСР, де частково відображені питання військової авіації ГА. Проте їх об'єктивність знижувалась через недоступність великої кількості архівних фондів. З проголошенням незалежності України та протягом 90-х–2000-х рр. для дослідників стали доступні архівні дані, частина яких була використана в дослідженнях авіації України 1917–1920 рр., де місце відводилось і авіації ГА.

Джерельну базу дослідження становлять, насамперед, неопубліковані архівні матеріали: постанови, накази, іменні списки офіцерів авіації ГА, оперативні зведення та доповіді старшин про стан армії, оперативні таємні накази, телеграми командування авіації Галицької Армії до Начальної Команди, загальні накази всім військам Начального Вождя ГА, звіти пілотів про виконання завдань, звіти командування про чисельність авіації, фотографії; настановчо-інструктивні матеріали. Комплексно проаналізовано опубліковані документи і матеріали: розпорядження ДСВС, фотографії. Багато інформації виявлено в мемуарах – і самих авіаторів, і інших військових ГА, які не мали прямого стосунку до авіації. У пресі виявлено дані про авіацію ЗС ЗУНР (бомбардування, штурмові авіанальоти, повітряні бої, дії польської авіації, відомості про соціальні пільги військовим ГА). Ці матеріали дозволили вивчити окреслені в роботі напрямки дослідження, а також здійснити ревізію деяких усталених дат, фактів, які виявились доволі сумнівними. Дослідження виконане за проблемно-хронологічним підходом, який дозволяє комплексно розкрити важливу складову Української національно-демократичної революції 1917–1921 рр.

РОЗДІЛ 2

БАЗА ДЛЯ ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЇ АРМІЇ ЗАХІДНО-УКРАЇНСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ

2.1. Матеріально-технічне підґрунтя

Авіація Галицької Армії виникла на матеріально-технічній базі супротивних армій, що дислокувались у Галичині в роки Першої світової війни. Австро-Угорщина з метою протидіяти Російській імперії планувала дислокувати на території Галичини три Фліки (Флік – від нім. Fliegerkompanie – авіасотня). Згідно з мобілізаційним планом з віденського летовища у Вінер-Нойштадт мав перебазуватися до Станиславова Флік 1. У Львові мали розміститись Флік 11, з віденського аеродрома – Асперн та Флік 14 з летовища Гьорц в австрійській Гориці. Станом на 15–16 серпня 1914 Флік 14 мав перебувати в стані повної боєготовності, проте був неготовий навіть до кінця серпня. 20 серпня 1914 року даний авіапідрозділ переведено зі Львова до Перемишля, а на кінець серпня – до Кракова.

Дня 13 серпня 1914 року до Станиславова передислоковано Флік 1 під керівництвом обер-лейтенанта Ф. Сметани. 14 серпня авіапідрозділ переведено до Тернополя, де перебував до 19 серпня. Від 19 до 22 серпня підрозділ розташовувався у Чорткові, а згодом його розмістили в Станиславові [282, с. 54–55]. Підрозділ налічував 10 офіцерів, 50 підофіцерів та солдат, мав на озброєнні 4 літаки “Ленер Ц” (Lohner C) з двигунами “Даймлер 85” (Daimler 85). Уже в листопаді його перевели до Кракова. На базі 8-го авіаційного парку, розташованого у квітні 1914 року в Журавиці, неподалік Перемишля, сформували в серпні 1914 р. Флік 8. Станом на 8 серпня 1914 р. в його розпорядженні було шість нових літаків “Ленер Б” (Lohner B) 1912–1913 року випуску. Вже 11 серпня авіапідрозділ переведено до Радимна. В результаті воєнних дій більшість літаків було втрачено, проте відбулось поповнення німецькими літаками. До прикладу, 22 серпня 1914 року в підрозділі налічувалось чотири літаки, один “Авіатик Б. І” (Aviatik B. I), два німецькі

“Дойче Флюгцойг Верке” (Deutsche Flugzeugwerke В. І) і один “Ленер В” (Lohner В). Австрійській авіації бракувало літаків, нерідко цілі авіаційні сотні не мали деякий час жодного літака в своєму розпорядженні. В серпні 1914 р. австрійському командуванню передали Познанський авіаційний фортечний відділ. А до початку 1915 р. Австрія отримала 70 літаків, також передбачалось, що, крім цього, кожного місяця буде направлятись по 10 літаків [266, с. 60], [282, с. 54–55]. Також до Галичини передислокували військовий дирижабль конструкції “Шютте-Ланц СЛ-2” (Schütte-Lanz SL-II) – “Легніц” (Liegnitz), він розмістився у Легніці.

У серпні 1914 року Флік 11 розмістили в Станиславові для обслуговування штабу 2-ої австрійської армії. Від 20 вересня 1914 р. до весни 1915 р. підрозділ дислокувався в Перемишлі. Фліком 8 керував фельд-пілот Філіп Бляшке фон Цворніккірхен. Під час облоги росіянами Перемишля авіапідрозділ розташовувався на Перемишльському летовищі Гуречко, а з лютого по березень 1915 р. неподалік с. Бушковички на польовому аеродромі. Вдалось також дослідити, що від 5 серпня до 18 серпня 1914 р. в Перемишлі функціонував Флік 5 [281, с. 157].

У кожному підрозділі згідно з планом мало налічуватись 105 підофіцерів і солдатів, 8 офіцерів, 6–8 літаків, 5 польових розбірних ангарів, 6 спеціальних возів для транспортування розібраних літаків, 24–28 возів для перевезення наявного майна, польова кухня, 3–4 автомобілі, 115 коней. Проте австрійським авіапідрозділам не вистачало ні літаків, ні особового складу [281, с. 157].

Також є відомості про розміщення австрійських летовищ під час Першої світової війни в Рогатині, Стрию і Красному [100, с. 3].

У Галичині також перебували російські авіаційні підрозділи, які значно переважали австрійські. Командування Південно-Західного фронту, перед яким стояло завдання здійснити наступ на Галичину, у своєму розпорядженні мало 7-й, 8-й, 9-й, 11-й, 12-й корпусні авіаційні загони та 3-й польовий авіазагін [282, с. 55]. 9-й авіазагін, який на час війни перебував у Києві, 18–19 серпня 1914 р. був перевезений залізницею до Рівного, а згодом – до Дубна. На летовищі в

Дубно перебував і 11-й летунський загін. Вже 24 серпня вони були переміщені у Броди. 27 серпня 11-й авіазагін передислокували до Золочева, а 6 вересня 1914 р. – до Жовкви [282, с. 56–58].

Відомо, що над російськими летовищами вели розвідку австрійські пілоти, скидаючи на них бомби, що, зрозуміло, погіршувало їх стан [303, с. 124], [282, с. 58]. 27 травня 1915 року до Львова було скеровано літак “Ілля Муромець” ІМ-Ш, де вже раніше дислокувався ІМ-Київський. Ці літаки російське командування перекинуло у зв’язку з значною концентрацією німецьких військ в регіоні [303, с. 228], [282, с. 61]. Відомо, що командиром ІМ-Ш (номер 151) призначено поручника – пілота Д. Озерського, а ІМ – “Київським” (номер 150) керував Й. Башко. Літаки перебували в ангарах на Львівському летовищі Левандівка [282, с. 61]. У квітні 1915 р. в Галичині росіяни мали п’ять авіаційних загонів і одну авіароту. Проте загальна кількість літаків становила 17 одиниць і відповідно – 17 пілотів.

Німецькі та австрійські війська 1–2 травня 1915 р. у районі Горлице прорвали російський фронт. Невдовзі на території Галичини були розміщені два німецьких фельдфлігерабтайлюнги (Feldflieger Abteilung – авіаційний відділ, структурна одиниця німецької військової авіації) – 66-й та 69-й. Останній в червні 1915 р. перебував у Раві-Руській [282, с. 61–62]. Будучи в розпорядженні армії Макензена, 69-й фельдфлігерабтайлюнг в червні 1915 р. дислокувався у Раві-Руській. Відомо, що в його розпорядженні знаходились літаки “Альбатроси” С. І. У цьому авіаційному відділі перебував майбутній ас-винищувач, найрезультативніший німецький пілот Першої світової війни – Манфред фон Ріхтгофен [282, с. 61–62]. Вище подані відомості переконливо свідчать, що на території Галичини була стартова матеріально-технічна база для створення авіації і українським, і польським військовими командуваннями в період українсько-польської війни 1918–1919 рр.

Проблема матеріально-технічного забезпечення була чи не найгострішою для всіх родів військ Галицької Армії. Чільне місце займала вона і в “летунському відділі”. Остаточно цієї проблеми вищому командуванню так і не

вдалося вирішити, проте матеріально-технічну кризу вдалося послабити за рахунок австрійських, російських [92, с. 142], [280, с. 323], німецьких та угорських літаків [280, с. 322–323].

Саме з огляду австрійських летовищ розпочинає свою роботу поручник Українських Січових Стрільців (УСС) П. Франко [100, с. 3]. Він описує австрійське летовище у Красному, де була доволі добра злітна смуга, ангари, верстати для ремонту літаків, склади для авіапального, казарми для сотень. За дорогою на північний захід були розташовані майстерні для механіків і слюсарів, з добрими деревообробними і токарними верстатами [108, с. 62], [100, с. 5], [97, с. 219].

Як і для українців, матеріально-технічну базу для формування польської військової авіації склали колишні австрійські летовища. В останні місяці Першої світової війни офіцери підпільної Польської військової організації, серед яких було багато пілотів, планували створити власну військову авіацію [283, с. 17]. Їх вибір зупинився на летовищі, яке наприкінці 1915 р. організували австрійці у північно-західній частині Львова [360, s. 50], [283, с. 17].

Розробкою плану захоплення летовища, на якому ще перебували австрійці, зайнявся поручник Януш де Бореїн. Він налагодив контакти з австрійськими пілотами – поляками за національністю. До де Бореїна приєдналися поручник Сте́фан Бастир (пілот 37-го Фліку австрійської військової авіації), поручник Сте́фан Стец (авіатор 3-го Фліку), поручник Євгеніуш Роланд (пілот 61-го Фліку) [360, s. 50], [283, с. 17].

Дня 2 листопада, після Листопадової революції, яка, як пише дослідник Т. Копанські, була для поляків повною несподіванкою, С. Бастир і де Бореїн зуміли переконати австрійців, і ті передали полякам летовище Левандівку, де було понад 18 літаків “Бранденбург”, придатних до ремонту [360, s. 50], [283, с. 17–18].

Від листопада 1918 р. С. Бастир, Я. де Бореїн і поручник Владі́слав Торун з обслуговуючим персоналом розпочали ремонт літаків. Очевидно, що машини були у непоганому стані, не потребували капітального ремонту, як

зазначають польські дослідники Я. Пшибила, Т. Копанські, Кш. Тарковські. Вже 5 листопада С. Бастир і Я. де Бореїн здійснили два перших бойових вильоти, скинувши бомби на залізничну станцію Персенківка [370, s. 24], [359, s. 139–140], [360, s. 50], [374, s. 40]. Проте ця дата видається нам помилковою. Українські джерела переконливо доводять, що перші бойові вильоти польської авіації були здійснені 4-го, а не 5 листопада 1918 р. Саме тоді, після невдалого тригодинного штурму головного вокзалу Львова, курінь УСС чисельністю понад 600 осіб (під час штурму загинуло 10 вояків, 40 було поранено і кількох взято у полон) почав відступати на залізничну станцію Персенківка. Невдовзі туди прилетів польський літак і скинув на позиції Січових Стрільців кілька бомб, що спричинило велику паніку – поручник Баган навіть зрікся командування куренем [86, с. 141–146], [287, с. 476]. Як згадує сотник колишньої австрійської і Галицької Армії О. Кузьма: “Вибухи поділяли на відділи, здепримовані вже відступом, надсподівано, викликаючи страшенну паніку. Пор. Баган стратив зовсім голову і зрікся командування. Панічний настрій серед безрадних старшин і розворушеного стрілецтва переходив усякі границі”. Цей спогад О. Кузьма подає на підставі доповіді поручника М. Луцького [86, с. 146]. Стосовно дати першого вильоту польської авіації існує багато сумнівних тверджень. Дослідник Я. Тинченко вважає, що перший виліт відбувся 6 або 7 листопада 1918 року. Той виліт, на думку Тинченка, здійснив С. Бастир на літаку “Ефак” № 52–52 [311, с. 71].

Українцям, як і полякам, доводилось ремонтувати старі австрійські літаки. Поручник С. Слезак, колишній авіаконструктор австрійської армії, в майстернях з кількох несправних апаратів складав один боєздатний літак [97, с. 219]. Але доводилося вмонтовувати двигуни, які мали більшу потужність, аніж це було передбачено для такого типу літаків. Такі експерименти були небезпечними: машини трусило у повітрі, і пілоти остерігалися сідати за штурвал такого літака [100, с. 4].

З початку існування 1-ої бойової летунської сотні у Красному гостро відчувався брак авіамастила, пального, камер до коліс. Перші дві проблеми

вирішено завдяки співпраці з товаришем П. Франка – інженером Гонсьоровським, який працював у Бориславі на посаді завідувача складів паливно-мастильних матеріалів [322, с. 14]. Через нього надходило високоякісне пальне і мастила до авіабази у Красному [100, с. 4], а проблему з авіакамерами було вирішено завдяки кмітливості пілотів: із сіна сплітали косу, якою набивали колеса літака [97, с. 225].

Через нестачу паливно-мастильних матеріалів для техніки ГА, в тому числі для літаків, військове керівництво намагалося взяти під контроль центри видобутку і зберігання нафти та нафтопродуктів. Так, четвертий відділ Державного Секретаріату Військових Справ 28 березня 1919 р. звернувся до Окружної команди у Самборі з розпорядженням про “нафтові громади”, в результаті: Борислав, Тустановичі, Баню Котівську, Східницю, Мразницю, Опаку, Уричі, Попелі, Нагуєвичі і Губищі разом з Дрогобичем об’єднали у “Нафтовий округ”. Над цим округом встановлювалося керівництво з осідком у Бориславі, яке на пряму підпорядковувалось Державному Секретаріатові Військових Справ [33, арк. 48]. Керівництву “Нафтового округу” для безпеки було надано чотири сотні по 100 вояків. Одна сотня мала дислокуватись безпосередньо у Дрогобичі, а три інші – здійснювати нагляд за рештою “нафтових громад” [33, арк. 48 зв.].

З прибуттям у Красне 16 грудня 1918 р. одного з авіазагонів, як стверджує А. Харук, (3-го Одеського авіаційного дивізіону), та завдяки іншим організаційним заходам сформовано боєздатне авіаційне формування, яке мало у розпорядженні три винищувачі “Ньюпор” XXI і XXVII [313, с. 36]. Дані щодо останнього літака “Ньюпор XXVII”, як зазначено вище, який нібито перебував на озброєнні 1-ої бойової летунської сотні в Красному (йде мова про летунський (авіаційний) відділ), не підтверджено. Інженер Р. Земик стверджує, що в авіасотні (летунський відділ), на цей час був літак типу “Ньюпор XXIII”, а не XXVII [79, с. 10]. А також 4 розвідувальних літаки “Бранденбург” 64 серії та “Альбатрос” 27 серії [313, с. 36], [79, с. 10].

Стосовно даних дослідника Харука про переправлення цього авіазагону з Одеси є певні сумніви, оскільки володіємо відомостями, що полковник Борис Губер як і особовий склад, який переправився до Красного, входили до Армії Української Держави (пізніше Дієвої Армії Української Народної Республіки), а саме до 2-го Подільського авіаційного дивізіону, перебував під керівництвом Одеської авіаційної інспекції. Дивізіон дислокувався у Вінниці [311, с. 77–78]. Ймовірно, що через факт підпорядкування його Одеській авіаційній інспекції А. Харук і стверджував про передислокацію авіапідрозділу з Одеси.

Натомість поляки, які дислокувались на львівському летовищі Левандівка, до 31 грудня 1918 р. зуміли відремонтувати 18 літаків і 26 авіадвигунів [359, s. 144].

Невдовзі кількість літаків ГА була збільшена за рахунок поповнення німецькими машинами “LVG” і “DFW” [79, с. 10].

Залишки авіапідрозділів часів Першої світової війни стали добрим джерелом матеріально-технічного поповнення і для поляків. Ще в листопаді 1918 р. на летовищах Галичини було зібрано понад 200 літаків, серед яких знайшлося лише 12 придатних до негайного використання [374, s. 38].

Авіаційне майно й літаки постійно надходили до авіасотні у Красному. В Підволочиськах і Бродах за наказом полковника Г. Стефаніва створили спеціальні станції для збору авіамайна, яке залізницею доправляли до Тернополя. Там у приміщенні промислової школи під керівництвом поручника В. Томенка і десятника М. Захаріяша зібрані матеріали сортували, чистили та лагодили. Уже 19 грудня підрозділ (за даними сотника І. Фостаковського 20 грудня 1918 р. дана сотня в складі 60 чол. переїхала до Красного [97, с. 218]) В. Томенка перевели до Красного, що став базою для формування Технічної летунської сотні [280, с. 321].

Дня 3 березня 1919 р. до Проскурова, куди у зв'язку із наступом більшовиків був передислокований штаб Віктора Павленка – головнокомандувача Військово-Повітряних Сил УНР, на літаку LVG прилетів галицький пілот Кавута. Туди також скеровано декілька десятків осіб

обслуговувального персоналу. Їм вдалося привести до Красного понад 60 літаків і багато авіаційного майна. Ці літаки були в поганому стані. Намагаючись на одному з них перелетіти до Красного, Кавута розбився під Чорним Островом неподалік Проскурова [262, с. 36, 38], [80, с. 3], [97, с. 223]. В. Бендик пише про 100 віднайдених літаків поблизу Проскурова, 60 з яких відправили до Красного, причому відриває цей факт від наведених вище подій [262, с. 38].

Проте сотник І. Фостаковський і поручник Р. Земик згадують про ці події в одному і тому ж контексті [97, с. 223], [80, с. 3]. У квітні 1919 р. при управі Повітряного флоту УНР створено спеціальну Галицьку інспектуру, яка мала надавати допомогу в комплектуванні і займатися справами матеріально-технічного забезпечення військової авіації ЗУНР. Завідував інспектурою Костянтин Калінін (згодом видатний радянський авіаконструктор), який перебував у Красному [280, с. 320–321], [262, с. 38].

Такі організаційні заходи дозволили переформувати на початку 1919 р. летунський відділ у Перший летунський полк. Згідно з архівними даними відомості про дві авіасотні – 1-шу і 2-гу, починають фігурувати вже від 19 лютого 1919 р. також в документах значиться направча сотня, тобто ремонтна [11, арк. 25]. Всього створено три авіасотні. Для ремонту літаків, які досить часто виходили з ладу, у Дулібах існувала польова майстерня. Капітальні ремонти машин проводились у Красному, де розташувався Кіш з верстатами для ремонту апаратів і запасова сотня [89, с. 8], [97, с. 223].

На озброєнні летунства армії ЗУНР, окрім уже розглянутих типів літаків, перебували розвідувально-бомбардувальні апарати типу “Бранденбург Ц І”, які виготовлялися на заводах Угорщини та Австрії. Вони надійшли на озброєння австро-угорської військової авіації в 1915 р. Ці літаки будували за проектом німецького конструктора Е. Хейнкеля, вони мали двигуни “Австро-Даймлер” (конструкції Ф. Порше), були доволі простими під час пілотування. Генерал О. Шандрук стверджував, що Галицька Армія мала 16 таких літаків [280, с. 323]. Іван Фостаковський згадує, що на озброєнні військової авіації ГА також були

літаки типу “Ньюпор” XVII серії (є фотографія пілотів Галицької Армії на тлі такого літака), “Фоккери” і “Ллойди” [97, с. 222, 225]. Відомо, що два літаки “Ллойд Ц II” угорського виробництва Галицькій Армії передав уряд Директорії [280, с. 323]. Самбірський повітовий комісар ЗУНР А. Чайковський згадує, що угорці до більшовицького перевороту 1919 р., внаслідок якого була проголошена Угорська Радянська Республіка, поставляли за дрогобицьку нафту уряду ЗУНР амуніцію, чоботи для вояків, а також літаки. Проте невідомо, якого типу [104, с. 53]. Торгівельну угоду з Угорщиною ратифікувала Рада Державних Секретарів 19 травня 1919 р. В угоді вказується про забов’язання Угорщини поставляти для ЗОУНР ліки, рільничі машини і технічні артикули, взамін за нафту. Ймовірно пункт “технічні артикули” давав широке поле для трактування, і передбачав у тому числі і постачання військових літаків, бо в самій угоді про літаки мова не йде [152, с. 3], [123, с. 2].

Постачати літаки з-за кордону намагалося також і польське військове командування [359, с. 145]. Військове командування ЗУНР спробувало централізувати процес постачання матеріалів і запасних частин з-за закордону з метою уникнути мародерства. Так, згідно з архівними матеріалами, Окружна військова команда в Коломиї 9 квітня 1919 р. видала наказ № 99, за яким заборонялося замовляти матеріали за рубіжем, позаяк це дороге, крім того існувала небезпека захоплення запчастин і матеріалів під час переправи через кордон. Для здійснення необхідних закупівель потрібно було звертатися до сьомого відділу Державного Секретаріату Військових Справ [33, арк. 20].

На озброєнні авіації ГА були машини різних видів – розвідувальні, винищувальні, багатоцільові [315, с. 99], [294, с. 179]. Розвідувальні літаки мали по одному кулемету, який кріпився на турельній установі навколо сидіння спостерігача. Винищувачі “Ньюпор” мали по два кулемети [97, с. 225].

На озброєнні літаків, крім кулеметів, були також бомби. Їх запас швидко вичерпався, після чого з Коломиї почали доставляти стофунтові міни, які у майстернях переробляли на авіабомби [97, с. 225]. Гостро відчувався брак компасів, спідометрів, не було станцій для передання інформації під час

бойового чи розвідувального вильоту. Літак поза аеродромом був повністю відрізаний від бази. Не було жодної метеорологічної станції [79, с. 10], [97, с. 225]. Все це негативно відбивалося на бойовій діяльності. Незважаючи на менш розвинену у порівнянні з Наддніпрянською авіацією матеріально-технічну базу, летунство ГА в окремих воєнних операціях виявилось ефективнішим [317, с. 282–283]. Проте йому важко було конкурувати з польською авіацією. Від листопада 1918 р. до червня 1919 р. поляки зуміли організувати на Південному фронті декілька авіаескадр, які ефективно використовували для розвідки і бойових дій [359, с. 157].

Отже, матеріально-технічну базу для формування авіації армії ЗУНР склали колишні австрійські, російські, німецькі авіаційні формування, які дислокувались у період Першої світової війни на території Галичини.

2.2. Аналіз кадрового забезпечення

Революційні події в Німеччині, Австро-Угорщині, падіння 3 березня 1917 року Російської імперії, утворення на чолі з М. Грушевським Української Центральної Ради, а згодом і проголошення 7 листопада 1917 р. Третім Універсалом створення Української Народної Республіки спричинили суспільний резонанс і на західних землях України. Усвідомлюючи неминучий крах Австро-Угорської імперії, західні українці остерігались можливості опинитися в складі ворожої на той час Польщі [304, с. 29–31, 63–65].

В “14 пунктах” американського президента Вудро Вільсона стояла вимога надати націям права на самовизначення. У зв’язку з цим 16 жовтня 1918 р. австрійський цісар Карл видав маніфест, де були заклики створити націям власні сейми з метою презентації власних щойно створених держав. Відповідно до цього виникло питання, хто перебере владу у Східній Галичині, українці, що становили абсолютну більшість, чи поляки, які вважали цю територію своєю. Поляки посилались на 13-й пункт заяви Вудро Вільсона, де йшла мова про розбудову польської держави в межах заселення поляками.

Дня 18 жовтня 1918 р. західні українці створили у Львові Українську Національну Раду (УНРаду), яка мала подати Відню власний план, який б стосувався українського питання. У Відні на Раді міністрів 31 жовтня 1918 р. вирішувалось питання Східної Галичини, де було обіцяно, що якась кількість залізничних урядовців і старостів для назначення на посади буде віддана українцям. Власне, коли відбувались ці дебати, таємний Український військовий комісаріат вирішив взяти владу у Львові. Виконання взяв на себе сотник УСС Д. Вітовський. У результаті операції, яка тривала в ніч з 31 жовтня на 1 листопада 1918 р., українці зайняли у Львові всі важливі об'єкти, державні будинки, казарми тощо [268, с. 135–136].

А вже 13 листопада 1918 року затверджено Тимчасовий закон, згідно з яким задекларовано державну самостійність українських земель колишньої Австро-Угорської монархії, проголошено Західно-Українську Народну Республіку [294, с. 12].

Від 13 листопада 1918 р. розпорядженням, опублікованим у Вістнику Державного Секретаріату Військових Справ, вказано про сворення в межах ЗУНР трьох військових областей: А. Область Львів включала: 1) Округ Львів з повітами: Львів, Жовква, Сокаль, Рудки, Городок. 2) Округ Перемишль з повітами: Перемишль, Добромиль, Мостиська, частину Березова, Лісько, Санік. 3) Рава Руська охоплювала повіти: Рава Руська, Яворів, Ярослав, Цішанів. 4) Округ Самбір, до нього входили повіти: Самбір, Старий Самбір, Дрогобич, Турка. Б. Область Тернопіль: 1) Округ Тернопіль охоплює повіти: Тернопіль, Скалат, Теремовля, Збараж. 2) Округ Золочів – повіти: Золочів, Камінка Струмилова, Радехів, Зборів, Броди. 3) Округ Чортків – повіти: Чортків, Гусятин, Бучач, Заліщики, Борщів. 4) Округ Бережани охоплював повіти: Бережани, Перемишляни, Бібрка, Підгайці, Рогатин. В. Область Станиславів: 1) Округ Станиславів охоплював повіти: Станиславів, Надвірна, Товмач, Богородчани. 2) Округ Стрий охоплював повіти: Стрий, Сколе, Жидачів, Калуш, Долина. 3) Округ Коломия – повіти: Коломия, Косів, Печеніжни,

Городенка, Снятин. 4) Округ Чернівці охоплював повіти: Чернівці, Заставна, Кіцмань, Серет, Вашківці, Сторожинець, Вижниця [36, с. 2].

Військовий округ очолював військовий окружний командант. До окружної команди входили: Командант, Прибічник Команданта, Референт мобілізаційний, інтендантський, а) харчовий, б) наборовий, в) оружний, г) рахунковий, д) обозний. Санітарний, Командант Запасового Коша. Область очолювали обласні військові команданти [36, с. 2–4].

Президент Державних Секретарів Кость Левицький та Державний секретар Військових справ отаман Вітовський 13 листопада 1918 р. видали мобілізаційне розпорядження, яке було передане до окружних команд повітових комісарів та громад [36, с. 2].

Саме через вище зазначені окружні команди проходила мобілізація військовиків, придатних до служби в летунському відділі. В розпорядженні, яке підписав 1 грудня 1918 р. Товариш Державного Секретара Військових Справ в. р. (виконувач розпорядження) сотник П. Бубела, вказувалось, що всі зголошення до летунського відділу, окружні команди і команданти відділів мають негайно переселати до Секретаріату Військових Справ разом з заявою військовика про бажання служити в авіавідділі. Потрібно було подати також висновок лікаря округу або відділу, це засвідчувало придатність до служби. Мала бути також дописка, очевидно, рекомендаційного характеру [37, с. 2–3]. Ці військовики вносились до відповідного формуляру встановленого зразка, де вказувалось дата запису, ім'я, прізвище, ранга в австрійській армії, місце і дата народження, національність, рід військ, в яких проходила служба, цивільна і військова освіта, дата вступу до українського війська, дата іменування, вказувалось до якого роду військ приділено військовика, була також графа примітки [15, арк. 4 зв.–5].

Іван Лемківський, котрий в 30-х роках написав деякі замітки про авіацію ГА в “Літописі Червоної Калини” згадує лише про єдиний збірний пункт у Золочеві при окружній команді, який приймав зголошення до служби в летунстві війська ЗУНР. Оскільки Золочів рахувався округом, там дійсно була

окружна команда, яка мала право приймати згідно з документальними даними зголошення до служби в авіації ГА [89, с. 7]. Проте згідно з документами, це був не єдиний пункт прийому, мобілізація до авіації армії ЗУНР відбувалась за документами так, як подано вище.

Кадровий склад авіації Галицької Армії складали пілоти, вояки колишньої австро-угорської та частково російської армій. Серед особового складу були представники різних націй, військових ранг, мали різний авіаційний вишкіл. Дисертант вважає за необхідне подати коротку інформацію про особовий склад, з якої стане зрозуміло про вік, час вступу на службу, військові ранги, фахові особливості, бойовий шлях тощо.

У цьому розділі особовий склад буде подано і проаналізовано за принципом від найвищої до найнижчої військової ранги. Відповідно до цього задуму вважаю за потрібне подати інформацію про встановлені в ГА військові ранги, що час до часу коректувалися, наприклад, ранги, встановлені станом на 5 грудня 1918 р., були такі: стрілець, старший стрілець, вістун, десятник, старший десятник, булавний старший десятник, хорунжий, четар, поручник, сотник, отаман, осаул, полковник [37, с. 5]. 30 квітня 1919 р. серед військових ранг відбулися певні зміни з назвами, в результаті чого вони набули такого вигляду: стрілець, старший стрілець, вістун, десятник, підхорунжий, булавний, хорунжий, четар, поручник, сотник, отаман, підполковник, полковник, генерал-четар, генерал-поручник, генерал-сотник [287, с. 533].

Згідно з архівними документами 21 червня 1919 р. було видано наказ ч.: 39, підписаний Начальним Вождем Військ генерал-поручником О. Грековим. У цьому наказі встановлені такі військові ранги: стрілець, старший стрілець, вістун, десятник, старший десятник, булавний старший десятник, містостаршина, підхорунжий, хорунжий, четар, поручник, сотник, отаман, підполковник, полковник, генерал-четар, генерал-поручник, генерал-сотник. У наказі йшлося про неприпустимість вживати інші терміни для означення старшин, підстаршин, стрільців, крім встановлених наказом. Також як

невстановлені жодним наказом заборонені слова: офіцер, підофіцер, козак, мужва [18, арк. 34].

Отже, проаналізувавши даних три варіанти військових ранг, бачимо, що перший варіант (5 грудня 1918 р.) відрізняється від другого (30 квітня 1919 р.) тим, що ранга “старший десятник” заміненна на “підхорунжий”, ранга “булавий старший десятник” на “булавний”, ранга “осаул” на “підполковник”. Натомість різниця між другим (30 квітня 1919 р.) та третім (21 червня 1919 р.) полягає у введенні ранг: “старший десятник”, “булавний старший десятник”, “містостаршина”. Окрім цього, в другому варіанті між рангами “підхорунжий”, “хорунжий” міститься звання “булавний”, а в третьому після “підхорунжого” йде зразу звання “хорунжий” [37, с. 5], [287, с. 533], [18, арк. 34].

Відтак 22 червня 1919 р. до поданого вище наказу ч.: 39 видано додаток, в якому вказувалось, що викресленню з наказу підлягають слова: “містостаршина”, а також зі слова “булавий старший десятник” наказано викреслити “старший”, тобто виходило звання “булавий десятник” [18, арк. 35].

У авіації армії ЗУНР згідно із спогадами і архівними матеріалами несли службу три військовики в ранзі полковників [84, с. 20–21], [15, арк. 16 зв.–17], [16, арк. 11 зв.], [13, арк. 67 зв.]. У документах, мемуарах та літературі фігурує 11 сотників [7, арк. 10], [320, с. 72–73], [101, с. 9], [15, арк. 15 зв.–16], [11, арк. 97], [16, арк. 11 зв.], проте їхня кількість, як і сумарне число військовиків інших ранг, протягом існування військової авіації ЗУНР коливалась, тому зрозуміло, ці дані є приблизні та складені лише на основі тих відомостей, які є в розпорядженні дисертанта. Поручників, яких вдалось виявити, налічувалось 17 осіб [13, арк. 27], [7, арк. 41], [15, арк. 4 зв.–5], [15, 15 зв.–16], [101, с. 9], [108, с. 67], [97, с. 219, 221], [11, арк. 97], [7, арк. 217]. Четарів, про яких є відомості, налічувалось 6 осіб [97, с. 219], [15, арк. 14 зв.–15], [34, арк. 39, 39 зв.], натомість військовиків у ранзі хорунжих, про яких є дані, нараховувалось 11 осіб [15, арк. 14 зв.–15, 15 зв.–16], [101, с. 9], [97, с. 219, 223]. Військовики, які належали до під старшинських ранг, досить скупо представлені в документах та спогадах. Маємо відомості лише про двох булавних [97, с. 219]. По документах

проходить один булавний старший десятник та один підхорунжий [15, арк. 4 зв.–5]. Загальна кількість старших десятників, про яких є відомості, складає дев'ять осіб [97, с. 219, 223]. Фігурує в мемуарах один десятник [97, с. 239]. У спогадах Франко наводить вісім десятників [101, с. 9]. Проте дисертант ставить під сумнів цю інформацію, оскільки за виявленими даними жоден з цих осіб не мав ранг десятника. Також маємо відомості про шість вістунів [97, с. 219], [51, с. 668]. Слід зазначити, що це лише ці військові, про яких вдалось знайти відомості, загальна кількість військовиків в летунстві Галицької Армії постійно коливалась, і скласти точне число доволі важко.

Дисертант вважає за доцільне подати зазначені вище варіанти військових ранг, оскільки при характеристиці особового складу будуть траплятися військовики, ранги яких дотичні до першого, чи до другого варіанту.

Серед полковників летунства ГА фігурують в спогадах і архівних матеріалах Борис Губер, Джамбулат Кануков [84, с. 20–21], [15, арк. 16 зв.–17], [16, арк. 11 зв.]. Також в архівних даних значиться полковник Шабський. Про нього відомо лише, що він командував “І повітроплавним дивізіоном”, чи як називали його згодом – “путобальонна сотня”, тобто повітроплавна сотня, яка мала в своєму розпорядженні прив'язні аеростати. Шабський перебував від 22 лютого 1919 р. разом з цією сотнею в віданні НКГА [13, арк. 67 зв.], [89, с. 9–10].

Джамбулат Кануков (1 квітня 1889 р. н. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 29 років) народився в м. Беслан (зараз республіка Північна Осетія–Аланія в складі Російської Федерації), під графою національність в документах значиться як осетин, цивільна освіта 8 класів гімназії, відомо, що мав професійну авіаосвіту [15, арк. 16 зв.–17]. Його фаховість підтверджує і П. Франко, в спогадах якого зазначено, що той мав навички механіка, вмів переставляти, ремонтувати авіадвигуни, здійснював інженерні експерименти, переставляючи на літаки потужніші двигуни, ніж це було передбачено заводськими стандартами. Франко в спогадах стверджує про його належність до князівського роду. Мав бойові нагороди, зокрема,

відзначений Георгієвським хрестом [101, с. 9]. Почав службу в летунстві Галицької Армії 16 грудня 1918 р. Саме тоді на летовище в Красне передислокувався один з авіазагонів Одеського авіаційного дивізіону (за іншими даними один з авіазагонів 2-го Подільського авіадивізіону [311, с. 77–78]). Дозвіл на це дав інспектор авіації Одеського району Самойлов [320, с. 72].

Дослідник А. Харук стверджує, що при прибутті цього авіазагону до Красного Кануков невдовзі став командиром сотні, оскільки мав вищу рангу (полковник), аніж Франко (поручник, рангу сотника йому присвоєно 1 січня 1919 р. [101, с. 9].), проте, згідно з мемуарними даними, ця інформація не підтверджується. По-перше, на час його прибуття і ще довгий період після цього не існувало в Красному ніякої сотні, про що пише А. Харук [313, с. 36], а існував згідно з мемуарними даними, (також це підтверджує дослідник Л. Шанковський [344, с. 290]) летунський відділ (хоча дослідники часто плутають назви: “летунський відділ”, “Перший летунський полк”, “летунська сотня”, колишні авіатори П. Франко чи І. Фостаковський досить чітко ці назви розрізняють [101, с. 9], [97, с. 223]) і існував аж до 19 лютого 1919 р. Згідно з архівними даними саме цього числа починає фігурувати в документах розподіл на сотні – 1-шу, 2-гу і направчу (ремонтну) [11, арк. 25]. Принаймі 31 грудня 1918 р. в документах, ще фігурує назва летничий відділ [13, арк. 27].

І. Фостаковський пише, що на початку квітня 1919 р. летунський відділ перетворено на Перший летунський полк, в котрий входили три летунські сотні: 1-ша летунська сотня передислокувалась 9 квітня 1919 р. в с. Дуліби біля Стрия, 2-га залишилась в Красному і 3-тя, сформована на поч. травня 1919 р., дислокувалась в Тернополі [97, с. 223]. Оскільки фігурування в архівних даних 1-ої, 2-ої летунських сотень та 3-ої направчої спостерігається вже від 19 лютого 1919 р, ймовірно згадане переформування відбулося в лютому 1919 р. [11, арк. 25].

Франко стверджує, що Джамбулатові Канукову пропонували керувати летунським відділом, проте виникали деякі труднощі, по-перше, він не знав добре мови, що ускладнювало ситуацію, по-друге, Франко краще знав ситуацію

в летунському відділі, оскільки він його ж і сформував. Відповідно до цієї ситуації, згідно з наказом Начальної Команди і Державно Секретаріату, Франко залишився командантом летунського відділу, а Кануков – його заступником [101, с. 9]. Командантом відділу Франко залишався, як вже зазначалось, до 26 березня 1919 р. [101, с. 9].

Кануков дійсно очолював сотню в Красному, але аж від квітня 1919 р. після згаданої вище реорганізації летунського відділу, тоді він і став одночасно командантом полку [97, с. 223]. Це підтверджують і архівні дані [11, арк. 26].

Полковник Борис Губер почав службу в летунському відділі від 16 грудня 1918 р. [313, с. 36]. За національністю росіянин, мав фахові знання пілотажу [101, с. 9], про що свідчить факт ведення вишколу для підвищення фахових знань в авіаційній сфері [79, с. 11].

Серед сотників фігурує Е. Складенко, якому згідно з наказом Начальної Команди Українських Військ від 13 листопада 1918 р. було доручено формування “летучого відділу”. Наказ підписав в 22³⁰ в.р. полковник Стефанів [7, арк. 10]. Проте цей військовик в спогадах колишніх авіаторів не значиться.

В архівних документах значиться також сотник пілот Сукий, про якого не знайдено біографічних відомостей ні в архівних документах, ні в спогадах, відомо тільки, що 6 квітня 1919 р. він прикривав на винищувачі “Ньюпор XXIII” розвідник “Бранденбург” № 2739, на борту якого перебували пілот поручник Рудольфер, та доглядник (спостерігач) поручник Костів, що здійснювали розвідку по лінії Львів–Городок [11, арк. 97].

Згідно з опублікованими документальними матеріалами, організатором авіації Галицької Армії став поручник УСС Петро Франко. У Вістнику Державного Секретаріату Військових Справ зазначено, що станом від 1 грудня 1918 року його призначено згідно з тодішньою термінологією на військову посаду – “командант летунського відділу, референт летунства”. Цей відділ підпорядковувався на момент створення Державному Секретаріату Військових Справ [37, с. 2]. Авіаційна реферантура займалась здебільшого адміністративними питаннями, а авіаційний відділ – оперативними. Оскільки

очолювала ці два відомства одна людина, то зрозуміло, що поділ повноважень був досить умовний [313, с. 35].

У період визвольної війни не було чітко усталеної універсальної термінології стосовно назви командирів авіаційних частин. На підставі архівних матеріалів можна побачити існування на території Української Народної Республіки таких керівних посад, як: “Начальник Повітряної Фльоти Української Народньої Республіки”, також існувала посада – “Інавіадарм”, так називали інспектора авіації Дієвої Армії, авіазагоном керував – “Командір Авіотряду” (дані подані на підставі доповіді від 18 жовтня 1919 року) [6, арк. 1, 1 зв.].

На той час П. Франка (12 липня 1890 р. н [51, с. 669]. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 28 років) можна оцінити як перспективного вояка. В 1915 р. його відзначено медаллю хоробрості II класу [291, с. 263]. У 1916 році він проходив вишкіл як технічний старшина в авіаційній школі Райльовац, розміщеній неподалік від міста Сараєво [100, с. 3]. Проте після завершення вишколу австрійське командування не допустило Франка до авіаційних підрозділів. Його призначили на посаду командира кулеметної сотні [291, с. 265], а 1 січня 1919 р. підвищено до звання сотника [320, с. 73], [101, с. 9]. Як вже зазначалось вище, 1 грудня 1918 р. П. Франка призначено на посаду “командант летунського відділу”, яку він обіймав до 26 березня 1919 р. а референтом летунства (на цю посаду він заступив від 1 грудня 1918 р.) був до 10 квітня 1919 року [101, с. 9].

Натомість організаторами польської військової авіації стали поручник Януш де Бореїн, поручник Стéфан Бастир, поручник Стéфан Стец, поручник Євгеніуш Роланд, поручник Владі́слав Торун. Перелічені військові перебували на момент організації авіації в таких рангах, як П. Франко [360, s. 50], [364, s. 1608–1625], [283, с. 17].

Сотник Василь Євський почав службу у відділі приблизно у грудні 1918 р. [320, с. 72–73]; за національністю естонець, в мемуарах характеризується як фаховий вправний пілот [101, с. 10]. Сотник Василь Булатів так само, як і

Євський – у відділі від грудня 1918 р. [320, с. 72–73]. Франко подає в спогадах ще двох сотників: Новак і Євген Пуза [101, с. 9]. Про цих сотників, на жаль, маємо мало даних. Відомо, що сотник Євген Пуза народився на Закарпатті, за фахом авіаспостерігач. Очевидно, мав конструкторську освіту. Франко стверджує, що він розробляв конструкцію літака-велосипеда [101, с. 9]. Сотник Фостаковський в спогадах вказує, що станом на 25 травня 1919 р. Є. Пуза обіймав посаду референта летунства при ДСВС [97, с. 231]. Про сотника Новака відомо лише те, що він перебував в структурі авіації Галицької Армії недовгий період часу [101, с. 9].

Сотник Іван Шестаков (31 січня 1893 р. н. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 26 років) під графою місце народження: по документах вказана Бесарабія. Цивільна освіта: реальна школа, військову освіту отримав в школі спостерігачів чи дозорців згідно з тодішньою термінологією [15, арк. 15 зв.–16]. У відділі з грудня 1918 р. Завідував фотографічним відділом [101, с. 10], [320, с. 72–73]. Архівні дані підтверджують цю інформацію. Він часто літав з різними пілотами як спостерігач: 3 травня 1919 р. з 9¹⁸ до 9³⁵ з пілотом Масикевичем. 8 травня 1919 р. з 11⁰⁵ до 13⁰⁸ – з пілотом Кубшом з метою фотографування ворожих позицій в районі Белза, тобто проводив аерофотозйомку [12, арк. 1].

Сотник Федір Алєлюхін (27 січня 1896 р. н. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 23 роки) народився в м. Петрограді, цивільна освіта становила 8 класів гімназії, під графою військовий вишкіл в документах вказано: летунський відділ [15, арк. 15 зв.–16]. Алєлюхін фігурує також в звітах про лети 2-ої летунської сотні. 8 травня 1919 р. з 15²⁵ по 16²⁵ літав на літаку до Стрия [12, арк. 1].

Сотник Некандер Залозний (3 листопада 1890 р. н. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 28 років) Франко подає його ім'я як Нікандер [101, с. 9], хоча за архівними документами він проходить як Некандер [15, арк. 15 зв.–16]. Місце народження Харцизьк Донської губернії (тепер Донецька обл.). Цивільна освіта: реальна школа. Навчався в авіаційній школі для пілотів

[15, арк. 15 зв.–16]. П. Франко називає його одним з найкращих пілотів [101, с. 10]. За архівними даними видно, що він часто здійснював авіарозвідку під час служби в 2-й летунській сотні. Зокрема, 10 травня 1919 р. 11³⁰ до 12⁴² літав до II корпусу Галицької Армії. 13 травня 1919 р. 8¹⁰ до 9¹⁵ перебував на завданні, проводив розвідку на фронті. 16 травня 1919 р. 7²⁸ до 7⁴⁵ на завданні, розвідка на фронті. 17 травня 1919 р. з 15¹⁰ до 16¹⁰ перебував в повітрі, розвідка Миколаїв–Комарно 18 травня 1919 р. 15³⁰ до 16³⁵ виконував завдання, розвідка в районі Жовкви [12, арк. 1]. Цей перелік наведено для того, щоб побачити приблизну динаміку летів цього пілота.

За архівними документами проходить також сотник Володимир Баранек, відомо, що 1 листопада 1916 р. іменований поручником, а 1 березня 1919 р. піднесений до ранги сотника, більше про нього нема жодних даних, в спогадах він теж не фігурує [16, арк. 11 зв.].

Згідно з наказом № 27 Начальної Команди Укр. Військ від 31 грудня 1918 р. до летунського відділу в Красному 23 грудня 1918 р. прибуло два військовики в рангах поручників – Рудольф Земик та Іван Фостаковський [13, арк. 27], [7, арк. 41].

Іван Фостаковський (1 січня 1890 р. н. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 29 років) військовий вишкіл отримав в Катаро південна Далмація (територія сучасної Хорватії і Чорногорії), де перебував в школі фортечної артилерії в 1912–1913 рр., У 1914 р. підпав під мобілізацію, військову службу проходив в формаціях польової та гірської артилерії. Тоді просунувся по службі від хорунжого до поручника. В авіаційному відділі проходив службу за фахом – авіаспостерігач чи зорець згідно з тодішньою термінологією. Дня 5 лютого 1919 року в результаті вибуху бомби отримав поранення. У травні 1919 р. знову повернувся до Летунського полку [51, с. 657].

Рудольф Земик (12 листопада 1891 р. н. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 27 років) за фахом інженер [15, арк. 7 зв. – 8], проте виконував й інші функції. За архівними документами можна простежити, що 3 травня 1919 р. Земик разом з пілотом Найгавзером від 14⁴⁵ до 16³⁰ перебував в

повітрі, проводив розвідку в районі Белза, 12 травня 1919 р. він разом з цим же пілотом від 13¹⁷ до 14²⁵ літав до Станиславова в обох випадках як спостерігач. Авіатори ГА проводили бойові чи розвідувальні вильоти, як правило, по двоє – пілот і спостерігач [12, арк. 1]. Є відомості, що Р. Земик навчався в школі старшин, також мав технічну освіту, в українській армії від 10 листопада 1918 р., в ранзі поручника від 15 жовтня 1918 р. [15, арк. 15 зв.–16].

Окрім поданих вище поручників, в архівних даних є відомості про ще низку військовиків цієї ранги, які проходили службу в летунстві Галицької Армії.

Поручник Теодор Томенко (25 квітня 1892 р. н. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 26 років) під місцем народження в документах вказано: Дебескавці–Коломия. Цивільна освіта – торгова академія. Спеціаліст з прив'язних аеростатів. У ранзі поручника від 1 травня 1918 р. Під місцем служби вказано: Летучий відділ Тернопіль [15, арк. 4 зв.–5]. Очевидно, мала на увазі 3-тя летунська сотня, яка розміщалась в Тернополі [97, с. 223], або технічна летунська сотня, котра до 20 грудня 1918 р. дислокувалась в Тернополі [89, с. 7], [97, с. 218].

Дослідник Ярослав Тинченко стверджує, що 5 лютого 1919 р. від вибуху авіабомби в летунському відділі (Красне) цей поручник загинув [311, с. 79–80]. Він покликається на архівні документи [311, с. 79–80, 115]. Проте на тому фото немає імені пілота, а лише ранга і прізвище, тобто написано: поручник Томенко [34, арк. 43, 43 зв.]. Є підозра, що тоді загинув не Теодор, а Василь Томенко, принаймні так стверджує в спогадах І. Фостаковський, який був свідком даних подій, був важко поранений, але зумів вижити [97, с. 221]. Крім того, в архівних документах вказано, що Теодор Томенко перебував в Тернополі, очевидно після створення 3-ї летунської сотні, а її створили після квітня 1919 р. [15, арк. 4 зв.–5], [97, с. 223]. Дослідник А. Харук стверджує, що на початку травня 1919 р. [313, с. 37]. Отже, після вибуху 5 лютого 1919 р. він був живий. Ймовірно, це міг бути брат Теодора Томенка. Також можна припустити, що поручник Теодор Томенко перебував в Тернополі, коли там дислокувалась технічна летунська

сотня, яка забирала зі збірних станцій в Бродах і Підволочиську авіаматеріал, що його сортували в Промисловій школі в Тернополі і відправлявся до Красного [89, с. 7]. Дня 20 грудня сотню передислокували до Красного. Фостаковський називає цю сотню “летунський відділ в Тернополі” [97, с. 218]. З огляду на це, можна припустити про перебування там Теодора Томенка, а, відповідно, після передислокації до Красного 20 грудня 1918 р. саме він міг загинути від вибуху бомби 5 лютого 1919 р. Проте І. Фостаковський і дослідник А. Харук стверджують, що цією технічною сотнею в Тернополі керував Василь Томенко [97, с. 218], [320, с. 72].

Поручник Франц Рудольфер (29 серпня 1897 р. н. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 21 рік) народився у Відні, за національністю німець, цивільна освіта: реальна школа. Під графою “військовий вишкіл” вказана дата: 15.03.1915 р., [15, арк. 15 зв.–16] очевидно, пов’язана з вступом до авіашколи або із службою при військовій авіації. В українському війську від 10 грудня 1918 р. Ранга поручника присвоєна 1 листопада 1918 р., відомо, що проходив службу при 1-ій летунській сотні [15, арк. 15 зв.–16].

В архівних даних значиться поручник Грушт, котрий згідно з наказом НКГА № 128 від 27 серпня 1919 р. мав стати референтом та командантом військової авіації ЗУНР при НКГА [7, арк. 217].

Осип Заславський (6 січня 1897 р. н. станом на січень 1919 р. – вік військовика становив 22 роки) народився в Тернополі, цивільна освіта 5 класів реальної школи, стосовно авіавишколу ситуація аналогічна зі згаданим Францом Рудольфером. Під цією графою вказана дата: 1 серпня 1916 р., очевидно, з нею датою пов’язане або навчання, або служба в авіаційній сфері. В українській армії від 31 листопада 1918 р., підвищений до ранги поручника 31 листопада 1918 р. Служив в 1-ій летунській сотні [15, арк. 15 зв.–16]. Франко стверджує, що він був спеціалістом по двигунах [101, с. 10].

Антін Хрущ (29 жовтня 1891 р. н. станом на січень 1919 р. вік військовика становив 27 років), місце народження Рожнів на території Галичини, в

українській армії від 8 листопада 1918 р. [15, арк. 15 зв.–16]. Іменований поручником 1 вересня 1917 р. [16, арк. 12 зв.], [15, 15 зв.–16].

Поручник Михайло Савчук (27 вересня 1892 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 26 років) народився в м. Чернівці, навчався в авіашколі за фахом спостерігач, пілот. В українському війську від 23 грудня 1918 р. У ранзі поручника від 1 листопада 1916 р. [15, арк. 15 зв.–16]. За іншими документами від 1 листопада 1917 р. [16, арк. 12 зв.].

Поручник Василь Костів (5 лютого 1889 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 29 років), місце народження м. Тернопіль. Мав технічну освіту, також артилерійський і авіаційний вишкіл. В українському війську від 1 листопада 1918 р. [15, арк. 15 зв.–16]. Згідно з архівними даними за фахом був авіаспостерігачем, наприклад, 6 квітня 1919 р. о 15²⁰ здійснював виліт на розвідку по лінії Львів–Городок, пілотував літак (розвідник “Бранденбург” № 2739) поручник Рудольфер, поручник Костів виконував функцію доглядника (спостерігача). Під час дислокації авіації армії ЗУНР у Теребовлі (за даними Р. Земика, це червень 1919 р.) очолив (замість поручника С. Слезака, який відлетів до Відня) ремонтну майстерню [11, арк. 97], [97, с. 232], [80, с. 4–5].

Поручник Микола Ляліч (4 листопада 1895 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 23 роки) за національністю хорват, народився в м. Кніш, область Далмація (історична область в північно-західній частині Балканського півострова, територія сучасної Хорватії і Чорногорії). Цивільна освіта: реальна школа. Навчався у військовій академії та у школі пілотів. В українському війську від 13 грудня 1918 р. [15, арк. 15 зв.–16] В ранзі поручника від 1 травня 1917 р. [16, арк. 12 зв.], [15, арк. 15 зв.–16].

Петро Франко і М. Шарик в спогадах подають ще одного поручника, про якого маємо мало документальних відомостей, це Степан Слезак [101, с. 9], [108, с. 67]. Поручник С. Слезак мав конструкторську освіту, ще в Австро-Угорській монархії працював конструктором гідропланів [97, с. 219]. Мав добрі зв'язки з фаховими механіками, відомо, що на його запрошення приїжджали фахівці з Відня для ремонту літаків [97, с. 219]. В летунському відділі Слезак

був на посаді завідувача майстерні. Слезак здійснював ремонт літаків, гармат, самоходів [97, с. 219], [99, с. 129]. Розробив навчальний літак з подвійним кермом (для інструктора і учня), щоб навчати пілотів [89, с. 7]. Згідно з архівними даними, 15 червня 1919 р. призначений тимчасовим командантом та референтом військового летунства. Під час дислокації авіації армії ЗУНР в Тереховлі (червень 1919 р.) завідував ремонтною майстернею [7, арк. 100], [97, с. 232], [80, с. 4–5].

Авіапостерігач І. Фостаковський згадує ще кількох поручників: Орест Гумецький, Василь Томенко, Іван Огар, Іван Люпул, Олекса Басан і Кость Ляліч [97, с. 219, 221]. Стосовно останнього маємо сумніви, щодо правильності подання імені, оскільки в спогадах Франка і за документами він значиться як поручник Микола Ляліч [101, с. 9], [15, арк. 15 зв.–16].

Орест Гумецький (10 лютого 1891 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 27 років) народився в м. Дрогобичі. Мав освіту авіапілота, також технічну освіту. До українського війська вступив 1 грудня 1918 р. У ранзі поручника від 1 травня 1918 р., служив в летунському відділі в Красному [15, арк. 9 зв.–10]. Загинув 5 лютого 1919 р. від вибуху авіабомби під час навчань [261, с. 51].

Олекса Басан (1 квітня 1890 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 28 років) під місцем народження в документах вказано: Скалат Бібрка. Мав медичну та юридичну освіту. В ранзі поручника від 1 серпня 1917 р. [15, арк. 7 зв.–8]. Загинув від вибуху авіабомби під час навчання 5 лютого 1919 р. [262, с. 37]. В Центральному державному історичному архіві України м. Львова є фото загиблого О. Басана [34, арк. 37, 37 зв.].

Про Василя Томенка, Івана Люпула маємо мало відомостей. Відомо, що вони так само, як і згадані вище військовики, перебували 5 лютого 1919 р. в авіашколі під час вибуху бомби в руках полковника Бориса Губера. В. Томенко помер через кілька годин, а І. Люпул на третій день від втрати крові в Золочівському шпиталі [97, с. 221].

Мало даних і про поручника Івана Огара. Відомо, що він був авіаспостерігачем. Так згідно з документами 8 травня 1919 року разом з пілотом Найгавзером від 11³⁷ до 13²⁵ виконував поставлене завдання: авіарозвідку в районі Белза [12, арк. 1].

Серед четарів відомі: Микола Серіков, Фелікс Шепарович (брат Едмунда Шепаровича – команданта кінної бригади), Федір Яцура, четар Коцко (брат Адама Коцка) [97, с. 219]. В архівних документах також значиться четар Едвард Бернгубер [15, арк. 14 зв.–15].

Серіков Микола (27 червня 1898 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 20 років) народився в Харкові, цивільна освіта: торгова школа, навчався в школі для пілотів. В українському війську від березня 1917 р., в ранзі четаря від 15 липня 1917 р. [15, арк. 15 зв.–16]. Здійснював бойові лети. Наприклад, 28 квітня 1919 р. від 9³⁵ до 11⁰⁵ здійснив бойовий виліт в напрямку Львова, 29 квітня 1919 р. від 8³⁷ до 10²⁰ бойовий виліт на північ Львова [12, арк. 1]. Дослідник Лев Шанковський стверджує, що на його рахунку було два збитих польських літаки [344, с. 291]. Документальні дані засвідчують, що він проводив розвідувальні лети. Так, наприклад, 3 травня 1919 р. від 9²⁰ до 10⁴⁵ перебував в повітрі, проводив розвідку на фронті під Львовом [12, арк. 1].

Четар Федір Яцура (7 березня 1897 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 21 рік) народився в с. Желдець Жовківського повіту. Цивільна освіта: гімназія і технологічний інститут. Від 1914 р. в Легіоні Українських Січових Стрільців [51, с. 670].

Про Четарів Коцка і Шепаровича маємо мало даних. Відомо, що обоє станом на лютий 1919 р. перебували в летунському відділі в Красному [97, с. 219]. А після створення у квітні 1919 р. Першого летунського полку належали до 1-ої летунської сотні, котра 9 квітні 1919 р. передислокувалась в с. Дуліби поблизу Стрия [97, с. 223]. Про рангу четаря Фелікса Шепаровича свідчать архівні документи, він значиться в іменному списку офіцерів Галицької Армії [16, арк. 13 зв.].

Четар Едвард Бернгубер (22 жовтня 1897 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 21 рік) народився у Відні. За національністю німець. Четарем іменований 1 жовтня 1917 р. Службу проходив в летунському відділі в Красному [15, арк. 14 зв.–15]. П. Франко в спогадах стверджує, що Е. Бернгубер був поручником [101, с. 9]. Цілком ймовірно, що згодом його ранга піднялась, бо за документами він значиться як поручник [15, арк. 14 зв.–15]. Або просто зроблена помилка самим Франком, хоча, як правило, його дані збігаються з архівними. Бернгубера Франко оцінює як професійного пілота [101, с. 10].

До четарів належав також Хазбулат Кануков, брат полковника Джамбулата Канукова. Дослідник Ярослав Тинченко пише, що той був хорунжим [311, с. 132]. Проте згідно з архівними матеріалами видно, що він мав рангу четаря [34, арк. 39, 39 зв.].

Хорунжі, які значаться в архівних документах і спогадах колишніх військовиків, летунства війська ЗУНР: Степан Кузьмович, Сельвестр Соневицький, Михайло Мовчук, Леонід Міхенко, Михайло Іванів [15, арк. 14 зв.–15, 15 зв.–16]. Франко і Фостаковський в спогадах, окрім згаданих вище військовиків, пишуть ще про хорунжого Калішевського [101, с. 9], [97, с. 223], проте він в архівних даних не фігурує. Іван Фостаковський подає ще кількох хорунжих, про яких мало архівних відомостей: Михайло Нестор, Зелений, Кубш, Осип Швець, Кунке [97, с. 219, 223].

Хорунжий Степан Кузьмович (10 грудня 1893 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 25 років) народився в м. Тернополі. Від 3 листопада 1914 р. в Легіоні Українських Січових Стрільців. Вступив до українського війська 1 листопада 1918 р. В ранзі хорунжого від 1 листопада 1918 р. Належав до летунського відділу в Красному [15, арк. 14 зв.–15].

Хорунжий Сельвестр Соневицький (12 січня 1896 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 23 роки) народився в м. Бережани. Мав гімназійну освіту. В українському війську від 10 листопада 1918 р. [15, арк. 15 зв.–16]. Був фахівцем з ремонту двигунів [101, с. 10].

Михайло Мовчук (11 жовтня 1894 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 24 роки) народився в Зборові. Цивільна освіта: гімназія. Навчався в школі пілотів. До українського війська вступив 7 листопада. Службу проходив в 1-ій летунській сотні [15, арк. 15 зв.–16].

Леонід Міхенко (30 червня 1898 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 20 років) народився в м. Тернопіль. Мав технічну освіту, закінчив школу старшин. Від 1 листопада 1918 р. в українському війську. Іменований хорунжим 20 листопада 1918 р. Службу проходив в летунському відділі в Красному [15, арк. 15 зв.–16]. Працював в фотографічному відділі разом із сотником Іваном Шестаковим [101, с. 10].

Михайло Іванів (3 листопада 1897 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 21 рік) народився в Петрограді (зараз м. Санкт-Петербург Російська Федерація). За національністю росіянин. Навчався в військовій академії. 1 грудня 1917 р. вступив до українського війська. 1 серпня 1918 р. іменований хорунжим. Службу проходив у 2-ій летунській сотні [15, арк. 15 зв.–16].

Мало відомостей про хорунжих Калішевського, Михайла Нестора, Зеленого, Осипа Швеця, Кунке. Відомо, що Михайло Нестор і Осип Швець загинули 5 лютого 1919 р. від вибуху авіабомби під час навчань [97, с. 221]. У Центральному державному історичному архіві України м. Львова є фото загиблого Михайла Нестора [34, арк. 36, 36 зв.].

Про хорунжого Кубша відомо, що він походив з Відня, був пілотом при 2-ій летунській сотні в Красному. Здійснював розвідувальні лети. Наприклад, 8 травня 1919 р. разом з сотником Іваном Шестаковим від 11⁰⁵ до 1⁰⁸ провели авіарозвідку, під час якої сфотографовано ворожі позиції в районі Белза [12, арк. 1]. Відомо, що у травні 1919 р. він вчинив диверсію, вивів з ладу літак, на котрому літав полковник Джамбулат Кануков, в результаті той загинув через падіння літака в районі Озерної. Усвідомлюючи, що злочин може бути розкритий, він намагався втекти на одному з літаків, проте був збитий над Теребовлею сотником В. Євським [97, с. 231], [313, с. 40].

Булавні (вище подані ранги належали до старшинських, починаючи від булавного йде підстаршинська група рангів): Гриць Шустер, Побережний [97, с. 219].

В архівних даних значиться один булавний старший десятник Василь Кавута (24 квітня 1891 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 27 років) народився в Дублянах. Мав юридичну освіту, був професійним пілотом. В австрійській армії ніс службу при військовій авіації, в ранзі бул. ст. десятника від 6 травня 1918 р. В графі про несення служби в документах написано: Летучий відділ, Тернопіль [15, арк. 4 зв.–5]. Тобто, мова йде про 3-тю летунську сотню, котра дислокувалась в Тернополі [97, с. 223]. Також це могла бути технічна летунська сотня в Тернополі [89, с. 7].

По документах проходить лише один підхорунжий Маркіян Яворський (6 березня 1898 р. н. на січень 1919 р. вік військовика становив 20 років) народився в с. Миклашів поблизу Львова (зараз с. Миклашів належить до Пустомитівського району Львівської області). Спеціаліст з прив'язних аеростатів. В українському війську від 29 листопада 1918 р. Під графою про несення служби вказано: Летучий відділ Тернопіль [15, арк. 4 зв.–5]. Мається на увазі 3-тя летунська сотня, котра дислокувалась в Тернополі під командуванням Сотника Некандера Залозного [97, с. 223], або технічна летунська сотня, котра до 20 грудня 1918 р. розміщалась в Тернополі під командуванням поручника Томенка [89, с. 7], [97, с. 218].

Старші десятники: Жарський, Масикевич, М. Захаріяш, Петро Ткачук [97, с. 219]. Фостаковський відносить до старших десятників Кавуту [97, с. 219], проте в архівних матеріалах він числиться як булавний старший десятник [15, арк. 4 зв.–5]. Ймовірно був підвищений у ранзі, або це помилка Івана Фостаковського.

Старшого десятника Жарського Франко оцінює як талановитого пілота [101, с. 10]. Старший десятник Масикевич служив в 2-ій летунській сотні [12, арк. 1]. М. Захаріяш працював в технічній летунській сотні в Тернополі [89, с. 7]. Про П. Ткачука також мало відомостей, опублікована фотографія цього

військовика в спогадах Д. Кренжаловського. Під фотографією Кренжаловський стверджує, що він був пілотом [84, с. 20].

У спогадах також фігурують старші десятники: Мельникович, Нойгавзер, Томас, Кліш [97, с. 221–223]. П. Франко їх зараховує до десятників [101, с. 9]. Можна було б припустити, що їх підвищили рангом. Проте Фостаковський стверджує, що вони в цій ранзі були на час прибуття до летунського відділу [97, с. 223]. У спогадах Фостаковський подає фото десятника Данила Залеського [97, с. 239], проте в документах той не фігурує.

Вістуні: І. Явнич, Л. Зарічний, Михайло Томенко (брат В. Томенка), Михайло Шарик [97, с. 219].

Михайло Шарик (24 жовтня 1901 р. н. на січень 1919 р. вік військового становив 17 років) народився в с. Денисові Тернопільської обл. [110, с. 7]. Служив кулеметником в 1-ій летунській сотні [51, с. 670].

У спогадах Івана Фостаковського є фото хорунжого Володимира Пилипця [97, с. 237]. Проте під час служби в авіації ГА він мав рангу вістуну [51, с. 668].

Володимир Пилипець (14 лютого 1902 р. н. на січень 1919 р. вік військового становив 16 років), місце народження Скалат, закінчив в Тернополі гімназію, служив в 3-ій летунській сотні. За даними Івана Фостаковського вістун В. Пилипець вступив на службу в авіацію ГА, тоді коли основна база перебувала в Терєбовлі (згідно зі спогадами Р. Земика це червень 1919 р.). Будучи за освітою військовим телеграфістом та телефоністом, його призначено шефом служби зв'язку летунського полку [51, с. 668], [97, с. 232], [80, с. 4–5].

Загальна кількість військових в авіації Галицької Армії постійно коливалась. Наприклад, станом на 19 лютого 1919 р. 1-ша летунська сотня нараховувала 11 старшин, 25 підстаршин, 38 муштрових стрільців, 43 немустрових стрільців (військові запасу або цивільні), разом 117 військових та службовців. 2-га летунська сотня: 6 старшин, 10 підстаршин, 15 муштрових, 41 немустрових стрільців, разом 72 військові та службовці. Направча сотня – 4 старшини, 8 підстаршин, 30 муштрових, 163 немустрових стрільців, разом 205 військових та службовців. В загальному летунський відділ (до речі ця

назва офіційна, про що свідчить напис на печатці, яка фігурує в документах [11, арк. 25]), чи Перший летунський полк, нараховував 21 старшин, 43 підстаршин, 83 муштрових, 247 немущтрових стрільців. Загалом 394 чоловік особового складу [11, арк. 25].

Дня 26 березня 1919 р. 1-ша летунська сотня нараховувала 15 старшин, 24 підстаршин, 69 муштрових, 6 немущтрових стрільців – разом 114 осіб. 2-га летунська сотня: 6 старшин, 12 підстаршин, 47 муштрових і жодного немущтровоного стрільця – разом 65 осіб. Направча сотня: 2 старшин, 25 підстаршин, 41 муштрових, 169 немущтрових стрільців – разом 237 осіб. Отже, в цілому в летунському відділі нараховувалось 23 старшин, 61 підстаршин, 157 муштрових, 175 немущтрових стрільців. Загалом 416 осіб [11, арк. 30].

Станом на 31 березня 1919 р. 1-ша летунська сотня нараховувала 15 старшин, 24 підстаршин, 69 муштрових і лише 7 немущтрових стрільців – разом 115 осіб. 2-га летунська сотня: 6 старшин, 12 підстаршин, 44 муштрових і жодного немущтровоного стрільця – разом 62 осіб. Направча сотня: 3 старшин, 27 підстаршин, 42 муштрових, 167 немущтрових стрільців – разом 239 осіб. Отже, летунський відділ нараховував 24 старшин, 63 підстаршин, 155 муштрових, 174 немущтрових стрільців. Загалом 416 осіб особового складу [11, арк. 29].

З поданих вище даних можна прослідкувати кадрову політику військового керівництва, бачимо, що командування 1-ої летунської сотні зменшувало кількість немущтрових старшин, тобто осіб, які відійшли в запас, не були в строю, або цивільні без військового вишколу, насамперед обслуговуючий персонал. Якщо 19 лютого 1919 р. 1-ша летунська сотня нараховувала 38 муштрових, 43 немущтрових, то 26 березня 1919 р. та ж сотня нараховувала 69 муштрових стрільців, 6 немущтрових. 31 березня 1919 р. 69 муштрових і 7 немущтрових. Тобто, бачимо, поступово велась політика на збільшення кількості муштрових стрільців і зменшення немущтрових.

Командування 2-ої сотні також нарощувало кількість муштрових стрільців, відмовившись від немущтрових. Вже станом на 26, 31 березня 1919 р. тут немущтрових узагалі не було.

Натомість направча сотня наращувала муштрових і немущтрових паралельно, причому немущтрових, як видно вище, було набагато більше. Помітно, що порівняно від 26 і 31 березням 1919 р. кількість немущтрових зменшилась від 169 до 167 чоловік.

У 1-ій летунській сотні також збільшувалась кількість старшин в проміжку від 19 лютого до 31 березня 1919 р., в 2-ій сотні кількість старшин була сталою. Натомість кількість підстаршин у 1-ій летунській сотні зменшилась на одного чоловіка порівняно з 19 лютим 1919 р. В 2-ій кількість підстаршин зросла. У направчій сотні кількість старшин коливалась в діапазоні: 4–2–3, проте зростала кількість підстаршин.

Отже, основним підґрунтям для формування авіації ГА стали залишки військової авіації іноземних військ, які дислокувались на території Галичини у період Першої світової війни, та залишили по собі летовища, верстати для ремонту літаків, приміщення для авіаційного пального, майстерні з деревообробними і токарними верстатами, авіаційні запчастини, а також літаки, які підлягали ремонту. Під командуванням ГА було зібрано й освоєно велику частину авіаційного майна і літаків, в результаті сформовано авіацію Галицької Армії. Її матеріальну базу склали апарати винятково чужоземного виробництва, різних видів і типів. Під час формування авіації ГА невелику матеріально-технічну допомогу надало вище командування з Наддніпрянської України.

У сучасній історіографії домінує думка про єдиний збірний пункт в Золочеві при окружній команді, який приймав зголошення до служби у авіації ГА. Встановлено, що це був не єдиний пункт прийому бажаючих служити в авіації. Досліджено, що в результаті проголошення ЗУНР створено три військові області з округами та повітами. Військові округи очолювали військові окружні команданти. Для особового складу авіації характерна багатонаціональність: осетини, росіяни, українці, естонці, німці, хорвати; різний ступінь авіавишколу, відповідно й різні фахові напрямки, тобто авіспостерігачі, пілоти, конструктори, інженери, механіки, спеціалісти з прев'язних аеростатів, фахівці з аерофотозйомки, кулеметники тощо.

На підставі документів проаналізовано особливості кадрової політики командування, що спочатку спрямовувалась залучити немуштрових стрільців (ті що відійшли в запас або цивільні) для проведення різноманітних робіт. Проте згідно з виявленими архівними даними, встановлено, що кадрову політику в 1-ій і 2-ій авіасотні згодом поступово спрямовувалася на збільшення кількості муштрових військових і зменшення немуштрових. Чисельність особового складу авіації залежала від ситуації на фронті.

РОЗДІЛ 3

ФОРМУВАННЯ ТА СТРУКТУРА АВІАЦІЇ ГАЛИЦЬКОЇ АРМІЇ

3.1. Організація летунства, система управління

Противником створення української держави в Галичині виступили радикальні польські політики, яким у Парижі гарантували військово-політичну підтримку країни Антанти і США. Польська Ліквідаційна Комісія, сформована 28 жовтня у Кракові, мала намір всю Галичину приєднати до відроджуваної Польщі. До Львова 1 листопада очікувався її приїзд, а в ніч з 2 на 3 листопада польське військово-політичне представництво планувало збройним виступом перебрати владу. Дня 31 жовтня представники Центрального Військового Комітету (ЦВК), створеного у першій половині вересня 1918 р. у Львові (напередодні збройного виступу Центральний Військовий Комітет поміняв назву на Українську Генеральну Військову Команду (УГВК), та Української Національної Ради (УНРада), створеної 18 жовтня 1918 р. також у Львові, провели нараду з приводу відмови австрійського намісника генерала Кароля фон Гуйна передати українцям владу. На переговорах була прийнята радикальна пропозиція Д. Вітовського про негайний збройний виступ, який мав відбутися проти ночі 1 листопада [293, с. 31–34], [274, с. 259], [268, с. 135–136].

Головною ударною силою стали українські стрільці і старшини львівської залоги, які становили більшість в 15-му тернопільському, 19-му львівському, 41-му чернівецькому полках, 30-му, 50-му, 90-му куренях. У четвертій годині почався збройний виступ. Уже в п'ятій відімкнено телеграф і міський телефон, захоплено вокзали – головний, Персенківку, Підзамче, Личаків. Зранку українське військо повністю контролювало Львів. Без особливих труднощів перебрано владу в більшості сіл та міст Східної Галичини [293, с. 34–37]. Дня 1 листопада 1918 р. Українська Національна Рада оголосила звернення до жителів Львова, де вона проголошувалась найвищою законодавчою владою Української держави, а населення закликано до послуху [50, с. 244]. Відтак 13 листопада Українська Національна Рада прийняла Тимчасовий основний закон,

в якому стверджувалося, що новопроголошена держава з українських областей колишньої Австро-Угорської імперії уконституюється як Західно-Українська Народна Республіка [50, с. 429–431], [83, с. 67].

У стані постійних воєнних дій формувалися збройні сили новоствореної держави. Створення ефективної армії супроводжували труднощі, гостро відчувався брак офіцерського складу. В австро-угорській армії служили лише чотири генерали, які були українцями: Осип Доброволь-Вітошинський, Фелікс Шепарович, Антін Лаврінський, Степан Кобилянський. Генерал Ф. Шепарович, потрапивши біля Перемешля до московського полону, помер в Сибірі, генерал А. Лаврінський перебував на італійському фронті під час українсько-польської війни, там і помер. Генералів О. Доброволь-Вітошинського і С. Кобилянського до несення служби чомусь уряд не запросив [264, с. 452–453].

УГВК, як організаційне ядро Галицької Армії 8 листопада реорганізовано в Начальну Команду, яка стала вищим командним органом, у повноваження котрого входило: окреслення лінії фронтів, керівництво воєнними операціями. Начальна Команда складалася з референтів: артилерійного, самохідного, розвідки, муніційного, санітарного, преси, жандармерії, харчування, зв'язку, обозного, поповнень [274, с. 266–268], [294, с. 124]. Згодом Начальна Команда стала розгалуженішою. Так, станом на січень–червень 1919 р. вона мала таку структуру: Головнокомандувач, начальник штабу, командант штабу. Оперативний штаб складався з 8 відділів: розвідувальний, оперативний, зв'язку, муніційний, залізничних шляхів, самохідний, артилерії і летунський. Також при Начальній Команді функціонувала матеріально-технічна управа, яка складалася з 9 відділів: санітарного, ветеринарного, технічного, персонального, інтендантського, жандармерії, судівництва, польової пошти, духівництва. При Начальній Команді існували: Пресова Квартира (в підпорядкуванні перебували: інформаційний, історичний, організаційний, вічевий, видавничий, театральний і бібліотечний відділи), Команда запілля (при ній функціонували старшинська і піхотна школа), Запасні курені (саперний артилерійський) [294, с. 126].

Уже 9 листопада створено Державний Секретаріат Військових Справ (ДСВС) [387, с. 9], тобто військове міністерство, яке очолив секретар, полковник Д. Вітовський, його заступником призначений П. Бубела [274, с. 268]. ДСВС мав таку структуру: Державний Секретар, або міністр оборони, при ньому діяли загальний відділ, канцелярія, далі заступник (товариш), ДСВС мав 17 відділів: муніципальний, кінноти, персональний, мобілізаційний, санітарний, технічний, зв'язку, залізничний, інтендантський, ветеринарний, харчовий, духовництва, судівництва, пресовий (цей відділ мав радіо-телеграфну станцію, редакцію газети, друкарню, редакцію Вісника ДСВС), письменний, артилерії і відділ летунства. Також до ДСВС входили Обласні Військові Команди: Станиславів, Львів, Тернопіль [294, с. 110]. Важливо зазначити, що в травні 1919 р. створено “Команду Запілля”, підпорядковану Начальній Команді. В червні 1919 р. “Команда Запілля” реорганізована в “Команду Етапу Армії” [285, с. 185].

Основою армії стали Українські Січові Стрільці, також переформовували австрійські підрозділи з українськими вояками. Офіційною датою заснування Галицької Армії вважається 13 листопада 1918 р. Державним Секретаріатом Військових Справ і Українською Національною Радою прийнято низку певних ухвал. Оголошено часткову мобілізацію, під яку підпадало чоловіче населення 1883–1900 рр. народження та військові запасу австрійської армії [274, с. 268].

При початковому творенні формувань Галицької Армії характерною була стихійність, партизанський характер ведення воєнних дій проти польських боївків, дислокованих у Львові. Несформована чітка вища військова влада давала командирам широкій простір для дій. Уже після відходу зі Львова створена на сході від міста група “Схід”, а на півдні – група “Старе Село”. Дані групи створені з ініціативи команди полку Українських Січових Стрільців, згодом на базі цього полку і даних груп створено II корпус Галицької Армії. Група “Північ” з белзькою, равською, угнівською, сокальською підгрупами стали базою для створення I корпусу армії. Основою III корпусу стала група

“Південь”, до неї входили бойові групи “Наварія”, “Крукеничі”, “Рудки”, “Щерець”, “Хирів”, “Глибока”, “Лютовиська”, “Карпатська” [285, с. 183–184].

Структура Збройних Сил ЗУНР мала такий вигляд: піхота [105, с. 145–176], артилерія [91, с. 177–181], летунство [97, с. 217–240], кіннота [69, с. 205–209], технічні формації [93, с. 246–248], панцерні війська [51, с. 241–245], служба зв’язку [55, с. 249–256]. Також в Галицькій Армії були запільні та допоміжні формації: обозництво [51, с. 268–270], інтендатура [103, с. 262–267], польова пошта [51, с. 293–296], медична та санітарна служби [113, с. 271–292], Залізнодорожна Військова Управа (ЗВУ) [63, с. 297–304], розвідка [67, с. 354–360], польове духівництво [87, с. 309–320], судівництво [94, с. 321–324], пропаганда та преса [88, с. 325–334]. В запіллі функціонували Команда Запілля, яка, як зазначено вище, в червні 1919 р. реорганізована в Команду Етапу Армії [54, с. 362–364], [285, с. 185], також проходив армійський вишкіл [82, с. 365–367]. Отже, бачимо, що летунство входило в структуру Галицької Армії, як один з найновіших на той час родів збройних сил.

Вважаю за необхідне окреслити основні причини, особливості формування авіації Галицької Армії: а) необхідність здійснення швидких, якісних розвідувальних дій, фотографування ворожих об’єктів [97, с. 217, 227], [12, арк. 1, 6, 7, 7 зв, 8, 11, 11 зв, 12, 15]; б) протидія в повітрі польській військовій авіації, яка бомбардувала позиції війська ЗУНР. В Оперативних зведеннях за період від 5 листопада до 31 грудня 1918 р. фігурують дані про бомбардування польською авіацією позицій Галицької Армії [17, арк. 14]. Самбірський повітовий комісар ЗУНР Андрій Чайковський, згадуючи польську авіацію, зазначав: “... коли то від часу до часу покажеться, зафуркотить у повітрі птичка і від часу до часу знесе залізне яєчко з екразитовим жовтком” [104, с. 44]. Переконливими стосовно цієї ситуації є також свідчення Петра Франка: “Коли моя сотня скорострілів стояла на Високім Замку, кілька разів прилітав у гості польський літак. Але я приготував скоростріл і чекав. Й одного гарного пополудня, низенько над нами появилася той літак... Перша бомба впала далеко від нас. Моя сотня розбіглася у паніці, бо бистрі очі стрільців побачили,

як з літака доглядник кинув бомбу, що мала впасти просто на нас” [100, с. 3]. Немаючи опору в повітрі, польська авіація впевнено здійснювала розвідку, бомбардування об’єктів ГА. Очевидно, наземна протидія українських військових формувань стососовно польської авіації була досить активною, проте не дуже ефективною. Згідно з архівними даними вже 12 листопада 1918 р. Начальна Команда видала наказ, де вказувалось, що по ворожих літаках стріляти лише з кулеметів, оскільки стрільба з крісів не є ефективна та призводить до даремного витрачання набоїв, яких і так бракувало [13, арк. 8, 9], [7, арк. 9]. Архівні дані підтверджують факти повітряної протидії польській авіації з боку летунства Галицької Армії [12, арк. 4, 4 зв.]; в) нанесення авіаударів по польських стратегічних об’єктах фронту чи тилу та обстріл з бортових кулеметів польських сотень, колон [97, с. 227], [17, арк. 15, 22], [20, арк. 21]; г) прикриття з повітря власного війська [97, с. 232]. Згідно з документальними даними такі дії авіації Галицької Армії були досить частими [12, арк. 2 зв, 3, 3 зв, 5 зв, 9 зв, 10]; д) здійснення комбіновано разом з військами воєнних оперативних дій [97, с. 227], [8, арк. 10–12], [102, с. 3–7]; е) виконання комунікаційних дій між структурними одиницями армії, наприклад, Начальною Командою і Корпусами тощо [97, с. 227]. Документи підтверджують такі комунікаційні дії [12, арк. 1]; є) контактування з закордоном [97, с. 227], [313, с. 37].

У спогадах Франко стверджує про свою ключову роль в формуванні авіації Галицької Армії [100, с. 3]. Цього не заперечують і колишні військовики, які несли службу при авіації ГА [111, с. 134], [97, с. 217]. Власне він звернувся до Начальної Команди, до полковника Г. Стефанева, котрий від 9 листопада 1918 року перебував на посаді Начального Команданта Галицької Армії з планом формування летунства. Ідея отримала підтримку і була закріплена відповідним наказом [100, с. 3], [285, с. 184–185]. Згідно з наказом полковника Стефанева сформовано збірні пункти в Підволочиськах і Бродах для збору авіамайна [89, с. 7].

Петро Франко, здійснивши огляд колишніх австрійських аеродромів в Стрию, Тернополі, Красному, Рогатині, Станиславові, дійшов висновку, що найкраще для дислокації летунства війська ЗУНР підходить летовище в Красному. Оскільки: 1) Близька відстань до Львова – приблизно 46 км., а саме навколо цього міста тривали основні воєнні дії. 2) Це важливий стратегічний пункт, тут розташовувався залізничний вузол – станція Красне–Буськ. Об’єкт охороняла окрема сотня. 3) Непогана матеріальна база: ангари для розміщення літаків, майстерні та бараки для механіків, верстати, для обробки деревини, пристрої для відливання та кування металу, бараки для особового складу, приміщення для зберігання пального та авіабомб, магазини. 4) Добрий стан самого летовища площею понад 1 кв. км. [100, с. 3–5], [261, с. 50], [262, с. 36], [322, с. 14].

Крім того виявлено в пресі, яка виходила на території ЗУНР, що в Красному, згідно з розпорядженням від 24 грудня 1918 року сформовано центральний осередок кур’єрської служби при Секретаріаті (уряд ЗУНР). Повіти: Камінка Струмилова, Сокаль, Чесанів, Яворів, Рава, Жовква, Радехів – належали до кур’єрської станції у Красному [122, с. 2]. Ця інформація черговий раз підкреслює важливе стратегічне значення цього населеного пункту.

Також П. Франко співпрацював з Головним Управлінням Повітряного Флоту УНР, начальником якого був полковник Віктор Павленко (на цій посаді від 5 грудня 1918 р. до листопада 1919 р.), та Олександром Наконечним (від 16 квітня 1918 р. перебував на посаді начальника авіації УНР, а пізніше Української Держави до 27 серпня 1918 р. Від 25 грудня 1918 р. обіймає посаду інспектора авіації УНР до червня 1919 р.). Завдяки співпраці з цими відомствами до летунського відділу надходили літаки, запчастини, амуніція, авіабомби тощо. Пізніше навіть була сформована спеціальна інспектура для авіації Галицької Армії, яку очолив від травня 1919 р. полковник Костянтин Калінін [97, с. 218], [311, с. 129, 139, 142].

Зібрані на території Галичини комплектуючі до літаків та всі необхідні ресурси відправляли до Тернополя. В Тернополі під командуванням поручника

Василя Томенка функціонувала технічна сотня, яка в будинку промислової школи сортувала і ремонтувала авіачастини, які надходили із збірних станцій. Фостаковський стверджує, що важливу роль у зборі та ремонті авіаматеріалу відіграв також десятник М. Захаріяш. 20 грудня 1918 р. ця сотня в складі 60 чол. переїхала до Красного [313, с. 36], [97, с. 218].

Державний Секретаріат Військових Справ (Державний секретар полковник Дмитро Вітовський, його заступник сотник Петро Бубела) та Начальна Команда Галицької Армії (Начальний командант генерал-поручник Михайло Омелянович-Павленко, начальник штабу НКГА полковник Євген Мишківський) тримали під контролем процес формування авіації [97, с. 217], [274, с. 268], [285, с. 184–185].

День 1 грудня 1918 р. вважається офіційною датою заснування авіації Галицької Армії. Саме тоді ДСВС видав розпорядження – “ВВк 16. – Відділ летунів. Летунський матеріал”. Це розпорядження подаємо дослівно:

“Зарядження

з дня 1. грудня 1918.

1) Командантом летунського відділу і референтом летунства при державнім Секретаряті Військових Справ іменую пор. УСС. Петра Франка.

2) Летунський Відділ підлягає безпосередно Державному Секретаріатові Військових Справ.

3) Летище wraz зі всіми забудованнями і урядженнями попередньої летунської сотні в Краснім переходить на виключний ужиток летунського відділу.

4) Всі зголошення до летунського відділу так вишколених вже у бувшій австрійській армії, як і новиків мають окружні команди і команданти відділів в поли безпроводочно пересилати до Секретаріату Військових Справ з відповідною допискою і посьвідкою начального лікаря даного округу або відділу, чи подавець надається до летунської служби.

5) Всі окружні команди і команди відділів в поли видадуть безпроводочно зарядження в ціли зібрання всього летунського матеріалу в своїх округах:

літаків, бальонів, частий літаків і моторів, бензини і смазу, залізного і мосяжного дроту, нафти та сирців як шкіри, ясеневого дерева, гуми в цілі зложення зібраного матеріалу в відповіднім магазині. Спис зібраного і звіт (також негативний) передадуть кожного першого місяця до Секретаріату Військових Справ з зазначенням: “Летунський Відділ”.

6) Всі команданти відділів подбають, щоби при здобуванню летунського матеріалу безпроводочно забезпечити летунське добро, чи то через вивезення до окружної команди, чи то через відповідну безпеку. Спис майна перешлють до Секретаріату Військових Справ”. Розпорядження підписав 1 грудня 1918 р. Товариш Державного Секретаря Військових Справ сотник П. Бубела [37, с. 2–3].

Летунський відділ був спільним з відповідною структурою ДСВС під командуванням поручника Франка. Зокрема, в розпорядженні про заснування відділу від 1 грудня 1918 р. “ВВк 16. – Відділ летунів. Летунський матеріал” вказувалось, що відділ підлягає безпосередньо ДСВС, тактично підпорядковувався Начальній Команді Галицької Армії, як вказує в спогадах колишній військовик відділу сотник Іван Фостаковський. Дослідник М. Литвин стверджує, що саме від НКГА відділ отримував бойові завдання, за які звітував головнокомандувачеві Галицької Армії [294, с. 128], [97, с. 218], [37, с. 2–3].

В архівних документах чітко простежується, що авіація армії ЗУНР підпорядковувалась НКГА, перед якою звітувала та отримувала накази. Наприклад, в телеграмі за квітень 1919 р., надісланий з Красного (місце дислокації авіасотні) до Ходорова, де перебувала від 20 січня до червня 1919 р. Начальна Команда Галицької Армії – вищий орган керівництва збройних сил Західно-Української Народної Республіки, відзвітовано за розвідувальний виліт в напрямку Львів–Городок. В іншій телеграмі за 15 січня 1919 р. летунська команда Красного звертається до Начальної Команди з проханням надіслати всі номери необхідних для виконання авіазавдань наказів, оскільки до 15 січня 1919 р. не було надіслано до летунської команди жодного наказу [294, с. 123], [11, арк. 97], [9, арк. 154].

Згідно з архівними даними вже 15 червня 1919 р. летунський курінь підпорядковувався Оперативному Штабу Начальної Команди Галицької Армії. Тимчасовим комендантом куреня і референтом летунства був поручник Слезак [7, арк. 100]. Начальником Оперативного Штабу Начальної Команди був отаман Вільгельм Льобковіц. До Генерального Штабу входили: сотник Ріхард Шобер та сотник Роман Гузар. Старшиною для доручення призначено четаря Миколу Вовкунця, начальником Оперативної канцелярії – хорунжого Петра Микиту [18, арк. 9]. Усі заходи, що стосувалися мобілізації, персональних справ, бранки, поповнень, транспорту, амуніції, обозів, санітарії та інтендатури, Головний референт фронту та Командант Етапу узгоджували з Начальником Оперативного Штабу.

Важливе документальне підтвердження, що летунство війська ЗУНР підпорядковувалося Начальній Команді також фігурує в наказі НКГА № 128 від 27 серпня 1919 р. де вказано, що поручник Грушт має здійснити об'єднання 1-ої та 2-ої летунських сотень в одну, передати командування нею поручникові Заславському, а Грушт, згідно з наказом, став командантом та референтом летунства при НКГА. Документ підписав Начальний вождь військ генерал-четар Тарнавський та Начальник штабу Галицької Армії полковник Шаманек [7, арк. 217].

Окрім летунського відділу (чи куреня, така назва теж зустрічається в документах), Оперативному Штабу Начальної Команди станом на 15 червня 1919 р. підпорядковувались: повітроплавна сотня, дислокована в Озірянах, протиповітряна батарея та панцерні потяги, телеграфічний курінь, розвідувальний відділ, залізнодорожний курінь, картографічний відділ та запасна обозна валка, яку формували [18, арк. 9].

Разом з вище зазначеною назвою “летунський курінь” в документах вживається низка назв авіації Галицької Армії, фігурували назви: “летунський відділ українського війська” [11, арк. 25] (цю назва можна вважати офіційною і найбільш вживаною, в документах та спогадах [11, арк. 30], [37, с. 2–3], [97, с. 219], [100, с. 3, 5]), “літаки Красне” [11, арк. 26], “летничий відділ” [7, арк. 41],

“летучий відділ” [7, арк. 10], на офіційних документах часто проставлялась печатка, де зображено лева з короною на голові, обпертого об скалу, з написом: “Команда летунського Відділу” [11, арк. 30].

Якщо порівняти процес творення летунства армії ЗУНР з відповідним процесом на території Української Народної Республіки, то слід відзначити, що УНР в цьому питанні була безпораднішою. Створений на Всеукраїнському військовому з’їзді, що проходив в Києві на початку травня 1917 р., Український генеральний військовий комітет (УГВК) навіть не мав окремої ланки, котра б відповідала за авіацію. Авіацією опікувався відділ фахових військ, який невдовзі реорганізовано в комісію спеціальних служб. Цьому органіві підпорядковувалися такі численні роди військ, як: інженерні війська, артилерія, у зв’язку з цим зрозуміло, що слабкій малочисленній авіації приділялось небагато часу [321, с. 20].

Ситуація покращилась після проголошення Третім універсалом Української Центральної Ради (УЦР) – створення Української Народної Республіки. Постановою УЦР 7 листопада 1917 р. УГВК реорганізовано в державну установу Генеральне Секретарство Військових Справ, проте авіацію знову не виокремили, нею відав технічний відділ, який очолював інженер Шумицький, будучи взагалі цивільною особою. В кінці листопада 1917 р. при цьому відділі створено Управління Повітряного Флоту, яке мало два відділи: організаційний та демобілізаційний. Першим командувачем української військової авіації став підполковник В’ячеслав Баранов. Згідно з наказом ч. 71 Генерального Секретаріату Військових Справ, 13 грудня 1917 р. підполковник Віктор Павленко призначений “завідуючим авіаційною справою Української Народної армії”. Він фактично очолював всю військову авіацію УНР, тобто авіацію і повітроплавання, В. Баранов очолив авіаційний сегмент, обійняв посаду “голови української авіації” [321, с. 21–22], [323, с. 266], [388, с. 9], [298, с. 11]. У свою чергу на території ЗУНР, як вже зазначалось вище, існувала посада – Командант летунського відділу і референт летунства при Державнім Секретаріаті Військових Справ. Ці відомства очолював поручник УСС

П. Франко [37, с. 2–3]. У грудні 1917 – січні 1918 рр. на території УНР відбувався процес формування українських авіаційних загонів. Станом на січень 1918 р. в реєстрі управління авіації нараховувалось 188 літаків, 26-ти різних моделей [321, с. 23–24], [388, с. 9].

Важливість власної військової авіації при війську ЗУНР була зрозумілою вже організаторам листопадового зриву. Проте ця ідея зависла у повітрі у зв'язку з відсутністю, по-перше, кваліфікованих кадрів, по-друге, бракувало самих літаків [89, с. 7], [97, с. 217]. Дослідник А. Харук стверджує, що ДСВС в середині листопада 1918 року скерував поручника Дмитра Кренжаловського до гетьмана Павла Скоропадського з метою, щоб той надав допомогу для організації летунства ГА [320, с. 72]. Проте сам Д. Кренжаловський в спогадах стверджує, що ще до перебрання українцями влади у Східній Галичині, тобто, до Листопадового зриву, йому доручено здійснити поїздку до гетьмана Скоропадського. За словами Кренжаловського, в Києві він разом з міністром закордонних справ Дмитром Дорошенком пішов на прийом до Скоропадського, і в результаті проведених переговорів гетьман погодився надати необхідну допомогу.

Слід сказати, що в період існування Української Держави Павла Скоропадського (29 квітня – 14 грудня 1918 р) утворено 8 корпусних авіаційних дивізіонів, близько 30-ти авіаційних, а також декілька повітроплавних загонів, налагоджено систему центральних та місцевих органів управління. Здійснювалися спроби відновити авіаційну промисловість України [317, с. 281]. За даними дослідника Р. Мараєва, літом 1918 р. військова авіації Української Держави Павла Скоропадського нараховувала: чотири важкі бомбардувальники, літаки типу “Ілля Муромець” та 189 легких літаків, дослідник А. Харук наводить цифру 193 літаки, з них 189 легких літаків. У Харківському авіаційному районі всього 60 % літаків були справними, швидше за все подібна ситуація була в Одеському і Київському авіаційних районах [295, с. 14], [320, с. 32].

Кренжаловський стверджує, що через кілька днів полковник Борис Губер уже був готовий за наказом гетьмана з авіазагоном перелетіти з Одеси до Шатави, неподалік Кам'янця Подільського, і чекати подальших наказів зі Львова. Кренжаловський твердить, що 31 жовтня 1918 р. вже відзвітував отаманові Сеню Горукові про виконання дорученого завдання [84, с. 20].

З Шатави за наказом Начальної Команди Галицької Армії цей авіазагін в грудні передислоковано до Красного в складі 21 чол. особового складу і 6 літаків, з яких один новий “Ньюпор” і решта старі розвідувальні літаки. Серед старшин було два полковники: пілоти Борис Губер і Джамбулат Кануков, пілотами також були: сотник Никандр Залозний, сотник Федір Алелюхін (дослідник Харук стверджує, що на час прибуття Алелюхін був поручником [313, с. 36], проте, за нашими даними, він отримав рангу сотника ще 12 липня 1918 р. [311, с. 118]), четар Микола Серіков (дослідник А. Харук стверджує, що М. Серіков був поручником на час прибуття [313, с. 36], проте є відомості, що ця ранга йому присвоєна 31 липня 1919 р. [311, с. 144]). До прибулого особового складу належали також авіаспостерігач сотник Іван Шестаков та хорунжий Михайло Іванів (А. Харук стверджує, що М. Іванів мав фах авіаспостерігача [313, с. 36], за нашими даними, він перебував на посаді завідувача гарматної частини 2-го Подільського авіадивізіону, таку ж посаду він заступав і в летунському відділі [311, с. 128]). Невдовзі туди ж прибули сотники Василь Євський і Василь Булатів, хорунжий Хазбулат Кануков (брат полковника Джамбулата Канукова) [89, с. 7], [97, с. 218], [313, с. 36], [311, с. 123, 131, 126, 118, 144, 153, 128, 132], [361, s. 82–83].

До прибуття зазначеного вище авіазагону ядро старшин складали суто галичани: хорунжий Степан Кузьмович, поручник Степан Слезак, поручник Петро Франко [262, с. 36].

Після прибуття Борис Губер призначений на посаду помічника командира летунського відділу з технічної частини [311, с. 123], Джамбулат Кануков, як пише дослідник Тинченко, хотів стати командиром летунського відділу, але командування Галицької Армії не дозволило заступити цю посаду, проте

окремим наказом його призначено помічником командира летунського відділу з муштрової частини, а командиром залишався П. Франко [311, с. 131]. Іван Шестаков обійняв посаду завідувача фотографічною лабораторією [313, с. 36].

Стосовно свідчення Кренжаловського про скерування цього авіапідрозділу з Одеси до Шатави є певні сумніви, оскільки маємо відомості, що полковник Борис Губер, як і особовий склад, який передислокувався до Красного, входили до Армії Української Держави (пізніше Дієвої армії Української Народної Республіки), а саме до 2-го Подільського авіаційного дивізіону, який перебував під керівництвом Одеської авіаційної інспекції. Цей дивізіон перебував у Вінниці [311, с. 77–78]. 2-й Подільський авіаційний дивізіон мав у складі: 7-й авіаційний загін (2-й корпусний авіаційний загін Російської Імператорської Армії (РІА), 8-й авіаційний загін (2-й Гвардійський корпусний авіаційний загін РІА), 9-й авіаційний загін (7-й винищувальний авіаційний загін РІА), 10-й авіаційний загін (19-й та 32-й корпусні авіаційні загони РІА). Полковник Борис Губер був помічником командира цього дивізіону і відповідав за господарську і муштрову частини [311, с. 159]. Ймовірно, що через факт підпорядкування його Одеській авіаційній інспекції Кренжаловський і стверджував про передислокацію авіазагону з Одеси. Швидше за все, один авіазагін з складу 2-го Подільського авіадивізіону прибув до Шатави, а згодом до Красного.

Отже, на середину грудня 1918 р. в Красному сформовано боєздатний функціональний авіавідділ, який мав в своєму розпорядженні сім літаків: три винищувачі типу “Ньюпор” XXI та XXIII серій (І.Лемківський, А. Харук стверджують, що це був “Ньюпор” XXVII [89, с. 7], [313, с. 36]) та чотири розвідники типу “Бранденбург” 64 серії, “Альбатрос” 27 серії. З особового складу в летунському відділі нараховувалось 14 старшин, 140 підстаршин і стрільців за даними І. Лемківського, за даними Р. Земика – 14 старшин, 130 стрільців, два легкових, та два вантажних автомобілі [89, с. 7], [79, с. 10]. Дослідник А. Харук стосовно наявних типів літаків в статті за 2003 р. вказує про наявність 4-ох розвідувальних літаків “Бранденбург” 64 серії, “Альбатрос” 27

серії [313, с. 36], а в праці за 2008 р. вказує, що в той же час перебували на озброєнні 4 розвідники типу “Бранденбург” 64 та 27 серій, тобто за його даними розвідників “Альбатрос” 27 серії в цей час не було [320, с. 73].

Порівнюючи авіацію армій ЗУНР та УНР можна сказати, що після антигетьманського перевороту, який відбувся у грудні 1918 року на території УНР спостерігався значний занепад армії, а відповідно – і військової авіації. На січень 1919 р. військова авіація Директорії налічувала два авіазагони, які мали в розпорядженні сім літаків, чотири літаки мала в своєму розпорядженні група отамана Оскілка (цей авіазагін сформований в Житомирі на базі 1-го Волинського авіадивізіону) та три літаки мав у розпорядженні авіагін в групі Омеляновича-Павленка (сформований в Вінниці з матеріальної бази 2-го Подільського авіадивізіону), мав 20 чол. особового складу. Ситуація покращилася протягом весни – літа 1919 р., тоді сформовано повітроплавний дивізіон та чотири авіазагони [317, с. 282], [316, с. 23].

У результаті значних організаційних зусиль на території ЗУНР почав діяти необхідний для ефективних військових дій рід зброї – авіація Галицької Армії.

3.2. Особливості формування авіційних сотень та навчання особового складу

Незважаючи на план маршала Юзефа Пілсудського, суть якого зводилась до окупації Галичини, сил генерала Т. Розвадовського (очолював створене Варшавою 15 листопада 1918 р. командування “Схід”, йому підпорядковувались всі оперативні групи чисельністю понад 20 тис. вояків) вистачало лише для утримування Львова та опорних позицій вздовж залізниці Перемишль–Мостиська, Городок, Судова Вишня, Ярослав та західні повіти Чесанів, Добромиль, Перемишль. Подальше просування польських частин на схід військо ЗУНР заблокувало [293, с. 151], [294, с. 217]. На північному фронті польська група майора В. Вечоркевича зайняла позиції вздовж залізниці Белзець–Гребенне–Любича Королівська, а 26 листопада відбувся бій за Раву–

Руську, яку поляки зуміли взяти під свій контроль [294, с. 218–220]. На території Любачівщини діяла група четаря І. Клея, завдяки якій неодноразово руйнувалося залізничне сполучення Ярослав–Перемишль.

Наприкінці 1918 р. НКГА зміцнила північний фронт. Під командуванням полк. В. Курмановича створено групу “Північ”, сформовано лінію фронту: Белз–Угнів–Рава-Руська–Немирів–Краковець–Бортятин–Рудне–Брюховичі–Дубляни. Відтіснено поляків з Жовкви та Яворівщини. Захоплення поляками Львова, Хирова, залізниці Львів–Перемишль спонукало українців швидко вживати контрзаходів: на півдні почався процес швидкого формування бойових груп, які вже 22 листопада розпочали атаку Судової Вишні, в цей же час здійснено удари по польських залогах Перемишль–Хирів та Перемишль–Львів [294, с. 220–227]

Уночі з 2 на 3 грудня 1918 р. 200 стрільців та два кулеметники з групи “Рудки” під командуванням О. Верхоли, Т. Швеця, І. Байгерта взяли під контроль Городок, розбивши дислокований там польський підрозділ. Проте за рахунок підкріплень зі Львова поляки зуміли відбити місто.

Активізувавши воєнні дії на хирівському фронті та городоцькому напрямку, військо ЗУНР: а) встановило чітку лінію фронту; б) не давало проводити широкомасштабні військові операції, оскільки значні сили зосереджувались в Добромилі, Хирові, Судовій Вишні, Городку, Перемишлі. Поляки в Городку створили оперативну групу під командуванням майора Ю. Супотницького. Відтак 25 грудня ця група зуміла розбити сотню груп першої лінії “Щирець” та “Рудки” та взяла Любінь Великий. Підполковникові Кравсові вдалося зупинити наступ поляків. Українці готувалися відбити Львів [294, с. 230–231].

Ситуація на підльвівському фронті мала такий вигляд: відступаючи 22 листопада зі столиці ЗУНР м. Львова, полковник Г. Стефанів наказав Січовим Стрільцям закріпитись на лінії Красне–Куровичі та розпочати оборону на схід від Львова на відстані 25–30 км. Увечері 22 листопада прийнято рішення закріпитись на лінії Винники–Чишки–Солонка–Сокільники. 23–24 листопада

розміщення українських військових підрозділів мало такий вигляд: 1-шу групу сотника З. Носковського дислоковано на лінії Сороки Львівські–Підбірці–Лисиничі. 2-га група закріпилась на півдні, сформувавши групу “Старе Село”. Оборона проходила через Винники–Козельники–Скнилівка–Зимну Воду. Сюди на початку грудня передислоковано два курені, які розмістились на лінії Давидів–Зубра–Сокільники. З півночі від Дублян до Рясної Польської лінія утримувалась силами групи “Північ”. Відтинок Дубляни–Брюховичі під командою А. Долуда контролював загін ім. Гонти. Можна твердити, що з другої половини грудня 1918 р. частини Галицької Армії володіли ініціативою на підлівівському фронті [294, с. 216, 231–233].

Відповідно до поданої ситуації на фронтах, українське командування мало намір розбудувати вже сформований летунський відділ, дислокований в Красному. Через окружні команди проходила мобілізація, за рахунок якої мало відбутися додаткове поповнення придатними до служби військовими вже функціонуючого летунського відділу [37, с. 2–3]. Ці заходи дали результати протягом грудня 1918 – лютого 1919 рр.: авіавідділ поповнювався старшинами, підстаршинами та стрільцями колишньої австрійської армії різного ступеня фахового вишколу [97, с. 219]. За рахунок поповнень на початку лютого 1919 р. в летунському відділі проходили службу – приділені 23 грудня 1918 р. (згідно з наказом ч. 27 від 31 грудня 1918 р.) поручник Іван Фостаковський та поручник Рудольф Земик [7, арк. 41], [13, арк. 27], також (за даними Фостаковського) поручники: Осип Заславський, Олекса Басан, Орест Гуменецький, Кость Ляліч, Іван Люпол, Іван Огар. Четарі: Коцко, Фелікс Шепарович, Федь Яцура. Хорунжі: Зелений, Петро Мовчук, Осип Швець, Леонід Міхенко, Сильвестр Соневицький, Михайло Нестор. Булавні: Побережний, Гриць Шустер. Старші десятники: Жарський, Кавута, Масикевич Петро Ткачук, М.Захаріяш. Вістуні: Михайло Томенко, Михайло Шарик, Л. Зарічний, І. Явнич [97, с. 219].

Невдовзі (за даними сотника Фостаковського) до летунського відділу прибули: сотники Новак та Євген Пуза. Поручники Антін Хрущ, Василь Костів, Михайло Савчук. Хорунжі: Калішевський, Михайло Мовчук та інші [97, с. 223].

Окрім цього, запрошено фахівців з Відня, серед яких були: пілоти, авіапостерігачі, обслуговуючий персонал. Вони прибули, за даним І. Лемківського та Р. Земика, невдовзі після 5 лютого 1919 р. [80, с. 3], [89, с. 8]. Серед представників з Відня, які служили в авіації Галицької Армії, був поручник Франц Рудольфер, проте згідно з архівними даними він почав службу в українському війську від 10 грудня 1918 р., тому не міг прибути з Відня після 5 лютого 1919 р. Проте невідомо, коли почав нести службу в авіації Галицької Армії, ймовірно, приблизно в цей час, що і згадані фахівці з Відня [15, арк. 15 зв.–16]. Також відомо про Віденське походження четаря пілота Едварда Бернгубера [101, с. 10], [15, арк. 14 зв.– 15] та хорунжого пілота Кубша, проте також нема даних, які б підтвердили їх прибуття разом із зазначеним вище персоналом з Відня після 5 лютого 1919 р. [100, с. 4].

П. Франко декілька разів літав до Проскурова, щоб домовитись з Головним управлінням повітряного флоту Української Народної Республіки про передислокацію авіапідрозділів до Красного у зв'язку із відступом Дієвої армії до р. Збруч. Цю пропозицію відхилили, проте галичанам були виділені два літаки угорського виробництва типу “Ллойд Ц II” [97, с. 223], [280, с. 323]. Є відомості, що тоді ж передали авіаційне обмундирування. Такі послуги були небезкоштовні: ЗУНР взамін віддала Армії Директорії три цистерни авіапального. Співпраця з Армією УНР стала конструктивнішою після проголошення 22 січня 1919 р. Акта Соборності України. Невдовзі до Красного перевели частину київського авіапарку, а згодом і штаб київського авіадивізіону з 3 літаками, 30 вагонами авіаційного майна (за даними В. Бендик) і польовою майстернею [262, с. 38]. Інформація В. Бендик спростовується спогадами Р. Земика, який стверджує, що в цих тридцятьох вагонах було не авіаційне майно, а цукор [80, с. 3]. Невдовзі кількість літаків ГА була збільшена за рахунок поповнення німецькими машинами LVG та DFW [79, с. 10]. Це пов'язано з віднайденням у березні 1919 р. біля Проскурова понад 100 літаків зазначених вище типів [97, с. 223]. Р. Земика стверджує, що під керівництвом двох старшин та кілька десятків людей превезено до Красного авіаресурси та

близько 60 літаків [80, с. 3]. Саме тоді при перелеті неподалік Проскурова розбився пілот – булавний старший десятник Кавута [80, с. 3], [97, с. 223], [15, арк. 4зв.–5].

Організаційні дії дозволили переформувати на початку 1919 р. (за даними А. Козицького [280, с. 322] і В. Бендик [262, с. 37], – в лютому, за даними Л. Шанковського [344, с. 290] і І. Фостаковського [97, с. 223] – у квітні) летунський відділ у Перший летунський полк. Згідно з виявленими архівними документами, є відомості про дві авіасотні: 1-шу і 2-гу, які починають фігурувати вже від 19 лютого 1919 р. У документах значиться також “направча” сотня, тобто ремонтна [11, арк. 25]. У зв’язку з цим дисертант вважає, що це переформування відбувалось у лютому 1919 р. Хоча в архівних документах назва Перший летунський полк не вживається, вона є досить поширеною в спогадах [97, с. 223], [111, с. 135]. 1-ша летунська сотня під керівництвом поручника А. Хруща з рухомою майстернею і шістьма літаками 9 квітня 1919 р. передислокувалась до с. Дуліби, поблизу Стрия, для обслуги III корпусу ГА. У травні, як стверджує сотник І. Фостаковський, до неї надійшло ще шість літаків [97, с. 223].

Згідно з архівними документами за період від 19 лютого до 10 квітня 1919 р. 1-ша летунська сотня мала в своєму розпорядженні: 11 старшин, 25 підстаршин, 38 муштрових стрільців, 43 немустрових стрільців (тобто цивільні люди, які не мали військового вишколу, або перебували в запасі) – разом 117 військовиків та службовців. З них, як вказувалось у відомостях, бойових: 11 старшин, 25 підстаршин. Також – три літаки типу “Бранденбург”, один типу “Ллойд”, окрім цього, три літаки перебували в ремонті. шість кулеметів системи “Шварцльозе” (країна виробник Австро–Угорщина – маса 40 кг, патронна стрічка – 250 набоїв, скорострільність – 400 патронів за 1 хв. калібр 8,0 мм. [294, с. 165]) дев’ять системи “Льюїс” (країна-виробник Англія – калібр 7,62 мм, маса 14,5 кг, місткість магазину – 47 патронів, скорострільність – 450 набоїв за 1 хв. [294, с. 165]), 38 гвинтівок [11, арк. 25].

Старшинський корпус цієї сотні, за даними І. Фостаковського, складали: поручник А. Хрущ (командир сотні), сотник Новак, сотник В. Євський, сотник Є. Пуза, сотник Ф. Алєлюхін, поручник Р. Земик, поручник О. Заславський, поручник І. Огар, четр Коцко, четар М. Серіков, четар Ф. Шепарович, четар Ф. Яцура, четар М. Мовчук, хорунжий Кунке [97, с. 223]. Деяка інформація не співпадає з документальною. Так, згідно з архівними даними, сотник Ф. Алєлюхін, поручник Р. Земик, поручник І. Огар, четар М. Серіков (а не Серіків, як подає І. Фостаковський [97, с. 223]) входили до 2-ої летунської сотні, а не до 1-ої, як стверджує сотник Фостаковський [12, арк. 1]. Згідно з архівними матеріалами до 1-ої летунської сотні входили: поручник А. Хрущ (командир авіасотні), поручник Ф. Рудольфер, поручник О. Заславський, хорунжий (а не четар, як вказує І. Фостаковський [97, с. 223]) М. Мовчук [15, арк. 15 зв.–16].

Для ремонту літаків, які досить часто виходили з ладу, ця сотня мала у Дулібах польову майстерню. Капітальні ремонти машин проводились у Красному, де розташовувався Кіш з верстатами для ремонту апаратів і запасна сотня [89, с. 8], [97, с. 223]. Цей “Кіш”, або, як вказується в документах, “направча сотня” мала в розпорядженні на період від 19 лютого до 10 квітня 1919 р.: чотири старшини, вісім підстаршин, 30 муштрових, 163 немустрових стрільців – разом 205 військовиків та службовців, один легковий, два вантажних автомобілі [11, арк. 25].

2-га летунська сотня під командуванням полковника Д. Канукова (згідно зі спогадами колишніх авіаторів) залишилась у Красному для потреб І та ІІ корпусів ГА [97, с. 223]. Це підтверджують також архівні документи. Наприклад, 29 квітня 1919 р. поручник Серіков вказує в звіті № 77, що він виконував наказ І корпусу Галицької Армії, здійснюючи прикриття з повітря власних військ в районі Рясна-Руська–Голоски–Великі, вилетівши з Красного о 8³⁷, та повернувся о 10²⁰. Цього ж дня (29 квітня 1919 р.) поручник Серіков виконував наказ (на літаку “Ньюпор” № 5039 вилетів з Красного о 14¹⁰ – повернувся о 15⁴⁵) ІІ корпусу Галицької Армії, згідно з яким мав протидіяти

польським літакам, що бомбардували українські позиції в районі Борщович, про що вказано в звіті № 78 цього пілота [12, арк. 3–3 зв., 4–4 зв.]. Від квітня 1919 р. після вищезгаданої реорганізації летунського відділу полковник Джамбулат Кануков став одночасно командантом полку [97, с. 223]. Це підтверджується і архівними даними [11, арк. 26]. 2-га летунська сотня (за період від 19 лютого – до 10 квітня 1919 р.) нараховувала: шість старшин, 10 підстаршин, 15 муштрових, 41 немустрових стрільців – разом 72 військовики та службовці. Чотири літаки типу “Ньюпор”, 27 гвинтівок [11, арк. 25].

Згідно з виявленими архівними матеріалами до 2-ої авіаційної сотні входили пілоти: полковник Джамбулат Кануков (командир сотні), сотник Ф. Алєлюхін, сотник Н. Залозний, поручник М. Ляліч, четар М. Серіков (станом на 28 квітня 1919 р. перебував в званні поручника [12, арк. 2]), хорунжий Кубш, старший десятник Масикевич, старший десятник Найгавзер. Доглядники (спостерігачі): сотник І. Шестаков, поручник Р. Земик, поручник Огар, хорунжий Л. Міхенко, хорунжий С. Кузьмович [12, арк. 1–1зв., 6, 7, 8], [15, арк. 14 зв.–15, 15 зв.–16, 16 зв.–17], [97, с. 219, 223], завідувач гарматною частиною хорунжий М. Іванів [15, арк. 15 зв.–16], [311, с. 128].

Слід зауважити, що в історіографії існують певні помилки стосовно назв даних авіаційних сотень, які не підтверджують ні архівні, ні мемуарні дані. Наприклад, деякі дослідники в контексті реорганізації летунського відділу в Перший летунський полк (в результаті сформовано 2-і авіаційні сотні та прикріплено їх до корпусів ГА, як подано вище) стверджують, що вони розподілялись за призначенням, маючи такі назви: 1-ша розвідувальна (або “польова”), 2-га винищувальна (“бойова”) [320, с. 75]. Проте в архівних документах і 1-ша, і 2-га авіаційні сотні значаться як “польові летунські сотні” [11, арк. 30]. У спогадах, наприклад, інженера Р. Земика в даному контексті українсько-польської війни (1918–1919) теж зазначаються назви – 1-ша та 2-га “польові летунські сотні” [80, с. 3–4]. Земик згадує, що 1-ша “польова летунська сотня” проводила бойові, а також розвідувальні дії в районі III корпусу ГА [80, с. 4]. Натомість 2-га “полева летунська сотня” згідно з архівними даними теж

виконувала бойові розвідувальні завдання, прикриття військ ЗУНР від ворожої авіації, вступала в повітряні бої з польською військовою авіацією, здійснювала фотографування ворожих об'єктів тощо [12, арк. 1–1 зв., 2, 4–4 зв., 7–7 зв.]. Можна стверджувати, що такої класифікації в контексті українсько-польської війни, яка трапляється в історіографії і при якій дослідники зазначають, що: 1-ша авіаційна сотня була розвідувальна (або “польова”), а 2-га винищувальна (“бойова”), не існувало.

Проте слід зауважити, що поділ авіасотень на 1-шу розвідувальну (“Перша Розвідча Полева Летунська Сотня УГА”, як зазначає І. Лемківський) та 2-гу винищувальну (“Друга Боєва Полева Летунська Сотня” подано за І. Лемківським) мав місце, проте вже після поразки ЗУНР в українсько-польській війні (1918–1919) на території Наддніпрянської України в Шатаві. Саме тут було здійснено реорганізацію Першого летунського полку, який фактично припинив своє існування, а авіаційні сотні поділено за призначенням на 1-шу розвідувальну і 2-гу винищувальну. Ці дані підтверджують і спогади інженера Р. Земика, який служив в структурі летунства війська ЗУНР [90, с. 15], [81, с. 4].

За даними Рудольфа Земика, на початку травня 1919 р. у Тернополі було сформовано 3-тю летунську сотню, яка мала у своєму розпорядженні п'ять літаків, командиром якої став пілот 2-ої сотні, сотник Некандер Залозний. Творення сотні спричинене необхідністю здійснювати авіарозвідку більшовицького фронту, який наблизився до р. Збруч. 2-га авіасотня, яка перед тим проводила авіарозвідку на цьому фронті була переобтяжена, оскільки обслуговувала, крім того, I та II корпуси Галицької Армії. Спочатку в межах Летунського полку планувалось створити 4–5 таких сотень, проте більше сотень не створювали [80, с. 4], [97, с. 223].

Для порівняння: на період існування Української Держави Павла Скоропадського (29 квітня – 14 грудня 1918 р.) характерним для організаційної структури був територіальний принцип, планували створити три авіаційні райони, центри яких зосереджені в Харкові, Одесі, Києві. Цим центрам

підпорядковувалися вісім корпусних авіадивізіонів у складі Подільського, Волинського, Київського, Харківського, Чернігівського, Полтавського, Катеринославського, Одеського армійських корпусів. В дивізіон мали входити чотири авіаційних загони, два гарматних, розвідувальний та винищувальний [318, с. 40].

Противник летунства ГА – польська військова авіація, мала таку структуру: 21 грудня 1918 року сформовано – Командування військової авіації, яке видало наказ про перейменування авіаційних ескадр з Малопольщі, таким чином, I бойова ескадра з Кракова переіменована – на 5-ту, II ескадра Львівська – на 6-ту, III ескадра Львівська прибула з Кракова переіменована – на 7-му. 6-та (перебувала під командою поручника Шмідта та поручника Євгеніуша Роланда) та 7-ма (перебувала під командуванням поручника Єжи Бореяша) ескадри належали до Львівської летунської групи, якою командував капітан Кароль Стельмах [359, s. 144–145]. Наприкінці січня 1919 р. Командування авіаційних військ реорганізувало Львівську летунську групу в III летунську групу, в склад якої входили 5-та, 6-та, 7-ма ескадри, а також III рухомий авіаційний парк. 6-та, та 7-ма ескадри дислокувались у Львові, а 5-та – під Перемишлем, на летовищі Гуречку [359, s. 145].

Командування III авіаційної групи складалось з командира – капітана Камілло Періні, та ад'ютанта – поручника Юліуша Юркевіча. 5-та ескадра перебувала під командуванням капітана (за фахом – пілот) Станіслава Ясінського, до ескадри також входили пілоти-сержанти: Адольф Н'єміц, Єже Шеруда, Йозеф Карголь, Йозеф Цагашек, авіаспостерігачі – поручники: Болеслав Лепши, Ян Парцінські, Владислав Попель, поручник Желіна. 6-тою ескадрою командував поручник-пілот Євгеніуш Роланд. До ескадри входили пілоти – поручники: Людвік Ідзіковські, Стефан Стец, Францішек Петер, Адольф В'єсіловські, Тадеуш Верещинські, підпоручник М'єчислав Гарштка, хорунжий Краєвські, авіаспостерігачі поручники: Владислав Торун, Адам Тігер, Казім'єж Кубала, Річард Гессе, Стефан Березовські, підпоручник Станіслав П'єтрушкі. 7-мою ескадрою командував капітан Кароль Стельмах (до того командир

Львівської летунської групи), до ескадри входили пілоти – поручники: Віктор Роботицкі, Єжи Борејша (колишній командир цієї ескадри), Зигмунт Костжевські, Артур Юркевіч, сержанти: Тадеуш Комінковські, Ян Стахура, авіаспостерігачі – поручники: Казім'єж Свошовські, Юліан Павловські, Кароль Фрісер [359, s. 146].

Відповідно до ситуації на фронті Командування військової авіації 7 лютого 1919 р. видало наказ про утворення II авіаційної групи, до складу якої увійшла 9-та ескадра під командуванням Францішка Тренквальда, в Кракові формувалась 12-ескадра (після прибуття в кінці березня 1919 р. 12-тої ескадри під Перемишль, капітан Камілло Періні об'єднав (через слабкий стан) її з 9-тою під командуванням Владислава Матули, ці дві ескадри мали номер 9, а номер 12 в 1920 р. надано 1-ій ескадрі Великопольській) [359, s. 145]. В авіаційній структурі польської військової авіації діяв також Інспекторат військ авіаційних [359, s. 147], [117, s. 216].

Дня 13 квітня 1919 р. утворено IV авіаційну групу під командуванням капітана Слон'євського, до якої входили 2-га та 3-тя авіаескадри [117, s. 216], [359, s. 152].

Крім цього, слід сказати, що польську військову авіацію підсилили французькі ескадри при армії генерала Юзефа Галлера, який, за згодою Антанти, 20 квітня 1919 р. перейшов німецько-польський кордон і 21-го був вже у Варшаві. Ця армія сформована на території Франції за угодою з польським урядом, в якій визначено її використання, устрій, статус. Армія зберігала автономію, підпорядковувалась французькому маршалу Ф. Фошеві, який був головнокомандувачем союзними військами у Європі. Командний склад, починаючи від командирів батальйонів і далі, крім командарма, складали французькі офіцери. 14 лютого 1919 р. армія складалась з 857 офіцерів та 90980 жовнірів, з них сформовано 6 дивізій піхоти та окремі частини, які мали надсилатись до Польщі по мірі їх комплектування [294, с. 348–349], [358, s. 8, 11]. У розпорядженні генерала Юзефа Галлера були також і авіаескадри: 39-та, 59-та, 66-та, 162-га, 580-та, 581-ша, 582-га [358, s. 8].

Дня 18 травня 1919 р. під натиском польських військ 1-шу сотню ГА передислоковано до Станиславова. 25 травня три літаки цієї сотні за нез'ясованих причин за даними А. Харука були захоплені на території Чехословаччини (вдалось встановити на підставі спогадів колишніх авіаторів, що ці літаки відлетіли до Чехословаччини, щоб отримати допомогу в наданні зброї та амуніції для ГА, проте Чехословацький уряд не погодився на ці дипломатичні прохання, літаки конфіскував та інтернував авіаторів. Це завдання виконувалось за наказом референта авіації армії ЗУНР сотника Є. Пузи [97, с. 231]). Два літаки (це все, що залишилось від 1-ої авіасотні) були передислоковані до Германівки [315, с. 98–99]. На початку червня 1919 р. до неї приєдналася 2-га летунська сотня. Відтак 6 червня авіацію ЗУНР перебазували до Тереховлі, де діяли дві авіасотні, які разом мали дев'ять справних літаків. Після поразки Чортківського наступу сотні були передислоковані до Гусятина на правому березі р. Збруч. Це було останнє місце дислокації авіації ГА на території Галичини [315, с. 100].

Командування ГА у період українсько-польської війни 1918–1919 рр. сформувало для підсилення ефективності бойових дій окрім авіації – повітроплавну сотню. Відомо, що при Управлінні Повітряного Флоту УНР яке очолював полковник В. Павленко, функціонували два відділи: повітроплавний – очолював полковник П. Крицький, та авіаційний – під командуванням сотника Наконечного [97, с. 230]. На прохання Начальної Команди згідно з архівними даними 22 лютого 1919 р. на станцію Красне прибув I повітроплавний дивізіон під командуванням полковника Шабського, який складався з 2-х старшин, 6-ти урядовців та 40 стрільців [13, арк. 67 зв.], [7, арк. 67]. Також дивізіон, за даними сотника І. Фостаковського, мав два прив'язних аеростати [97, с. 230], проте згідно з архівними даними на 7 березня 1919 р. повітроплавна сотня мала чотири аеростати, три газових апарати для наповнення аеростатів та три лебідки [11, арк. 26]. В результаті в березні 1919 р. сформовано повітроплавну сотню, яку Начальна Команда розділила на дві чети. Повітроплавна сотня діяла окремо від військової авіації і згідно з архівними даними перебувала під командою

Начальної Команди Галицької Армії. Наказом НКГА повітроплавні чети закріплено: за II корпусом, який блокував Львів (повітроплавна чета дислокувалась згідно з архівними даними в Бібрці [10, арк. 56], згідно зі спогадами сотника І. Фостаковського та сотника Р. Земика – в Старому Селі в районі дислокації 2-ої Коломийської бригади [97, с. 230], [79, с. 11]), та за III, що дислокувався на південному відтинку (цю чету розміщено в Стрию) [97, с. 230], [89, с. 9], [320, с. 80–81], [10, арк. 56].

Від квітня 1919 р. повітроплавні чети починають функціонувати. Аеростати могли підніматись на висоту понад 500 метрів. Основними завданнями для чет було: а) розвідка ворожих позицій; б) корегування артилерійського вогню [79, с. 11], [320, с. 81]. При піднятті аеростатів в повітря вони відразу піддавались ворожому артилерійському обстрілу та ставали об'єктом атак для польської авіації. При відсутності прикриття з повітря (командування не мало в наявності стільки літаків, щоб використовувати їх для прикриття аеростатів) повітроплавна сотня довго не профункціонувала, і вже, за даними Р. Земика, на кінець квітня 1919 р. відійшла в резерв [79, с. 11].

Рудольф Земик стверджує, що повітроплавна сотня після квітня 1919 р. не діяла [79, с. 11]. Проте це не відповідає дійсності, налагодивши обладнання, невдовзі аеростати почали знову функціонувати. Відомо, що один з українських аеростатів збили поляки 10 травня 1919 р. При одній з атак аеростата було завдано ушкоджень літаку підпоручника Ф. Яха, який, здійнивши посадку, був захоплений [320, с. 81], [118, s. 391].

Згідно з архівними даними відомо, що 15 червня 1919 р. повітроплавна сотня дислокувалась в Озірянах та мала пряме підпорядкування оперативному штабові Начальної Команди Галицької Армії [7, арк. 100]. Про подальше функціонування повітроплавної сотні не виявлено ні мемуарних, ні архівних даних.

У структурі авіації Галицької Армії існували навчальні курси для підстаршин-механіків, мотористів, обслуги та старшин авіаспостерігачів. Навчання проходило від січня 1919 р. [97, с. 220–221], [79, с. 11]. І. Лемківський

стверджує, що, крім того, існували курси для пілотів [89, с. 8]. Цю інформацію підтверджує факт модифікації конструктором, поручником С. Слезакон літака з подвійним штурвалом, призначеного (згідно зі спогадами І. Фостаковського), для вишколу нових пілотів. Подвійний штурвал дозволяв пілотові-інструкторові контролювати навчальний процес у повітрі. Фото даного літака типу “Бранденбурґ” подає в спогадах сотник І. Фостаковський [97, с. 219, 226]. Факт вишколу летунів підтверджує в спогадах і П. Франко [101, с. 11].

Навчання проводив полковник Борис Губер. Під час одного із занять вечером 5 лютого 1919 р. полковник Губер демонстрував 10-ти фунтову (за даними Земика 5-ти фунтову) німецьку бомбу, яку перед тим розбирав, і ймовірно, як припускає в спогадах інженер Рудольф Земик, забув вставити пружину між молотком та запальною капсулою, через що при відкручуванні пропелера бомба здетонувала. На місці загинули: хорунжий Михайло Нестор, хорунжий Хазбулат Кануков, хорунжий Осип Швець, поручник Орест Гуменецький, полковник Борис Губер. Через декілька годин померли, не приходячи до тями, поручник В. Томенко та поручник Олекса Басан. Важкоранених поручника Івана Люпола та поручника Івана Фостаковського скеровано до військового шпиталю в м. Золочеві, де на третій день помер від втрати крові Іван Люпол. Вижив тільки поручник І. Фостаковський [97, с. 221], [79, с. 11], [34, арк. 36, 36 зв., 37, 37 зв., 38, 38 зв., 39, 39 зв., 43, 43 зв.].

У фондах Центрального державного історичного архіву України м. Львова нам вдалось віднайти фото загиблого полковника Бориса Губера [34, арк. 38, 38 зв.]. Дослідник Я. Тинченко, котрий також використовував дані архівні матеріали, стверджує, що Борис Губер був сотником [311, с. 77, 78, 79, 80], проте на тій же фотографії з іншого боку зазначене звання: полковник [34, арк. 38, 38 зв.]. Також у спогадах цього військовика згадують як полковника [97, с. 218, 221], [101, с. 11]. В праці Тинченка є слушне зауваження, що не сам полковник Б. Губер розбирав авіабомбу, а хтось з військовиків, оскільки руки його на фотографії цілі, але сильно пошкоджене обличчя [311, с. 80]. Можна сказати, що дана фотографія підтверджує таке судження [34, арк. 38, 38 зв.],

проте, це залишається припущенням. Наприклад бомбу Б. Губер міг випустити з рук, або просто відкинути запідозривши, що допустив помилку при розбиранні. Власне це могло б пояснити, чого руки полковника на фото цілі.

Іван Лемківський стверджує, що після 5 лютого 1919 р. школу не відновлювали [89, с. 8]. Проте згідно з виявленими архівними даними в наказі війську ЗУНР – ч. 42, від 20 березня 1919 р. в 6 пункті “Летунська школа” (ДСВС ч. 4085. Р. л. і НКГА 529 /) вказувалось, що команди полків мають оголосити умови до набору в авіаційну школу. Умови були такі: а) задовільний стан здоров’я, підтверджений лікарською довідкою; б) не менше одного року фронтової служби; в) вік від 18 до 24 років [13, арк. 81 зв.], [7, арк. 75 зв.].

Кандидати мали внести подання авіаційному референтові при ДСВС, також: лікарську довідку, автобіографію, відпис листка з головної книги. Зголошення мали надсилатись до НКГА. Також вказувалось, що претенденти будуть залучатись по черзі відповідно до потреб. Наказ підписав командувач Галицькою Армією отаман Омеляновичем-Павленко та начальник штабу Галицької Армії полковник Курманович [13, арк. 81 зв.], [7, арк. 75 зв.].

У структурі авіації ГА були в наявності настановчо-інструктивні розробки для навчання. Дня 8 грудня 1918 р. В Тернополі при ДСВС під грифом “таємно” вийшла інструктивна розробка Ч. 8/18 “Постанови для поборювання ворожих літаків з землі”. Вказувалось, що вогонь по літаках можна відкривати тільки переконавшись, що вони дійсно ворожі, та коли обстріл не загрожує власному війську. Обстріл мав здійснюватись виключно на наказ офіцерів з кулеметів або батарей. Також обстріл міг здійснюватись спеціальними призначеними відділами [1, арк. 26].

Вказувалось, що обстріл ворожої авіації можна здійснювати при висоті не більше як 1000 м., стріляти потрібно було наперед літака, відділом не менше чети. Це стосувалося і кулеметників, які мали здійснювати обстріл, використовуючи мірники 1200–1800, різниця мірників вирівнювалась.

У цій настанові роз’яснювалось, що ворожа авіація має такі ж типи літаків, як і українська, тому впізнати їх можна лише за розпізнавальними

знаками. Вказувалось, що українські літаки на верхній, нижній стороні крил, по обох боках кадовби, та з обох боків бічної керми мали нанесені кокарди з жовтим внутрішнім кругом та синім зовнішнім колом. Зокрема вказувалось, що польські літаки на цих самих місцях мають нанесені великі квадрати, в кожному з яких містяться 4 менших, з них правий верхній і лівий нижній – червоні, а лівий верхній та правий нижній – білі.

Також у настанові подавались розпізнавальні знаки літаків: Австро-Угорщини, Туреччини, Болгарії, Італії, Росії, Франції, Англії, Румунії, Сербії, Бельгії тощо [1, арк. 26–27]. Окремо виділено пункт, в якому йшла мова про необхідність зберегти українські та ворожі літаки. У цьому пункті вказувалось, що коли літак, який здійснив вимушену посадку в межах відділу (в результаті обстрілу або у зв'язку з іншими технічними несправностями), то власним пілотам потрібно надати необхідну допомогу, але відліт цього літака може відбутись лише з дозволу офіцера, який має ствердити, що літак дійсно належить до авіації армії ЗУНР [1, арк. 27].

У навчальній інструкції вказувалось, що збереженню підлягає будь-який літак (тобто свій, ворожий, чи літак чужої країни) зі всіма приладами, зброєю, виявленими на борту документами. При літаку зразу повинна була встановлюватись охорона, і про випадок повідомлялось найближчу летунську сотню або командування округу чи полку [1, арк. 27].

Сотник П. Франко (звання сотника отримав 1 січня 1919 р. [101, с. 9]) для навчання розробив невелику настановчо-інструктивну працю: “Співділення літаків з гарматами”, яка вийшла при Державному Секретаріаті Військових Справ в Станиславові в 1919 р. Надруковано працю в друкарні окружної військової команди, яка перебувала під управлінням О. Кузьми в Коломиї.

У праці подається інформація про доцільність коригування артилерійського вогню за допомогою авіації. Приділена авіасотня (очевидно, малась на увазі до гарматного полку чи батареї) мала відразу вивчити місцевість. Підпорядкування летунських сотень в таких ситуаціях визначала Начальна Команда Галицької Армії. Завдання авіації полягало в локалізації

ворожій позиції і корегування вогню. Вказувалось, що авіація має провести розвідку, локалізувати та сфотографувати ворожі об'єкти, а саме: позиції ворожій артилерії, місце розташування окопів, кулеметних та мінометних позицій, казарм, складів боєприпасів, будови при залізниці, головні дороги. Після авіарозвідки та фотозйомки ворожих об'єктів мало відбутись обговорення з командиром гарматної батареї [102, с. 1–3].

Суть корекції полягала в підтвердженні з боку літака: а) відкривати вогонь; б) здійснювати замикаючий артилерійський вогонь; в) здійснювати знищуючий артилерійський вогонь.

Для зв'язку літака з гарматною батареєю мала встановлюватись так звана “боєва станція іскрового далепису” (радіостанція). Антени мали встановлюватись біля батарей та на летовищах.

Для узгодження дій мали слугувати заклики складені з двох букв, перша з яких означала сотню, а друга – приймальну станцію. Наприклад, “пг”, “лд”. Узгодження дій встановлювалось через використання зорових знаків у вигляді шматків тканини: в зимі чорних чи червоних, в літі білих, довжиною 3–4 м., які батарея розміщувала на землі. Крім визначених знаків, на землі викладались зі зазначених шматків тканини групи букв: ”ппк” – піхота в похідній колоні, “пвз” – піхота в зборі, “гпк” – гармати в похідній колоні, “гвс” – гармата в стрілянню, “пкз” – похідна колона всіх родів зброї, “ввв” – відділи вилаadowуються. За обопільною згодою пілота і командира батареї могли прийматися й інші знаки.

Натомість літаки теж мали скидати шматки тканини 50 см ширини, 2 м довжини. Коли з літака скидали чорний шматок тканини вищезазначеного розміру, наприклад, на право, то це означало, що гарматень (слово снаряд не вживається дисертантом, оскільки це русизм, натомість вживається слово – гарматень) перелетів за певну ціль, на правий бік, а коли білий шматок тканини, наприклад, скинений з літака на ліву сторону, означає, що гарматень впав за близько по лівий бік. Тобто чорний колір означав – гарматень перелетів ціль, а білий – не долетів до цілі. Окрім цього, в праці передбачена можливість використання літаками іскрових знаків.

Пілоти, які співпрацюють з артилерією, мали добре орієнтуватись в артилерійській справі, знати, які батарея має в наявності гарматні, та їх призначення, дальнобійність гармат, розташування батареї, іскрової станції тощо. Всі дані авіаторів мав збирати спеціальний летунський старшина, щоб потім прозвітувати командуванню. Коригування артилерійського вогню могло відбуватись на основі плоских квадратів гарматної карти [102, с. 3–5].

За допомогою іскрового приладу авіація могла повідомляти батарею про ефективність обстрілу. Наприклад, літера “л” означала влучання гарматня по лівій стороні від цілі, “п” – по правій від цілі, “цл” – означало, що для влучення в ціль гармату потрібно скерувати на ліво (тобто ціль лівіше) “пц” – ціль правіше. Бічні відхилення мали подаватись в цифрах. Літера “д” – задалеко до цілі, “б” – заблизько до об’кта обстрілу. Відхилення дальності мали подаватись лише при перших артилерійських обстрілах, і лише тоді, коли похибка складала більше 200 м. Наприклад, влучання гарматня 250 м. правіше від цілі та 450 заблизько до об’кта обстрілу. Донесення з літака в такому випадку виглядало так: “п 3 б 5” (тобто 250 заокруглювалось до 300 і подавалось як – 3, а 450 до 500 і подавалось як – 5).

На основі мапи накреслювали на фотографіях (зроблених з літака в процесі локалізації ворожих об’єктів, про що зазначалось вище) сітку, в межах якої був об’єкт обстрілу. Після гарматного вогню місця попадання гарматнів проколювались на фотографії в межах сітки, наприклад “5 д” [102, с. 5–6].

Тоді, коли вийшла навчальна, настановчо-інструктивна розробка П. Франка популярною була французька авіатеорія, що основне завдання військової авіації полягає в взаємодії з суходільними військами. Наприклад, в Українській Державі Павла Скоропадського майже всю військову авіацію підпорядковано наземному військовому командуванню. 24 із 32-х авіагонів, тобто $\frac{3}{4}$ планували використовувати для взаємодії з наземними військами: 8 мали вести розвідку, а 16 гарматних авіазагони коригувати артилерійський вогонь [318, с. 41].

Після переходу за річку Збруч авіація армії ЗУНР формально увійшли до складу військово-повітряного флоту Директорії УНР. Проте зберігалась автономність, як і раніше, летунство оперативно підлягало НКГА, яка віддавала всі накази [320, с. 86].

Згідно з архівними даними на території УНР від 8 вересня 1919 р. діяло положення про авіаційні курси, яке затвердив Головний отаман військ УНР Симон Петлюра, і які проходили за двома напрямками: вишкіл пілотів та мотористів. Встановлювався період навчання: 4 місяці для пілотів, та 3 – для мотористів. Також встановлено фіксований набір курсантів. Напрямок пілотів включав 20 старшин та 10 козаків, напрям мотористів – 30 козаків. Загальна кількість складала 60 курсантів [30, арк. 42].

Право вступати на ці курси надавалося всім верствам Української Народної Республіки (відповідно і особовому складу авіації ГА, оскільки летунство увійшло до складу військово-повітряного флоту УНР. Крім цього, право навчатись кадровому складу авіації Галицької Армії в цій школі підтверджує обставина, що вказані документи були знайдені в фонді НКГА). Перевага віддавалась військовим з технічною освітою та технічним стажем. Встановлювався перелік документів до подання: заява, військовий службовий лист, згоду військового начальства на вступ, метрика, свідоцтва про загальну та технічну освіту, відомості про несення військової служби, свідоцтво від державних інституцій чи відомих громадських діячів про приналежність до УНР. Існували паралельно також інженерні, гарматні інтендантські, медичні, ветеринарні курси тощо. Відповідальність несли Начальники Головних Управ (вданому випадку йде мова про Головну Управу повітряного флоту Директорії УНР), при яких функціонували курси, вони і вирішували на підставі зазначених вище документів питання про прийом на курси учнів. Учні складали окрему військову команду, яка дисциплінарно та командно підлягала завідувачеві курсів, і якого, призначав Начальник Управи [30, арк. 42].

Під головуванням завідувача курсів інструктори, лектори складали комітет, призначений: а) регулювати навчальний процес; б) проводити іспити

після завершення повного курсу вишколу; в) вирішувати питання про видачу відповідних свідоцтв після складених іспитів.

Установлювався час навчання від 8⁰⁰ до 13⁵⁰ та від 17⁰⁰ до 19⁵⁰, в загальному 9 годин на день по буднях. У неділю навчання проходило від 8⁰⁰ до 11⁵⁰, в загальному 4 години. Лекція тривала 50 хв. По буднях у проміжку від 8⁰⁰ до 13⁵⁰, виділялась 1 година на військову муштру та сніданок. Перерва від 13⁵⁰ до 17⁰⁰ надавалась для обіду та відпочинку. Окрім фахових лекцій щодня, по буднях, читалась одна лекція з українознавства [30, арк. 42].

Згідно з виявленими архівними даними, для закупівлі оснащення, необхідного для навчання, витрачено 30 720 карбованців, або 61 440 гривень (19 грудня 1917 р. ухвалою УЦР випущено кредитні білети номінальною вартістю 100 карбованців. 24 грудня 1917 р. вони увійшли в обіг. А 1 березня 1918 р. згідно з законом УНР грошовою одиницею стала гривня, яка ділилася на 100 шагів (шаги були розмінною монетою, мали вигляд поштових марок номіналом: 10, 20, 30, 40, 50 шагів) та становила $\frac{1}{2}$ карбованця. Отже, в обігу перебували грошові знаки номінальною вартістю 2, 5, 100, 500, 1000, 2000 гривень, а також 10, 25, 50, 100, 250, 1000 карбованців [392, с. 182]). Крім цього, щомісячно на авіаційні курси витрачалось 112 380 карбованців, або 224 760 гривень. Окрім того, за окремою відомістю кожного місяця вівся підрахунок витрат на пальне та мастила, необхідні для 4-х навчальних та 3-х тренувальних літаків, які використовувались для навчань [30, арк. 14].

Установлювався також порядок утримання курсантів. Учні (старшини та козаки), яких прийнято з військових частин, отримували ту ж платню, що в своїх частинах, учні, які не належали до військових частин, отримували платню в розмірі 300 карбованців на місяць, тобто таку суму, яку встановлено для козаків Дієвої Армії. Курсанти забезпечувались житлом та всім необхідним, як окрема військова команда. Завідувачі курсів та їх помічники, а також завідувачі господарської частини отримували платню, встановлену штатним розписом Головного Управління повітряного флоту. Військовим лекторам платили – 10, а цивільним – 20 карбованців за годину. Коли лектор з наукової дисципліни чи

практичної роботи складав для курсантів записки, йому надавалась подвійна платня. Виділялось по 300 карбованців на кожного курсанта для забезпечення підручниками та канцелярським приладдям. Також передбачалось на кожного учасника навчального процесу по 45 карбованців для харчування [30, арк. 14–14 зв.].

Поляки також проводили авіавишколи. Так в межах III авіаційної групи організували школу пілотів, інструкторами якої були підпоручник пілот М'єчислав Гарштка та поручник пілот Францішек Петер [359, s. 145, 146].

Слід зауважити, що поляки мали непоганий авіавишкіл ще з часів Першої світової війни, зокрема, відомо, що від липня 1918 р. їх навчали на теоретичних курсах в авіашколі Дійон (Бургундія, Франція), в школі вищого пілотажу в Пау (місто у Франції у регіоні Аквітанія, адміністративний центр Атлантичні Піренеї), також у авіашколі в місті Біскаросс (Франція), де навчали техніки ведення повітряних боїв. Пілотів також готували в авіашколі в м. Істріс (Франція) [358, s. 7].

Під час формування в Франції армії генерала Юзефа Галлера засновано і школу пілотів під командуванням майора Мангера де Вареннеса. Дня 5 травня 1919 р. цю школу передислоковано до Варшави. Відтак 12 травня школу розміщено на летовищі в Варшаві. Функціонувати почала від червня 1919 р. Сформовано два так званих дивізіони для вишколення “Кодрон” та “Ньюпор” (обидві назви походили від типів літаків французького виробництва). Дивізіон “Кодрон” розпочав навчання 3-го червня 1919 р., а “Ньюпор” – 12 вересня, у зв’язку з пізнішим надісланням з Франції необхідного авіаційного матеріалу. Командування школи, а також відповідальне за вишкіл керівництво, технічний обслуговуючий персонал складали рядові та офіцери французи. Поляки складали господарський персонал, частково працювали механіками. Підлягала школа польському командуванню. Поляки мали на меті перебрати від французів школу і забезпечити її функціональність за рахунок власних сил. З цією метою до кожного французького офіцера прикріплювався польський офіцер як співпрацівник для набуття досвіду [380, s. 534–535].

Отже в умовах війни командування докладало значних зусиль для розбудови власної військової авіації, від функціональності якої залежала успішність воєнних дій.

3.3. Чисельність та технічна характеристика військової авіації

Авіапарк летунства війська ЗУНР не був сталий, це спричинено кількома факторами: а) ремонти старих літаків, які залишились після Першої світової війни та були одним з джерел поповнення авіапарку [97, с. 219, 223]; б) виходили з ладу вже відремонтовані апарати [280, с. 323]; в) надходили літаки через співпрацю з УНР [97, с. 223]; г) мали місце поодинокі випадки, переправи апаратів з-за кордону. Згідно зі спогадами Самбірського повітового комісара ЗУНР А. Чайковського, угорці до більшовицького перевороту 1919 р., (внаслідок якого була проголошена 21 березня 1919 р. Угорська Радянська Республіка) поставляли за дрогобицьку нафту урядові Західно-Української Народної Республіки амуніцію, чоботи для армії, а також літаки [104, с. 53].

Чисельність авіапарку ГА протягом всієї українсько-польської війни постійно зазнавала змін. П. Франко згадує, що у травні 1919 р. в летунському загоні нараховувалося 50 літаків, частина з них, щоправда, була несправною [101, с. 10]. Л. Шанковський, дослідник УГА, стверджує, що наприкінці квітня 1919 р. Летунський полк ГА мав у своєму розпорядженні 80 машин, 25 з них були придатними до воєнних дій [344, с. 291]. Автори “Історії українського війська” наводять кількість – 40 літаків, не уточнюючи, скільки з них були справні [286, с. 527]. Історик М. Литвин вважає, що їх було 30–40 [294, с. 180], А. Козицький – 20 літаків [280, с. 323]. І. Фостаковський в спогадах стверджує, що лише біля Проскурова віднайдено в березні 1919 р. 100 літаків досить нових зразків DFW та LVG, за спогадами Р. Земика 60 літаків та запчастин до них з цієї кількості перевезли до Красного [97, с. 223], [80, с. 3]. Зважаючи на те, що в Красному існувала основна напрямча сотня (було залізничне сполучення), можна стверджувати, що там накопичувалась велика кількість апаратів, і цифри – 50–60 літаків, що фігурують в спогадах, цілком реальні. Дещо менші дані

щодо літаків фігурують в архівних матеріалах, це пояснюється тим, що в документах подавались лише справні або тимчасово несправні машини, які перебували на балансі структурних одиниць авіації ГА (1-ша та 2-га летунські сотні) та безпосередньо брали участь у воєнних діях.

Згідно з архівними даними, станом на 19 лютого 1919 р. 1-ша летунська сотня мала у своєму розпорядженні справних три літаки типу “Бранденбург”, один типу “Ллойд”, окрім цього, три літаки перебували в ремонті, шість кулеметів системи “Шварцльозе” (технічна характеристика подана вище), дев’ять системи “Льюїс” (технічна характеристика подана вище), 38 гвинтівок, один верховий та два обозних коней [11, арк. 25]. 2-га летунська сотня: чотири справних літаки типу “Ньюпор”, 27 гвинтівок. Направча сотня: один легковий, два вантажних автомобілі [11, арк. 25].

Станом на 26 березня 1919 р. 1-ша летунська сотня мала в розпорядженні один справний літак типу “Альбатрос” та п’ять літаків в ремонті, дев’ять кулеметів системи “Льюїс”, сім кулеметів системи “Віккерс” (країна-виробник: Англія, ці кулемети мали водяне охолодження, крім того, наявність в кожусі кулемета отворів забезпечувало додаткове охолодження ствола при польоті за рахунок зустрічного потоку повітря, вага 18 кг, скорострільність 500 пострілів за 1 хв, забезпечувала кулемет набоями кулеметна лента. Цей кулемет для військової авіації вважався одним з кращих [270, с. 130]), 6 системи “Шварцльозе”, два системи “Мадсен” (країна виробник Данія, маса 9,5 кг, калібр 7,92 мм, місткість магазину 25 набоїв, скорострільність 400 пострілів за 1 хв. [294, с. 165]), один легковий автомобіль, 32 гвинтівки австрійського виробництва, один верховий, шість обозних коней, два вози [11, арк. 30]. 2-га летунська сотня: два справних літаки типу “Ньюпор”, два літаки в ремонті, 28 гвинтівок австрійського виробництва. Направча: один легковий, два вантажних автомобілі [11, арк. 30].

Дня 31 березня 1919 р. 1-ша авіасотня мала в розпорядженні один справний літак типу “Альбатрос”, п’ять літаків в ремонті, один легковий та два вантажних автомобілі, 32 гвинтівки австрійського виробництва, один

верховий, шість обозних коней, два вози. 2-га авіасотня: два справних літаки типу “Ньюпор”, два літаки в ремонті, 28 гвинтівок австрійського виробництва. Направча: один легковий, два вантажних автомобілі [11, арк. 29].

Для порівняння польська військова авіація, за даними К. Тарковські, станом на 1918 р. мали понад 200 літаків в результаті зборів на летовищах Конгресівки та Галичини, з котрих 12 придатних для негайного використання [374, s. 38]. За даними М. Ромейка, станом на лютий 1919 р. поляки мали в розпорядженні 206 літаків, зібраних на летовищах Конгресівки та Малопольщі [119, s. 506].

Крім того, полякам допомагали авіаескадри, підпорядковані генералові Юзефу Галлерові: 39-та мала в наявності 10 розвідувальних літаків, типу – “Бреге Br. XIV A2”, 59-та – 10 розвідувальних літаків типу – “Бреге Br. XIV A2”, 66-та – 15 бомбардувальників типу “Бреге Br. XIV B2”, 162-га ескадра – 15 винищувачів “Спад VII”, 580-та ескадра – 10 розвідувальних літаків “Сальмсон SAL-2A2”, 581-та ескадра – 10 розвідувальних літаків “Сальмсон SAL-2A2”, 582-та ескадра – 10 розвідувальних літаків “Сальмсон SAL-2A2” [358, s. 8]. Також залізницею відбувалось постачання ескадр новими літаками з Франції. Так, наприклад, у грудні 1919 р. п’ять нових літаків типу “Бреге” № 3788, 7244, 7296, 7350, 7410, (номери наносились на стерно поворотів або на борт фюзеляжу [358, zdjęcia № 25, 56]. Очевидно, що це були розвідувальні літаки типу “Бреге Br. XIV A2”, які й до того використовувала ця розвідувальна авіаескадра) переправлено залізницею з Франції [358, s. 23].

На озброєнні летунства війська ЗУНР були машини різних видів – розвідувальні, винищувальні, багатоцільові [315, с. 99], [294, с. 179], бомбардувальники [97, с. 232–233], навчальні [320, с. 42], австрійського, російського [92, с. 142], [280, с. 323], французького [320, с. 49], [303, с. 712] німецького [280, с. 323] та угорського виробництва [280, с. 322–323]. За даними дослідника А. Харука, авіація ГА мала в розпорядженні винищувачі типу “Ньюпор” XXI і XXVII [313, с. 36]. Дані щодо останнього літака “Ньюпор XXVII”, як зазначено вище, який нібито перебував на озброєнні 1-ої бойової

летунської сотні в Красному (летунський відділ) від 16 грудня 1918 р. [313, с. 36] не підтверджені. Інженер сотник Р. Земик стверджує, що в авіасотні (летунському відділі) на цей час був літак типу “Ньюпор XXIII”, а не XXVII [79, с. 10]. А також 4 розвідувальних літаки: “Альбатрос” 27 серії і “Бранденбург” 64 серії [313, с. 36], [79, с. 10]. Також Р. Земик стверджує про наявність у летунстві армії ЗУНР літаків “LVG” (Luft Verkehrs Gesellschaft [97, с. 223]) та “DFW” (Deutsche Flugzeug Werke [97, с. 223]) німецького виробництва [79, с. 10].

Літаки “Ньюпор XXI” (Nieuport XXI) були з першої половини 1916 р. на озброєнні і в Росії. Машина цього типу користувалися популярністю серед російських пілотів, оскільки були зручні у польоті через вдале співвідношення потужності, ваги і площі крил. Ці літаки мали двигуни марки “Рон” потужністю 80 к. с., довжина машини становила 5,8 м, розмах крила – 8,02/7,76 м, площа крила – 14,7 кв. м, вага порожнього літака – 370 кг, заправленого пального і мастилом – 425 кг. Максимальна швидкість 150 км/год., набір висоти – 1000 м за 4,0 хв., а максимальна висота лету – 5250 м [327, с. 272, 277].

Літак “Ньюпор XXIII” (Nieuport XXIII) (одномісний винищувач [320, с. 42]) також мав двигун марки “Рон”, але набагато потужніший, ніж його прототип XXI серії, – 120 к. с. Довжина апарата становила 6,4 м, розмах крила – 8,03/7,76 м, максимальна швидкість – 168 км/год, а максимальний час лету 1,7 год. Висоту 1000 м цей літак набирав за 2,7 хв. Машина цього типу потрапила до Росії в 1917 р. і виготовлялася серійно на російському заводі “Дукс” [327, с. 272].

Розвідувально-бомбардувальні двомісні апарати типу “Бранденбург Ц І”, або “Ганза Бранденбург Ц І” (Hansa-Brandenburg C. I) 64 серії, виробник фірма “Уфаг” (Ufag), виготовлялися на заводах Угорщини та Австрії. Вони надійшли на озброєння австро-угорської військової авіації в 1915 р. Ці літаки виготовляли за проектом німецького конструктора Е. Хейнкеля, мали двигуни “Австро-Даймлер Дм 160” (Austro-Daimler Dm 160) конструкції Ф. Порше. Потужність двигуна становила 160 к. с. Даний літак міг розвивати швидкість 158 км/год. Доволі прості при пілотуванні, мали непогані злітно-посадкові характеристики.

Це досить вдалий літак, який масово випускався. Характеризувався змішаною обшивкою, крила та хвостове оперення покрито полотном, а фюзеляж фанерою, алюмінієвій – капот двигуна. Довжина фюзеляжу становила – 8,4 м, розмах крил – 12,3 м. Через велику вантажопідйомність міг використовуватись як бомбардувальник. Генерал О. Шандрук стверджував, що Галицька Армія мала 16 таких літаків [280, с. 323], [320, с. 57].

Летунство армії ЗУНР мало в розпорядженні двомісний навчальний літак “Ганза Бранденбург Б. I” (Hansa-Brandenburg B. I) LXXVI серії. Довжина фюзеляжу 8,45 м, розмах крил 12,3 м. На літаку стояв двигун “Мерседес” (Mercedes) потужністю 100 к.с., розвивав швидкість 150 км/год. Капот та лючки виготовлені з алюмінію, фюзеляж вкривався фанерою, а крила та хвостове оперення – полотном [320, с. 42].

“Ельфауге Ц.V” (LVG C.V) – двомісний розвідувальний апарат німецького виробництва. Довжина фюзеляжу – 8,07 м, розмах крил – 13,6 м. Двигун “Бенц Бц. IV” (Benz Bz. IV) – потужність 200 к.с., розвивав швидкість 160 км/год. Крила покривались полотном, вертикальне хвостове оперення та фюзеляж виготовляли з фанери та деревини, капот двигуна – з металу [320, с. 53].

“ДФВ Ц. V” (DFW C. V) – двомісний розвідувальний літак німецького виробництва. Довжина фюзеляжу становила 7,88 м, розмах крил – 13,27 м. Двигун “Бенц Бц. IV” (Benz Bz. IV) – потужність 200 к.с., розвивав швидкість 160 км/год. Вертикальне хвостове оперення та фюзеляж виготовляли з деревини [320, с. 42].

Відомо, що в результаті переговорів Петра Франка з Головною управою повітряного флоту УНР галичанам виділено два літаки угорського виробництва “Ллойд Ц. II” [97, с. 223], [280, с. 323].

“Ллойд Ц. II” – двомісний біплан угорського виробництва. На ньому встановлювався двигун “Гієро”, максимальна швидкість 128 км/год, довжина літака 9 м, розмах крил 14 м, площа літака 38 м^2 , злітна вага 1400 кг, міг взяти на борт 90 кг бомб, максимальна висота лету 3000 м, на таких літаках встановлювали 2 кулемети [303, с. 701].

І. Фостаковський згадує, що на озброєнні військової авіації ЗУНР також перебували літаки типу “Ньюпор XVII Ц. І” (є фотографія пілотів Галицької Армії на тлі такого літака), “Фоккери”, “Ллойди” та “Ньюпори XXVIII Ц. І” [97, с. 222, 225].

“Ньюпор XVII Ц. І” (Nieuport XVII C.I) – одномісний винищувальний апарат французького виробництва. Довжина апарату 5,8 м., розмах крил: верхнього – 8,16 м, нижнього – 7,8 м. На апарат встановлювали ротативний двигун “Рон” (Rhone) потужністю 110 к.с. або “Клерже” (Clerget) потужністю 130 к.с. Літак міг розвивати швидкість 160 (186) км/год. Загальна вага, при якій апарат міг піднятися в повітря – 560 (573) кг. Максимальна висота лету – 5300 м, швидкість підйому на висоту 2000 м становила 6 хв. 50 с. На таких літаках встановлювали по 2 кулемети [320, с. 49], [303, с. 712].

“Фоккер Д. VII” (Fokker D. VII) – одномісний винищувальний апарат німецького виробництва вважався одним з найкращих та одним з наймасовіших винищувачів Першої світової війни. Крила з дерева потовщиного профілю “Гетинген 298” покривались полотном, хвостове оперення, міжкрильні стояки, каркас фюзеляжу, стояки шасі виготовлялись із сталевих труб. Носова частина фюзеляжу вкрита алюмінієвими листами. Літак обтягувався полотном типу “чотириколірний лозенг”. Металевий капот двигуна мав нанесений камуфляж з фіолетових та зелених плям, такий камуфляж називали “жирафа”, це була особливість авіабудівних підприємств “ОАВ” (OAW). Випускався від 1918 р. Розмах крил – 8,9 м, загальна площа літака – 21 м², злітна вага – 850 кг, вага повної завантаженості – 150 кг. Висота лету – 7000 м, потужність двигуна – 160 к. с., максимальна швидкість – 185–190 км/год. На літаку встановлювались два кулемети [320, с. 57], [307, с. 258–259].

Натомість польська військова авіація мала на озброєнні літаки типу “Фоккер”, “Бранденбург” (технічна характеристика подана вище), “Фоккер Е. V” [364, s. 1617, 1622], [359, s. 151], [283, с. 18], [370, s. 29], “Ньюпор XVII”, “Альбатрос Д. III”, “Альбатрос Ц. III”, “Альбатрос Ц. Х”, “Бранденбург Ц. І” (№ 27.10) (технічна характеристика подана вище), “Бранденбург Б. І” (№ 176.79)

(технічна характеристика подана вище), “Ганновер ЦЛ. II”, “Ллойд Ц. V”, “Ельфауге Ц.V” (технічна характеристика подана вище), “Альбатрос Ц. XII”, “Румплер Ц. I”, “Ельфауге Ц.VI”, “ДФВ Ц. V” (технічна характеристика подана вище), “Оєффаг Ц. II”, “Бреге Br. XIV A2” [359, s. 143,158], [360, s. 52–53], [374, s. 38, 43, 44], [358, s. 22], [116, s. 622], [354, s. 920].

Крім цього, генералові Юзефу Галлерові, який воював на боці поляків, підпорядковувались авіаційні ескадри, що мали такі типи літаків: 39-та, 59-та, мали розвідувальні літаки, типу – “Бреге Br. XIV A2”, 66-та, бомбардувальники типу “Бреге Br. XIV B2”, 162-га ескадра винищувачі “Спад VII”, 580-та, 581-ша, 582-га ескадри – розвідувальні літаки “Сальмсон SAL-2A2” [358, s. 8].

“Фоккер Е. V” (Fokker E.V) – моноплан, винищувач німецького виробництва, довжина апарату – 5,9 м, розмах крил – 8,4 м, час перебування в повітрі – 1,5 год, швидкість – 185 км/год, озброєння – 2 кулемети, площа крил – 10,7 м², злітна вага – 565 кг, максимальна висота лету – 6300 м; на висоту – 2000 м піднімався за 5 хв, 5 с. [359, s. 158], [303, с. 686–687].

“Ньюпор XVII” (Nieuport XVII) – одномісний винищувач, літак французького виробництва, випускався з 1915 р., потужність двигуна – 110 к.с., максимальна швидкість – 165 км/год, довжина апарату – 5,8 м, розмах крил – 8,0 (8,3) м, злітна вага – 500 кг, міг взяти на борт не більше 130 кг, максимальна висота лету літака 5,4 км, час лету – 1,75 год., озброєння – 1 кулемет [307, с. 259], [359, s. 158].

“Альбатрос Д. III” (Albatros D. III) – одномісний винищувач німецького виробництва, випускався від 1916 року, потужність становила 150 к. с., швидкість – 165 км/год, довжина літака – 7,4 м, розмах крил – 8,5 (9,0) м, злітна вага – 900 кг, міг взяти на борт 250 кг, час лету 2 год, максимальна висота лету – 5 км, озброєння – 2 кулемети [307, с. 259], [359, s. 158].

“Ганновер ЦЛ. II” (Hannover CL II) – двомісний біплан німецького виробництва, випускався від 1917 р. Розмах крил – 11,7 (11,9) м, довжина літака – 7,6 (7,8) м, злітна вага – 1081 кг, оснащувався двигуном “Аргус” (As III), максимальна швидкість – 165–170 км/год, на висоту 1000 м піднімався за 5,3 хв,

максимальна висота лету – 5000 м, при повній заправці міг пролетіти 420–450 км, на озброєнні мав 1–2 кулемети, 200 кг бомб [303, с. 695], [359, s. 158].

“Ллойд Ц. V” (Lloyd C. V). Розмах крил – 11,0 м, довжина літака – 6,8 м, при повній заправці міг пролетіти 250 км, максимальна швидкість – 178 км/год, озброєння 1–2 кулемети, також міг брати на борт авіабомби [359, s. 158].

“Альбатрос Ц. XII”, (Albatros C. XII) – двомісний літак німецького виробництва, випускався від 1917 р., довжина літака – 8,5 (8,8) м, розмах крил – 14,37 (14,3) м, площа крил – 38,5 м², максимальна швидкість – 175–210 км/год, злітна вага – 1640 кг, набір висоти – 4,7 м/с, максимальна висота польоту – 6500 м, при повній заправці міг пролетіти 500 км, озброєння 1–2 кулемети [303, с. 682–683], [359, s. 158].

“Ельфауге Ц. VI” (LVG C. VI) – двомісний літак багатоцільового призначення німецького виробництва, випускався від 1918 р., оснащувався двигуном “Бенц” (Benz) потужністю 200 к. с., що дозволяло розвивати швидкість – 170 км/год (за іншими даними – 165–190 км/год), розмах крил – 13 (12,8) м, довжина літака – 7,3 м, при повній заправці міг пролетіти 420 км, злітна вага – 1310 кг, міг взяти на борт 380 кг, максимальна висота лету 7 км, озброєння 2 кулемети, 100 кг бомб [307, с. 271], [359, s. 158].

“Оєффаг Ц. II” (виготовляла віденська фірма Остеррайхшиш Флюгцойгфабрік – Оєффаг) (Öffag C II), довжина літака – 7,8 м, розмах крил – 12,7 м, при повній заправці міг пролетіти 400 км, максимальна швидкість – 140 км/год, озброєння – 1 кулемет, міг також брати на борт авіабомби [303, с. 684], [359, s. 158].

“Альбатрос Ц. III” (Albatros C. III) – розвідувальний літак німецького виробництва, користувався популярністю і на західному, і на східному фронтах. На модифікацію Ц. III встановлювався двигун “Мерседес” (Mercedes) потужністю від 160 до 180 к.с. На озброєнні мав 1 синхронний “Шпандау” або турельний “Парабелум” [303, с. 681–682].

“Альбатрос Ц. X” (Albatros C. X) – розвідувальний літак німецького виробництва, випускався з початку 1917 р. Від своїх попередників модифікації

(С. V, С. VII, С. VIII) відрізнявся більшим розмахом крил, також було змінено форму закінчень. На західний фронт до жовтня 1917 р. перекинуто понад 300 літаків цієї модифікації [303, с. 682].

“Румплер Ц. І” (Rumpler C. I) – літак німецького виробництва, випускався з 1915 р., на таких апаратах встановлювались двигуни “Мерседес” (Mercedes) потужністю 160 к.с. У задній кабіні встановлювався кулемет. “Румплер Ц. І” та “Румплер Ц. Іа” випускали на фірмах Румплер, MFW (Маркиш Флюгцойгверк), ARF (Альберт Ринн Флюгцойгверк), Німеччина і Пфальц та в філіалі фірми Румплер (Баєрн) в Баварії. Понад 1000 літаків цих модифікацій надійшло на фронт [303, с. 688–689].

“Брегет Br. XIV A2” (Breguet XIV A2) – двохмісний розвідувальний біплан французького виробництва, випускався від 1917 р., оснащувався двигуном “Рено”, розвивав швидкість до 184 км/год., довжина літака – 9 м, розмах крил – 14 м, злітна вага становила – 1560 кг, на висоту 3000 м піднімався за 17,5 хв., максимальна висота лету – 5900 м, на озброєнні мав 3 кулемети [303, с. 714], [358, s. 8].

“Брегет Br. XIV B2” (Breguet XIV B2) – двомісний біплан французького виробництва, бомбардувальник, випускався від 1917 р., оснащувався двигуном “Рено-12”, розвивав швидкість до 177 км/год., довжина літака – 8,87 м, розмах крил – 14,86 м, злітна вага становила – 1765 кг, на висоту 3000 м піднімався за 34 хв., максимальна висота лету становила 5800 м., озброєння складало два кулемети та 235 кг бомб [303, с. 714], [358, s. 8].

“Спад VII”, (Spad VII) – одномісний біплан французького виробництва, винищувач, випускався від 1916 р., оснащувався двигуном – “Іспано Сюїза” 8А, розвивав швидкість до 192 км/год., довжина літака становила 6,18 м, розмах крил – 7,78 м, злітна вага – 775 кг, на висоту 2000 м піднімався за 6 хв. 20 с, максимальна висота лету 6000 м, на озброєнні мав 1 кулемет [303, с. 712–713], [358, s. 8].

“Сальмсон SAL-2A2” (Salmson 2A2) – двомісний біплан французького виробництва, розвідувальний апарат, випускався від 1918 р., оснащувався

двигуном – “Сальмсон” Z-9, розвивав швидкість – 186 км/год., довжина літака становила 8,4 м, розмах крил – 11,7 м, злітна вага – 1300 кг, на висоту 5000 м піднімався за 27 хв., максимальна висота лету становила 5000 м, на озброєнні мав 3 кулемети [303, с. 714], [358, s. 8].

Авіапарк Галицької Армії в період українсько-польської війни постійно коливався, це стало причиною подання в літературі, спогадах різних цифр стосовно чисельного стану. Вдалось встановити за допомогою архівних даних точні цифри лише на певні періоди часу.

3.4. Форма, розпізнавальні знаки, фінансування

Важливою складовою будь-якого роду зброї є військова форма, та її особливості. За допомогою документів встановлено, що 22 квітня 1919 р. Державний Секретаріат Військових Справ видав розпорядження: № XLVI (46), ВВк 123. – ДСВС 7930. Вд.3. 22. IV. 19. Однострій. У цьому розпорядженні вказувалось, що станом на 1 квітня 1919 р. однострій має бути такий, як описано в документі. Розпорядження вийшло в Станиславові, підписане Товаришем Державного Секретаря Військових Справ отаманом в. р. Петром Бубелою [46, с. 1].

Отже, згідно з цим наказом форму для усіх родів зброї, а отже, і для авіації, виготовляли з вовняного сукна, яке мало “зеленаво-землистий” колір. Як головний убір встановлювалась шапка “мазепинка”, яка складалась з головача, обкладу, дашка, на переді головача кріпилась відзнака та гудзик, який спинає на переді обклад. Головач зшивався з 8 клинців, які згинали майже під прямим кутом, дно шапки мало бути плоске, сама шапка в горі на 10–20 мм ширша, ніж внизу. Вершки клинців мали сходитись по середині дна шапки. Проте також передбачалось виготовлення одностайного дна з метою зекономити нитки та матеріал [46, с. 1]. Висота головача з переду становила 6–7 см, з заду – на 10 мм вужча. Навколо головача йшов знизу пришитий обклад, такий самий за розмірами, але на переді розтятий так, що обидва кінці утворювали по середині над дашком клинець. Верхні кути обкладу один від другого віддалені на 5,5–

6 см, а нижні – зшиті разом, на тім місці пришитий металевий гудзик діаметром 14 мм [46, с. 1]. Цей гудзик у летунів був гладенький, а у військовиків, які належали до: артилерії, піхоти, кінноти, технічного війська – на цьому гудзику вказувався номер полку чи частини [326, с. 203], [46, с. 1].

На переді головача, а саме в клинці обкладу, кріпилась шапкова відзнака, яка мала вигляд металевого кружка діаметром 2,5 см, сріблястий для рядових та підстаршин і золотий для старшин [46, с. 1]. На шапковому знаку витиснено тризуб [326, с. 204].

Шапку виготовляли з тої самої тканини, що і однострої, верхні краї шапки обрублювали сукном попелястого кольору, оскільки саме такий колір встановлювався для летунів ГА [46, с. 1, 4].

Після поразки в українсько-польській війні ГА об'єдналась з Армією Української Народної Республіки, а відтак було видане розпорядження Диктатора під номером: LXXIV (74), згідно з цим подана вище шапка “мазепинка” замінена на шапку “київлянку”, або, як її ще називали, “петлюрівка”, собою представляла м'який кашкет англійського зразка, цей головний убір запровадив в українському війську ще П. Скоропадський [320, с. 51].

Мундир, чи, згідно тодішньої термінології, “блюза”, мала спереду 4 кишені з клапанами, по дві з кожної сторони. Ширина верхніх кишень становила 16–17 см, довжина – 17–18 см, кожна з верхніх кишень мала посередині закладку шириною 4 см [46, с. 1]. Якщо верхні кишені були накладні, то нижні прорізні, всі кишені застібались на гудзики [326, с. 204]. Мундир містив 6 гладеньких металевих гудзиків, що розміщались знизу догори.

Гудзики, які застіпали мундир, клапани кишень, барчики були металеві, гладкі, діаметром 20 мм [46, с. 1–2]. На плечах мундира розміщались погони – “барчики”, нижні кінці яких вшивались в рукав, натомість верхні пристібались на гудзик [326, с. 204]. Правий барчик містив 3 дірки, довжина його становила 24 см, а лівий – дві дірки, довжина – 18 см [46, с. 2]. На відстані 5 см від плечового шва на правому плечі мав бути контрпогончик, так звана сукняна

“силька”. Для рядових та підстаршин передбачався на правому плечі сукняний валик довжиною 3 см та діаметром також 3 см, що мав назву – “поріжок”. Завдяки шльовці поріжок одягали на правий погон, який протягувався через контрпогончик та пристібався гудзиком. Цей “поріжок” запобігав зіскакуванню ремня гвинтівки з плеча, тому його носили хіба що військові, озброєні гвинтівкою. Старшини починаючи від хорунжого, мали погони з заокругленими кінцями та тільки одну дірку, призначену для застібання гудзиком [326, с. 204]. Мундир мав стоячо-відкладний комір висотою 4 см, зішпилювався двома чорними гафтками [326, с. 204], [46, с. 2]. Летуни на лівім рукаві мали позначку з двох букв – “Лт” [46, с. 4]. Сотник Іван Фостаковський, який служив у летунстві війська ЗУНР, та сотник П. Франко в спогадах стверджують, що летуни мали на комірці та на рукавах нашиті “пропелери”, тобто гвинт літака [97, с. 227], [101, с. 12]. Також про наявність у військовиків авіації ЗУНР нашивки у вигляді гвинта літака стверджує у спогадах ще один колишній військовий авіації армії ЗУНР вістун Михайло Шарик [109, с. 32–33].

Далі згідно з розпорядженням встановлювались штани, які могли бути двох видів: а) доколінні, б) довгі. Довгі штани виготовляли з чорного сукна, летуни мали випустку попелястого кольору. Довгі можна було носити поза службою старшинам, підстаршинам, починаючи від старшого десятника [46, с. 2, 4].

Плащ мав добре вміщати під собою мундир та мати довжину приблизно до середини стегна військового. Плащ мав бути пошитий так, щоб ліва передня частина заходила на праву і заціпалась на 6 гудзиків діаметром 20 мм, які розміщались в трьох місцях по 2, один напроти другого. Застібався плащ на язички з дірками, пришиті до лівої передньої частини. Язички мали гострі кінці – 6 см довжини та 2,5 см ширини. На плечах, 2 см від коміра, знаходились погони – “барчики” шириною 5 см, які застібались на гудзик. Правий “барчик” довжиною 27 см мав три дірки, лівий – 21 см мав 2 дірки. У старшин включно від хорунжого “барчики” з одною діркою мали завкруглене закінчення [46, с. 2].

Також колишні військові авіації ЗУНР стверджують про наявність серед авіаторів шкіряних летунських курток [109, с. 18–19].

Щодо взуття, то тут передбачались шкіряні черевики заокруглені спереду, а також чоботи, виконані так, як черевики з довгими халявами. Використовувались також спеціальні обмотки, зроблені з такої самої тканини, що і штани [46, с. 2–3]. Наявність високих шнурованих черевиків серед летунів підтверджує у спогадах вістун М. Шарик [109, с. 19].

Як елемент одягу військового міг бути також шарф шириною 12 см, довжиною 50 см., котрий носили під коміром, щоб запобігти нищенню і забрудненню коміра. Колір шарфа мав відповідати колірові однострою [46, с. 3].

Також передбачалась полотняна сорочка, яка мала застібатись на металеві гудзики. Пояс був однаковий для всіх з жовтої шкіри, з залізною пряжкою, ширина пояса 5 см, йшов в двох довжинах: 106 см і 113 см, маючи 5 дірок. Пряжка шириною та довжиною 5 см. Пояс мав також сильце на багнет з жовтої шкіри, довжиною 22 см. Багнет мали носити рядові, підстаршини та старшини. Старшини та підстаршини включно від старшого десятника носили револьвери в так званій “торбині”, з правої сторони причіпленої до пояса на вушко шириною 4 см. Передбачались також рукавиці: вовняні, які одягали при морозі, та шкіряні для підстаршин та старшин використовувались як при службі, так і для святкових виступів [46, с. 3].

Для розрізнення військовослужбовців (котрі ділилися на 4 групи: а) рядові та підстаршини, б) сотенні старшини, в) полкові старшини, г) генеральні старшини) використовувались вилоги (петлиці), які носили на комірі [46, с. 3].

Отже, рядові та підстаршини мали на комірі нашиті зубчасті вилоги попелястого кольору довжиною 7 см, 2 мм. У цій нашивці знизу і зверху витято три зуби. У сотенних старшин, починаючи від хорунжого до сотника включно, вилоги такі самі, як і у рядових, проте зубці верхом і низом обрублені золотою смужкою шириною 3 мм. Полкові старшини, починаючи від отамана до полковника включно мали вилоги такі ж, як і рядових, але вирізи зубців виповнені золотою тканиною, яка шириною 3 мм йшла понад кінці зубців,

таким чином, цілий вилог мав форму прямокутника, 7 см, 2 мм, довжиною та 3 см шириною. Генеральні старшини мали вилоги подібні до булавних старшин, проте замість сукна кольору роду військ, використовували зубчатку з тканини срібного кольору, вирізи зубців виповнені золотою тканиною [46, с. 3–4].

Також використовувались нарукавні так звані “пружки”. Так рядові та підстаршини мали внизу обох рукавів 7–8 см від краю, пружки прикріпляли на сукняну підкладку попелястого кольору, який був визначений для летунів.

Старший стрілець мав на рукавах по одному срібному пружку, вістун по два, десятник по три, довжиною 12 см, шириною 6 мм, розміщені на суконній підкладці попелястого кольору. Для старшого десятника (підхорунжого) передбачався пружок шириною 15 мм, довжиною 12 см, нашитий пружок на суконній попелястій підкладці. Для булавного десятника передбачався такий самий пружок, як у старшого десятника, лише добавлявся додатковий пружок такий, як у старшого стрільця, відступ між попелястими підкладками складав 5 мм. Хорунжий мав один шовковий пружок шириною 6 мм тогож кольору, що однострій, теж на суконній попелястій підкладці довжиною 12 см, шириною 12 мм. Для четаря передбачався один золотий пружок, для поручника два, для сотника три, розміщались пружки на попелястих підкладках, віддаль між якими складала 5 мм [46, с. 4].

Від отамана до полковника включно передбачались золоті нарукавні плетенки з трьох шнурків шириною 14 мм, розміщені на попелястій підкладці. Отаман мав одну таку плетенку, підполковник дві, полковник три. Генеральні старшини мали срібні пружки шириною 2 см, з золотою рожечкою, біля якої вміщені дві золоті булавки, тут підкладка вже не передбачалась. Отже, генерал-четар мав один широкий пружок, генерал-поручник теж один широкий, але біля нього ще вужчий пружок шириною 15 мм без рожечки, розміщений нижче на відстані 1,5 см від широкого. Генерал-сотник мав один пружок шириною 3 см, з булавами, а зверху і знизу ще по одному пружку шириною 15 мм, віддалені між собою на 1,5 см [46, с. 4].

Станом на 6 грудня 1918 року наказом № 22 встановлено розпізнавальні знаки для літаків Галицької Армії. Як розпізнавальні знаки встановлено кольорові квадрати, які наносились на нижню частину крил, відповідно під правим крилом – синій квадрат, під лівим – жовтий. Згодом, за ствердженням П. Франка, як розпізнавальні знаки запроваджено круглі кокарди, де зовнішнє коло було блакитне, а внутрішня частина жовта. Знаки наносили на нижню, верхню частину крил, інколи на бічні частини вертикального оперення, на борти фюзеляжу. Також на борт інколи наносили жовтий тризуб, деколи тризуб вписували в синій квадрат [320, с. 74], [315, с. 94–95], [101, с. 12]. За допомогою спогадів колишнього військовика авіації ГА, М. Шарика вдалось ідентифікувати особу, яка наносила ці розпізнавальні знаки на літаки. Це був маляр, вістун І. Явнич з с. Товстобабів (після 1965 р. назву змінено на Високе Монастириського р-ну, Тернопільської обл. [393, с. 262]) [108, с. 66], [97, с. 219]. На окремих літаках, які передав гетьман П. Скоропадський, зберегались ще старі російські знаки: кокарди біло-синьо-червоного кольору [320, с. 74], [315, с. 95]. Дослідник А. Харук стверджує, що станом на червень 1919 р. встановлено розпізнавальні знаки жовта та синя смуги, які наносили на крила та кермо повороту [313, с. 37]. Ці дані також підтверджує в спогадах Іван Фостаковський [97, с. 227].

Є згадки Івана Фостаковського про використання знаків черепа з кістками. Ці літаки належали до винищувального відділу. Як згадує П. Франко, це були два “Ньюпори”, один з них винищувач, згідно з ідентифікацією дослідника А. Харука “Ньюпор 17 Ц. І” (фото літака подає в спогадах Фостаковський, проте на фото цих знаків не видно). Вдалось віднайти фото літака із зображеною на борті жінкою з мечем, також наносили чорного кольору тризуб на борт літака [97, с. 222, 227], [141, с. 97], [101, с. 9, 12], [320, с. 49]. Поляки теж наносили герби на борти літаків [374, s. 43].

На сторінках польського періодичного видання “Przegląd Lotniczy” (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa) дисертант віднайшов в різних номерах та за різні роки видання – емблеми, які поміщала редакція як

окрасу для журналу в кінці статей різних польських авторів. Ці специфічні, символічні емблеми використовували у польських військово-повітряних силах. Так 3-тя розвідувальна авіаційна ескадра використовувала як знак скелет, що імітує гру на скрипці [369, s. 1333]. 4-та розвідувальна авіаескадра мала за відзнаку орла з розправленими крилами, голова якого повернута ліворуч сторону [376, s. 1765]. 7-ма мисливська ескадра мала знак у вигляді круга, у якому вписано військовий кашкет, на контури круга нанесено зірочки [366, s. 486]. Збереглася фотографія літака Альбатрос Д 3, 7-мої ескадри імені Т. Костюшка, на борту якого нанесено цей знак [311, с. 55]. 8-ма розвідувальна авіаескадра використовувала як знак орла, який тримає в кігтях гвинт літака [375, s. 806]. 13-та мисливська авіаційна ескадра мала знак у вигляді кола, в яке вписано блискавку [365, s. 949]. 21-ша винищувальна ескадра мала знак шахівниці, з написом “NEL” [367, s. 656]. Деякі авіатори наносили на борт літака індивідуальний знак, який ідентифікував пілота. Наприклад, такий знак на борту свого Фоккера Е V мав поручник пілот Стефан Стец [364, s. 1622]. Віднайдено також знак у вигляді бабки (стрекози) однієї з авіаційних шкіл, яка діяла в 1919 р. і спеціалізувалася на вишколі авіаобсерваторів (спостерегачів) [368, s. 1359].

В основному поляки використовували як розпізнавальні знаки червоно-білу шахівницю, яку наносили на верхню та нижню частину крил, борт літака та на стерно поворотів [374, s. 43], [358, zdjęcia 30], [311, с. 55]. Як стверджує в спогадах сотник І. Фостаковський, після Варшавського договору на літаках Дієвої Армії також, як і поляки, українці наносили шахівницю, але синьо-жовтого кольору [97, с. 227].

У Віснику Державного Секретаріату Військових Справ 14 грудня 1918 р. опубліковано (згідно з ухвалою Української Національної Ради від 13 листопада 1918 та постановою Державного Секретаріату Військових Справ від 5 грудня 1918 р. розпорядження № IX від 13 листопада 1918 р. про платню для Збройних сил ЗУНР. Ця шкала оплати поширювалася на всі роди війська Західно-Української Народної Республіки, в тому числі і на військову авіацію.

Стрільцеві нараховувалося в день 50 сотиків, старшому стрільцеві – 70, вістунові – 1 крону (в 1892 році в Австро-Угорщині проведено грошову реформу – внаслідок запроваджено основну грошову одиницю – корону (крону), корона складала 100 геллерів (філлерів) [392, с. 182]), десятникові – 1 крону 20 сотиків, старшому десятникові – 2 крони, булавному старшому десятникові – 2 крони 50 сотиків. Починаючи від хорунжого і закінчуючи полковником включно, платня видавалась щомісячно. Хорунжий отримував щомісяця – 200 крон, четар – 250, поручник – 300, сотник – 350, отаман – 420, осаул – 490, полковник – 560 крон. Залежно від того, чи військовик брав участь в бойових діях чи виконував роботу, непов'язану з прямими бойовими діями, нараховувалися щоденні доплати. Наприклад, стрільцеві в бойових умовах щоденно нараховувалося 1 крону, не в бойових – 50 сотиків; старшому стрільцеві в бойових – 1 крону 30 сотиків, не в бойових – 80 сотиків; вістунові в бойових – 2 крони, не в бойових – 1 крону; десятникові в бойових умовах – 2 крони 80 сотиків, не в бойових – 1 крону 80 сотиків; старшому десятникові в бойових – 4 крони, не в бойових – 3 крони; булавному старшому десятникові – 4 крони 50 сотиків в бойових, не в бойових – 3 крони 20 сотиків; хорунжому в бойових – 5 крон, не в бойових – 3 крони 50 сотиків; четареві в бойових – 6 крон, не в бойових – 4 крони; поручникові в бойових – 7 крон, не в бойових – 4 крони 50 сотиків; сотникові в бойових – 10 крон, не в бойових – 6 крон; отаманові в бойових – 12 крон, не в бойових – 8 крон; осаулові в бойових – 15 крон, не в бойових – 10 крон; полковникові в бойових умовах – 20 крон, не в бойових – 12 крон щоденно нараховувалося [37, с. 5]. Далі не аналізовано, оскільки серед особового складу авіації Галицької Армії вищих ранг як полковник (включно) не було.

Військовикам від стрільця до булавного старшого десятника платню видавали 1-го, 10-го, 20-го числа кожного місяця. Офіцерам від хорунжого і вище виплачували заробітну платню 1-го числа кожного місяця [37, с. 6].

Від 1 березня 1919 року згідно з розпорядженням № XXVIII, яке опубліковане 15 березня 1919 року у Віснику Державного Секретаріату

Військових Справ для військовиків ГА, в тому числі і для особового складу авіації, заробітню платню підняли. Стрільцеві нараховувалось щоденно – 1 крону, старшому стрільцеві – 1 крону 20 сотиків, вістунові – 1 крону 50 сотиків, десятникові – 1 крону 70 сотиків, старшому десятникові – 2 крони 50 сотиків, булавному старшому десятникові – 3 крони.

Офіцерам від хорунжого і вище нараховували заробітню платню щомісячно. Хорунжому щомісячно нараховувалося – 230 крон, четареві – 280 крон, поручникові – 340 крон, сотникові – 400 крон, отаманові – 450 крон, осаулові – 550 крон, полковникові – 750 крон. Окрім того, нараховувались щоденно вже в збільшеному вигляді доплати в залежності чи в бойових, чи в польових (не в бойових) умовах несе службу військовик. Отже стрільцеві в бойових умовах щоденно нараховувалось – 2 крони, не в бойових – 1 крону 50 сотиків; старшому стрільцеві в бойових – 2 крони, не в бойових – 1 крону 80 сотиків; вістунові в бойових – 3 крони, не в бойових – 2 крони 50 сотиків; десятникові в бойових – 3 крони 50 сотиків, не в бойових – 3 крони 20 сотиків; старшому десятникові – 4 крони 50 сотиків, не в бойових – 4 крони 10 сотиків; булавному старшому десятникові в бойових – 5 крон, не в бойових – 4 крони 60 сотиків. Дещо більше нараховували офіцерському складові. Хорунжому в бойових умовах нараховувалось щоденно – 7 крон, не в бойових – 5 крон; четареві в бойових – 8 крон, не в бойових – 6 крон; поручникові в бойових – 9 крон, не в бойових – 7 крон; сотникові в бойових – 12 крон не в бойових – 10 крон; отаманові в бойових – 15 крон, не в бойових – 12 крон; осаулові в бойових – 17 крон, не в бойових – 15 крон; полковникові в бойових умовах – 22 крони, не в бойових – 20 крон нараховувалося щоденно. Військовикам від стрільця до булавного старшого десятника зарплатня виплачувалась 1-го, 11-го, 21-го числа кожного місяця, старшинам (офіцерам) від хорунжого і вище виплачували 1-го числа кожного місяця [42, с. 6–7].

Крім того, від 1 березня 1919 року згідно з опублікованим у Віснику ДСВС: Доповнення до платень Українського війська ВВк 83. – І. 846/19, пілоти, а також механіки летунського відділу, мали, окрім зазначених вище зарплатні, і

доплат, ще окремі грошові доплати. Пілоти-старшини отримували місячну доплату – 190 крон, підстаршини – 150 крон, технічні старшини – 190 крон, доглядники (авіаспостерігачі) – 190 крон, надводири (завідуючі мотористи) – 150 крон, водири (мотористи) – 120 крон, помічники водирів (помічники мотористів) – 55 крон, провідники верстатів – 200 крон, обслуговуючому персоналу нараховувалось – 60 сотиків щоденно, обслуговуючому персоналу біля верстатів – 1 крону 50 сотиків щоденно. При авіалеті за кожний кілометр платили – 50 сотиків. За збиття ворожого літака встановлено премію в розмірі – 1000 крон. За випробовування справності літака – 100 крон. Для запрошених авіаторів з інших армій командант летунського відділу укладав окремі умови, які подавали Державному Секретаріату Військових Справ на затвердження [42, с. 9].

Не знайдено інформації про виплати сім'ї в результаті загибелі авіатора під час виконання службових обов'язків. Згідно з архівними матеріалами в структурі військової авіації за часів Української Держави гетьмана П. Скоропадського така практика мала місце. Наприклад, в одній з виявлених постанов вказувалось, що в результаті загибелі пілота-поручника Миколи Компанійця, його сім'ї мали виплатити одноразову допомогу в розмірі 3 600 карбованців, без зарахування цієї суми в склад постійної пенсії. Постанову затвердили 14 червня 1918 р.: голова Ради Міністрів Ф. Лизогуб, Військовий міністр Рогоза, гетьман Павло Скоропадський [4, арк. 34 зв.].

Проте виявлено інформацію про низку інших пільг для військових ЗУНР, у тому числі і для авіаторів Галицької Армії. Наприклад, віднайдено розпорядження Державного Секретаріату Внутрішніх Справ, видане у Stanislawowi 12 травня 1919 р., де зазначалось, що земля тих осіб, що проходять службу у війську ЗУНР (у тому числі і авіаторів ГА), буде оброблятися. Розпорядження передавалось до всіх Державних Повітових Комісаріатів, які мали б подбати, що б громади постарались обробити земельні ділянки особам, що служать в ГА [208, с. 1]. Нам вдалось дослідити, що уряд ЗУНР брав на себе відповідальність надавати грошові виплати – “причинки”

родинам, представники яких служать в ГА, в тому числі і для авіаторів летунства армії ЗУНР. Вказувалось, що розмір виплат був по сумі аналогічний як в австрійській армії, виплати здійснювали за час від початку несення служби [148, с. 2].

Отже можна стверджувати, що суть основних причин, творення військової авіації ГА зводилась до: 1) здійснення розвідувальних дій; 2) протидія в повітрі польській військовій авіації; 3) нанесення авіаційних ударів по ворожих стратегічних об'єктах; 4) прикриття з повітря свого війська; 5) здійснення з військом воєнних оперативних дій; 6) забезпечення комунікації між структурними одиницями армії; 7) контактування з-за кордоном. Встановлено, що авіація ГА тактично підпорядковувалася НКГА, від якої отримувала завдання, за які перед нею звітувала.

Командування авіації ГА, очевидно, прагнуло створити ефективну для маневрів в умовах війни структуру військового летунства. Досліджено, що спочатку було створено “летунський відділ”, згодом “Перший летунський полк” з двома авіасотнями, які закріплювались за корпусами ГА. Згодом створено ще третю авіасотню. Під час вивчення повітряних підрозділів ГА як родів зброї, прослідковано як створювалась, застосовувалась та функціонувала повітроплавна сотня з двома четами при корпусах ГА. Ця сотня діяла окремо від авіації під командою НКГА. Основними завданнями чет було: розвідка ворожих позицій та коригування артилерійського вогню. Потреба створити, окрім авіації, повітроплавну сотню, підкреслює запит армії на цих два роди зброї.

Командування авіації ГА в процесі її функціонування зіткнулось, по-перше, з проблемою браку кваліфікованих кадрів, а по-друге, з потребою підтримувати кваліфікацію вже навчених військових летунів. Це призвело до відкриття навчальних курсів для підстаршин механіків, мотористів, обслуги, старшин авіапостерігачів та пілотів. Навчання забезпечували настановчо-інструктивними матеріалами. Встановлено, що на території УНР діяли авіаційні курси за напрямками: вишкіл пілотів та мотористів, де мав право навчатись особовий склад авіації ГА. Ротації в чисельності авіапарку ГА спричинені

такими факторами: а) зношення в результаті воєнних дій відремонтованих літаків, а термін їх використання був досить малий; б) надходження машин до авіації ГА в результаті співпраці з УНР; в) надходження літаків із-за кордону; г) налагодження ремонтних робіт старих машин, що залишились після Першої світової війни. На озброєнні авіації були машини різних видів – бомбардувальники, розвідувальні, винищувальні, навчальні, багатоцільові, російського, німецького, австрійського, угорського та французького виробництва. Уряд ЗУНР брав на себе забов'язання здійснювати грошові виплати сім'ям військовиків ГА, відповідно і авіаторів.

РОЗДІЛ 4

ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛЕТУНСТВА АРМІЇ ЗУНР

4.1. Воєнні дії в українсько-польській війні (1918–1919 рр.)

Одним з найважливіших завдань авіації армії ЗУНР в українсько-польській війні була авіційна розвідка. Під час існування військово-повітряних сил України (мається на увазі летунство війська ЗУНР, авіацію доби Центральної Ради, Гетьманату, Директорії УНР) у 1917–1920 рр. на розвідку припадало 70–75% навантаження військової авіації [317, с. 283]. Іван Фостаковський в спогадах писав: “Найновіша в сучасних війнах зброя, летунство, розвинулася вже протягом першої світової війни до високого ступня досконалости. При усталених фронтах, що поза дротяними загородами набрали характеру позиційної війни, неможливою вже була всяка розвідка про заміри і рухи ворога, яку вела раніше кавалерія. Ту розвідку стало переводити тепер летунство і то скоріше, докладніше та більш простірно, ніж ранше могла це зробити кавалерія. Тому летунство стало необхідною зброєю модерної війни” [97, с. 217]. Сотник Іван Фостаковський згадує, що при самих початках формування авіації армії ЗУНР здійснювались розвідувальні дії в напрямку залізничних доріг Львів–Рава-Руська–Сокаль, Львів–Перемишль [97, с. 219]. Стратегічна розвідка, згідно зі спогадами проходила вглиб ворожого тилу на 200–300 км [97, с. 227]. Також цю інформацію стосовно частоті розвідки в напрямку на Сокаль та Перемишль підтверджує спогади П. Франка [101, с. 10].

Деколи розвідувальний літак прикривався винищувачем з метою уникнення втрати літака (українські джерела та дані польських дослідників засвідчують, що поляки практикували групові вильоти по 5–6, 8–9 літаків [79, с. 10], [370, с. 30, 32], тому зрозуміло причину використання прикриття) та мав на борту бомби, щоб виконати комбінований лет: розвідку та бомбардування ворожих позицій. Дисертант виявив принаймні два таких факти: один засвідчують архівні дані: 6 квітня 1919 р. з Красного (де дислокувався

летунський відділ) до НКГА, що перебувала в Ходорові, авіатори відправили о 20⁰⁰ телеграму (телеграма прийшла на другий день 7 квітня), де звітували про проведений розвідувальний виліт. У звіті вказано, що о 15²⁰ вилетіли на розвідку по лінії Львів–Городок пілот-поручник Рудольфер та доглядник (спостерігач) поручник Костів на розвіднику “Бранденбург” № 2739, прикривав їх на винищувачі “Ньюпор XXIII” пілот-сотник Сукій. У звітній телеграмі детально описана ситуація в районах, де проводилась авіарозвідка, зокрема, вказувалось, що на залізничній станції “Підзамче” перебувають потяги (близько 300 вагонів), проїжджало в цьому районі два автомобілі, на вулицях Львова простежувався слабкий рух. На території Лапаївки – численні окопи, на півдні Скнилова – дротяні барикади, по дорозі Львів–Городок простежувався слабкий рух, проїжджало 4 фіри приблизно о 16⁰⁰ з залізничної станції в Городку виїхав в напрямку на Львів бронепотяг. У той же час помічено рух потяга (20 вагонів) зі Львова в напрямку Городка, на залізничній станції в Городку перебувають потяги. О 16²⁰ помічено рух потяга (приблизно 20 вагонів) з Городка в напрямку Перемишля, залізничну станцію прикривали з повітря два польські літаки, один з’явився о 16⁵⁵, а другий о 17⁴⁵. З цього звіту можна зробити висновок, що розвідувальні лети проводились з великою скурпульозністю, в звітах зазначались найменші деталі, помічені під час розвідки [11, арк. 97–97 зв., 98].

Другий факт прикриття розвідника винищувачем засвідчили у спогадах Фостаковський та Земик у квітні 1919 р. (за даними польських дослідників 29 квітня 1919 р.) розвідувальний літак “Бранденбург” на борту з четарем Шепаровичем та старшим десятником Клішом (літак мав борту 100 кг бомб) проводив розвідку на відтинку Львів–Перемишль, прикривав його винищувач “Ньюпор”, який пілотував поручник Рудольфер [97, с. 228], [79, с. 10], [370, s. 28, 33].

Польська військова авіація також практикували комбіновані лети: тобто розвідка та бомбардування, наприклад, в травні 1919 р. за 15 летних днів (травень 1919 р. через погодні умови виявився несприятливим для дій авіації)

провели 70 розвідувальних летів, скинули на українські позиції 1174 кг бомб [370, s. 34].

Збереглися архівні джерела, які відображають авіарозвідку 2-ої летунської сотні (що згідно зі спогадами та архівними даними перебувала в Красному під командуванням полковника Д. Канукова для потреб I та II корпусів ГА [97, с. 223], [12, арк. 2–4, 7–9]) в період від 21 квітня до 31 травня 1919 р. – 29 квітня 1919 р. від 14¹⁰ до 15⁴⁵ четар пілот Серіков перебував на завданні, під час якого проводив розвідку в напрямку Борщовичі–Львів [12, арк. 1]. 3-го травня 1919 р. пілот Найгавзер та спостерігач Кузьмович від 9¹⁰ до 9⁴⁰, пілот Масикевич, спостерігач Шестаков від 9¹⁸ до 9³⁵, пілот Серіков від 9²⁰ до 10⁴⁵, перебуваючи на завданні, проводили розвідку на фронті під Львовом [12, арк. 1].

Для розуміння причин поданих вище розвідувальних летів 2-ої авіасотні дисертант вважає за необхідне окреслити ситуацію на фронті. Галицька Армія на початку травня 1919 р. перебувала цілком в боєздатному стані. Відтинок Сокаль–Куликів (північна частина фронту) контролювали бригади Першого Галицького корпусу (мав в розпорядженні приблизно 14 тис. вояків): 5-та Сокальська, 6-та Равська, 9-та Угнівська, 10-та Яворівська. Підльвівський фронт тримали бригади Другого Осадного корпусу під командуванням полковника М.Тарнавського (12 тис. вояків): 1-ша бригада УСС, 2-га Коломийська, 3-тя Бережанська, 4-та Золочівська. Відтинок від Городка Ягелонського до Турки аж до чехословацького кордону (південна частина фронту) контролювали бригади Третього Галицького корпусу генерала В. Генбачова (19,5 тис. вояків): 7-ма Львівська, 8-ма Самбірська, 11-та Стрийська, 1-ша Гірська [294, с. 353].

Слід сказати, що українсько-польський фронт у першій декаді травня 1919 р. істотно не змінився. Під Львовом, а також на півдні тривали переважно місцеві бої. Власне на той час і припадає подана вище авіарозвідка 2-ої летунської сотні. Тоді ж також здійснювали авіарозвідку фронту поляки. Набагато активнішим був фронт на півночі в районі Угнева та Белза. На території Корчів–Домашів–Корчмин–Махновське 1–5 травня 1919 р. розгорнулися бої між частинами польської групи “Буг” та Сокальською

бригадою. В результаті поляки просунулися до Белза. В період цих боїв 2-га авіасотня здійснювала в тому районі розвідувальні лети, зокрема, згідно з архівними даними, 3-го травня 1919 р. від 14⁴⁵ до 16³⁰ пілот Найгавзер, спостерігач Земик перебували в повітрі, проводили розвідку на відтинку Белз–Томашів на розвідувальному літаку “Ельфауге Ц 5” (LVG C. V) № 15960, приблизна кількість по лінії лету склала 280 км. Дня 8 травня 1919 р. пілот Найгавзер та спостерігач Огар від 11³⁷ до 13²⁵ перебували на завданні, здійснювали розвідку в районі Белза на літаку “Ельфауге Ц 5” (LVG C. V) № 15960, приблизна кількість по лінії лету 228 км., в звіті № 81 вказано, що біля Белза до них почали наближатись три ворожих літаки, їхній літак перебував на висоті 1500–2000 метрів, хмарність завадила провести докладну розвідку [12, арк. 1, 6, 8, 8зв.], [294, с. 353].

Дня 13 травня 1919 р. від 8¹⁰ до 9¹⁵ та 16 травня від 7²⁸ до 7⁴⁵ пілот Залозний перебував у повітрі, здійснював розвідку фронту на літаку “Ньюпор” № 2844 [12, арк. 1, 10, 10 зв.]. 17 травня від 15¹⁰ до 16¹⁰ він виконував завдання, проводив розвідку в напрямку Миколаїв–Комарно, а 18 травня від 15³⁰ до 16³⁵ перебував на завданні, здійснював розвідку на відтинку Баташиче–Жовква на цьому ж літаку “Ньюпор” № 2844, віддаль по лінії лету 195 км, в звіті № 87 чітко вказується ситуація на відтинку [12, арк. 1, 11, 11 зв, 12, 12 зв.]. 20 травня від 10²⁰ до 11²⁵ та 21 травня від 10⁴⁰ до 12⁰⁰ Залозний перебував в повітрі, проводив розвідку на фронті, 24 травня від 10³⁰ до 11⁴⁵ виконував завдання, розвідував відтинок Цебрів–Броди [12, арк. 1зв.]. Отже, бачимо, що наявна авіація активно долучалась для розвідки, результати якої мали велике тактичне та стратегічне значення.

Є дані, що засвідчують використання авіарозвідки під час Чортківського наступу (офензиви) 8–28 червня 1919 р., під час відступу за р. Збруч тощо [97, с. 232]. Поляки також, як і українці, активно використовували свою авіацію в розвідувальних цілях, про що свідчать польські [370, s. 32], а також українські дані. Наприклад, у телеграмі до НКГА № 276 від 21 березня 1919 р. вказано про розвідку того дня приблизно о 15⁰⁰ 3-ма польськими літаками позицій українців

в районі с. Скнилів [10, арк.154]. 5 березня 1919 р. згідно з даних “Пресової Кватири” НКГА поляки проводили авіарозвідку на Галицькому фронті [181, с. 1].

Архівні документи також підтверджують факти фотографування авіацією Галицької Армії ворожих об’єктів. Наприклад, 8 травня 1919 р. пілот Кубш та спостерігач Шестаков в період від 11⁰⁵ до 13⁰⁸ здійснювали політ на розвіднику “Ельфауге Ц 5” (LVG C. V) № 9806, під час якого фотографували ворожі позиції в районі Белза, приблизна відстань по лінії лету 328 км., у звіті № 82 написано, що сфотографовано укріплення Белза, фотографії вийшли досить чіткі, а, отже, завдання виконано [12, арк. 1, 7, 7 зв.].

Використовували летунство також для протидії в повітрі польській авіації, що бомбардувала позиції Галицької Армії, обстрілювала піхоту тощо. Зокрема такі факти фігурують в оперативних зведеннях від 5 листопада до 31 грудня 1918 р. [17, арк. 14]. Наприклад, в одному з оперативних зведень за 23 грудня 1918 р. вказано про бомбардування польськими військово-повітряними силами на південь від Львова позицій Галицької Армії в Жирівці та Давидові [17, арк. 14]. 8 березня 1919 р. польський літак приблизно о 12⁰⁰ бомбардував залізничну станцію Ходорів, в цей самий день потрапив під обстріл частин ГА біля Бібрки [134, с. 1–2], [184, с. 1]. В оперативних зведеннях від 4 до 10 квітня 1919 р. також зазначені факти польських бомбардувань українських позицій. Наприклад, бригада Самбір стверджує, що три польські літаки бомбардували 6 квітня 1919 р. їхні задні становища, проте шкоди не завдано [11, арк. 54]. Того ж дня (6 квітня) польська авіація бомбардувала позиції українців в Рудках [11, арк. 60], [135, с. 1], [154, с. 1], [124, с. 2]. Також в архівних документах фігурують термінові оперативні донесення корпусів Галицької Армії до НКГА. 7 квітня 1919 р. о 12⁰⁰ та 18⁰⁰ командування III корпусу Галицької Армії донесло про авіаналети польської авіації [11, арк. 96].

Мали місце випадки, коли українські військові частини збивали польські літаки. Наприклад 7 квітня 1919 р. біля Дроздович на південний схід від Перемишля українці збили польський літак, який впав за польські лінії на

південь від Устрик [135, с. 2], [194, с. 2]. 9 травня 1919 р., згідно з оперативним зведенням, військові частини ЗУНР збили польський літак біля Фельштина, польського летуна взяли в полон, літак опинився в руках військових ГА [139, с. 2], [206, с. 2]. 8 квітня 1919 р. в телеграмі № 432, відправленій до Ходорова (до НКГА), вказано про значні бомбардувальні дії польської авіації в районі Львів–Хирів [11, арк. 130]. Ці ж дані виявлено в оперативному зведенні в тогочасній пресі, що виходила на території ЗУНР [135, с. 2]. Тогож дня 8 квітня два польських літаки бомбардували українські позиції в Дублянах, про що свідчить скерована до НКГА 9 квітня 1919 р. телеграма № 439 [11, арк. 143]. Інформацію про бомбардування 8 квітня польською авіацією українських позицій у Дублянах засвідчує і тогочасна преса [155, с. 1], [196, с. 2]. 11 квітня 1919 р. об 11⁰⁰ чотири польські літаки здійснили бомбардувальний авіаналіт на Ходорів, загинуло двоє цивільних людей, легко поранено двох бійців ГА [197, с. 1]. Згідно з оперативними даними – спостерігалась жвава діяльність польської авіації і наступного дня 12 квітня [198, с. 2]. 18 квітня 1919 р. польський літак бомбардував артилерійські позиції ГА в Оброшино [157, с. 1], [202, с. 2].

Згідно з виявленими оперативними зведеннями в газетах “Республіка”, “Золочівське слово” та “Козацький Голос” – встановлено, що при авіаналетах польської військової авіації часто гинули цивільні особи. Наприклад 11 квітня 4 польські літаки бомбардували Ходорів, при цьому постраждали цивільні люди, загинула одна жінка та п’ятеро осіб поранено. Того ж дня 2 польські літаки скинули бомби на Рудки, у результаті двоє осіб загинуло, четверо поранено. Притому не завдано жодної шкоди частинам ГА [136, с. 2–3], [156, с. 3], [197, с. 1]. 17 квітня 1919 р. польський літак кинув бомби на Крукеничі біля Перемишля, багато цивільних людей поранено, не завдано жодної військової шкоди [157, с. 1], [201, с. 2].

Факти бомбардування поляками позицій збройних сил ЗУНР засвідчують спогади учасників бойових дій, посадових осіб тощо [100, с. 3], [104, с. 44]. Також часті бомбардування польськими військово-повітряними силами українських позицій засвідчують польські дослідники, наприклад, 11 квітня

1919 р. 8 польських літаків бомбардували головний постій українців в Ходорові (тут від 20 січня до червня 1919 р. перебувала Начальна Команда Галицької Армії – вищий орган керівництва Збройних Сил Західно-Української Народної Республіки [294, с. 123], [11, арк. 54]) та залізничної станції. Дня 19 квітня здійснили авіаналіт на українські артилерійські позиції в районі Наварії Глинної та Пустомит, в результаті українці навіть передислокували бронепотяг з Пустомит до Щирця [370, с. 30]. Відтак 20 квітня здійснено авіаналіт на місця дислокації українців між Сокільниками та Солонкою та по лінії фронту на 3 км, що призвело до опущення українцями позицій. Атаковано український бронепотяг, а також піхоту, яка відступала від Давидова в сторону Старого Села [370, с. 30]. Дня 26 квітня 1919 р. 6 літаків бомбардували українські артилерійські батареї в Дублянах та Брюховичах, 29 квітня 1919 р. 4 літаки атакували українські позиції в Малехові [359, с. 150]. За даними польського дослідника Яна Пшибили, наприклад, III авіаційна група здійснила за квітень 1919 р. 149 вильотів, налітавши сумарно 143 години, скинули на українські позиції (на артилерійські батареї, залізничні станції тощо.) 3552 кг, бомб, вистріляли понад 20 тис. кулеметних набоїв, обстрілюючи українські позиції, піхоту [370, с. 28].

Три з повітряних боїв супроти польської авіації летунства ГА засвідчують виявлені архівні дані: перший випадок мав місце 8 квітня 1919 р. в телеграмі № 432, скерованій до Ходорова (до НКГА) о 21²⁰, де вказувалось, що український літак в цей день (8 квітня) вів повітряний бій проти польського над Ставчанами (очевидно, село Пустомитівського району), в результаті кулеметного обстрілу польський літак втік з місця бою. Про другий випадок зазначено теж в тій телеграмі: повітряний бій українського літака супроти польського відбувся над Львовом (8 квітня 1919 р.), польський літак також відлетів з місця бою [11, арк. 130]. Згідно з оперативними зведеннями виявленими в газетах “Золочівське слово”, “Републіка” та “Козацький Голос” встановлено, що два згадані повітряні бої проводив цей самий літак летунства війська ЗУНР [135, с. 2], [155, с. 1], [195, с. 2].

Очевидно, про бої 8 квітня 1919 р. в телеграмі № 187, відправленої з Красного до НКГА (Ходорів), звітував четар Серіков. Того дня вилетіло о 9⁰⁰ два літаки типу “Ньюпор”, на одному перебував четар Серіков, на другому – поручник Калішевський. Серіков звітує, що провів над Львовом два повітряних бої, перший тривав до 10⁰⁰, другий – 5 хвилин, в результаті польські літаки змушені були повернутись на власне летовище. В телеграмі нема відомостей, яке завдання виконував поручник Калішевський, ймовірно, він вів згаданий бій над Ставчанами [11, арк. 130, 135–135 зв.].

Третій випадок протидії польській військовій авіації зазначено в архівних документах станом на 29 квітня 1919 р., коли пілот поручник М. Серіков за наказом командування II корпусу Галицької Армії вилетів о 14¹⁰ з Красного на винищувачі “Ньюпор” № 5039 з метою протидіяти польським літкам, які бомбардували позиції Галицької Армії в районі Борщович. У звіті № 78 Серіков вказує, що вів повітряний бій проти трьох ворожих літаків, обстрілюючи їх з кулемета, витратив понад 200 набоїв, в результаті польські літаки повернулись на летовище. Вже о 15⁴⁵ пілот повернувся з виконаним завданням [12, арк. 4, 4 зв.]. Польський дослідник Т. Копанські стверджує, що того дня (29 квітня 1919 р.) після обіду брало участь в авіаналеті дев’ять польських літаків, їхні дії спрямовувались на бомбардування залізничної станції в Борщовичах, позицій українців в Жидачові і в Малих Підлісках [359, s. 151].

І. Фостаковський пише в спогадах про повітряний бій четаря Миколи Серікова, який обстрілював з кулемата польські літаки, переслідуючи їх до Янівського оболоння, проте не зазначено дати, очевидно, що даний бій відбувся раніше 29 квітня 1919 р., оскільки цей пілот перебував ще в званні четаря (до речі згідно з архівними даними в такій ранзі (четаря) він поступив на службу в летунство армії ЗУНР), бо станом на 29 квітня 1919 р., в нього згідно з архівними документами, була ранга поручника [97, с. 228], [12, арк. 4], [15, арк. 15 зв., 16]. Цілком ймовірно, що І. Фостаковський мав на увазі два поданих вище бої Серікова над Львовом 8 квітня 1919 р., які фігурують в архівних даних [11, арк. 135–135 зв.].

Ще про один повітряний бій згадують І. Фостаковський, Р. Земик, І. Лемківський (серед колишніх авіаторів не значиться дане прізвище, тому важко сказати, чи це один з перших дослідників, чи колишній авіатор ГА, що писав під псевдонімом), який відбувся у квітні 1919 р., коли на два українських літаки: розвідник на борту з четарем Шепаровичем і старшим десятником Клішом та на винищувач, що пілотував поручник Рудольфер, над Львовом напало 8 польських літаків. Рудольфер вивів розвідувальний літак з поля бою та, відстрілюючись, доки не заклинило кулемет від попадання куль з польського літака, зумів сам відірватись від противника. І. Фостаковський, Р. Земик стверджують, що це був розвідувальний лет в напрямку Львів–Перемишль, крім того, український розвідувальний літак мав на борту 100 кг бомб, очевидно, окрім розвідки, планувалось бомбардувати польські позиції [97, с. 228], [89, с. 10], [79, с. 10]. Польські дослідники стверджують, що вказаний бій відбувся 29 квітня 1919 р., коли над летовищем Левандівка зранку о 10⁰⁰ появилось два українських літаки: винищувач “Ньюпор XVII” та розвідник “Бранденбург”, їм, за даними дослідника Т. Копанські, протидіяло не 8 літаків, як стверджують І. Фостаковський та Р. Земик, а один “Фоккер Е V”, який пілотував поручник Стефан Стец, ймовірно бомби (100 кг) українці мали намір скинути на польське летовище Левандівка. За польськими даними, Стец догнав українського винищувача під Соکیلниками, від кулеметного вогню український літак почав падати. Поляки стверджують, що це перша повітряна перемога в незалежній Польщі. Проте не вказується, що С. Стец особисто бачив, як літак впав на землю, очевидно, це було його припущення. Українські джерела цього факту не підтверджують, зокрема, Фостаковський, Лемківський, Земик в спогадах твердять, що обидва українські літаки повернулися на базу [359, s. 151], [370, s. 28, 33], [97, с. 228], [89, с. 10], [79, с. 10].

Українські джерела підтверджують лише один факт збиття власного літака поляками: 4 січня 1919 р., проте він був збитий не під час повітряного бою, а в результаті обстрілу з землі. Мета лету: провести розвідку по лінії Львів–Сокаль–Володимир-Волинський та бомбардувати залізничні станції. На

борту літака перебували пілот Василь Кавута (підхорунжий за даними П. Франка, проте, згідно з архівними даними, він мав рангу булавного старшого десятника) та Петро Франко (на той час мав рангу сотника, іменований 1 січня 1919 р.). В результаті обстрілу з землі літак впав біля с. Дубнова неподалік від Володимира-Волинського. Обидвох військовиків поляки взяли в полон. Полонені перебували в Любліні, потім їх перевели біля Кракова в табір для полонених “Домбе”, звідки Франкові вдалося втекти. 21 січня він знову приступив до служби на летовищі в Красному. Згодом зумів втекти з полону і В. Кавута, який, згідно зі спогадами на місяць пізніше від Франка теж повернувся до військової служби [101, с. 9, 11], [15, арк. 4 зв., 5], [97, с. 228–229].

Іван Фостаковський також згадує, що під час Чортківської наступальної операції (8–28 червня 1919 р. [294, с. 371]) сотник Євський в результаті успішно проведеного бою збив над Зборовим польський літак типу “Фоккер” [97, с. 232].

Сотник І. Фостаковський стверджує, що в повітряних боях авіація Галицької Армії збила 16 польських літаків, а поляки тільки один український. З них дев’ять – на рахунку сотника Євського, решту збили полковник Губер, сотник Алєлюхін, четар Серіков, поручник Рудольфер [97, с. 228]. За збиття ворожого літака було встановлено досить солідну премію в розмірі 1000 крон [42, с. 9]. Іван Лемківський стверджує, що першість в техніці літання належала полковникові Губеру, проте найбільше на рахунку збитих літаків мав сотник Євський – дев’ять [89, с. 10]. Кренжаловський в спогадах найкращим пілотом називає Євського, причому стверджує, що він збив шість літаків, а не дев’ять [84, с. 21]. Дослідник УГА Лев Шанковський найкращим пілотом вважає сотника Василя Євського, стверджує, що на його рахунку було дев’ять збитих польських літаків, а загальне число збитих літаків становило 18 проти одного українського, який збили поляки [344, с. 291]. Дослідники праці “Історія українського війська” стверджують, що летунство війська ЗУНР збило 16 польських літаків, а найкращим пілотом був Євський, за їх даними, він збив шість польських літаків [287, с. 527], [286, с. 527]. Важко говорити про точність

та вірогідність цих даних, оскільки документальних підтверджень, які б засвідчували факти збиття авіацією армії ЗУНР польських літаків, дисертант не виявив. Крім того, в архівних даних зафіксовані випадки збиття українцями польських літаків із землі, наприклад, 8 квітня 1919 р. Самбірська бригада збила польський літак над Дроздовичами (село Старосамбірського району) [11, арк. 132].

Дослідник Тинченко припускає, що такого пілота, як сотник Євський, не було, за його даними це був навіть не псевдонім, а вигадана Франком особа з метою конспірації не виявляти справжнього військовика, який стояв за цим прізвищем, щоб оберегти в подальшому від співробітників НКВС, а стояв за ним, за даними Тинченка, Федір Алелюхін (П. Франко в спогадах пише про поїздку в 1920 р. авіаторів Бернгубера і Євського до Італії з метою закупівлі літаків для Директорії УНР [101, с. 10], а оскільки Алелюхін після війни повернувся до Радянської Росії, то фігурування його прізвища в таких справах могло викликати зацікавлення органів внутрішніх справ). Доведення Тинченка базується також на тому, що це прізвище не фігурує серед списку офіцерів Російської Імператорської Армії, немає згадок про нього в списку летунів Української Держави [311, с. 89–91]. Вивчаючи архівні дані, зокрема, іменний список військовиків Галицької Армії, де зосереджена велика кількість авіаторів ГА, сотник Євський дійсно не фігурує [15, арк. 4 зв. – 5, 7 зв.– 8, 9 зв. – 10, 14 зв.– 15, 15 зв.–16. 16 зв.–17]. Проте вважати В. Євського Ф. Алелюхіним, як припускає Тинченко, також нема підстав. Крім того вже у пізніх спогадах колишнього військового авіації ГА М. Шарика, які вийшли в Канаді в 1956 р. під час Хрущовської відлиги в СРСР, теж згадується В. Євський, тобто в цей період вже можна було б відкрити справжнє ім'я цієї особи в разі, якщо це був псевдонім. Але ця обставина, що М. Шарик ідентифіковує В. Євського як окремого пілота, підтверджує справжність особистих даних [108, с. 87].

Військова авіація ЗУНР наносила авіаудари по польських стратегічних об'єктах фронту, тилу, обстрілювала з бортових кулеметів (тобто штурмові налети) польські колони, сотні. Згідно із спогадами українських авіаторів, перші

бомбардувальні лети здійснено в грудні 1918 р. Основними об'єктами бомбардування у Львові були: а) залізнична станція; б) електривня (електростанція), яка після другого бомбардувального налету на тривалий період виведена зладу; в) кадетська школа; г) Янівське летовище. Рудольф Земик стверджує, що летунство ГА провело – 15 бомбардувальних летів на Львів, бомбардували ті ж позиції, що перелічено вище, та – 10 на Перемишль, де бомбардували залізничну станцію та тамтешнє польське летовище [97, с. 219], [79, с. 10].

В оперативно зведенні за 31 грудня 1918 р. вказано про вдале бомбардування цього дня головного двірця у Львові та позицій поляків в районі Високого Замку [17, арк. 22]. П. Франко в спогадах стверджує, що летунство армії ЗУНР майже кожного дня бомбардувало Львів, його цілями були: польське летовище, залізничні станції, кадетська школа, позиції поляків на Високому Замку [101, с. 10], [100, с. 4].

У часописі Стрілець за 13 січня 1919 р. (офіційний Орган Пресового Комітету НКГА [294, с. 190]) поміщено офіційне повідомлення, де вказувалось про успішне бомбардування 3 січня 1919 р. авіацією ЗУНР позицій поляків в Зимній Воді та залізничної станції у Львові. Оперативне зведення підписав начальник штабу війська полковник Мишковський [230, с. 3–4].

У січні військова авіація ЗУНР цілком успішно виконувала бомбардувальні лети, Начальна Команда навіть не давала нових завдань, про що свідчить відправлене телеграфічне звернення летунської команди Красного о 12⁵⁰ 15 січня 1919 р. до Начальної Команди (надійшла телеграма 16 січня), де вказувалось, що до 15 січня летунський відділ не отримав жодного наказу. Команда висловила прохання надіслати необхідні накази для виконання завдань авіації [9, арк. 154]. 1 лютого 1919 р. згідно з оперативним зведенням, авіація армії ЗУНР бомбардувала головний двірець і артилерійські склади у Львові, одна 16-ти кілограмова бомба розірвалась в депо. За іншими даними одна орієнтовно 6–16 ти кілограмова бомба розірвалась в складі. Зведення підписав Начальник штабу українського війська полковник Мишковський [228, с. 1],

[164, с. 1]. 2 лютого 1919 р військові літаки Галицької Армії разом з розвідкою Львова і Перемишля, бомбардували польські ангари та летовище у Львові [228, с. 1], [235, с. 3]. 2 та 3 лютого 1919 р. військова авіація ЗУНР разом з розвідкою в напрямку Львів–Перемишль, бомбардувала польський аеродром у Львові [235, с. 3], [164, с. 4], [165, с. 2]. Варто зауважити, що повідомлення про дії військової авіації ЗУНР подавались в тогочасній пресі з патріотичним підтекстом, формувався образ непереможності авіації ГА. Це робилось для підняття бойового духу і безпосередньо бійців ГА, і населення Західно-Української Народної Республіки. Для ілюстрації подаємо витяг з повідомлення, поміщеного в газеті “Стрийський вістник”: “Авіація: наші летуни літали понад Львів і Перемишль. У Львові при перелеті летунів всі поховали ся. Летуни скинули бомби на польські гангари. Польські літаки втікали перед нашими” [228, с. 1].

Перед переходом частин ГА річки Збруч 16–17 липня 1919 р., а також передислокації авіації 16 липня, існувала серйозна проблема з паливом, в наказі НКГА військам № 107 вказувалось про необхідність економити пальне, бо невдовзі може припинитися їзда на автомобілях та піднесення в повітря авіації. Рекомендувалось змішувати бензин з гасом. Вказувалось, що весь запас становить 14 цистерн бензину, розміщених в Васильківцях, 10 цистерн нафти в Тересині, 10 цистерн мастила також в Тересині, 1 вагон карабіту в Копчинцях, охорону та видачу пального для всієї армії мав здійснювати референт самоходів НКГА. Наказ підписав Начальний Вождь Військ генерал-четар Тарнавський та Начальник штабу армії полковник Шаманек [294, с. 385], [97, с. 232], [7, арк. 193 зв.]. Зрозуміло, що ця обставина негативно вплинула на можливість авіації здійснювати бомбардувальні (чи будь-які інші) дії.

Окрім бомбардування, авіація армії ЗУНР проводила штурмові налети на польські сотні, колони тощо. Факти штурмових атак підтверджують спогади та архівні дані. Фостаковський згадує, що протягом квітня-травня 1919 р. авіація Галицької Армії здійснила найбільше штурмових налетів на польські колони, обстрілюючи їх з висоти 200–300 метрів [97, с. 229].

Земик стверджує, що під час першого та другого наступу українських військ на лінію Львів–Перемишль авіація війська ЗУНР здійснювала штурмові налети, обстрілюючи з бортових кулеметів (з висоти 50–100 м.) відтинки ворожого фронту, польські обози, піхоту [79, с. 10–11].

Архівні дані також підтверджують факти штурмових атак летунства Галицької Армії, наприклад, в оперативному зведенні за 24 грудня 1918 р. вказано, що українські літаки здійснювали штурмові налети на польську піхоту поблизу Красного та обстріляли польську сотню біля Довгобачева [17, арк. 15]. 6 березня 1919 р. військовий літак Галицької Армії обстрілював з бортового кулемета польські “пляцуфкі” (місця розміщення польських колоністів у Львові, які вели антиукраїнську політику, співпрацювали з польською армією). Даний факт подано згідно з повідомленням, поміщеного в газеті “Золочівське слово”, яке в даному випадку базувалось на польських військових даних, що подавались по радіо зі Львова. У повідомленні також вказується, що в цей самий час два літаки ГА літали над Львовом, очевидно здійснювалась розвідка комбінована зі штурмовими налетами на місто [133, с. 2].

Пілот, сотник Залозний, в звіті № 87 від 18 травня 1919 р. свідчить, що того дня на літаку “Ньюпор” № 2844 здійснив штурмовий наліт на польські обози, які рухались по дорозі в напрямку від Жовкви до Жовтанців та Дзібулук [12, арк. 12–12 зв.].

Поляки також, як і українці, здійснювали на літаках штурмові атаки. За даними польського дослідника Яна Пшибили за квітень 1919 р. поляки витратили на обстріл української піхоти, позицій українців на фронті понад 20 тис., тільки за травень – понад 10 тис. кулеметних набоїв [370, s. 28, 34].

Досить часто авіація війська ЗУНР прикривала з повітря власне військо, що підтверджують архівні дані. Наприклад, поручник Серіков 28 квітня 1919 р. здійснював прикриття з повітря українських військ (перебуваючи в повітрі 1 год. 30 хв.: від 9³⁵ до 11⁰⁵, налітавши протягом цього прикриття 270 км) на літаку “Ньюпор” № 5039 в районі Львова. В звіті № 76 Серіков вказує, що зустрів ворожий літак, котрий не вступаючи в бій, відлетів в сторону польського

летовища [12, арк. 2–2 зв.]. 29 квітня 1919 р. Серіков прикривав військо згідно з наказом I корпусу Галицької Армії (перебуваючи в повітрі від 8³⁷ до 10²⁰, налітав 309 км протягом 1 год. 43 хв.) в районі Рясна-Руська-Голоски-Великі. Згідно із звітом № 77 видно, що пілот, окрім прикриття, проводив ще й розвідку фронту, в звіті вказано, що на польському летовищі у Львові перебувало 4 літаки, на залізній дорозі Львів–Кам'янка-Бузька (4 км від Львова) обстрілював українські позиції панцерний потяг. У районі Підбірців літав польський літак, який, не вступаючи в бій, відлетів на летовище [12, арк. 3–3 зв.].

Дня 3 травня 1919 р. поручник Серіков прикривав з повітря на літаку “Ньюпор” № 5039 українське військо в районі Винники–Львів (перебував в повітрі 1 год., 25 хв., вилетів з Красного о 9²⁰, повернувся о 10⁴⁵, налітавши 225 км). Водночас здійснював авіарозвідку на цьому відтинку, про що свідчить звіт № 79 [12, арк. 5–5 зв.].

На літаку “Ньюпор” № 2844 сотник Залозний 10 травня 1919 р. здійснював прикриття українського війська від авіанальоту ворожих літаків на Схід від Львова (перебував в повітрі 1 год. 12 хв., вилетів з Красного о 11³⁰, прибув о 12⁴², загальна кількість нальоту – 216 км). Водночас здійснював авіарозвідку залізної дороги та шосе Львів–Городок, про що вказано в звіті № 83 [12, арк. 9–9 зв.].

Далі 13 травня 1919 р. сотник Залозний прикривав з повітря район II корпусу Галицької Армії (вилетів з Красного о 8¹⁰, прибув назад о 9¹⁵, перебував в повітрі 1 год. 5 хв., налітавши – 195 км), водночас здійснюючи авіарозвідку. У звіті № 84 Залозний вказує, що ворожої авіації в районі II корпусу не зустрічав, також зазначено, що на залізній дорозі Кульпарків–Сихів йшов потяг понад 40 вагонів, на суміжних дорогах порівняно малий рух [12, арк. 10–10 зв.].

Отже, з поданих вище фактів можна зробити певні висновки щодо авіаприкриття власних військ авіацією: а) прикриття з повітря здійснювалось на винищувачах, як правило, на літаках типу “Ньюпор”; б) часто, водночас з прикриттям, проводилась авіарозвідка ворожих позицій; в) прикриття

принаймні в цих наведених вище прикладах тривало в першій половині дня в часовому діапазоні від 8¹⁰ до 12⁴², де літаки перебували в повітрі від 1 год. 5 хв., до 1 год. 43 хв., загальна кількість лету при цьому становила від 195 до 309 км; г) 2-га летунська сотня за час від 28 квітня до 13 травня 1919 р. включно 5 разів прикривала з повітря власне військо. Польська військова авіація теж прикривала з повітря власне військо. Наприклад 3 травня 1919 р. при наступі під Жидатичами (тепер Гамаліївка – село в Пустомитівському районі Львівської області), польська авіація забезпечувала військові прикриття з повітря [161, с. 1]. 3 травня 1919 р. на схід від Львова поляки проводили наступ, який прикривала військова авіація [203, с. 2].

Авіація армії ЗУНР проводила комбіновано разом з військами воєнні оперативні дії. Наприклад, під час першого наступу на Львів, який НКГА спланувала на 27 грудня 1918 року [294, с. 234–235], передбачалось залучати до штурму міста разом з військом також авіацію. В оперативному наказі війську Західно-Української Народної Республіки № 5 від 26 грудня 1918 р., виданому в Бережанах (де дислокувалась від 25 листопада 1918 р. НКГА [294, с. 123]), під грифом таємно, вказувалось, що 27 грудня 1918 р., від 9⁰⁰ авіація ГА: 1) повинна перебувати в повітрі для прикриття війська від ворожої авіації, очевидно, не давши польській авіації здійснювати розвідку, бомбардування та штурмові авіаналети на військо ЗУНР; 2) бомбардувати головний двірець, цитадель та артилерію, що дислокувалась на Високому Замку. Наказ підписав командувач військом ЗУНР генерал-хорунжий Омелянович-Павленко та начальник штабу військ полковник Мишковський [8, арк. 10, 12].

Підготовкою до визволення столиці ЗУНР займався оперативний штаб НКГА. На початку грудня 1918 р. здійснено низку підготовчих заходів: доведено до бойової готовності та підсилено групи “Щирець”, “Наварія” (ця новостворена група під командуванням полковника А. Легара повинна була наступати по залізничній лінії та захопити район Головного вокзалу, мала в своєму розпорядженні панцерний потяг, отримала три курені), “Схід”, “Старе Село” (ця група, підсилена 4-ма куренями: Коломийським, Бережанським, 1-м

куреном УСС та Станиславівським, перебувала під командуванням отамана О. Микитки). Групу артилерії підсилювало до 10-ти гарматних батарей. 26 грудня пішла на фронт, передислокована з УНР Козятинська бригада, яка розмістилась в районі Наварія–Поляна (1-й полк) та Ставчани (2-й полк). Ударна група в районі Щирець–Пустомити–Наварія мала в розпорядженні 4 тис. вояків.

Операція з визволення Львова відбулась 27 грудня 1918 р., незважаючи навіть на те, що польські розвідники дізнались про ці плани, проінформували командування групи “Схід”. Поляки завдали попереджувального удару, та, попри невдачі, українці не відклали спланованої воєнної операції. 27 грудня курені бойових груп в околицях Львова розпочали атакувальні дії супроти поляків. Група “Старе Село” протягом трьох днів зайняла Сокільники, Зубру, Сихів, Пасіки, Козельники, Боднарівку, Персенківку. Група ”Схід” через Кривчиці підійшла до Личакова. Група “Північ” через Брюховичі зуміла підійти до Замарстинова, Збоїщ та Жовківського передмістя; точилися бої за зайняття позицій на території Голоско. Ситуація змінилась, коли 2,5 тисячна група під командуванням підполковника Сопотницького 28 грудня вступила до Львова з Оброшина, підсиливши залоги генерала Ю. Лесневського. Тому 2 січня 1919 р. воєнну операцію з визволення Львова припинено [294, с. 234–236].

Франко згадує про співпрацю летунства ГА з піхотою під час боїв в районі Самбора, коли сили полковників Кравса і Коссака намагалися прорвати лінію Львів – Перемишль та тримати під контролем нафту Борислава [101, с. 10]. Проведення летунством разом з військом комбінованих оперативних дій супроводжувалось труднощами, досить важко було оперативно узгоджувати дії, оскільки телеграми з проведеними звітами авіазавдань приходили до Начальної Команди аж на наступний день, відповідно так само довго приходили і накази НКГА з завданнями поставленими перед авіацією [11, арк. 97–98], [9, арк. 154].

Поляки також проводили комбіновані воєнні дії авіації з військом. Наприклад, 19 квітня 1919 року при наступі поляків на південь від Львова, польська авіація атакувала на схід від Ставчан позиції української піхоти. Також

взяла під контроль залізничну лінію, змусивши в результаті атакувальних дій повернути український бронепотяг з самбірської на стрийську лінію. Українські батареї, дислоковані в Басівці та Годовиці, змушені були переправитись до Пустомит [370, s. 30].

Дня 29 квітня 1919 року під час польського наступу на північ від Львова авіація провела комбіновано з військом воєнні оперативні дії. Польська авіація атакувала позиції українців в Малехові тощо [370, s. 30].

Авіація Галицької Армії виконувала комунікаційні дії між структурними одиницями армії, про що свідчать архівні дані. Наприклад, 8 травня 1919 року пілот Алєлюхін здійснював такий лет з Красного до Стрия [12, арк. 1]. Того ж дня (8 травня 1919 року) також з Красного до Стрия літав пілот Серіков [12, арк. 1]. 10 травня 1919 року пілот Залозний здійснив комунікаційний виліт до II корпусу Галицької Армії [12, арк. 1]. 12 травня 1919 року пілот Найгавзер та авіаспостерігач Земик літали до Державного Секретаріату Військових Справ, що тоді дислокувався в Станиславові [12, арк. 1]. 20 травня 1919 року пілот Залозний здійснив переліт з Красного до Золочева [12, арк. 1 зв.].

Забезпечували контактування з закордоном. Фостаковський згадує про три таких лети (ми подали деякі приклади контактів із-за кордоном, які виходять за хронологічні межі даного параграфа). Перший – при відступі українського війська під натиском сил Галлера. Тоді поручник Слезак і старший десятник Найгавзер за наказом НКГА відлетіли до Відня, щоб передати українській дипломатичній місії протест уряду ЗОУНР стосовно використання супроти українців військ Галлера, а місія мала подати його Антанті [97, с. 229].

Наступний припадає на кінець вересня 1919 року, тоді, згідно з наказом Начальної Команди, сотник Ш. (Фостаковський не вказує прізвище цього сотника, можна припустити, що це був сотник Іван Шестаков (31.01.1893 р. н.) проте він військову освіту отримав в школі спостерігачів, чи дозорців, згідно з тодішньою термінологією, пілотом не був. У відділі від грудня 1918 р. завідував фотографічним відділом. Архівні дані підтверджують цю інформацію. Він часто літав з різними пілотами в як спостерігач: 3 травня 1919 р. від 9¹⁸ до 9³⁵ з

пілотом Массикевичом. 8 травня 1919 р. від 11⁰⁵ до 13⁰⁸ з пілотом Кубшом з метою зфотографувати ворожі позиції в районі Белза, тобто проводив аерофотозйомку. Про те, що він літав як пілот, даних немає, але інших пілотів в званні сотника з прізвищем на літеру “Ш” дисертант не виявив [15, арк. 15 зв.–16], [101, с. 10], [320, с. 72–73], [12, арк. 1]) та поручник Хрущ відлетіли з дипломатичною місією до Відня з метою порятунку армії від сипного тифу. Військові сили Галицької Армії тоді зосереджувались в “Чотирикутнику Смерті”. Через два тижні летуни, вилетівши з летовища Асперн (неподалік Відня) не долетіли до Начальної Команди, оскільки були збиті румунським військом, проте летуни, підпаливши літак, зуміли перебратись через румунський кордон та доправили важливі дипломатичні документи до сотні [97, с. 229].

Останній відбувся (весною) 1920 року, тоді поручник Бернгубер та сотник Євський відлетіли до Італії з метою закупівлі літаків для армії Української Народної Республіки. Під час випробування літаків за кордоном в результаті нещасного випадку (обірвався пас безпеки, яким пілот пристібався до крісла) загинув поручник Бернгубер [97, с. 229].

Дня 14 квітня 1919 р. Ю. Галлер попередив Ю. Пілсудського про свій виїзд до Польщі, повідомлялось, що 18-го квітня він буде у Лодзі [294, с. 350]. 30 квітня Ю. Галлер приїхав до Львова. Частини армії Галлера після передислокації до Польщі переміщались на північне крило Галицького фронту. До середини травня військовики були в стані бойової готовності. Армія генерала Галлера на час прибуття на Галицький фронт нараховувала 60 тис. вояків [294, с. 351, 393].

Сотник Іван Фостаковський в спогадах вказує, що в середині травня 1919 р. армія Юзефа Галлера розпочала наступ на відтинку Хирова в напрямку на Дрогобич. Під натиском цієї армії ГА була змушена відступати, її чисельність на цей час складала приблизно 40 тис. вояків [97, с. 231], [294, с. 393]. Відповідно часто відбувалась передислокація летунства ГА. 18 травня 1919 р. 1-ша авіасотня перемістилась з с. Дуліби, що біля Стрия, до

Станиславова (тепер – Івано-Франківськ), звідки проводилась авіарозвідка в бік польського фронту. 25 травня 1919 р. три справні літаки (за даними Р. Земика) цієї сотні згідно з наказом сотника Євгена Пузи (обіймав посаду референта летунства при ДСВС) відлетіли на Закарпатську Україну. Такі дії здійснювались згідно з планом полковника Віктора Курмановича, суть якого полягала створити фронт на Дністрі, разом з Карпатами та Закарпаттям, як тил. Також командування сподівалось на допомогу в постачанні амуніції та зброї з боку Чехословаччини. Проте ситуація склалась по іншому: чехословацький уряд забрав літаки та інтернував українських авіаторів.

Даний план (відступ в Карпати для того, щоб виграти час до прибуття поповнення військовополоненими з італійських таборів, а також отримати допомогу від Чехословаччини, з якою ЗУНР перебувала у дружніх стосунках) з боку виконувача обов'язків військового міністра, полковника В. Курмановича, звучав і на початку липня 1919 р. під час наради в Заліщиках, в якій брали участь, окрім В. Курмановича, генерал О. Греков, генерал М. Омелянович-Павленко, Є. Петрушевич, С. Витвицький. План Курмановича також був би вигідний з огляду на те, що поляки, які перебували в стані війни з Червоною армією, зіткнулись би з її частинами. Проте план полковника Курмановича не був втілений. На нараді в Заліщиках генерал О. Греков запропонував передислокувати армію до Румунії, де її ймовірно розбродять, проте є надія, що невдовзі, з допомогою Антанти, її можна буде знову зорганізувати.

Проте румуни відповідно до домовленостей з поляками, зайняли територію Покуття, опинившись на лінії: Дністер–Нижнів–Надвірна–Ворохта. В результаті майно 1-ої летунської сотні перевезено залізницею через Нижнів–Чортків до Заліщик. Згодом майно сотні переміщено до Скали над Збручем (сьогодні Скала-Подільська, Борщівський район, Тернопільська область) в районі річки Збруч. Ця авіасотня, як стверджує Р. Земика, мала в розпорядженні лише два непридатних до польотів літаки. Як вказано вище, три справні літаки сотні було захоплено за наказом уряду Чехословаччини [97, с. 231], [80, с. 4], [293, с. 205–206].

Тоді ж 2-га летунська сотня, а також Кіш та запасна сотня, розміщувались в Красному. 21 травня 1919 р., знищивши ангари, ремонтні верстати, сотня передислокувалась залізницею до Озерної, залишивши командуванню I корпусу Галицької Армії один літак для проведення розвідувальних дій. Цього ж дня (21 травня 1919 р.) на розвіднику вилетів з Красного з двома мотористами на борту полковник Джамбулат Кануков, щоб віднайти придатну базу для летовища в районі Тернополя. Через годину після вильоту літак полковника Канукова розбився поблизу Озерної, впавши з висоти приблизно 500 м., всі троє авіаторів загинули на місці. Згодом за результатами слідства з'ясовано, що причиною падіння виявилась диверсія хорунжого Кубша [97, с. 231], [80, с. 4].

Переміщення штабу I корпусу ГА з Кам'янки-Струмилової (сьогодні Кам'янка-Бузька) до Золочева, а згодом до Тернополя, спричинило передислокацію 2-ої летунської сотні з Озерної до Березовець біля Тернополя. В Березовцях персонал сотні зумів відремонтувати два літаки, що призначались для обслуги I корпусу ГА (який мав в розпорядженні лише один літак) [80, с. 4].

Переміщення штабу I корпусу ГА з Тернополя до Сухоставу спричинило, згідно з наказом командування цього корпусу, передислокацію 2-ої авіасотні з Березовець до Германівки (до Германівки передислоковано три справних літаки). Проте частину авіамайна командування сотні змушене було знищити через наступ поляків, яким вдалося зайняти Тернопіль, щоб даний авіаматеріал не потрапив до їх рук. Все ж частину майна вдалось залізницею відправити в сторону Тереховлі. До Германівки також передислоковано 1-шу авіасотню (яка розміщувалась, за даними сотника Фостаковського, на території Скали-Подільської, проте Рудольф Земик про цей пункт дислокації авіасотні не згадує, стверджуючи в спогадах, що 1-шу летунську сотню переправлено через Городенку, Заліщики до Германівки). Ця сотня мала два літаки, проте непридатні до польотів. Біля залізничної станції в Германівці командування організувало тимчасове летовище [80, с. 4], [97, с. 231–232]. На три діючих літаки, які припадали на дві авіасотні, покладались важкі завдання, кожний літак виконував по 5–6 летів на день.

Під час Чортківської наступальної операції Галицької Армії 8–28 червня 1919 р. українські війська просувались вперед, що вимагало проведення розвідувальних дій. У період зазначеної вище наступальної операції ГА сотник Євський в повітряному бою збив польський літак типу “Фоккер” [293, с. 371], [97, с. 232].

У червні 1919 р. на початках проведення Чортківської наступальної операції 1-шу та 2-гу летунські сотні об’єднали та передислокували з Германівки до Теребовлі. Сюди також привезли авіазапчастини, необхідні для ремонту верстатів, якими завідував поручник Степан Слезак, а згодом – поручник Василь Костів. Характерно, що за кілька днів в результаті ремонтних робіт 1-ша сотня (яка не мала до цього жодного здатного до лету літака) отримала п’ять справних розвідувальних апаратів. Натомість 2-га аіасотня мала в розпорядженні чотири винищувачі, які здійснювали прикриття з повітря розвідників [80, с. 4–5], [97, с. 232].

За допомогою Антанти 28 червня 1919 р. поляки по всьому фронту почали наступальні дії. На кінець червня 1919 р. склалась досить важка ситуація для Галицької Армії. III корпус через брак набоїв не зміг встояти під натиском 4-тої дивізії піхоти генерала Александровича. Полковник Кравс відводив свої частини до р. Збруч, згідно з наказом генерала Грекова. Дня 30 червня 1919 р. частини Галицької Армії залишили Бережани, Броди, Поморяни. Отже, відступ Галицької Армії йшов по всьому фронту. Станом на 2 липня 1919 р. поляки вийшли на лінію Броди–Заложці–Купчинці–річка Стрипа, після чого маршал Юзеф Пілсудський повернувся до своєї резиденції, Бельведерського палацу в Варшаві [294, с. 381, 384], [293, с. 215].

Окрім цього, існувала загроза поширення черевного тифу серед вояків. Командування Галицької Армії намагалось оберігти військовиків від цієї хвороби. У зв’язку з цим НКГА в Бучачі 21 червня 1919 р. видала наказ військам № 42, де встановлювались попереджувальні заходи щодо уникнення поширення черевного тифу серед армії. Наказ підписав Начальний вождь, генерал-поручником Греков [18, арк. 36].

На тлі цих подій серед старшин ГА падав бойовий дух, Начальна Команда Галицької Армії у зв'язку з цим видала в Бучачі наказ військам № 84 від 1 липня 1919 р., згідно з яким заборонялось старшинам поширювати поміж себе неоптимістичні прогнози щодо стану ГА, оскільки це підриває бойовий дух серед населення. В наказі зазначалось, що такі дії з боку старшин будуть каратись, а також заборонялось збиратись старшинам в тилу: на вулицях, в публічних закладах та обговорювати політичне та військове становище. Наказ підписав Начальний вождь військ генерал-поручник Греков [19, арк. 4].

Дня 6 липня 1919 р. в Чорткові в наказі військам НКГА № 93, опубліковано розпорядження диктатора Євгена Петрушевича стосовно звільнення з посади Начального вождя Галицької Армії генерала Грекова. В розпорядженні вказувалась формальна причина звільнення: мовляв Греков, за допомогою французьких старшин, що прибули до Галичини, намагався зробити собі закордонний паспорт. Далі в наказі йде мова, що Греков до цього не мав жодного стосунку, а ці дії вчинив один із старшин Начальної Команди Галицької Армії без відома генерала Грекова [22, арк. 16].

Наступного дня (7 липня 1919 р.) в Чорткові видано наказ військам Начальної Команди Галицької Армії № 94, де опубліковано промову нового Начального вождя Галицької Армії генерал-четаря Мирона Тарнавського: “Я щасливий, що обнимаю її в хвили, коли народній підйом, геройство Армії досягло зеніту, коли славні Війська, боронячи свій Нарід і Українську Державу творять незломний таран супроти відвічного ворога, що бажає здавити своїм рабівничим наїздом, винищуючи наше селянство та інтелігенцію, щоби опісля заколонізувати зрошену потом землю польськими наїздниками” [22, арк. 27].

У перші дні липня польські війська без особливих перешкод просувалися по фронту до р. Збруч. У зв'язку з відступом ГА, 4 липня 1919 р. авіасотні переправлено до Гусятина, останнього місця дислокації авіації Галицької Армії на території Галичини [294, с. 385], [97, с. 232], [80, с. 5].

Підсумовуючи слід констатувати: авіація як рід зброї Галицької Армії в українсько-польській війні виконувала до певної міри ті завдання, які перед нею

ставило командування. На тлі кращої та численнішої польської військової авіації, можна стверджувати, що українці вдало маневрували і за рахунок бойового духа, компенсовували матеріально технічні проблеми, що постійно їх супроводжували.

4.2. Функціонування авіації Української Галицької Армії в липні 1919 – квітні 1920 рр.

Відтак 16–17 липня 1919 року Галицька Армія під натиском польського війська передислокувалась за річку Збруч, опинившись таким чином на території Української Народної Республіки в районі Нова Ушиця–Проскурів, уряд ЗУНР перемістився до Кам'янця-Подільського (в Кам'янці-Подільському знаходилась ставка Симона Петлюри). Західно-Українська Народна Республіка не змогла встояти під натиском Польщі, якій надавали вагому підтримку США та Антанта [293, с. 215–216], [294, с. 385]. Ще 10 липня 1919 року Начальний вождь військ генерал-четар Тарнавський видав вказівки, як себе повинні поводити військовики ГА на Наддніпрянській Україні. В тих настановах зазначалось, що після переходу річки Збруч військовики мають пам'ятати, що вони не вдома, а в гостях, і відповідно пристосовуватись до обставин. Заборонялось вчиняти насильницькі дії, реквізиції, примусовий відбір худоби чи хліба, це все можна було лише купувати. Наголошувалось, що потрібно тверезо оцінювати більшовицьку пропагандистську політику, яка спрямована на дестабілізацію відносин між західними і наддніпрянськими українцями. Вказувалось, що непотрібно звертати увагу на гасла про братність всіх народів і про спільність власності. В вказівках зазначалось: “Ти пізнав вже “брата Ляха” і “брата Москаля”, і знаєш, що Тебе очікує коли попадеш в їх руки” [28, арк. 33].

Дня 15 липня 1919 р. в Королівці генерал-четар Тарнавський видав наказ № 109, де вказувалось про необхідність переходу на територію Наддніпрянської України, з метою збереження армії [21, арк. 3]. В наказі військам Начальної Команди Галицької Армії № 120 від 29 липня 1919 р., виданого в Кам'янці-Подільському, вказувалось, що Галицька Армія нараховувала станом на подану

вище дату близько 80 тис. військовиків [25, арк. 6]. Ця цифра є дискусійною серед науковців, наприклад дослідник М. Литвин наводить цифру 40 тис. стрільців і старшин [293, с. 217].

Можна виділити основні причини поразки Галицької Армії в українсько-польській війні 1918–1919 рр.:

а) Поляки мали в наявності достатню кількість досвідченого, добре вишколеного командного складу. Наприклад, на Галицькому фронті станом на 1 червня 1919 р. перебувало 29 польських генералів з вищою військовою освітою, середній вік яких становив 50 років, зі стажем служби в російській або австрійській арміях 25–30 років. 11 з 16-ти тодішніх та майбутніх польських генералів броні (генерал броні – найвища генеральська ранга [294, с. 392]) були учасниками українсько-польської війни 1918–1919 рр. [293, с. 216]. Натомість Галицька Армія станом на подану дату: 1 червня 1919 р. не мала в наявності жодного українського генерала. Згодом ними стали (не маючи вищої військової освіти) Осип Микитка та Мирон Тарнавський [293, с. 216–217]. Для порівняння, коли в поляків бригадами командували генерали, то в ГА отамани (тобто майори). Командували корпусами в поляків, як правило, генерали дивізії, броні, а в ГА підполковники та полковники. Станом на весну 1919 р. в Галицькій Армії нараховувалось 1412 офіцерів різних ранг, що було вкрай мало для нормального функціонування армії в умовах війни [293, с. 217]. При 100 тисячному війську на 70–90 стрільців припадав один старшина, а згідно з нормами один старшина мав мати під своїм командуванням 20–30 військовиків [294, с. 393].

б) Відсутність сильного союзника, який зумів би надати вагому допомогу, на відміну від противника, що мав підтримку з боку США та Антанти [293, с. 216], [294, с. 391].

в) Польща, населення якої становило близько 20 млн., мала набагато більший людський ресурс порівняно з Західно-Українською Народною Республікою, населення якої складало 4 млн. чол. Крім того, під час Першої світової війни поляки мали свої легіони (національні формування) у австро-

угорській, французькій, російській арміях. Українці, як відомо, мали у складі австрійської армії лише полк УСС. Значну роль в українсько-польській війні відіграла сформована, озброєна та вишколена у Франції 60-ти тисячна армія Галлера. Варто зауважити, що на час прибуття цієї армії на галицький фронт Галицька Армія нараховувала 40 тис. вояків [294, с. 393].

Зазнавши поразки в українсько-польській війні 1918–1919 рр., ані командування Галицької Армії, ні уряд Західно-Української Народної Республіки, не вважали війну проти поляків закінченою. Вбачаючи різні шляхи визволення краю, сходились на думці, що бій ворогові вони ще дадуть [293, с. 217].

Згідно зі спогадами Михайла Шарика 16 липня 1919 року о 14 год. 30 хв. авіація Галицької Армії почала передислокацію з Гусятина за річку Збруч. Під час передислокації артилерія зі східного берега річки Збруч прикривала свою авіацію [111, с. 135]. Цю дату та приблизно цей самий час передислокації летунства ГА з Гусятина до Кам'янця-Подільського вказують в спогадах також сотник Рудольф Земик та сотник Іван Фостаковський. За даними обох сотників, відомо, що діючі літаки прикривали перехід ГА через р. Збруч та проводили розвідувальні лети в напрямку переміщення армії на території УНР [80, с. 5], [97, с. 232]. Відтак 20 липня 1919 р. авіасотні прибули до Кам'янця-Подільського, де в східній частині міста розмістились на місцевому летовищі [97, с. 233], [81, с. 5].

Дня 23 липня 1919 р. летунство Галицької Армії передислоковано до Шатави. Тут розмістили намети для особового складу, ангари для літаків. В Шатаві пересортували авіаматеріал (запасні частини), перевірили боєготовність літаків. Всі непотрібні авіаресурси, запасні частини розмістили на складах в Кам'янці-Подільському. За даними М. Шарика, саме звідси привозили все необхідне для авіації: пальне, боєприпаси тощо. Також скорочено кількість особового (старшинського та рядового) складу. Налагоджено постійний телефонний зв'язок між авіацією ГА, штабами I, II та III корпусами та з Начальною Командою Галицької Армії. За даними Івана Лемківського, в

Шатаві, у зв'язку з реорганізацією летунства ГА, перестав існувати Перший летунський полк (сформований на території ЗУНР). Попри те, що формально летунство ГА увійшло до складу військово-повітряного флоту Директорії Української Народної Республіки, при аналізі спогадів колишніх авіаторів, зокрема І. Фостаковського, М. Шарика, Р. Земика, видно, що авіація ГА підпорядковувалась Начальній Команді Галицької Армії, яка й віддавала всі накази.

Протягом місяця вишколу зорганізовано дві авіасотні: винищувальну і розвідувальну. За наказом НКГА розпочали розвідувальні лети в напрямку Бердичева, Жмеринки, Вапнярки, Вінниці, Староконстантинова [108, с. 105, 110], [97, с. 233], [90, с. 15], [81, с. 4–5], [320, с. 86]. Один з таких розвідувальних летів в район залізничної станції Жмеринка здійснили: летун, булавний В. Джура та четар летун авіапостерігач І. Соколовський. Мета лету: перевірити дані Начальної Команди Галицької Армії щодо значного скупчення військових сил більшовиків в даному районі та простежити, куди більшовики спрямовують підкріплення. Під час розвідки літак був підданий обстрілу артилерійськими гарматнями шрапнелі (розроблено англійським артилеристом Генрі Шрепнелом). Згідно зі спогадами, можна простежити, що по літаках ГА часто стріляли цими гарматнями. Окрім артилерійського обстрілу, більшовики підняли в повітря три бойові літаки (очевидно, винищувачі), в результаті кулеметного обстрілу завдано ушкоджень двигунові, в результаті чого літак ГА впав. Авіатори залишилися живі, підірвавши вибухівкою літак, вони зуміли добратись на базу та прозвітувати про все перед НКГА [145, с. 23], [108, с. 111].

Дня 30 липня 1919 р. в Кам'янці-Подільському проведено нараду керівництва УНР та ЗУНР, також участь в нараді брали представники Великобританії, США та Франції. Симон Петлюра висунув до Антанти вимоги щодо забезпечення зброєю та обмундируванням української армії, чисельність якої становила близько 500 тис., подав план ліквідації більшовицької влади на території України. Також Симон Петлюра до війни проти більшовицької Росії

намагався залучити Польщу. Проте Пілсудський не підтримав наступ українців проти більшовиків [293, с. 234–235].

Попри те, що армії УНР та ЗОУНР істотно відрізнялися озброєнням, організацією, методами проведення воєнних дій, обидві армії очолило командування Дієвої Армії УНР, через що виникали різного роду суперечки, наприклад, НКГА відмовлялась виконувати деякі накази командування Дієвої Армії. Мирон Тарнавський висловив претензії, щодо розкладу війська під час наступу, оскільки військовики армії УНР мали здійснювати наступ вздовж залізниць, тоді, як армія ЗОУНР, була дещо віддалена від такого важливого стратегічного чинника. Зрозуміло, що такі фактори мали негативне значення для успішного та швидкого проведення воєнних дій [293, с. 237].

Унаслідок успішно проведених воєнних операцій 28 липня 1919 р. взято Проскурів (нині Хмельницький), 4 серпня – Старокостянтинів [293, с. 237]. Згідно з архівними даними, станом на 1 серпня 1919 р. українці контролювали лінію по річці Бужок (річка протікає в межах Волочиського, Краси́лівського, Хмельницького та Летичівського районів Хмельницької обл.), зайнявши на ній всі переходи. Взяли Меджибіж, Деражню, Летичів. 7-й та 8-й полки захопили два ворожі бронепотяги, п'ять гармат та 25 кулеметів. Летунство ГА провело штурмові атаки на ворожі колони біля Вінниці [20, арк. 21].

Найбільший опір більшовицькі частини чинили під час боїв за Жмеринку (місто у Вінниці), саме тут зосереджувалась вузлова залізнична станція. Найбільших втрат завдавали українським військам ворожі бронепотяги. У зв'язку з цим 7 серпня 1919 р. Начальна Команда Галицької Армії видала наказ своїй авіації здійснити авіаудар по станції, головна мета: вивести з бойового ладу панцерні потяги, а також завдати ушкоджень залізниці, очевидно, щоб унеможливити в основному постачання продовольства та боєприпасів, обмежити маневреність бронепотягів.

Згідно зі спогадами М. Шарика відомо, що в цьому авіаударі брали участь поручник Антін Хрущ на літаку “LVG” (LVG C.V (Ельфауге Ц. 5). Літак був непристосований до штурмових чи бомбардувальних дій, оскільки це двомісний

розвідувальний апарат німецького виробництва, та, попри все, авіатори ГА навіть на розвідувальних літаках практикували штурмові налети. Ймовірно, перебуваючи в Шатаві, авіація ГА мала в своєму розпорядженні LVG C. VI (Ельфауге Ц. 6) Цей літак використовувався як розвідник-бомбардувальник [320, с. 53, 80]), та хорунжий Кунке на літаку типу “Бранденбург” (Ганза-Бранденбург Ц. 1 (Hansa-Brandenburg C.I) 64-ї серії, двомісний розвідник австро-угорського виробництва, як вже вказувалось, розвідники також використовували для штурмових нальотів [320, с. 57, 80]). М. Шарик згадував, що під час авіаудару в літака (на якому перебував хорунжий Кунке) через вибух біля нього артилерійського гарматня шрапнель, відірвалось ліве колесо. Прибувши на базу, як вказує М. Шарик, після довгого маневрування літак все ж приземлився, проте через удар об землю перевернувся, зазнали ушкоджень пілот та кулеметник [97, с. 233], [108, с. 110–111].

Дня 8 серпня 1919 р. 5-та та 6-та бригади I корпусу ГА обійшли Жмеринку з півночі. Натомість 8-ма та 11-та бригади III корпусу в ніч на 9 серпня почали військові дії на півдні, внаслідок більшовики відступили в сторону Вінниці [293, с. 238].

Просування українських військ в сторону Вінниці спричинило передислокацію авіації ГА до Нової Ушиці (Хмельницька обл.). Після виходу українського війська на лінію Козятин–Бердичів авіасотні ГА перемістились до Вінниці. Тут летунство отримало поповнення: один більшовицький літак, який було збито, та після ремонту приведено до бойового стану [81, с. 4].

Дня 22 серпня 1919 р. НКГА видала в Вінниці наказ № 126, де вказувалось про необхідність запровадити командні хоругви для означення місць розташувань структурних одиниць армії. Вказувалось, що біля хоругви потрібно в ночі поміщати ліхтарню. Це запровадження обґрунтовувалось тим, що зв'язок між НКГА та корпусами не завжди стабільний, тому Начальна Команда Галицької Армії за допомогою літаків буде оцінювати стан, місце розташування структурних одиниць армії з повітря. Зазначалось, що під час зближення до структурної одиниці армії літак буде подавати відповідний сигнал

(ракетний постріл), на що структурна одиниця повинна вивісити білий прапор. Для того, щоб було зрозуміло чи це своє, чи вороже військо [7, арк. 215].

Для структурних одиниць армії ГА встановлювались такі хоругви: а) для НКГА синьо-жовта (розмір 50x75 см), по середині з тризубом з чорного полотна; б) для Команд корпусів встановлювалась така сама хоругва, як і для НКГА, лише посередині мав бути зазначений римськими цифрами з чорного полотна номер корпусу; в) для Команд бригад встановлювалась трикутна синьо-жовта хоругва (шириною 50 см та довжиною 75 см) по середині арабськими цифрами з чорного полотна позначати номер бригади; г) для Команди Етапу армії встановлювалась хоругва, за розмірами така ж, як і для НКГА (50x75 см), по середині з буквою “Е” з чорного полотна; д) панцерні потяги та авта позначались білим полотном (шириною 50 см, та довжиною 1 м); е) телеграфічні та телефонні станції позначались білими таблицями (50x75 см), по середині з буквою “Т” чорного кольору. Наказ підписав Начальний вождь генерал-четар Тарнавський та начальник штабу ГА полковник Шаманек. Такі запровадження в умовах відсутності стабільного зв’язку між структурними одиницями давали можливість за допомогою авіації завжди мати відомості про стан армії, місце розташування структурних одиниць тощо [7, арк. 215].

За даними М. Шарика, 25 серпня 1919 р. згідно з наказом, авіація ГА розпочала передислокацію до Козятина. Сюди сотні прибули о 6 год. 26 серпня [108, с. 114]. Сотник Земик стверджує, що на час перебування летунських сотень в Козятині дві авіасотні вирішено об’єднати в одну під назвою: 1-ша летунська сотня, у зв’язку з тим, що виявилось: 3 розвідувальні літаки (очевидно, розвідувальної сотні) вийшли з ладу [81, с. 4].

Це підтверджують також архівні документи. 27 серпня 1919 р. НКГА у Вінниці видала наказ № 128, де зазначено, що поручник Грушт має переформувати 1-шу та 2-гу авіасотні, об’єднавши їх в одну, та передати командування цією сотнею поручникові Заславському. Натомість поручник Грушт згідно з наказом призначався командантом та референтом летунства

Галицької Армії при НКГА. Наказ підписав Начальний вождь генерал-четар Тарнаський та начальник штабу ГА полковник Шаманек [7, арк. 217].

Сотник Р. Земик стверджує, що в день перед захопленням Києва українськими військами, тобто 29 серпня 1919 р. (оскільки Київ взято 30 серпня 1919 р. [293, с. 246–248]) НКГА видала наказ, згідно з яким, при наступі військ ГА на Київ мав принаймні один літак вести авіарозвідку над містом та доповідати командуванню про місця розташування більшовицьких частин. Також ставилось завдання відстежити шляхи просування білогвардійського війська [81, с. 4].

Дня 30 серпня 1919 р. група Кравса пішла на Київ, внаслідок успішного наступу біля 15 год. частини ГА увійшли на околиці міста. Через нетривалий період Коломийська бригада взяла під контроль міст через р. Дніпро, Печерську Лавру, “Арсенал”. Також частини ГА захопили телеграф, пошту тощо. Проте втримати місто українське військо не змогло. 31 серпня 1919 білогвардійці увійшли до Києва, витіснивши українські частини, взяли місто під свій контроль [293, 246–249]. Планувалось після взяття Києва переправити авіацію ГА до міста (до Києва), проте зазначені події спричинили відступ українського війська, в результаті авіацію перевели до Вінниці [81, с. 4].

У Вінниці 12 вересня 1919 р. НКГА видала наказ № 132, де вказувалось, що бригади, лічниці (лікарні), технічні, а також летунські відділи тощо повинні передати до історичного відділу НКГА імена старшин, які мали бути призначені, для збору матеріалів для історії. Очевидно, з метою сформувати базу даних, за допомогою якої можна було б написати історію ГА [29, арк. 51–51зв.].

Відтак 24 вересня 1919 р. УНР оголосила війну армії Денікіна [293, с. 254]. 27 вересня 1919 р. Головна Команда військ УНР та повстанців видала наказ № 173 мобілізаційного характеру. Згідно з цим наказом, під мобілізацію підпадали чоловіки з 1898 та з 1889 рр. народження. Тобто віком 21–30 років, які мали поповнити регулярне військо. Вказувалось, що хто не виконає наказу,

вважається зрадником краю та народу. Наказ підписав Головний Отаман Петлюра та Отаман повстанців Волох [23, арк. 24].

У Вінниці летунство Галицької Армії перебувало до перемир'я з Добрармією. В умовах війни на кілька фронтів від військової авіації вимагалось проведення частих розвідувальних дій, чого не могла забезпечити лише одна авіасотня в основному з тим самим виснаженим складом військовиків та при наявності старих, майже непридатних до авіадій, літаків. За спогадами сотника Земика, протягом 2-х місяців (вересень-жовтень 1919 р.) ця авіасотня обслуговувала два фронти, на жаль, відсутні дані про інтенсивність цих розвідувальних дій. На початку листопада 1919 р. авіація ГА повністю припинила свою діяльність [81, с. 4].

Унаслідок боїв частини ГА знеслились, на кінець жовтня 1919 р. армію охопила епідемія тифу. Наприклад, за короткий період 23–30 жовтня вийшли зі строю 2 тис. вояків та старшин. В умовах епідемії гостро стояла потреба в медикаментах, лікарях, лазаретах [293, с. 260]. У зв'язку з такою ситуацією генерал М. Тарнавський 25 жовтня 1919 р. скерував делегацію, яку очолив отаман О. Лисняк, на переговори з командуванням денікінської армії. Суть попередніх умов, висунутих Лисняком (переговори велись 1 листопада 1919 р.), зводилась до припинення воєнних дій збоку обох армій, надання медичної допомоги, у разі переходу ГА до Добрармії не використовувати її супроти частин армії УНР, збереження для ГА автономії. В кінці переговорів генерал Слащов (який вів з представниками ГА ці переговори) повідомив, що доповідь про результати переговорів генералу Шілінгу, командувачеві військами Новоросії [293, с. 261].

Відтак 4 листопада 1919 р. С. Петлюра провів у Жмеринці нараду (М.Тарнавський показово відмовився туди прибути), де з доповіддю про стан Галицької Армії виступив галицький політичний діяч Дмитро Паліїв. В доповіді йшла мова про тактично критичне становище Галицької Армії через відсутність зимового обмундирування, а зміна погоди призведе до катастрофічних наслідків. Зазначалось, що у зв'язку з цим НКГА змушена йти на перемир'я з

денікінцями. Під час наради полковник Шаманек навів цифри, які переконливо свідчили про нерівність сил. Наддніпрянська армія мала в строю близько 2 тис., а ГА – 5 тис. вояків, тоді як під командуванням генерала Шілінга перебувало 15 тис. вояків.

Того ж 4 листопада 1919 р. Є. Петрушевич провів нараду, де повідомив про ультиматум генерала Тарнавського, що за умови неприйняття заходів, командування буде брати ініціативу в свої руки. Диктатор у принципі погодився на переговори з денікінцями. Дня 6 листопада 1919 року делегація генерала Тарнавського уклала з командуванням Добрармії договір, згідно з яким ГА не буде залучатись проти армії УНР, зберігався суверенітет уряду ЗУНР (який мав переїхати до Одеси) над ГА, сама армія теж зберігала автономію. Договором передбачалась можливість повернення до Галицької Армії з-за кордону військовополонених та інтернованих галичан, допомога хворим воякам та кілька місяців відпочинку [293, с. 261–264].

Під час розмови між С. Петлюрою та Є. Петрушевичем вирішено зняти з посад учасників цих переговорів. Також особи, що брали участь в укладанні цієї угоди, мали піти під суд Військового трибуналу. Генерала М. Тарнавського знято з посади Начального вождя, а полковника А. Шаманека з посади начальника штабу армії. Їх замінили відповідно: генерал-четар Осип Микитка та генерал Густав Ціріц. Рішенням суду отамана Лисняка, полковника Шаманека, генерала Тарнавського понижено в посадах [293, с. 264–265].

У довірочному наказі Команди Етапу Армії (КЕА) № 35 від 18 листопада 1919 р. вказувалось, що звинувачення (А.Шаманека та М.Тарнавського) в зраді, не виконанні наказів, вчинення злочину проти держави зняті [24, арк. 4]. Відтак 17 листопада 1919 р. все ж між ГА та денікінцями укладено договір, 19 листопада його ратифіковано [293, с. 267–269].

Дня 14 грудня 1919 р. згідно з наказом НКГА авіасотня почала передислокацію до Одеси, де 21 грудня розмістилась на території заводу “Анатра” (завод заснував у 1912 р. Артур Анатра, починаючи від 1913 р., коли отримав перше замовлення від Росії) та в період Першої світової війни випускав

літаки різних типів та видів [319, с. 305–308]). Тут мала відбутись реорганізація, денікінці обіцяли переправити необхідні технічні ресурси з Таганрогу та надати нові літаки англійського виробництва [81, с. 4].

Білогвардійці теж мали власну військову авіацію, структурні одиниці яких складали авіадивізіони, де входило 2–3 авіавідділи, кожний авіавідділ нараховував 4–8 літаків. За даними дослідника Ю. Доронина, лише Антанта передала білогвардійцям приблизно 200 літаків, з яких 60 – Франція, 140 – Англія (замовлення, зроблені за кордоном, становили понад 1000 літаків, основні замовлення лягли на країни Антанти, а саме на Францію та Англію). Крім того, в розпорядженні білогвардійців перебувало три заводи з випуску літаків, розміщені на території, яку контролювали Збройні Сили Півдня Росії [269, с. 9].

Наприклад, станом на листопад 1919 р. Збройні Сили Півдня Росії під командуванням генерал-майора М. Г. Кравцевича (тут і далі подається суто командування авіації білогвардійців) нараховували 18 авіавідділів, які мали в розпорядженні 150–160 літаків та 120–130 військовиків особового складу. Добровольча армія станом на листопад 1919 р. під командуванням того ж Кравцевича мала 10 авіавідділів, 100–110 літаків, 80–85 осіб особового складу. Всевелике військо Донське під командуванням полковника В. Г. Баранова мало в розпорядженні станом на серпень 1919 р. 6 авіавідділів, 45–50 літаків, 25–30 осіб особового складу. Кубанське козацьке військо під командуванням полковника Е. И. Віташевського на листопад 1919 р. мало 2 авіавідділи, 15 осіб особового складу, 14–16 літаків. На Східному фронті під командуванням полковника С. А. Бойно-Родзевича на червень 1919 р. перебувало 15 авіавідділів, 65 літаків, особовий склад нараховув 120–125 військовиків. Північно-Західний фронт під командуванням капітана Б. В. Сергієвського станом на жовтень 1919 р. мав 3 авіавідділи, 10–12 осіб особового складу та 10 літаків. На Північному фронті під командуванням полковника А. А. Казакова в травні 1919 р. перебувало 2 авіавідділи, 18 осіб особового складу, 19 літаків. Південний фронт під командуванням генерал-майора В. М. Ткачова станом на

липень 1920 р. мав в розпорядженні 7 авіавідділів, 100–110 військовиків, 38 літаків [269, с. 10].

Зважаючи на численну військову авіацію білогвардійців, подані вище плани щодо поповнення авіасотні УГА англійськими літаками та її реорганізація втілені не були, оскільки стан власної авіації денікінців був задовільний. Більше того, денікінці забрали від летунської сотні один найкращий літак. Авіасотня надалі залишалась небоєздатна. Згідно з даними сотника Р. Земика, авіасотня УГА перебувала під керівництвом, командувача 3-го авіадивізіону полковника Гартмана (російські дослідники відносять Гартмана до кращих пілотів білогвардійців [269, с. 11]) [81, с. 4–5]. Окрім браку літаків, запчастин, гостро стояла проблема обмундирування. Вирішенням проблеми зайнявся сотник І. Фостаковський. Внаслідок переговорів, особовому складу авіації УГА видано з денікінських складів англійську форму [97, с. 235].

За даними Фостаковського, в другій половині січня 1920 р. начальник штабу УГА, генерал Г. Ціріц призначив командиром авіасотні сотника Рудольфа фон Кюгне (який невдовзі перед призначенням на цю посаду прибув з Відня). Призначений командант зразу почав кадрові зміни, зокрема, усунено від служби та передано в розпорядження отамана В. Оробка (командант м. Одеси для галицьких частин) досвідчених авіаторів: поручника А. Хруща та сотника І. Фостаковського [97, с. 236].

На початку лютого 1920 р., внаслідок наступу більшовиків, білогвардійці відступили з Одеси. В результаті порозуміння між командантом авіасотні УГА та командувачем 3-го білогвардійського авіадивізіону полковником Гартманом, той видав наказ про передислокацію 3-го авіадивізіону і відповідно летунської сотні УГА до Севастополя. Проте в результаті звернення сотника Фостаковського до генерала Микитки, останній затримав вже завантажений (майном, також особовий склад покинув згідно з наказом свої квартири на території заводу “Анатра”) 3 лютого 1920 р. потяг, який мав вирушати до порту, звідки мала відбутися переправа пароплавом авіацій обох армій до Севастополя [81, с. 5], [97, с. 236].

У спогадах сотник Р. Земик стверджує, що старшин авіасотні УГА було попереджено про можливість вчинення бойових дій проти пароплавів, які в цей день відправлялись з порту. За даними Земика, пароплав на борту з 3-м авіадивізіоном, де мала перебувати авіасотня УГА, затонув [81, с. 5].

В умовах більшовицького наступу 7 лютого 1920 р. генерал Г. Ціріц видав наказ про перехід на територію Румунії. Проте це викликало протести серед вояків УГА, оскільки на території, контрольованій Румунією, Українську Галицьку Армію було б розброєно та інтерновано. В результаті 7 лютого 1920 р. підписано союзницький договір з більшовиками та відповідно розірвано попередньо укладені домовленості з білогвардійцями (до речі, генерал Шілінг наказав О. Микитці прикрити Одесу, розмістивши військо по лінії Новопалівка–Балта–Рибниця, проте виконання цього наказу тоді вже втратило сенс), Українську Галицьку Армію переіменовано в Червону Українську Галицьку Армію (ЧУГА). Полковник Шаманек в наказі писав, що цей союз, дає змогу зберегти армію та взяти участь у війні супроти поляків [293, с. 283–284].

У середині лютого 1920 р. більшовицьке військо зайняло Одесу, авіасотня тоді перебувала на залізничній станції Товарній, маючи понад 200 гвинтівок, дисциплінований особовий склад та розміщене в вагонах авіамайно летунської сотні. Після приходу Червоної армії більшовицьке командування залишило авіацію ЧУГА на цьому ж місці, для подальшої оборони цієї станції. Командант авіації ЧУГА сотник Рудольф фон Кюгне перейшов на бік більшовиків (нести службу, в структурі більшовицьких військово-повітряних сил) та переїхав до Москви. До несення служби в авіації ЧУГА повернулись усунені ним поручник А. Хрущ та сотник І. Фостаковський. У період від 3 лютого до середини квітня 1920 р. авіація ЧУГА не виконувала жодних авіаційних завдань [81, с. 5], [97, с. 236–237]. Немає точних даних також про кількість особового складу. В спогадах сотник Фостаковський стверджує, що під час однієї з маніфестацій в Одесі було залучено 195 військовиків авіасотні УГА. В лютому 1920 р. авіасотню поповнили пілот-винищувач полковник Єгоров та авіапостерігач, авіафотограф сотник Пономаренко. Старшини прибули з Кам'янця-

Подільського (очевидно, як добровольці), де розміщались залишки особового складу авіації Дієвої Армії УНР [97, с. 238], [311, с. 124].

Як стверджують сотники Р. Земик та І. Фостаковський, через поширення націоналістичних ідей серед українських робітничих товариств Одеси та серед українського населення, більшовицьке командування намагалось ліквідувати авіасотню, забрати літаки, все авіамайно та перевести особовий склад до Києва. Проте, внаслідок переговорів сотника І. Фостаковського з В. Порайком та В. Затонським, було досягнуто порозуміння, і сотню збережено. Земик стверджує, що також українські робітничі товариства, з якими співпрацював особовий склад авіації ЧУГА, вимагали від більшовиків не розформовувати авіасотню [81, с. 5], [97, с. 238].

Відтак 2 квітня 1920 р. (в кінці березня, за даними І. Лемківського) згідно з наказом сотня почала передислокацію з Одеси до Посту Волинського біля Києва. Більшовики надали авіасотні сім придатних літаків (Лемківський наводить цифру п'ять літаків) [97, с. 239], [90, с. 17]. За даними дослідника А. Харука 21 квітня 1920 р. змінилась назва авіації ЧУГА: авіасотню перейменовано на 1-й Галицький авіазагін. В іншій своїй праці А. Харук вказує, що ця назва фігурує вже станом на 18 квітня 1920 р. [313, с. 45], [320, с. 89]. Згідно з опублікованими документами, така назва фігурує від 2 липня 1920 р. в наказі № 539 (видано в Києві) командування 12-ї армії про нагородження особового авіаскладу армії [49, с. 240–242]. За даними А. Харука, цей загін мав у своєму розпорядженні 14 військовиків, з яких – сім авіасостерігачів, сім пілотів, 162 чол. обслуговуючого персоналу, два мотоцикли, п'ять автомобілів та п'ять літаків: два типу “Бранденбург” (серійні номери 27.39 та 27.40), один типу “ДФВ” (2164) та два типу “Ньюпор” (739 та 5039). Цей авіазагін мав для більшовиків важливе значення, оскільки підсилив їхні авіаційні частини Південно-Західного фронту, які мали в розпорядженні слабоукомплектовані розвідувальні авіазагони [313, с. 45], [320, с. 89–90].

Згідно з опублікованими документами (звіт військового комісара авіації і повітроплавання Українського фронту) станом на 23 квітня 1920 р. більшовики

мали на цьому фронті 9-й (мав в розпорядженні 41-го військовика), 21-й (чисельність особового складу 31 чол.), 22-й (12 чол.), 24-й (37 чол.) авіагони та 9-й повітроплавний загін (налічував 18 чол. особового складу). Більшовицьке польове управління авіації Українського фронту складало 9 чоловік. Також більшовики на цьому фронті мали авіамайстерню № 3 на базі потяга, до якої входило 57 чол. [48, с. 738–739].

Брак літаків спричинив до того, що більшовики вирішили в березні 1920 р. поширити на авіапромисловість положення про мілітаризацію, згідно з якого не дозволялось працівникам і службовцям авіазаводів самовільно звільнитись. Крім того, 16 червня до ударної групи оборонних підприємств зарахували заводи Главкоавіа (Головне управління авіаційної промисловості). Ця обставина сприяла авіабудівництву, оскільки авіазаводи Главкоавіа першочергово забезпечувались усім необхідним [284, с. 171].

Відтак 21 квітня 1920 р. 1-й Галицький авіазагін перекинули на фронт. Авіагін передислокували до Бердичева для потреб 1-ої бригади Червоних Українських Січових Стрільців (ЧУСС). Бригаду сформовану у Бердичеві на базі II корпусу під командою А. Шаманека, 22 березня командування перебрав Б. Біленкевич. Бригада налічувала приблизно 200 старшин, 4,5 тис. стрільців), діяла в складі більшовицької 44-ої стрілецької дивізії на фронті під Чудновим (Житомирська обл.). Після переведення авіазагону до Бердичева зразу розпочались розвідувальні лети на фронті. Згідно зі спогадами, авіація ЧУГА, перебуваючи в Бердичеві, виконувала крім розвідувальних, бойові завдання. Наприклад, 24 квітня 1920 р. сотник Євський на винищувачі типу “Ньюпор” збив польський літак (цього дня три польських літаки здійснювали бомбардувальний наліт на станцію в Бердичеві). За збиття ворожого літака Євський в цей же день одержав подяку від полковника І. Дубового, командира 44-ої дивізії [90, с. 17], [81, с. 5], [97, с. 239], [293, с. 291].

Дня 23 квітня 1920 р., за даними Р. Земика (25 квітня за даними І. Фостаковського), у зв'язку з польським проривом фронту, авіазагін ЧУГА перекинули до Козятина, де розміщувався штаб 44-ої дивізії. Польська 1-ша

кавалерійська дивізія генерала Ромера прорвалась до залізниці в районі Козятин–Фастів та почала 26 квітня 1920 р. зі сходу обстрілювати Козятин, де перебував 1-й Галицький авіазагін. Також, за даними І. Лемківського, того дня зав'язався бій між частиною особового складу авіазагону ЧУГА та повстанцями Омеляновича-Павленка. Внаслідок воєнних дій було поранено команданта 1-го Галицького авіазагону поручника А. Хруща [81, с. 5], [97, с. 239–240], [90, с. 17].

За даними Фостаковського, зранку 27 квітня 1920 р. зуміли вирватись з оточення та відлетіти на двох літаках до Києва старший десятник Масикевич, поручники Огар та Хрущ, сотник Євський. Згідно з виявленими документами інформація сотника І. Фостаковського, щодо переліту до Києва сотника Євського не підтверджується. Решта згаданих Фостаковським авіаторів (Хрущ, Масикевич, Огар), які зуміли вирватись з Козятина, значаться в наказі про нагороду льотного складу 12-ої армії. Дня 27 квітня станція Козятин була в руках поляків, а відповідно і частина особового складу, що не зуміла вирватись з оточення, та все авіамайно [97, с. 240], [49, с. 240–242]. За даними І. Лемківського, сотників І. Фостаковського та Р. Земика, також за даними дослідників, після поданих вище подій в Козятині, цей авіазагін перестав існувати [90, с. 17], [97, с. 240], [81, с. 5], [313, с. 45].

Проте згідно з виявленими опублікованими документами назва “1-й Галицький авіазагін” фігурує і пізніше, наприклад, станом на 2 липня 1920 р., відповідно до наказу командування 12-ої армії № 539 (видано в Києві) про нагородження льотного складу армії. В 2-му параграфі (цього наказу) вказано, що згідно з декретом ВЦВК (Всеросійський центральний виконавчий комітет) від 8 квітня 1920 р. та на основі наказу РВСР (Революційна військова рада республіки) від 1920 р. № 606 нагороджуються грошовою винагородою в розмірі місячного окладу авіатори 1-го Галицького авіазагону, які вирвалися з польського оточення в Козятині. Серед них значаться: аеродромний Колоденко, авіаспостерігач Хрущ, пілот Масикевич, водії: Столярчук та Каюченко,

помічник моториста Сайдгереев, телефоніст першого розряду Бізан, помічник моториста Скрепий, авіаспостерігач Огар та пілот Арватов [49, с. 240–242].

Отже, в українсько-польській війні авіація армії ЗУНР насамперед виконувала авіарозвідку, це було одним з найважливіших завдань авіації. Розвідувальний літак прикривався винищувачем. Винищувач мав на борту бомби, а отже, відбувались комбіновані лети: розвідка та бомбардування ворожих позицій. Факти успішного бомбардування авіацією армії ЗУНР позицій поляків і у Львові, і за його межами, засвідчують оперативні зведення, спогади та тогочасні часописи. Також прикривали з повітря власне військо на винищувачах, часто водночас з прикриттям проводили авіарозвідку. Мали місце випадки збиття частинами ГА польських літаків, що засвідчує злагодженість ГА у питанні протидії польській авіації. В результаті польських авіаналетів часто гинуло цивільне населення. Досліджено, що в пресі формувався образ непереможності авіації ГА, що, по-перше, піднімало бойовий дух, а, по-друге, мобілізувало населення щоб подолати противника.

Поразка ЗУНР в українсько-польській війні спричинила до передислокації ГА за р. Збруч. Авіація формально увійшла до складу військово-повітряного флоту Директорії УНР, проте підпорядковувалась НКГА. Відтак було організовано дві авіасотні: винищувальну і розвідувальну проводились відповідно розвідувальні лети та бойові дії. НКГА використовувала авіацію для оцінювання стану, місця розташування структурних одиниць армії з повітря.

Після укладання договору між ГА та Добрармією, авіацію УГА перевели в до Одеси, де вона стала не функціональною. Функціонувати авіація почала після угоди між УГА та Червоною Армією. У зв'язку з польським проривом фронту авіазагін ЧУГА передислоковано до Козятина, де він в результаті воєнних дій противника 27 квітня 1920 р. припинив своє функціонування. Проте дисертантові вдалось з'ясувати, що назва 1-й Галицький авіазагін фігурувала і пізніше, після згаданих подій в Козятині, що пов'язано з тим, що декілька представників особового складу цього авіазагону зуміли вирватись з оточення та переправитися на літаках до Києва.

РОЗДІЛ 5

ЩОДЕННЕ ЖИТТЯ ТА ПОБУТ

Необхідною складовою дослідження авіації армії ЗУНР становлять особливості щоденного життя та побуту військових летунів, що дозволяє з'ясувати культурно-освітній рівень, психологічний та фізичний стан вояків. Під час дислокації у с. Красному Летунського відділу (перша назва авіації Галицької Армії, яку зафіксовано в документах. Період існування відділу – грудень 1918 р. – лютий-квітень 1919 р.), а згодом 2-ої летунської сотні, яка обслуговувала I та II корпуси ГА (лютий–квітень 1919 р. – 21 травня 1919 р., коли сотня відійшла до Озерної). Досліджено, що особовий склад цього відділу, а згодом авіасотні у результаті важких поранень проходив лікування у шпиталі в Золочеві [37, с. 2–3], [97, с. 217–223], [89, с. 8], [80, с. 4]. Наприклад, встановлено, що 5 лютого 1919 р. в результаті вибуху авіабомби під час навчання двох важкопоранених авіаторів: поручника І. Люпула та поручника І. Фостаковського доправили у Золочівський шпиталь для негайного надання медичної допомоги [97, с. 221].

Колишній медик Галицької Армії, сотник д-р В. Щуровський у спогадах стверджує, що після реорганізації Галицької Армії, а відповідно і санітарно-медичних служб, у січні 1919 р., у с. Красному діяла відсильна медична точка під командою медика М. Гіжовської, а від квітня 1919 р. – д-ра М. Терлецького [113, с. 277–279]. Очевидно, що цей медичний пункт здійснював нескладні медичні процедури, факт, що на момент поранення І. Люпула та І. Фостаковського в пункті була головною лишень медик М. Гіжовська, пояснює це. М. Шарик, який служив у летунстві ГА у спогадах твердить, що у Красному, у великому баракі розміщався польовий шпиталь для обслуги I і частково II корпусів ГА. М. Шарик стверджував, що сюди кожного дня привозили залізницею поранених зі Львова, Рави-Руської, Белза, Сокаля. Легкопоранених залишали на місці, а важкопоранених відправляли в інші шпиталі. Оперування зазначених військовиків проходило у військовому

шпиталі в м. Золочів, де працювали д-р Б. Питлик, д-р М. Рібенфельд, медик Т. Кульчицький [113, с. 279], [108, с. 65].

Натомість 1-ша летунська сотня від 9 квітня 1919 р. діяла у с. Дуліби поблизу Стрия, де обслуговувала потреби III корпусу ГА [97, с. 223]. Кваліфіковану медичну допомогу авіатори цієї авіаційної сотні могли за потреби отримати у військовому шпиталі в Стрию, командантом якого був д-р А. Целевич, крім того, там працював д-р М. Сеген та д-р Е. Гайдукевич (подається від січня 1919 р. після реорганізації ГА) [113, с. 279].

Від травня 1919 р. в Тернополі діяла 3-тя летунська сотня, яка використовувалась для розвідки більшовицького фронту [80, с. 4], [97, с. 223]. Особовий склад цієї авіаційної сотні міг отримати кваліфіковану медичну допомогу у військовому шпиталі в Тернополі, командантом шпиталю був д-р О. Ямполер і д-р Т. Бурачинський (подано від січня 1919 р.) [113, с. 279].

Дня 18 травня 1919 р. під натиском польського війська до Станиславова передислокувалась 1-ша летунська сотня [315, с. 98–99]. Особовий склад міг отримати медичну допомогу у двох Станиславівських військових шпиталях. Командантом першого був д-р О. Маланюк, другого – д-р Т. Бардах (подано станом від січня 1919 р.) [113, с. 279]. На кінець травня 1919 р. 1-ша летунська сотня передислокувалась до Германівки, на початок червня 1919 р. туди ж приєдналась 2-га летунська сотня. 6 червня 1919 р. авіацію ГА передислоковано до Теребовлі, згодом до Гусятина [315, с. 98–100].

Окрім військової авіації, при II та III корпусах ГА діяли дві повітроплавні чети, сформовані в березні 1919 р. повітроплавної сотні. За II корпусом, який блокував Львів, закріплювалась повітроплавна чета, що дислокувалась у Бібрці, а за III корпусом чета, що перебувала в Стрию. Повітроплавна сотня діяла окремо від авіації та підлягала безпосередньо керівництву Начальної Команди Галицької Армії [97, с. 230], [89, с. 9], [320, с. 80–81.], [10, арк. 56]. Особовий склад повітроплавної чети, що розміщався в Бібрці, міг отримати медичну допомогу у військовому шпиталі в Перемишлянах, неподалік від Бібрки. Командантом шпиталю у Перемишлянах був д-р Ф. Білобран, працював також

медик В. Банах (подано від січня 1919 р.) [113, с. 279]. Особовий склад чети, що дислокувалась у Стрию, міг отримувати медичну допомогу у Стрийському військовому шпиталі. Командантом цього шпиталю був д-р А. Целевич, також там працював д-р М. Сеген та д-р Е. Гайдукевич (подається від січня 1919 р. після реорганізації ГА) [113, с. 279].

Хоча медична та санітарна служба в Галицькій Армії в умовах воєнних дій становили одне ціле, між ними існувала різниця: медична служба організовувала лікування хворих, поранених у військових лічницях (шпиталях) та медчастинах, тоді як санітарна служба надавала першу медичну допомогу безпосередньо на полі бою, забезпечувала транспортування поранених до медчастин, шпиталів, проводила дезінфекції, профілактичні заходи тощо [385, с. 10]. Слід зазначити, що медична служба ГА формувалась відповідно до реорганізації Збройних Сил ЗУНР [306, с. 453]. Державний Секретаріат Внутрішніх Справ (у структурі якого певний час перебували “Секретаріат Здоров’я” та “Найвища Рада Здоров’я”) відповідав за санітарно-медичну ситуацію в повітах та армії [384, с. 13].

Згідно зі спогадами В. Щуровського, в січні 1919 р. разом з реорганізацією ГА проходила реорганізація і санітарно-медичної служби. Санітарною службою від січня почав керувати отаман д-р Р. Білас. При корпусах Галицької Армії призначались начальні (головні) лікарі. Начальним лікарем I корпусу призначено д-ра Т. Яцика, II корпусу д-ра В. Коцовського, III корпусу д-ра І. Левицького [113, с. 277]. Крім цього, призначались начальні лікарі при кожній з бригад. Запілля (тил) поділялось на три області: Львів, Станиславів, Тернопіль. Кожна з цих областей мала чотири округи. На чолі кожної округи стояв лікар на посаді “санітарного референта”. Наприклад, окружним лікарем округи Золочів (саме в Золочівський шпиталь скеровали в лютому 1919 р. важкопоранених авіаторів І. Люпула та І. Фостаковського) був д-р Л. Стефаніус [113, с. 278]. У кожному окрузі розміщався запасний кіш (запасні кадри). Корпуси підлягали Начальній Команді, округи – безпосередньо ДСВС. Військові лічниці (шпиталі) поділялись на польові (були рухомими,

підлаштовувались до умов фронту), запасові (як резерв використовувались) та окружні (обслуговували залогу та страхували у випадку переповнення запасові та польові лічниці [113, с. 278–279].

У Галицькій Армії в лютому 1919 р. сформовано посаду санітарного шефа, дану посаду заступив І. Куровець. Невдовзі в березні введено посаду санітарного шефа запілля (тилу) та сформовано санітарну секцію в Державному Секретаріаті Внутрішніх Справ, очолив ці відомства А. Бурачинський [384, с. 13]. Базу для перших українських лікарень склали поавстрійські армійські шпиталі. В лютому 1919 р. при сотнях санітарною обслугою займались санітарні стежі. При куренях (структурна одиниця бригади) створювались ланки перших допомог. До бригади (структурна одиниця корпусу) належав притулок на 50 місць, валка, що складала три дезінфектори, польову кухню, вози для перевезення санітарно-медичного майна, поранених, хворих тощо. Крім того, при бригадах функціонували польові шпиталі, купальні, де проходила санітарна обробка військових і обмундирування, пральні, швейні майстерні тощо [384, с. 13]. Для транспортування поранених і хворих у запілля окремо функціонували санітарні потяги. У травні 1919 р. формувалися при кожній бригаді шпиталі з аналогічним з бригадою номером. У такий шпиталь входив притулок, санітарний відділ з 16 санітарів, перев'язувальний пункт, аптека, дезінфектор, обоз 15 возів. Очолював бригадний шпиталь командант, з медичного персоналу мав бути хірург, аптекар, чотири медсестри. Функції бригадного шпиталю зводились до проведення невідкладних операцій, лікування важкохворих, решту скеровували на лікування у запілля. Загалом створено сім подібних бригадних шпиталів [384, с. 13]. Медикаменти санітарно-медична служба ГА отримувала з колишніх складів австрійської армії, проводились реквізиції в аптеках, військові частини медикаменти захоплювали у противника, отримували від УНР, крім того, закуповували медичні засоби та ліки закордоном: у Німеччині, Чехословаччині, Австрії, Угорщині тощо. Розподіляв усі медичні засоби та ліки Головний санітарний склад, що діяв у м. Станиславові, а також Санітарний склад при НКГА у Ходорові [384, с. 14].

Санітарний склад у Ходорові сформований на базі Бережанського санітарного складу, який переміщено до Ходорова разом з поїздом НКГА. В. Кривокульський у спогадах зазначає, що той склад був досить добре укомплектований, “... що кожна полева формація, яка висилала людей з запотребованням на сан.-майно діставала майже все, що жадала” [85, с. 16]. Місячний бюджет лікарні на Галичині становив 20–50 тис. корон [384, с. 14]. Існували спеціальні військові шпиталі для хворих з інфекційними хворобами. Один з таких шпиталів сформував в Городенці І. Велигорський (згідно з його спогадів, в Городенці був реквізиційним референтом, працював у стаційній та повітовій команді, був командантом булавної сотні) [64, с. 11–12]. Шпиталь сформували на базі колишнього австрійського шпиталю ім. кн. Гізелі. Згідно зі спогадами І. Велигорського, шпиталь розміщався у великому будинку при дорозі у напрямку Заліщик, був обладнаний “кахлевими печами, й паркетовою підлогою”. Шпиталь налічував 40 ліжокмісць. Ліжка виготовляли власноручно, чотири дошки на чотирьох стовпчиках. З кропив’яних мішків виготовили сінники, з зібраного Городенськими жителями полотна виготовили простирадла, крім того, зібрано змінну білизну для хворих [64, с. 11–12]. Спогади І. Велигорського дають уявлення, як формувались військові шпиталі на території ЗУНР та як вони виглядали зі середини.

За даними д-ра сотника В. Щуровського, станом на січень 1919 р. для обслуги 50-тисячної Галицької Армії знаходилось на фронті 24 лікарі, 38 медсестер, 2 аптеки, 5 лікарень, 529 ліжок, 2 купальні потяги, 3 санітарні поїзди, в запіллі – 97 лікарів, 74 медсестри, 12 приютів, 25 лікарень, 5,643 ліжок, 48 дезінфекторів, 18 аптек [113, с. 280]. У Ходорові збудовано велику нову купальню для військових [113, с. 280].

Якщо говорити про купання авіаторів Галицької Армії, то можна припустити, що такі процедури могли відбуватись у купальних потягах, оскільки с. Красне розміщалося на залізничному вузлі Красне–Буськ, а отже, потяги безперешкодно могли курсувати у Красне, де розміщувався “Летунський відділ” [320, с. 71–72], [113, с. 280]. За даними М. Шарика, військовики авіації

ГА під час вільних хвилин могли грати в карти, поручник М. Ляліч, наприклад, любив читати Біблію [108, с. 68–69]. Вістун М. Шарик писав вірші [108, с. 93, 102].

За допомогою спогадів можна ідентифікувати деякі пісні, які співав кадровий склад авіації Галицької Армії. Наприклад, “Ой упали сніги білі...” (виконувалась 19 грудня 1918 р. в Тернополі, де функціонувала станція авіаційного відділу, що займався накопиченням поавстрійського авіаційного майна. Там також формувався особовий склад під командою поручника В. Томенка та десятника М. Захаріяша. Той авіаційний осередок у складі 60 осіб 20 грудня 1918 р. перекинули до Красного) [108, с. 61], [97, с. 218]. М. Шарик згадує, що 19 грудня 1918 р. під час відправлення до Красного особовий склад зазначеного вище військового авіаційного осередку виконував при стройовому кроці пісню “Гей у полі нивка” [108, с. 62]. У грудні 1918 р. під час передислокації особового складу летунства ГА з Тернополя до Красного в залізничних вагонах виконували пісню “Крилець, крилець, соколе дай!” [108, с. 62–63]. 18 січня 1919 р. під час перевезення залізницею пального з Красного до Пост-Волинська (за наказом поручника Томенка супровід забезпечували поручник Ляліч, вістун Шарик та 12 стрільців, що входили до авіації Галицької Армії) виконувалась пісня “Козак від’їжджає, а дівчина плаче” [108, с. 68–69]. М. Шарик згадує, що в червні 1919 р. бригада кінноти, яка проходила в напрямку Бережан неподалік частин авіації ГА, співала пісню “Ми йдем вперед, за нами вітер віє” [108, с. 83–84]. Після переходу р. Збруч в липні 1919 р. особовий склад авіації ГА виконував пісню: “А в неділю рано, О сімей годині, та гей! Їхав Петрушевич У своїй машині! Станув перед військом, Привітом вітає, та гей! По куренях глянув І в хлопців питає: Чи ви хлопці спали, Чи ви в карти грали, та гей! Що ви Галичину Полякам віддали? Ні ми батьку спали, Ні в карти не грали, та гей! Лише ми набоїв До крісів не мали! Не мали до крісів, До гармат не мали, та гей! На вістрях багнетів Ми наш фронт тримали!” [108, с. 95]. А. Хрущ під час виконання пісні зауважив: “І розумний наш народ... Зараз цілу подію в пісні виложив” [108, с. 96]. Дня 15 грудня 1919 р. військовики

летунства Галицької Армії, перебуваючи у Вінниці, співали пісню про Морозенка [109, с. 10–11].

На території УНР вже 20 липня 1919 р. авіація ГА передислокувалась до Кам'янця-Подільського, 23 липня – до Шатави, де перебувала протягом місяця. Після наближення українського війська до Вінниці авіацію перекинули до Нової Ушиці, а згодом – до Вінниці, після взяття Козятина та Бердичева [97, с. 233]. Через кілька днів постою у Вінниці авіація Галицької Армії перемістилася до Козятина, де перебувала до середини вересня 1919 р. Відтак 17 вересня летунство перемістилось знову до Вінниці, в кінці жовтня передислокувались до Могилева, проте відмова румунської сторони переходу решткам ГА на їхню територію спричинило переміщення авіації ГА знову до Вінниці, де перебувала до 17 грудня 1919 р. [97, с. 233–235]. За даними В. Щуровського, у вересні 1919 р. у Вінниці діяла запасова лічниця № 1 (сформована з майна Дрогобицької лікарні), командант д-р О. Ямполер, помічники д-р А. Юркевич, д-р Д. Сприс, помічники-хірурги: д-р Г. Глянц, д-р Шпонер, санітари-поручники: К. Гаврилів, Я. Нагляк [113, с. 283]. Окрім неї у Вінниці була ще польова лічниця № 1: командант, сотник д-р В. Білозор та польова лічниця № 2 – командант-сотник д-р Ф. Білобран [113, с. 283]. Водночас у Вінницькій жіночій гімназії розташовувалася лічниця, переміщена із Золочева [113, с. 283]. Перебуваючи у вересні 1919 р. у Вінниці, авіатори ГА мали можливість отримати медичну допомогу від лікарів з Галичини. Зокрема, Збруч перейшло 35 лікарів, перемістилося 4 лікарні (розраховані на 100–120 хворих), 3 повні польові лікарні (кожна розрахована на 250–300 хворих) [113, с. 282]. Крім того, слід зазначити, що дуже багато медичного майна залишилось на території Галичини. Наприклад, з Ходорівського санітарного складу виїхало 17 вагонів майна; для перевезення через Збруч потрібно було понад 600 підвод, а організували лише 60. Не евакуювали лікарні з Коломиї, Самбора, Станиславова, Тернополя, Бережан [113, с. 282].

Слід зауважити, що Збруч перейшло понад 90 тис. галичан, в тому числі приблизно 40-тисячна Галицька Армія, тому зрозуміло, що в умовах війни,

поширення епідемічних захворювань (насамперед сипного тифу) сподіватись на повноцінну медичну допомогу було годі [113, с. 282–284]. Власне ці дані дають уявлення про те, яку медичну допомогу могли отримувати авіатори ГА на території УНР. І. Фостаковський згадує, що наприкінці осені 1919 р. серед особового складу Галицької Армії різко зросла кількість хворих на тиф, в умовах переповненості шпиталів їх не було куди госпіталізовувати. У результаті забрали від авіаційної сотні ГА два вагони (в яких жив особовий склад) для облаштування лікарні хворих на тиф [97, с. 234–235]. У жовтні 1919 р. вістун М. Шарик згадував про важкий антисанітарний побут серед особового складу авіації ГА: “Не було одностроїв, не було кому випрати білля. Хмари великих вошей з чорними хребтами розносили тифозні бацелі, роз’їдаючи до крові і так знеможене болями вояцьке тіло. Всюди безконечна кількість вошей. Вони множились, лазили по соломі, їх видно було на лавках, на долівках, по стінах.” [108, с. 121]. Дня 22 жовтня 1919 р. за наказом поручника А. Хруща особовий склад авіації Галицької Армії здійснював дезінфікуючі дії, зокрема протираючи шкіру бензином [108, с. 122–123]. Від тифу загинули деякі військовики летунства Галицької Армії, наприклад, І. Самбара [108, с. 125]. Володимир Щуровський, у спогадах зауважив, що у другій половині жовтня 1919 р. епідемія сипного тифу різко зросла. В цих умовах лікарні, військові шпиталі, переповнювались хворими, лікарі інфікувалися сипним тифом, гостро відчувався брак навіть найелементарніших ліків. За даними військового лікаря ГА В. Щуровського, який перебув в епіцентрі цих подій, на кінець жовтня 1919 р. 70% вояків Галицької Армії хворіли на тиф, з них понад 20 тис. були госпіталізовані у військових госпіталях, смертність становила 30% [113, с. 283–285]. Авіатор, вістун М. Шарик згадував про жахливий стан, в якому перебували коні, яких використовували для перевезення майна і військової авіації, і всієї армії. Серед коней поширилась короста та воші, їх не було чим годувати: “Голодні коні їли чорну соломку з хатніх стріх” [108, с. 121]. Затяжні дощі, що падали в жовтні 1919 р. за спогадами М. Шарика, перетворили в грязюку дороги, бойові лінії, окопи. Військовики авіації ГА не мали ні дощових

плащів, ні відповідного одягу для таких погодніх умов. Масове ураження як вояків Галицької Армії, так і окремих військовиків авіації сипним тифом, епідемія вошей, грязюка, яка в жовтні 1919 р. залила місця дислокації летунства Галицької Армії, осінній холод та безперервні дощі – все це давало істотний психологічний відбиток на особовий склад летунства. Це простежується у спогадах військового авіації М. Шарика: “Не можу забути ранку 22 жовтня 1919 року. Маю службу. Ходжу мокрий по дощі і трясусь від холоду. Невже отак і закінчу? – думаю. – Тільки не так ! Але чому не так? Хіба я щось ліпше чи гірше від інших?” [108, с. 121–122].

У Вінниці особовий склад авіації Галицької Армії здійснював походи на ринок, де вступали з населенням у різні політичні, революційні розмови, залицялись до дівчат, купляли продукти: сир, масло тощо [108, с. 112–114]. До загального раціону харчування особового складу летунства (у Шатаві, липень 1919 р.) належали: на сніданок хліб та чай з паленого цукру, на обід давали картоплю з м'ясом, на вечерю куліш з цукром, чай з паленого цукру. Цукру було достатньо, добрі запаси залишились ще з Галичини. Проте зовсім не було солі. У Вінниці раціон авіаторів був дещо бідніший, це здебільшого куліш та чай з паленого цукру [108, с. 105–108, 123]. У Вінниці, де дислокувалося летунство ГА, мали місце випадки, коли окремих авіаторів військовиків запрошували до власних помешкань на певні святкові дні. Наприклад, 15 грудня 1919 р. місцева вчителька Н. Сливинська на святкування власного дня народження запросила 5 підстаршин авіації ГА, серед яких був вістун М. Шарик [109, с. 10].

Після об'єднання з денікінцями вже 17 грудня 1919 р. авіасотня за наказом Начальної Команди передислокувалась до Одеси. Дня 21 грудня 1919 р. особовий склад сотні розмістився в квартири на нечинній фабриці “Анатра” 5 км. від Одеси. На цей час вже були у авіасотні хворі на тиф, яких відправили на лікування в Одеський шпиталь, також провели дезінфекцію приміщень та особового складу [97, с. 235]. Зокрема, на тиф захворів вістун М. Шарик, який належав до авіації УГА. З його спогадів можна побачити певну процедуру, якої

дотримувались щодо до хворих авіаторів УГА. М. Шарика спочатку скерували до великого бараку, де були, за його словами, сотні хворих на тиф. Очевидно, в тому місці були невиліковно хворі, бо М. Шарика тут не залишили. Його перевели до офіцерського розподільника (оскільки він належав до авіації УГА, і це стало, за його словами, вагомим аргументом під час лікування), де взяли необхідні аналізи. Після цього його повезли автомобілем до Олександрівського госпіталю [109, с. 12–15]. В цьому військовому госпіталі М. Шарика помістили в палату № 18 на другому поверсі, де, окрім нього, перебували денікінці: три полковники, один штабскапітан, два капітани, один поручник та один українець, четар 3-го гарматного полку, тобто разом з М. Шариком – дев'ять чоловік [109, с. 15]. М. Шарик лікувався в офіцерській палаті, де було чисто, хворих, які надходили, стригли та купали у ванні. З харчування відомо тільки, що хворим давали бульйон. 6 січня 1919 р. з Українського Громадського Комітету м. Одеси приносили українським військовим у шпиталь передсвяткові подарунки (М. Шарик згадує, що йому дали шоколад та сигарети) [109, с. 15–16].

Виявлено, що деякі авіатори УГА жили у військових таборах для інтернованих в Чехословаччині. Серед них: четар В. Зелений (перебував спочатку у таборі в Ліберці, згодом у Йозефові) [75, с. 31], [78, с. 35], четар, поручник С. Слезак (подається деколи четар, деколи поручник, очевидно помилки авторів спогадів, оскільки Слезак в Ліберці та у Йозефові мав приналежність до “Укр. Спортового Клуба”). Перебував на території табору в Ліберці, згодом в Йозефові) [71, с. 26], [77, с. 10], поручник Заславський (перебував в таборі в Йозефові) [78, с. 35], сотник Р. Земик (перебував на території табору в Йозефові, саме йому належать спогади про летунство Української Галицької Армії, які видавались в таборовому журналі “Український скиталець”) [79, с. 9–11], [80, с. 3–5], [81, с. 4–5]. Українські військові УГА в Ліберці мали власний таборовий журнал “Український скиталець”, де виходили перших п'ять номерів від 1 листопада 1920 р. до березня 1921 р. Від квітня 1921 р. до жовтня 1922 р. цей журнал виходив в Йозефові. Головним редактором 1 номера був поручник Микола Левицький, 2–7

номерів – поручник Яків Голота, 8–11 номерів – сотник Осип Демчук, 12–18 номерів – поручник Петро Будз. Відтак 1–3 номери часопису писались від руки, 4–9 друкувались на друкарській машинці; 10–18 номери часопису друкувались на поліграфічній фабриці [255], [256], [257], [258], [259], [252], [253], [254], [242], [243], [244], [245], [246], [247], [248], [249], [250], [251]. Встановлено, що колишній авіатор УГА сотник Р. Земик надрукував в цьому часописі власні спогади “Дещо про летунство УГА” [79, с. 9–11], [80, с. 3–5], [81, с. 4–5]. За допомогою виявлених звітів, щоденникових табірних записів, вдалось дослідити побут колишніх військових авіації УГА в Ліберці. Згідно зі звітом структурованого “Культурно-просвітнього кружка” від 7 грудня 1920 р. до 31 січня 1921 р. встановлено види занять військових УГА в таборі в Ліберці. Зокрема досліджено, що “Культурно-просвітній кружок” був центральним керівним, виборним органом, що видавав розпорядження та централізовано керував п’ятьма секціями (театральною, співацько-музичною, спортивною, історичною, фотографічною), п’ятьма курсами (курс гімназійних та семінаріальних абітурієнтів, французької мови, німецької мови, курс неграмотних, курс малограмотних). Під управління цього органу підпадали: “Відчитова комісія читання часописей для стрільцтва” – тобто звітна комісія, таборова бібліотека, крамниця, редакція часопису “Український скиталець”. Крім того, керівництво гуртка створювало нові структурні одиниці. Наприклад, за період від 7 грудня 1920 р. до 31 січня 1921 р. засновано гурток українських учителів та три курси (курс вищої освіти для стрільців, державно-поштовий курс, курс французької конверсації (тобто розмовної мови) [68, с. 21–22]. Ця управлінська організація та підзвітні їй структурні елементи дають уяву про види занять, життя та побут екс-військовиків УГА загалом та екс-авіаторів УГА зокрема. Крім того, встановлено, чим займались окремі колишні військові авіації УГА у таборі в Ліберці. Наприклад, поручник С. Слезак станом на 22 вересня 1920 р. перебував на посаді референта зимових видів спорту УСК (Українського Спортивного Кружка). У структурі УСК діяла секція “копаного м’яча” (футболу), завідував сотник Карло Квапіль [71, с. 26]. Екс-військові

УГА в Ліберці систематично святкували національні свята, пов'язані з ЗУНР. Наприклад, зі щоденника табору відомо, що 1 листопада 1920 р. святкували другу річницю існування ЗУНР (очевидно, Листопадовий зрив та заснування ЗУНР розглядалось як комплексні події та святкували 1 листопада) [73, с. 30]. Від 26 жовтня 1920 р. поручник С. Слезак обраний головою УСК. Крім цього, в структурі гуртка було відкрито секцію боксу, її очолював поручник О. Левицький [72, с. 31].

Подібне життя та побут українських вояків УГА були в таборі в Йозефові. У ньому на 23 грудня 1921 р. С. Слезак входив до контрольної комісії фотографічної секції. Дня 3-го січня 1922 р. поручник (подається в щоденнику як четар, проте відомо, що він перебував у званні поручника, очевидно, це помилка автора щоденника) С. Слезак обирався головою Українського Спортивного Кружка [77, с. 10]. В секції футболу Українського Спортивного Кружка діяла команда, яка часто брала участь в змаганнях. Наприклад, 17 квітня 1922 р. “Дружина У.С.К.” грала в футбол з чеською студентською командою в Їлемніцахізі. Рахунок 6:0 (4:0). 29 квітня 1922 р. “Дружина У.С.К.” зіграла футбольний матч в Упіці з чеською дружиною “С.К. Слован”. Рахунок 1:0 (0:0) [61, с. 8–9]. Спорт був популярний в таборі й серед колишніх авіаторів УГА. Зокрема встановлено, що поручник Заславський та четар Зелений 14 серпня 1921 р. брали участь у спортивних змаганнях (10 км спортивна ходьба, 8 км біг) та в результаті перемоги отримали премії [78, с. 35]. На випадок, коли потрібна була медична допомога чи лікування, інтерновані звертались до чеської лікарні в Яромєжі [61, с. 8].

У ході студій встановлено місця розташування військових шпиталів, які розміщались найближче до місць дислокації структурних одиниць авіації ГА. Досліджено найблищі військові шпиталі, де могли отримувати допомогу вояки повітроплавної сотні, також найблищі лічниці (щодо місць дислокації авіації) на території УНР, де могли отримати медичну допомогу авіатори. Встановлено, що на території УНР особовий склад авіації ГА перебував у важкому антисанітарному побуті, який ускладнювала епідемія тифу, брак продуктів.

Командування авіації намагалось всілякими заходами зберегти боєздатність вояків. У період інтернування аіаторів УГА в таборах Чехословаччині (Ліберці, Йозефів) вишкіл та виховання галицьких авіаторів продовжувалися.

ВИСНОВКИ

Проблеми, пов'язані із становленням, розбудовою, функціонуванням авіації ГА, частково відображені в історіографії, починаючи від міжвоєнного періоду і закінчуючи сучасною українською та чужоземною історіографією. Проте є низка не вивчених чи маловивчених аспектів, які досліджені у цій роботі: зокрема потребували вірогідного аналізу військово-біографічні дані собового складу авіації ГА для розуміння їх фахового потенціалу. Вивчено мобілізаційні особливості в ЗУНР, шляхи формування особового складу авіації армії ЗУНР. Досліджено систему навчання в авіашколах, реконструйовано матеріально-технічну базу для створення авіації ГА. Критично проаналізовано настановчо-інструктивні матеріали, що розроблялись в структурі авіації армії ЗУНР. Потребували дослідження питання фінансування авіаторів, також потребували перевірки певні фактологічні дані. Бракувало окремої оцінки даних польських дослідників стосовно повітряних боїв та перших вильотів їхньої військової авіації. На основі офіційних документів та спогадів реконструйовано особливості форми авіаторів. Не висвітлювався в історіографії факт використання метафоричних емблем і польською, і авіацією армії ЗУНР, які наносилися на літаки та мали певні означення або приналежність до певної ескадри (поляки), або до певного відділу авіасотні (українці). Додаткового вивчення вимагали особливості управління авіацією ГА. Залучаючи сучасну методологію вивчено особливості щоденного життя та побуту особового складу, встановлено вік військових авіаторів тощо. У результаті оцінки історіографічної розробки теми стверджено, що обрана тема не була предметом комплексного фахового дослідження.

Джерельну базу роботи, насамперед, становлять: документи органів цивільної та військової влади (закони уряду, розпорядження міністерств, та ін.), командування ГА (кадрові розпорядження, оперативні зведення та доповіді старшин про стан Галицької Армії, оперативні таємні накази, телеграми командування авіації ГА до Начальної Команди, загальні накази всьому війську

Начального Вождя Галицької Армії, звіти окремих пілотів про виконання поставлених завдань, звіти командування про чисельний стан авіації, настановчо-інструктивні матеріали, іменні списки офіцерів авіації, фотографії; спогади: авіаторів авіації ЗУНР та інших військових ГА. Архівні матеріали дали можливість підтвердити вірогідність під час вивчення різноманітних проблем, актуалізованих в роботі, вивчити окреслені напрямки студії. Матеріали архівних фондів дозволили здійснити ревізію деяких усталених в історіографії дат, фактів. Важливими також стали матеріали преси, де виявлено інформацію: про дії авіації ГА (бомбардування, штурмові лети, повітряні бої тощо) та польської військової авіації, соціальні пільги військовикам ГА, виплати їхнім сім'ям тощо. Зібраний, комплекс різноманітних джерел дозволив подати цілісний процес становлення, розвитку та функціонування авіації армії ЗУНР.

Матеріально-технічну базу для формування авіації армії ЗУНР становили російські, німецькі, австрійські авіаційні формування, що дислокувалися на території Галичини в ході Першої світової війни. Від чужоземних авіаформувань залишилися: майстерні з токарними, деревообробними верстатами для ремонту військових літаків, приміщення для авіапального, авіазапчастини, військові літаки, які підлягали ремонту, летовища тощо. Під керівництвом командування ГА цю матеріально-технічну базу вдалось освоїти і на основі неї створити військову авіацію. Під час формування військової авіації матеріально-технічна, кадрова допомога надходила з Наддніпрянської України. Авіаційну базу складали літаки різних видів та типів, винятково чужоземного виробництва: російські, угорські, німецькі, австрійські.

Установлено шляхи формування кадрового складу авіації ГА: по-перше за рахунок мобілізації, оскільки з проголошенням ЗУНР видано мобілізаційне розпорядження, яке передано до окружних команд, повітових комісарів та громад; через окружні команди проходила мобілізація осіб, придатних до служби в авіації ГА. Мобілізація проводилася по окружних командах трьох військових областей. В історіографії панує твердження про єдиний збірний

пункт в Золочеві при окружній команді, що приймав зголошення до служби у авіації ГА, однак виявлені документальні матеріали засвідчують, що це був не єдиний пункт прийому добровольців, а один із чинних. Окружні команди і команданти відділів мали терміново передавати зголошення до ДСВС зі встановленими документами. Зголошених вносили до формуляру встановленого зразка; по-друге встановлено, що фахівців-механіків запрошували із-за кордону; по-третє допомагала людськими фаховими ресурсами Наддніпрянська Україна. Кадровий склад авіації ГА складали колишні військовики австро-угорської та російської армій – українці, росіяни, німці, хорвати, естонці, осетини. Вони мали різний ступінь авіавишколу, різні фахові напрямки: пілоти, авіапостерігачі, інженери, конструктори, механіки, фахівці з аерофотозйомки, кулеметники, спеціалісти з прив'язних аеростатів. Кадровий склад авіації (від вістунів до полковників) був досить молодий – від 16–17 до 29 років.

На підставі документів проаналізовано окремі нюанси кадрової політики командування, що спочатку спрямовувались на залучення немуштрових стрільців (призовники без належного вишколу, або ті що відійшли в запас, не були в строю) для проведення різноманітних робіт. Проте, згідно з виявленими архівними даними, встановлено, що кадрову політику в 1-ій і 2-ій авіасотні згодом поступово скеровано на збільшення кількості професійно підготованих військових, а кількість немуштрових командування зменшувало. В той же час, наприклад, напрямча сотня кількість муштрових і немуштрових нарощувала паралельно, проте немуштрові значно переважали муштрових стрільців. Командування 1-ої і 2-ої авіасотень намагалося вишколити професійних муштрових військових, готових до воєнних дій. Натомість напрямча сотня, яка працювала в запіллі, потребувала здебільшого сили виконувати різноманітні роботи, непов'язані із воєнними діями. Особовий склад авіації постійно змінювався, що зумовлювали фронтові потреби. Ранги особового складу фігурували від стрільців до полковників.

Основні причини, що спонукали командування ГА формувати військову авіацію зводились: по-перше, необхідністю проводити швидкі, якісні

розвідувальні дії, фотографувати ворожі об'єкти; по-друге, браком ефективної протидії в повітрі польським військово-повітряним силам, які бомбардували позиції Галицької Армії; по-третє, військова авіація давала можливість нанести авіаційні удари по ворожих стратегічних об'єктах фронту чи тилу; по-четверте, виникала необхідність прикрити з повітря своє військо; по-п'яте, військова авіація сприяла проводити в комбінації з суходільними частинами воєнні оперативні дії; по-шосте, комунікувати між структурними одиницями армії; по-сьоме, контактувати з-за кордоном. Відповідальним за формуванням військової авіації командування ГА призначило Петра Франка, який заступив посади Команданта летунського відділу і референта летунства при ДСВС. Встановлено, що авіаційна реферантура вирішувала адміністративні питаннями, а авіаційний відділ – оперативні. Слід відзначити, що поділ повноважень був умовний. На підставі архівних та опублікованих документів встановлено: авіаційний відділ підлягав безпосередньо ДСВС, проте тактично підпорядковувався НКГА. За архівними документами простежено, що від НКГА відділ отримував військові завдання, за які перед нею звітував. При початках формування авіації, командування ГА вирішило дислокувати її недалеко від Львова, навколо якого тривали основні воєнні дії. У зв'язку з цим містечко Красне добре підходило для стратегічних планів НКГА. Крім того командування добре розуміло необхідність забезпечити авіацію відповідним технічним майном: для цього створено технічні сотні, збірні станції, налагоджено контакти з Наддніпрянською Україною, звідки надходила допомога. У процесі студій спростовано певні мемуарні та історіографічні помилки щодо конкретної технічної допомоги з Наддніпрянщини.

Командування ГА намагалося побудувати ефективну, відповідно до фронтових потреб, структуру військової авіації. У зв'язку з цим створено спочатку лише один летунський відділ, згодом його реорганізовано в Перший летунський полк з трьома авіасотнями, які прикріплювали до корпусів Галицької Армії. Командування добре розуміло необхідність постійно тримати літаки у справному стані, у зв'язку з цим створювалися польові майстерні, направча

сотня для капітальних ремонтів тощо. В ході українсько-польської війни авіасотні змінювали дислокацію відповідно до ситуації на фронті. Можна стверджувати, що в Галицькій Армії існував запит на роди зброї, пов'язані з повітряною обороною, та розуміння в їх необхідності з боку командування. Окрім авіації при НКГА функціонувала повітроплавна сотня, що мала дві чети, закріплені за корпусами ГА. Згідно з архівними даними повітроплавна сотня діяла окремо від військової авіації, перебувала під командою НКГА. Чети виконували розвідку ворожих позицій та коригували артилерійський вогонь.

Окрім гострих проблем з матеріально-технічною базою, командування авіації ГА зіштовхнулось з проблемою підвищення кваліфікації особового складу. Це вирішували за рахунок створених навчальних курсів для підстаршин-механіків, мотористів, обслуги, старшин-авіаспостерігачів та пілотів. Інспектування навчального процесу проводила НКГА. В структурі авіації ГА розроблено настановчо-інструктивні матеріали для вишколу. У роботі проведений детальний аналіз тих інструктивних праць.

Командування Галицької Армії на території УНР зберегало автономію для військової авіації, ввійшовши до складу Військово-повітряного флоту Директорії УНР (після переходу за р. Збруч), авіація ГА оперативно підлягала НКГА. Безпосередньо авіації віддавала накази Начальна Команда. За допомогою архівних документів встановлено, що від 8 вересня 1919 р. на території УНР діяло положення про авіаційні курси, які проходили за двома напрямками: вишкіл пілотів та мотористів. Особовий склад авіації армії ЗУНР теж мав право проходити вишкіл на цих навчальних курсах, оскільки, по-перше, входив до складу Військово-повітряного флоту Директорії УНР, по-друге, документація про навчання, знайдена в архівному фонді НКГА, що теж засвідчує: кадровий склад авіації ГА мав до цього дотичність. Установлено всі навчально-організаційні, фінансові особливості цих навчальних курсів для військової авіації.

Зміну чисельності авіапарку летунства армії ЗУНР спричиняли: зношення відремонтованих апаратів, надходження літаків з УНР та з-за кордону,

організація ремонтних робіт старих віднайдених апаратів (часів Першої світової війни). Внаслідок вивчення архівних документів установлено кількість літаків та кадрового складу на певні періоди (лютий 1919 р. 11 літаків, з них три в ремонті, 394 військовики; березень 1919 р. – 10 літаків, з них сім в ремонті, 416 військовиків). Дані, які подаються в архівних документах, відповідають суто справним та тимчасово несправним літакам, які перебували на балансі винятково структурних одиниць авіації Галицької Армії; ця чисельність сягає трохи більше одного десятка літаків, та трохи більше як чотири сотні військових кадрового складу. Проте загальна кількість літаків була значно більшою, досягала 50–60-ти апаратів, що підтверджують спогади колишніх авіаторів. Проте ці літаки, очевидно, були несправні, перебували, швидше за все в Красному, де містилася напрямча сотня, тобто становили певний резерв для поповнення діючих структурних одиниць авіації ГА. На підставі спогадів, архівних даних установлено, що авіація ГА мала в розпорядженні машини різних видів – розвідувальні, винищувальні, багатоцільові, навчальні, угорського, австрійського, російського, французького, німецького виробництва. В роботі виявлено і проаналізовано види, типи та дано технічну характеристику кожному з виявлених літаків, що перебували на озброєнні авіації армії ЗУНР.

У структурі авіації проходили службу військові різних рангів, починаючи від стрільців, закінчуючи полковниками. На основі архівних документів простежено, що ранги в ГА час від часу коректувались. Форму авіаторів встановлено відповідно до розпорядження ДСВС, де вказано всі найдрібніші деталі – колір, елементи одягу тощо. Для ідентифікації ранг авіаторів ГА використовувалися вилоги (петлиці) попелястого кольору (колір встановлений для авіації). Для розрізнення ранг використовувалися також нарукавні “пружки” та золоті плетенки. Для ідентифікації своїх літаків окремими наказами встановлено розпізнавальні знаки, які наносили на літаки. За допомогою спогадів ідентифіковано навіть особу, що наносила ці розпізнавальні знаки на літаки – це був художник-маляр, вістун І. Явнич, уродженець с. Товстобаби (в 1965 р. назву змінено на с. Високе Монастириського р-ну Тернопільської обл.).

З'ясовано, що в процесі функціонування авіації ГА розпізнавальні знаки зазнавали корекцій. І польська, і авіація ГА використовували низку метафоричних знаків, які наносились на літак та мали певні означення або вказували на належність до певної ескадри (у випадку поляків), або до певного відділу (у випадку українців). Виявлені метафоричні знаки детально проаналізовані в роботі.

Проаналізовано ухвали УНРади та постанову ДСВС, згідно з якими встановлено платню для родів військ ЗУНР, відповідно і для авіації. Подібного аналізу не проводили дослідники раніше, в історіографії є лише відомості про доплати авіаторам ГА. Встановлено інформацію про пільги для військовиків Галицької Армії, а відповідно і для авіаторів ГА. Крім того прослідковано, що уряд ЗУНР брав на себе зобов'язання проводити грошові виплати сім'ям військовиків ГА, відповідно і сім'ям авіаторів Галицької Армії.

Унаслідок детального аналізу архівних документів, спогадів, досліджено, що в українсько-польській війні 1918–1919 рр. авіація армії ЗУНР здійснювала різноманітні поставлені командуванням завдання. З них часто виконувалась авіарозвідка (одне з найважливіших завдань) та фотографування ворожих об'єктів. Виявлені мемуарні та архівні дані показують певну схему, за якою проводилась авіарозвідка: розвідувальний літак прикривав винищувач для уникнення втрати літака. Це спричинено тим (польські дослідники та українські джерела засвідчують це), що поляки практикували групові лети по 5–6, 8–9 літаків, що пояснює причину використання прикриття для розвідувального літака. Окрім того винищувач мав на борту бомби; ця обставина дозволяла здійснювати комбіновані лети: розвідку та бомбардування ворожих об'єктів. Від розвідки залежало успішність проведення воєнних операцій військом ЗУНР. Авіація ГА протидіяла в повітрі польській військовій авіації, що бомбардувала позиції ГА (тобто мали місце повітряні бої); такі факти протидії засвідчують архівні, та мемуарні дані. Авіація армії ЗУНР наносила авіаудари по польських стратегічних об'єктах фронту, запілля, обстрілювала з бортових кулеметів (штурмові налети) польські колони, сотні. Виявлено факти успішного

бомбардування авіацією ГА польських позицій у Львові і за його межами, які засвідчені оперативними зведеннями та тогочасними часописами, як, наприклад, “Стрілець” (офіційний Орган Пресового Комітету НКГА), де друкувалися офіційні повідомлення (про бомбардування авіацією ГА позицій поляків). До завдання авіації армії ЗУНР входило прикриття з повітря власних військ, яке здійснювали на винищувачах, як правило, на літаках типу “Ньюпор”; часто водночас з прикриттям проводилась авіарозвідка ворожих позицій. У виявлених архівних документах простежується, що прикриття війська ЗУНР тривало, як правило, в першій половині дня, в часовому діапазоні від 8¹⁰ до 12⁴², літаки перебували в повітрі від 1 год. 5 хв., до 1 год. 43 хв., загальна кількість налету при цьому складала від 195 до 309 км. Авіація проводила разом з військами комбіновані воєнні оперативні дії, що засвідчено спогадами та військовими документами. Комбіновані оперативні дії, які проводило летунство разом з суходільними частинами, супроводжували труднощі – це пояснюється тим, що важко було оперативно узгоджувати дії, оскільки телеграми з проведеними звітами авіазавдань приходили до Начальної Команди аж на наступний день, відповідно так само довго приходили і накази НКГА з поставленими завданнями перед авіацією. Вона виконувала також комунікаційні дій між структурними одиницями армії ЗУНР, забезпечувала контакти з-за кордоном (таких фактів встановлено три, не всі відповідають періодові українсько-польської війни 1918–1919 рр.).

У дисертації спростовано деякі історіографічні, фактологічні помилки українських та польських дослідників. Наприклад, встановлено, що бойові (бомбардувальні) дії польської військової авіації супроти українців здійснювались не 5-го (дані польської історіографії), а 4 листопада 1918 року.

На підставі оперативних зведень, поміщених в пресі ЗУНР, встановлено, що частини ГА неодноразово збивали польські літаки. Це підкреслює злагодженість Галицької Армії в протидії ворожій авіації.

Досліджено, що в результаті польських авіаналетів, гинуло цивільне населення, при цьому не завдавалося жодної військової шкоди; що може

свідчити про військові злочини польської авіації. У пресі часів ЗУНР такі факти висвітлено часто. В західноукраїнському суспільстві в період українсько-польської війни преса формувала образ непереможності авіації ГА, що, по-перше, піднімало бойовий дух, а, по-друге, сприяло мобілізації населення для подолання противника.

Отже дисертант висновує, що дії авіації ГА в українсько-польській війні 1918–1919 рр. диктували воєнні плани командування Галицької Армії та фронтові потреби. Окреслена велика кількість завдань, що виконувала авіація, свідчить про її важливу роль в процесі ведення бойових дій задля збереження суверенітету та територіальної цілісності молодого Західно-Української Народної Республіки.

Після поразки в українсько-польській війні формально авіація армії ЗУНР увійшла до складу Військово-повітряного флоту Директорії УНР. При аналізі спогадів колишніх авіаторів простежено, що авіація ГА підпорядковувалася НКГА, від якої отримувала завдання та звітувала за їх виконання. На території УНР авіація ГА поділялася на дві структурні одиниці авіасотні: винищувальну і розвідувальну. За наказом НКГА здійснювалися розвідувальні лети, бомбардувальні та штурмові налети, також НКГА за допомогою літаків Галицької Армії оцінювала стан, місце розташування структурних одиниць армії з повітря. Авіація на території УНР була в набагато гіршому стані, ніж на території Галичини; відсутність нових літаків чи хоча б додаткових літаків, запчастин, призвело до скорочення двох авіасотень в одну. Впродовж часу тривання угоди з денікінцями авіація УГА залишалася не функціональною, що пояснюється, по-перше, недостатніми силами військової авіації білогвардійців; по-друге, відсутність обіцяних літаків та авіазапчастин для ремонту авіапарку Української Галицької Армії. Діяльність авіації УГА відновлено після її реорганізації в ЧУГА. В результаті частково оновлено авіапарк та переведино авіацію до Бердичева для потреб 1-ої бригади ЧУСС. Встановлено, що 1-й Галицький авіазагін розпочав бойові та розвідувальні дії. Через польський прорив фронту авіазагін ЧУГА передислоковано до Козятина, де (за даними

дослідників та деяких авіаторів УГА в спогадах) 27 квітня 1920 р. внаслідок воєнних дій противника, припинив своє функціонування. На основі документів досліджено, що назва 1-й Галицький авіазагін фігурувала і пізніше (станом на 2 липня 1920 р.), тобто після подій в Козятині. З'ясовано що, кілька військовиків 1-го Галицького авіазагону вирвалися з оточення та переправились на літаках до Києва.

У роботі реконструйовано щоденне життя та побут кадрового складу авіації ГА. Ідентифіковано місця дислокації та найближчі військові шпиталі, де могли проходити лікування авіатори ГА, встановлено імена головних лікарів та деякі представники медичного персоналу цих шпиталів. З'ясовано, що в деяких шпиталях, де проходили лікування конкретні авіатори, військовики авіації ГА на відпочинку читали Біблію, писали вірші, грали в карти. Виявлено пісні, які співав кадровий склад авіації армії ЗУНР (“Ой упали сніги білі...”, “Гей у полі нивка”, “Крилець, крилець, соколе дай!”). На території УНР, зокрема у жовтні 1919 р., особовий склад авіації ГА переніс важкий антисанітарний побут: не було одностроїв, відсутня можливість випрати білизну, великих масштабів набула епідемія вошей, поширювалась епідемія тифу. Гостро відчувався брак ліків. За твердженням військового лікаря д-ра В. Щуровського, який перебував в епіцентрі цих подій, на кінець жовтня 1919 р. 70% вояків ГА хворіли на тиф, з них понад 20 тис. були госпіталізовані у військових госпіталях, смертність становила 30%. У певні періоди часу встановлено раціон харчування авіаторів ГА, який був досить бідний, бракувало найелементарніших продуктів. Виявлено авіаторів армії ЗУНР, які перебували у військових таборах для інтернованих у Чехословаччині, зокрема (в Ліберцях та Йозефові), з'ясовано роди їх занять.

У подальшому тему можна розробляти, доповнюючи її детальним вивченням інших родів військ Збройних сил Західно-Української Народної Республіки. Власне до цього можна залучити малодослідженні археографічні колекції Чехії, Австрії, Польщі, Росії та інших країн.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

Архівні документи

Центральний державний архів вищих органів влади та управління України

Ф. 1073 Державний секретаріат військових справ Західної Української Народної Республіки, м. Тернопіль. 1918–1919 рр.

оп. 1.

1. Спр. 1. Державний Секретаріат військових справ Західної Української Народної Республіки м. Тернопіль, 1918–1919 рр., 110 арк.

Ф. 1073 Державний секретаріат військових справ Західної Української Народної Республіки, м. Тернопіль. 1918–1919 рр.

оп. 1.

2. Спр. 2. Державний Секретаріат військових справ Західної Української Народної Республіки м. Тернопіль, 1918–1919 рр., 228 арк.

Ф. 1073 Державний секретаріат військових справ Західної Української Народної Республіки, м. Тернопіль. 1918–1919 рр.

оп. 1.

3. Спр. 5. Денежная приходно-расходная книжка крамниці 1-ої дивізії Січових Стрільців на 1919 годъ, 1919 р., 88 арк.

Ф. 1074 Міністерство військових справ Української Держави, м. Київ. 1918 р.

оп. 1.

4. Спр. 2. Приказы По управлению инспектора воздухоплавания на Украине, 1918 р., 79 арк.

Ф. 1074 Міністерство військових справ Української Держави, м. Київ. 1918 р.

оп. 1.

5. Спр. 65. Приказы по управлению инспектора авиации Харьковского района, 1918 р., 148 арк.

Ф. 1075 Військове міністерство Української Народної Республіки, м. Київ; з 16.02.1919 р. – м. Вінниця, з березня 1919 – м. Проскурів, м. Ровно, м. Кам'янець-Подільський, Київ, Вінниця, з 1921 – Тарнів. (Польща). 1918–1929 рр.

оп. 1.

6. Спр. 49. Рапорти та листування з Головною управою різних осіб про призначення на посади до міністерства, 1919–1920 рр., 51 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 1.

7. Спр. 1. Накази Начальної команди Галицької армії, 1918–1920 рр., 241 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 1.

8. Спр. 4. Оперативні секретні накази штабу Начальної команди Галицької армії, 1918–1919 рр., 47 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 1.

9. Спр. 15. Оперативні зведення військових груп про хід воєнних дій, бойовий, продовольчий стан військ і забезпечення їх зброєю. Статистичні відомості про особовий склад корпусів і груп, 1919 р., 182 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 1.

10. Спр. 33. Оперативні зведення військових груп про хід воєнних дій та розпорядження Начальної команди Галицької армії про план наступу та розташування військ, проект угоди з польськими військами про припинення воєнних дій. Наказ та штати кошів, загонів та куренів, 1919 р., 193 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 1.

11. Спр. 38. Оперативні зведення військових груп про хід воєнних дій та відомості про бойовий і про довольчий стан I, II корпусів та літнього відділу Галицької армії, 1919 р., 194 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 1.

12. Спр. 149. Звіти про польоти команди 2-ої сотні, 1919 р., 17 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 2.

13. Спр. 41. Прикази по войскам Галицкой армии, 1918–1920 рр., 381 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 2.

14. Спр. 59. Именные списки командного состава частей и учреждений Галицкой армии, 1919 р., 475 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 2.

15. Спр. 136. Именной список военнослужащих Галицкой армии, 1918–1920 рр., 35 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 2.

16. Спр. 137. Именной список офицеров инженерных войск, автомобильных частей, летчиков, саперов, железнодорожных войск и войск связи, 1918 р., 26 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

17. Спр. 1. Оперативные сводки и доклада старшинь о состояниии армии, 1918 р., 24 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

18. Спр. 4. Приказы войскам Галицкой армии, 1919 р., 80 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

19. Спр. 5. Приказы войскам Галицкой армии, 1919 р., 35 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

20. Спр. 7. Приказы штаба начальной команды Галицкой армии, 1919 р., 29 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

21. Спр. 8. Приказы штаба начальной команды Галицкой армии, 1919 р., 46 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

22. Спр. 9. Приказы штаба начальной команды Галицкой армии, 1919 р., 41 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

23. Спр. 14. Приказы Команды Этапа Галицкой армии и оперативные сводки о ходе боев с поляками, 1919 р., 52 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

24. Спр. 16. Приказы Команды Этапа армии, 1919 р., 18 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

25. Спр. 18. Приказы войскам Галицкой армии, 1919 р., 37 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

26. Спр. 21. Приказы начальной интендатуры Галицкой армии, 1919 р., 10 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

27. Спр. 22. Приказы начальной команды и ведомости на получение денег военнослужащим команды, 1919 р., 40 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

28. Спр. 30. Приказы штаба начальной команды и оперативные сводки о боях с поляками, 1919 р., 49 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 3.

29. Спр. 32. Приказы штаба начальной команды и оперативные сводки о боях с поляками, 1919 р., 52 арк.

Ф. 2188 Начальна команда Галицької армії Західної області Української Народної Республіки, м. Чортків. 1918–1924 рр.

оп. 4.

30. Спр. 4. Приказы главной управы войск, 1919 р., 37 арк.

Ф. 2300 Головне управління Військово-Повітряного Флоту Української Народної Республіки, січень-квітень 1919 р. – м. Броди, серпень – жовтень 1919 р. – м. Кам'янець–Подільський, Подільської губернії, 1918–1920 рр.

оп.1.

31. Спр. 1. Статут положення штати та обов'язки осіб головного Управління повітряного флоту, 1919 р., 18 арк.

Ф. 2300 Головне управління Військово-Повітряного Флоту Української Народної Республіки, січень-квітень 1919р. – м. Броди, серпень – жовтень 1919 р. – м. Кам'янець-Подільський, Подільської губернії, 1918–1920 рр.

оп. 1.

32. Спр. 2. Відомості, посвідчення та штати головного Управління військово-повітряного флота, 1919 р., 13 арк.

Центральний державний історичний архів України, м. Львів

Ф. 581 Колекція документів про діяльність урядів та армій Української Народної Республіки та Західно-Української Народної Республіки. 1914–1939 рр.

оп. 1.

33. Спр. 146. Накази та оперативні звіти начальної інтендатури Галицької армії при КЕА (Команді етапу армії) та окружних командувань в Коломиї, Самборі та Чорткові, 1919 р., 143арк.

Ф. 640 Франко Петро (1890–1941), інженер-хімік, письменник, педагог, громадський діяч. 1902–1941 рр.

оп. 1.

34. Спр. 10. Сімейні фотографії, 56 арк.

Ф. 659 Авіаційна секція “Спілки оборонців Львова 1918–1919 рр.”,
м. Львів. 1930, 1934–1938 рр.

оп. 1.

35. Спр. 10. Посвідчення, довідки і повідомлення про участь членів секції
в обороні Львова в 1918–1919 рр., 1934–1937 рр., 152 арк.

Опубліковані документи і матеріали

36. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль,
1918. – Ч. 1. – 1 грудня. – 4 с.

37. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль,
1918. – Ч. 2. – 14 грудня. – 8 с.

38. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль,
1918. – Ч. 3. – 16 грудня. – 4 с.

39. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль,
1919. – Ч. 4. – 10 січня. – 8 с.

40. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Stanisławów
1919. – Ч. 5. – 31 січня. – 8 с.

41. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Stanisławów
1919. – Ч. 6. – 15 лютого. – 8 с.

42. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Stanisławów,
1919. – Ч. 7. – 15 марта. – 12 с.

43. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Stanisławów
1919. – Ч. 8. – 25 марта. – 12 с.

44. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Stanisławów
1919. – Ч. 9. – 10 квітня. – 8 с.

45. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Stanisławów
1919. – Ч. 10. – 15 квітня. – 8 с.

46. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Stanisławów,
1919. – Ч. 11. – 30 квітня. – 8 с.

47. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Станиславів, 1919. – Ч. 12. – 1 мая. – 12 с.
48. Гражданская война на Украине. 1918–1920; Сборник документов и материалов в 3 т; 4 к. – Киев: Наук. думка, 1967. – Т. 1. Кн. 1. – 875 с.
49. Гражданская война на Украине. 1918–1920; Сборник документов и материалов в 3 т; 4 кн. – Киев: Наук. думка, 1967. – Т. 3 – 910 с.
50. Зхідно-Українська народна республіка 1918–1923. Документи і матеріали: У 5-ти т. / [Відп. Ред.О. Карпенко]. – Івано-Франківськ: Лілея – НВ, 2001. – Т. 1. – 584 с.
51. Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – 674 с.
52. Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1960. – Т. 2. – 384 с.
53. O Nipoległą i granice. Komunikaty oddziału III Naczelnego Dowództwa wojska polskiego 1919–1921. Opracowanie, wybór i przygotowanie do druku Marek Jablonowski I Adam Koseski. – Warchawa – Pułtusk, 1999. – 979 s.

Спогади

54. Бемко В. Команда Запілля і Команда Етапу / В. Бемко // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 362–364.
55. Білинський Р. Служба зв'язку / Р. Білинський // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 249–256.
56. Білон П. Українська повітряна флота: до історії Української авіації / П. Білон // Пам'ятки України: історія та культура. – 1998. – Ч. 3–4. – С. 28–32 .
57. Бояринич В. Бої за місто Лева (Кривавий шлях спогад) / В. Бояринич // Літопис Червоної Калини (Історико-краєзнавчий часопис). – 1992. – Ч. 1. – С. 2–8.

58. Бояринич В. Бої за місто Лева (Кривавий шлях спогад) / В. Бояринич // Літопис Червоної Калини (Історико-краєзнавчий часопис). – 1992. – Ч. 2–3 (8–9). – С. 2–8.

59. Бояринич В. Бої за місто Лева (Кривавий шлях спогад) / В. Бояринич // Літопис Червоної Калини (Історико-краєзнавчий часопис). – 1992. – Ч. 4–5 (10–11). – С. 11–17.

60. Бояринич В. Бої за місто Лева (Кривавий шлях спогад) / В. Бояринич // Літопис Червоної Калини (Історико-краєзнавчий часопис). – 1992. – Ч. 6–7 (12–13). – С. 14–21.

61. Будз Петро. З життя-буття в таборі в Йозефові / Петро Будз // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 14. – С. 7–9

62. Будз Петро. З життя-буття в таборі в Йозефові / Петро Будз // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 18. – С. 8–9.

63. Буцманюк Ю. Залізнодорожна Військова Управа (ЗВУ) / Ю. Буцманюк // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 297–304.

64. Велигорський Іван. Організація військового шпиталю в Городенці (спомин) / Іван Велигорський // Літопис Червоної Калини (Ілюстрований журнал історії та побуту). – 1938. – Ч. 4. – С. 11–12.

65. Вислоцький І. Військова розвідка УГА (спомин офіцера розвідки) / І. Вислоцький // Літопис Червоної Калини (Історико-краєзнавчий часопис). – 1992. – Ч. 8–9 (14–15). – С. 22–23.

66. Вислоцький І. Військова розвідка УГА (спомин офіцера розвідки) / І. Вислоцький // Літопис Червоної Калини (Історико-краєзнавчий часопис). – 1992. – Ч. 10–12 (16–18). – С. 7–9.

67. Вислоцький І. Розвідча служба / І. Вислоцький // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 354–360.

68. Волощук Р. З діяльності Культ. просв. кружка в укр. таборі в Ліберці від 7 грудня 1920 до 31 січня 1921 року / Р. Волощук, П. Мигович // Український скиталець. – Ліберець, 1921. – Ч. 4. – С. 21–25.

69. Ганицький О. Кіннота Української Галицької Армії / О. Ганицький // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 205–209.

70. Голота Яків. З життя і буття в таборі в Ліберці / Яків Голота // Український скиталець. – Йосифів, 1921. – Ч. 6. – С. 29–32.

71. Голота Яків. З життя і буття в таборі в Ліберці / Яків Голота // Український скиталець. – Ліберець, 1920. – Ч. 2. – С. 22–27.

72. Голота Яків. З життя і буття в таборі в Ліберці / Яків Голота // Український скиталець. – Ліберець, 1921. – Ч. 3. – С. 29–31.

73. Голота Яків. З життя і буття в таборі в Ліберці / Яків Голота // Український скиталець. – Ліберець, 1921. – Ч. 4. – С. 30–32.

74. Голота Яків. З життя і буття в таборі в Ліберці / Яків Голота // Український скиталець. – Ліберець, 1921. – Ч. 5. – С. 33–35.

75. Голота Яків. З життя і буття в укр. таборі в Ліберці і Йозефові / Яків Голота // Український скиталець. – Йосифів, 1921. – Ч. 7. – С. 29–32.

76. Демчук О. З життя-буття в таборі в Йозефові / О. Демчук // Український скиталець. – Йозефів, 1921. – Ч. 10. – С. 11–14.

77. Демчук О. З життя-буття в таборі в Йозефові / О. Демчук // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 11. – С. 7–11.

78. Демчук О. З життя і буття в таборі в Йозефові / О. Демчук // Український скиталець. – Йозефів, 1921. – Ч. 9. – С. 34–37.

79. Земик Р. Дещо про летунство УГА / Р. Земик // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 13. – С. 9–11.

80. Земик Р. Дещо про летунство УГА / Р. Земик // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 14. – С. 3–5.

81. Земик Р. Дещо про летунство УГА / Р. Земик // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 15. – С. 4–5.

82. Ключ О. Армійський вишкіл / О. Ключ // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 365–367.
83. Крезуб А. Нарис історії українсько-польської війни 1918–1919 / А. Крезуб. – Львів: Видавнича кооператива “Червона Калина”, 1933. – 179 с.
84. Кренжаловський Д. Перший летунський полк Української Галицької Армії: коротка історія / Д. Кренжаловський // Український інвалід: Загальний календар для українського народу на рік 1937. – Львів, 1937. – С. 20–22.
85. Кривокульський Володимир. Санітарна частина У.Г.А. / Володимир Кривокульський // Літопис Червоної Калини (Ілюстрований журнал історії та побуту). – 1938. – Ч. 2. – С. 15–16.
86. Кузьма Олекса. Листопадові дні 1918 р. / Олекса Кузьма. – Нью Йорк: Накладом видавничої кооперативи “Червона Калина”, 1960. – 464 с.
87. Лаба В. Заслужна роля польового духівництва / В. Лаба // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 309–320.
88. Левицький О. Пропаганда й преса / О. Левицький // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 325–334.
89. Лемківський І. Летунство УГА / І. Лемківський // Літопис Червоної Калини. – 1938. – Ч. 11. – С. 7–10.
90. Лемківський І. Летунство УГА / І. Лемківський // Літопис Червоної Калини. – 1938. – Ч. 12. – С. 15–17.
91. Мацькевич С. Артилерія Української Галицької Армії / С. Мацькевич // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 177–181.
92. Омелянович-Павленко М. Спогади командарма (1917–1920) / М. Омелянович-Павленко: Документально-художнє видання / Упоряд.: М. Ковальчук. – К.: Темпора, 2007. – 608 с.

93. Рижевський В. Технічні формації / В. Рижевський // Українська Галицька армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 246–248.

94. Ставничий Р. Судівництво / Р. Ставничий // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 321–324.

95. Терлецький Маркіян. Табор інтернованих в Німецькім Ябліннім в Чехо-Словаччині / Маркіян Терлецький // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 582–589.

96. Трембіцький Володимир. Санітарно-медична справа в Україні / Володимир Трембіцький // Вісті комбатанта (Український військовий журнал). – Торонто–Нью-Йорк, 1975. – Ч. 2 (76). – С. 16–25.

97. Фостаковський І. Летунство / І. Фостаковський // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 217–240.

98. Франко-Ключко А. Іван Франко і його родина: спомини / А. Франко-Ключко. – Торонто: Ліга визволення України, 1956. – 131, [1] с.: фотоіл.

99. Франко П. Летунський відділ УГА / П. Франко // Календар Червоної Калини на 1924 рік. – Львів, 1923. – С. 129–131.

100. Франко П. Летунський відділ УГА / П. Франко // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 10. – С. 3–5.

101. Франко П. Летунський відділ УГА / П. Франко // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 11. – С. 9–12.

102. Франко П. Співділання літаків з гарматами / П. Франко. – Станиславів: Накладом Д.С.В.С., 1919. – 8 с.

103. Хробак М. Інтендатура / М. Хробак // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 262–267.

104. Чайковський А. Чорні рядки: Мої спомини за час від 1 листопада 1918 р. до 13 травня 1919 р. / А. Чайковський // Дзвін. – Львів, 1990. – №6. – С. 44–80.

105. Шанковський Л. Піхота Української Галицької Армії / Л. Шанковський // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 145–176.

106. Шарик М. Важкими шляхами Канади: Боротьба за наше обличчя і волю українського народу: Спомини "З віддалі 50 літ" / М. Шарик. – Торонто: Накладом укр. Вид-ва "Пробоем", 1971. – Кн. 2. – 520 с.: іл. – (Б-ка "Пробоем"; ч.12).

107. Шарик М. Діти війни: Спогади / М. Шарик. – Вінніпег: Видавець Іван Тиктор, 1955. – Ч. I. – 128 с.: портр. – (Клуб приятелів укр. книжки; кн. 26).

108. Шарик М. Діти війни: Спогади / М. Шарик. – Вінніпег: Вид. Івана Тиктора, 1956. – Ч. II. – 128 с.: портр. – (Клуб приятелів укр. книжки; кн. 27).

109. Шарик М. Діти війни: Спогади / М. Шарик. – Вінніпег: Вид. Івана Тиктора, 1956. – Ч. III. – 128 с. – (Клуб приятелів укр. книжки; кн. 28).

110. Шарик М. З віддалі 50 літ: Боротьба за наше обличчя і волю українського народу : Спогади / М. Шарик / [під ред. С. Росохи ; обкл. Н. Росохи]. – Торонто: Накладом укр. Вид-ва "Пробоем", 1969. – Кн.1. – 432 с.: іл. – (Б-ка "Пробоем"; ч.8).

111. Шарик М. Перша Бойова Летунська Сотня УГА / М. Шарик // Українська Стрілецька Громада в Канаді 1928–1938. – Саскатун –Канада, 1938. – С. 134–135.

112. Шемлей Й. З XII Бригадою на Бережани і Перемишляни в 1919 р. / Й. Шемлей // Літопис Червоної Калини. – 1938. – Ч. 3. – С. 18–19.

113. Щуровський В. Медична і санітарна служба / В. Щуровський // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 271–292.

114. Obrona Lwowa. Organizacja listopadowej obrony Lwowa. Ewidencja uczestników walk, lista strat. – Warszawa, 1994. – T. 3. – 444 s.

115. Obrona Lwowa. Źródła do dziejów walk o Lwów i województwa południowo-wschodnie 1918–1920. Relacje uczestników. – Warszawa, 1993. – T. 2. – 864 s.

116. Prauss Tadeusz. Kronika wojenna 3-ciej eskadry lotniczej / Tadeusz Prauss // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej). – Warszawa, 1931. – Nr. 8–9. – S. 620–627.

117. Romeyko Marjan. Jak Powstało nasze lotnictwo bojowe? / Marjan Romeyko // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej). – Warszawa, 1933. – Nr. 5–6. – S. 212–227.

118. Romeyko Marjan. Lotnictwo nieprzyjacielskie i jego obrona przeciwlotnicza w wojnie 1918–20 r. / Marjan Romeyko // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik Organ Departamentu aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych). – Warszawa, 1933. – Nr. 9. – S. 390–394.

119. Romeyko Marjan. W czternastą rocznicę / Marjan Romeyko // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej). – Warszawa, 1932. – Nr. 11–12. – S. 502–512.

120. Romeyko Marjan. Z minionych, lecz niezapomnianych dni... / Marjan Romeyko // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej). – Warszawa, 1931. – Nr. 11. – S. 823–833.

121. Tiger A. Grupa lotnicza / A. Tiger, W. Rubczyński, R. Wejde // Obrona Lwowa. Źródła do dziejów walk o Lwów i województwa południowo-wschodnie 1918–1920. Relacje uczestników. – Warszawa, 1993. – T. 2. – S. 553–563.

122. Голос з над Буга. – Сокаль, 1919. – Ч. 8. – 30 січня (четвер). – 2 с.
123. Голос з над Буга. – Сокаль, 1919. – Ч. 16. – 3 цвітня (четвер). – 2 с.
124. Голос з над Буга. – Сокаль, 1919. – Ч. 17. – 10 цвітня (четвер). – 2 с.
125. Голос з над Буга. – Сокаль, 1919. – Ч. 18. – 14 цвітня (понеділок). – 2 с.
126. Дрогобицький листок. – Дрогобич, 1918. – Ч. 3–4. – 2 грудня (понеділок). – 8 с.
127. Дрогобицький листок. – Дрогобич, 1918. – Ч. 5. – 8 грудня (неділя). – 4 с.
128. Дрогобицький листок. – Дрогобич, 1918. – Ч. 6. – 15 грудня (неділя). – 4 с.
129. Дрогобицький листок. – Дрогобич, 1918. – Ч. 7–8. – 28 грудня (субота). – 8 с.
130. Золочівське слово. – Золочів, 1918. – Ч. 11. – 28 грудня. – 2 с.
131. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 6. – 22 січня. – 2 с.
132. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 8. – 29 січня. – 2 с.
133. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 21. – 15 березня. – 4 с.
134. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 22. – 19 березня. – 2 с.
135. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 28. – 9 квітня. – 2 с.
136. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 30. – 17 квітня. – 4 с.
137. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 31 (42). – 26 квітня. – 4 с.
138. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 35 (46). – 10 травня. – 4 с.
139. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 36 (47). – 14 травня. – 4 с.
140. Золочівське слово. – Золочів, 1919. – Ч. 38 (49). – 21 травня. – 4 с.
141. Історичний Календар-Альманах Червоної Калини на 1926 рік. – Львів–Київ: Накладом В-ва “Червона Калина”, 1925. – 176 с.
142. Історичний Календар-Альманах Червоної Калини на 1927 рік. – Львів–Київ: Накладом В-ва “Червона Калина”, 1926. – 184 с.
143. Історичний Календар-Альманах Червоної Калини на 1928 рік. – Львів–Київ: Накладом В-ва “Червона Калина”, 1927. – 208 с.

144. Калєндар Червоної Калини на 1922 рік. – Жовква: Печатня О.О. Василян, 1922. – 160 с.

145. Калєндар Червоної Калини на 1924 рік. – Львів–Київ: Накладом В-ва “Червона Калина”, 1923. – 208 с.

146. Калєндар Червоної Калини на 1925 рік. – Львів–Київ: Накладом В-ва “Червона Калина”, 1924. – 160 с.

147. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 1. – 16 марта (неділя). – 2 с.

148. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 2. – 20 марта (четвер). – 2 с.

149. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 3. – 23 марта (неділя). – 2 с.

150. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 4. – 27 марта (четвер). – 2 с.

151. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 5. – 30 марта (неділя). – 2 с.

152. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 6. – 3 цвітня (четвер). – 4 с.

153. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 7. – 6 цвітня (неділя). – 4 с.

154. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 8. – 10 цвітня (четвер). – 4 с.

155. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 9. – 13 цвітня (неділя). – 4 с.

156. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 10. – 20 цвітня (неділя). – 8 с.

157. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 11. – 24 цвітня (четвер). – 2 с.

158. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 12. – 27 цвітня (неділя). – 4 с.

159. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 13. – 1 мая (четвер). – 4 с.
160. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 14. – 4 мая (неділя). – 4 с.
161. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 15. – 8 мая (четвер). – 4 с.
162. Козацький Голос. – Камінка струм., 1919. – Ч. 16. – 11 мая (неділя). – 4 с.
163. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 1. – 2 лютого (неділя). – 4 с.
164. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 2. – 4 лютого (второк). – 4 с.
165. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 3. – 5 лютого (середа). – 2 с.
166. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 4. – 6 лютого (четвер). – 4 с.
167. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 5. – 7 лютого (пятниця). – 4 с.
168. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 6. – 8 лютого (субота). – 2 с.
169. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 7. – 9 лютого (неділя). – 4 с.
170. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 8. – 11 лютого (второк). – 4 с.
171. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 9. – 12 лютого (середа). – 4 с.
172. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 10. – 13 лютого (четвер). – 4 с.
173. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 11. – 14 лютого (пятниця). – 4 с.
174. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 12. – 15 лютого (субота). – 4 с.
175. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 13. – 16 лютого (неділя). – 4 с.
176. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 14. – 18 лютого (второк). – 4 с.
177. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 15. – 19 лютого (середа). – 4 с.
178. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 16. – 20 лютого (четвер). – 4 с.
179. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 17. – 21 лютого (пятниця). – 4 с.
180. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 18. – 22 лютого (субота). – 4 с.
181. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 29. – 7 марта (пятниця). – 4 с.
182. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 30. – 8 марта (субота). – 4 с.
183. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 31. – 9 марта (неділя). – 4 с.
184. Републіка. – Станиславів, 1919. – Ч. 32. – 11 марта (второк). – 4 с.

185. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 34. – 13 марта (четвер). – 4 с.
186. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 35. – 14 марта (пятница). – 4 с.
187. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 38. – 18 марта (второк). – 4 с.
188. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 41. – 21 марта (пятница). – 4 с.
189. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 42. – 22 марта (субота). – 4 с.
190. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 44. – 25 марта (второк). – 4 с.
191. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 45. – 26 марта (среда). – 4 с.
192. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 50. – 1 цвітня (второк). – 4 с.
193. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 53. – 4 цвітня (пятница). – 4 с.
194. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 57. – 9 цвітня (среда). – 4 с.
195. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 58. – 10 цвітня (четвер). – 4 с.
196. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 59. – 11 цвітня (пятница). – 4 с.
197. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 61. – 13 цвітня (неділя). – 4 с.
198. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 62. – 15 цвітня (второк). – 4 с.
199. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 63. – 16 цвітня (среда). – 4 с.
200. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 65. – 18 цвітня (пятница). – 4 с.
201. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 66. – 19 цвітня (субота). – 4 с.
202. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 67. – 20 цвітня (неділя). – 4 с.
203. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 77. – 6 мая (второк). – 4 с.
204. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 78. – 7 мая (среда). – 4 с.
205. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 81. – 10 мая (субота). – 4 с.
206. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 82. – 11 мая (неділя). – 4 с.
207. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 83. – 13 мая (второк). – 4 с.
208. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 84. – 14 мая (среда). – 4 с.
209. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 86. – 16 мая (пятница). – 4 с.
210. Република. – Станиславів, 1919. – Ч. 94. – 25 мая (неділя). – 4 с.
211. Стрийський вістник. – Стрий, 1918. – Ч. 1. – 21 падолиста. – 4 с.
212. Стрийський вістник. – Стрий, 1918. – Ч. 3. – 26 падолиста. – 4 с.
213. Стрийський вістник. – Стрий, 1918. – Ч. 6. – 10 грудня. – 4 с.
214. Стрийський вістник. – Стрий, 1918. – Ч. 7. – 15 грудня. – 4 с.

215. Стрийський вістник. – Стрий, 1918. – Ч. 9. – 22 грудня. – 4 с.
216. Стрийський вістник. – Стрий, 1918. – Ч. 11. – 29 грудня. – 4 с.
217. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 1. – 1 січня. – 4 с.
218. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 2. – 5 січня. – 4 с.
219. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 3. – 9 січня. – 4 с.
220. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 4. – 12 січня. – 4 с.
221. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 5. – 15 січня. – 4 с.
222. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 6. – 17 січня. – 2 с.
223. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 7. – 18 січня. – 2 с.
224. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 8. – 19 січня. – 2 с.
225. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 10. – 24 січня. – 2 с.
226. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 11. – 26 січня. – 4 с.
227. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 12. – 30 січня. – 4 с.
228. Стрийський вістник. – Стрий, 1919. – Ч. 15. – 6 лютого. – 4 с.
229. Стрілець часопись для українського війська. – Тернопіль, 1919. – Ч. 1. – 1 січня (середа). – 4 с.
230. Стрілець часопись для українського війська. – Станіславів, 1919. – Ч. 2. – 13 січня (понеділок). – 8 с.
231. Стрілець часопись для українського війська. – Станіславів, 1919. – Ч. 3. – 17 січня (п'ятниця). – 8 с.
232. Стрілець часопись для українського війська. – Станіславів, 1919. – Ч. 4. – 22 січня (середа). – 8 с.
233. Стрілець часопись для українського війська. – Станіславів, 1919. – Ч. 5. – 29 січня (середа). – 8 с.
234. Стрілець часопись для українського війська. – Станіславів, 1919. – Ч. 6. – 5 лютого (середа). – 8 с.
235. Стрілець часопись для українського війська. – Станіславів, 1919. – Ч. 7. – 12 лютого (середа). – 8 с.

236. Стрілець часопись для українського війська. — Станиславів, 1919. — Ч. 8. — 19 лютого (середа). — 8 с.
237. Стрілець часопись для українського війська. — Станиславів, 1919. — Ч. 9. — 26 лютого (середа). — 8 с.
238. Стрілець часопись для українського війська. — Станиславів, 1919. — Ч. 10. — 5 марта (середа). — 8 с.
239. Стрілець часопись для українського війська. — Станиславів, 1919. — Ч. 11. — 12 марта (середа). — 8 с.
240. Стрілець часопись для українського війська. — Станиславів, 1919. — Ч. 12. — 19 марта (середа). — 8 с.
241. Стрілець часопись для українського війська. — Станиславів, 1919. — Ч. 13. — 26 марта (середа). — 8 с.
242. Український скиталець. — Йозефів, 1921. — Ч. 9. — вересень–жовтень. — 40 с.
243. Український скиталець. — Йозефів, 1921. — Ч. 10. — падолист–грудень. — 16 с.
244. Український скиталець. — Йозефів, 1922. — Ч. 11. — січень. — 16 с.
245. Український скиталець. — Йозефів, 1922. — Ч. 12. — лютий–март. — 24 с.
246. Український скиталець. — Йозефів, 1922. — Ч. 13. — 21 травня. — 16 с.
247. Український скиталець. — Йозефів, 1922. — Ч. 14. — 26 червня. — 16 с.
248. Український скиталець. — Йозефів, 1922. — Ч. 15. — 25 липня. — 16 с.
249. Український скиталець. — Йозефів, 1922. — Ч. 16. — 15 серпня. — 16 с.
250. Український скиталець. — Йозефів, 1922. — Ч. 17. — 21 вересня. — 16 с.
251. Український скиталець. — Йозефів, 1922. — Ч. 18. — 14 жовтня. — 16 с.
252. Український скиталець. — Йосифів, 1921. — Ч. 6. — квітень–май. — 36 с.
253. Український скиталець. — Йосифів, 1921. — Ч. 7. — червень–липень. — 32 с.
254. Український скиталець. — Йосифів, 1921. — Ч. 8. — серпень. — 32 с.
255. Український скиталець. — Ліберець, 1920. — Ч. 1. — 1 листопада. — 32 с.

- 256. Український скиталець. – Ліберець, 1920. – Ч. 2. – грудень. – 28 с.
- 257. Український скиталець. – Ліберець, 1921. – Ч. 3. – січень. – 32 с.
- 258. Український скиталець. – Ліберець, 1921. – Ч. 4. – лютий. – 32 с.
- 259. Український скиталець. – Ліберець, 1921. – Ч. 5. – березень. – 36 с.

Монографії та статті

- 260. Алексієвець Л. М. Методологія і методика наукових досліджень: Навчальний посібник / Л. М. Алексієвець, М. М. Алексієвець. – Тернопіль: Вид-во ТНПУ ім. В. Гнатюка, 2008. – 132 с.
- 261. Бендик В. Повітряна війна на українсько-польському фронті / В. Бендик // Військо України. – Київ, 1997. – № 9–12. – С. 50–51.
- 262. Бендык В. В небе Восточной Галичины / В. Бендык // Авиация и время. – Киев, 1996. – № 6. – С. 36–38.
- 263. Веденеєв Д. Крила волі: З історії військово-повітряних сил України (1918–1920) / Д. Веденеєв // Військо України. – Київ, 1995. – № 5–6. – С. 31–33.
- 264. Верига В. Визвольні змагання в Україні 1914–1923 рр. У 2-х томах / В. Верига. – Жовква: Вид-во Отців Василіан “Місіонер”, 1998. – Т. 1. – 524 с.
- 265. Гаврилов В. Могутні крила України: Сторінки історії / В. Гаврилов, О. Чапалда, О. Яцура // Армія України. – 1992. – 20 серпня. – С. 4–5.
- 266. Гёпнер фон Э. Война Германии в воздухе / Э. фон Гёпнер. – Минск: Харвест, 2005. – 240 с.
- 267. Голубко В. Армія Української Народної Республіки 1917–1918: Утворення та боротьба за державу / В. Голубко. – Львів: Кальварія, 1997. – 275 с.
- 268. Грицак Я. Й. Нарис історії України: Формування модерної української нації ХІХ–ХХ ст. / Я. Й. Грицак. – К.: Генеза, 2000. – 360 с.
- 269. Доронин Ю. Авиация белых армий России в годы гражданской войны и послевоенные годы / Ю. Доронин // Авиация и космонавтика. – 2000. – № 3. – С. 9–12.

270. Дузь П. История воздухоплавания и авиации в России / П. Дузь. – Москва: Машиностроение, 1989. – 335 с.

271. Дузь П. История воздухоплавания и авиации в СССР: Период Первой мировой войны (1914–1918гг.) / П. Дузь. – Москва: Оборонгиз, 1960. – 302 с.

272. Єлисаветський С. Я. Українська Галицька Армія / С. Я. Єлисаветський // Українська радянська енциклопедія. – 2-ге вид. – К.: Гол. ред. УРЕ, 1984. – Т. 11. – Кн. 1. – С. 456.

273. Жовківщина: Історичний нарис. / Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, Земляцьке об'єднання “Жовківщина” / [Колектив авторів, відп. ред. Микола Литвин]. – Жовква; Львів; Балтимор, 1994. – Т. 1. – 326 с.

274. Західно-Українська Народна Республіка. 1918–1923: Історія / [керівник авторського колективу й відп. ред. О. Карпенко]. – Івано-Франківськ: Сіверсія, 2001. – 628 с.

275. Зеленін В. В. По той бік правди: нейролінгвістичне програмування як зброя інформаційно-пропагандистської війни / В. В. Зеленін. – Вінниця.: ТОВ Віндрук, 2014. – 384 с.

276. Зубик Р. Окремий залізничний загін на задах большевиків / Р. Зубик // Календар Червоної Калини на 1922 рік. – Жовква: Печатня ОО. Василіан, 1922. – С. 70–74.

277. История западноевропейских армий / [В. Богданов, С. Ермаченко, Б. Путилин, А. Рогалев]. – Москва: Евролинц-Канон-пресс-Ц, Кучково поле, 2003. – 464 с.

278. Клаузевиц К. О войне / К. Клаузевиц; [Подготовка текста и комментарий Н.А. Чалдымова]. – Москва: Московский рабочий, 1990. – 44, [2] с.

279. Клаузевиц К. О войне. Т.1 / К. Клаузевиц. – М. – Л.: Госвоениздат, 1932. – 223, [1] с.

280. Козицький А. Авіація УГА / А. Козицький // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність / Національна академія наук

України, Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича. – Вип. 6: Західно-Українська Народна Республіка: історія і традиції. – Львів, 2000. – С. 320–328.

281. Козицький А. Військова авіація Австро-Угорщини у Першій світовій війні / А. Козицький // Військово-науковий вісник. – Випуск 8. – Львів: Вид-во ВІ при НУ “Львівська політехніка”, 2006. – С. 151–167.

282. Козицький А. Військова авіація у Галичині 1914–1915 рр. / А. Козицький // Вісник Національного університету “Львівська політехніка”, “Держава та армія”. – Львів: Вид-во НУ “Львівська політехніка”, 2005. – № 528. – С. 54–62.

283. Козицький А. Небо над Львовом у листопаді 1918-го... / А. Козицький // Нова Хвиля. – 1997. – № 2. – С. 17–19.

284. Костирченко Г. Отечественная авиация в 1918–1925 годах / Г. Костирченко // Вопросы истории. – Москва, 1994. – № 3. – С. 170–173.

285. Кравчук М. В. Правові основи будівництва Національних збройних Сил України в 1914–1933 рр.: Іст-правове дослідження / М. В. Кравчук. – Івано-Франківськ.: Вид. “Плай”, 1997. – 292 с.

286. Крип'якевич І. Історія українського війська / І. Крип'якевич, Б. Гнатевич. – Львів: Вид-во Івана Тиктора, 1936. – 574 с.

287. Крип'якевич І. Історія українського війська / І. Крип'якевич, М. Капустянський, Б. Гнатевич, С. Шрамченко та ін. – 2-ге доп., вид. – Вінніпег: Вид. І. Тиктор, 1953 – 852 с.

288. Крип'якевич І. Нарис методика історичних досліджень / І. Крип'якевич // Український історичний журнал. – Київ: Вид. “Наукова думка”, 1967. – № 3 (березень). – С.113–115.

289. Кустовська О. В. Методологія системного підходу та наукових досліджень: Курс лекцій / О. В. Кустовська. – Тернопіль: Економічна думка, 2005. – 124 с.

290. Кучабський Ю. Петро Франко: Сторінки життя / Ю. Кучабський, П. М. Франко. – Львів, 1999. – 124 с.

291. Литвин М. Військова еліта Галичини / М. Литвин, К. Науменко. – Львів: Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 2004. – 376 с.
292. Литвин М. Історія галицького стрілецтва / М. Литвин, К. Науменко. – Львів: Каменяр, 1990. – 200 с.
293. Литвин М. Історія ЗУНР / М. Литвин, К. Науменко. – Львів: Інститут українознавства НАНУ; Видавнича фірма “Олір”, 1995. – 368 с.
294. Литвин М. Українсько-польська війна 1918–1919 рр. / М. Литвин. – Львів: Інститут українознавства НАНУ; Інститут Центрально-Східної Європи, 1998. – 488 с.
295. Мараєв Р. Авиация гетмана П. Скоропадского / Р. Мараєв // Аэро Хобби. – Киев, 1993. – № 1. – С. 14–16.
296. Мараєв Р. В начале Украина на заре воздухоплавания / Р. Мараєв // Аэро Хобби. – Киев, 1992. – № 1. – 16–17.
297. Мараєв Р. Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот Украины / Р. Мараєв // Аэро Хобби. – Киев, 1994. – № 1. – С. 16–18.
298. Мараєв Р. Украинский воздушный флот в гражданской войне / Р. Мараєв // Аэро Хобби. – Киев, 1992. – № 2. – С. 11–14.
299. Нога О. Світ львівського спорту 1900–1939 / О. Нога. – Львів: Вид-во НФВ “Українські технології”, 2004. – 784 с.
300. Ортинський В. Л. Силові структури Західно-Української Народної Республіки / В. Л. Ортинський / Львівський юридичний інститут МВС України. – Львів, 2004. – 368 с.
301. Рахманний Р. Роздуми про Україну: Вибр. есеї та ст. / Р. Рахманний / [Упоряд. Федорук Л.; Вступ. ст. І. Дзюби]. – Київ: Видавництво Товариства “Просвіта”, 1997. – 692 с.
302. Рихтхофен М. фон. Красный истребитель. Воспоминания немецкого аса Первой мировой войны / М. фон. Рихтхофен / [Пер. с нем. И. И. Сиснева]. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. – 158 с.
303. Рохмистров В. Г. Авиация великой войны / В. Г. Рохмистров . – М.: ООО “Издательство АСТ”: ОАО “ВЗОИ”, 2004. – 730 с.

304. Рубльов О. С. Українські Визвольні Змагання 1917–1921 рр. / О. С. Рубльов, О. П. Реєнт. – Київ : Видавничий дім “Альтернативи”, 1999. – 320 с.

305. Сапіга О. Організація військових госпіталів Української Галицької Армії та їх матеріальне забезпечення (1918–1920 рр.) / О. Сапіга // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Історія. – Вип. 2. – Тернопіль, 2010. – С. 79–85.

306. Сапіга О. Початки формування медичної та санітарної служби Української Галицької Армії / О. Сапіга // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність / НАН України, Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича. – Львів, 2009. – Вип. 18. – С. 450–454.

307. Соболев Д. История самолетов. Начальный период / Д. Соболев. – Москва: “Российская политическая энциклопедия”, 1995. – 343 с.

308. Стеченко Д. М. Методологія наукових досліджень: Підручник. – 2-ге вид., перероб. і доп. / Д. М. Стеченко, О. С. Чмир. – К.: Знання, 2007. – 317 с.

309. Стукаліна Н. Правові основи соціального захисту військовослужбовців Західноукраїнської Народної Республіки / Н. Стукаліна // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” “Держава та армія”. – № 502. – Львів: Вид-во НУ “Львівська політехніка”, 2004. – С. 52–59.

310. Стукаліна Н. Соціальне забезпечення військовослужбовців УГА та осіб, які працювали у військовій сфері / Н. Стукаліна // Військово-науковий вісник. – Випуск 4. – Львів: Вид-во ВІ при НУ “Львівська політехніка”, 2002. – С. 175–182.

311. Тинченко Я. Герої Українського неба: науково-популярне видання / Я. Тинченко. – Київ: Темпора, 2010. – 200 с.

312. Ткачук П. П. Сухопутні війська України доби революції 1917–1921 рр. / П. П. Ткачук. – Львів: ЛІСВ, 2009. – 311 с.

313. Харук А. Авиация Украинской Галицкой Армии (1918–1920) / А. Харук // Мир моделей. – Киев, 2003. – № 6 (12). – С. 35–45.

314. Харук А. Авіамоторна промисловість як складова військово-промислового комплексу: становлення і розвиток в Україні (1910–1941) / А. Харук // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” “Держава та армія”. – № 502. – Львів: Вид-во НУ “Львівська політехніка”, 2004. – С. 80–84.

315. Харук А. Авіація Української Галицької Армії в українсько-польській війні / А. Харук // Військово-науковий вісник. – Випуск 2. – Львів: Вид-во ВІ при НУ “Львівська політехніка”, 2000. – С. 93–101.

316. Харук А. Військово-повітряні сили Директорії УНР / А. Харук // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” “Держава та армія”. – № 408. – Львів: Вид-во НУ “Львівська політехніка”, 2000. – С. 22–30.

317. Харук А. Військово-повітряні сили України в 1917–1920 роках / А. Харук // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність / НАНУ, Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича. – Вип. 7. – Львів, 2000. – С. 280–283.

318. Харук А. Військово-повітряні сили Української Держави: еволюція організаційної структури / А. Харук // Вісник Державного університету “Львівська політехніка” “Держава та армія”. Львів: Вид-во ДУ “Львівська політехніка”, 1999. – № 377. – С. 40–47.

319. Харук А. Деякі особливості розвитку авіаційної промисловості в Україні напередодні та в роки Першої світової війни / А. Харук // Військово-науковий вісник. Львів: ЛВІ, 2005. – Випуск 7. – С. 299–309.

320. Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917–1920 рр. / А. Харук. – Київ: Темпора, 2008. – 96 с.

321. Харук А. Становлення Військово-повітряних сил України в 1917 р. / А. Харук // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” “Держава та армія”. – Львів: Вид-во НУ “Львівська політехніка”, 2001. – № 431. – С. 19–25.

322. Харук А. У истоков украинской военной авиации / А. Харук // Авиация и время. – Киев, 2004. – № 4. – С. 14–15.

323. Харук А. Участь Військово-Повітряних Сил України у боротьбі за українську державність (1917–1920 рр.) / А. Харук // Військово–науковий вісник. – Випуск 5. – Львів: ЛВІ, 2003. – С. 265–275.

324. Цюрупа М. В. Основи загальної та воєнної політології: підручник / М. В. Цюрупа; В. С. Ясинська; під загальною ред. В. М. Телима. – К.: Кондор–Видавництво, 2013. – 512 с.

325. Цюрупа М. В. Основи конфліктології та теорії переговорів: Навчальний посібник. – Видання друге, перероблене і доповнене / М. В. Цюрупа. – К.: Кондор. 2009. – 192 с.

326. Чмир М. Однострій та знаки розрізнення військовиків збройних сил ЗУНР (ЗОУНР) 1918–1919 рр. // Український визвольний рух / Центр досліджень визвольного руху, Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України. – Збірник 9. – Львів, 2007. – С. 181–247.

327. Шавров В. Б. История конструкций самолетов СССР до 1938 года. / В. Б. Шавров. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Машиностроение, 1978. – 576 с.

328. Шанковський Л. Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920) / Л. Шанковський // Військово-історичний альманах. – Київ, 2002. – Ч. 2 (5). – С. 24–43.

329. Шанковський Л. Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920) / Л. Шанковський // Крилаті. – 1985. – Ч. 5. – С. 10–11.

330. Шанковський Л. Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920) / Л. Шанковський // Крилаті. – 1985. – Ч. 6. – С. 10–11.

331. Шанковський Л. Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920) / Л. Шанковський // Крилаті. – 1985. – Ч. 7–8. – С. 10–11.

332. Шанковський Л. Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920) / Л. Шанковський // Крилаті. – 1985. – Ч. 9. – С. 10–11.

333. Шанковський Л. Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920) / Л. Шанковський // Крилаті. – 1985. – Ч. 10. – С. 10–11.

334. Шанковський Л. Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920) / Л. Шанковський // Крилаті. – 1985. – Ч. 11. – С. 10–11.

335. Шанковський Л. Нарис історії українського воєнного літунства (1917–1920) / Л. Шанковський // Крилаті. – 1985. – Ч. 12. – С. 10–11.
336. Шанковський Л. Нарис української воєнної історіографії / Л. Шанковський // Український історик. – 1970. – Ч. 4 (28). – С. 67–75.
337. Шанковський Л. Нарис української воєнної історіографії / Л. Шанковський // Український історик. – 1971. – № 1–2 (29–30). – С. 58–69.
338. Шанковський Л. Нарис української воєнної історіографії / Л. Шанковський // Український історик. – 1971. – № 3–4 (31–32). – С. 31–38.
339. Шанковський Л. Нарис української воєнної історіографії / Л. Шанковський // Український історик. – 1972. – Ч. 3–4 (35–36). – С. 55–71.
340. Шанковський Л. Нарис української воєнної історіографії / Л. Шанковський // Український історик. – 1973. – Ч. 3–4 (39–40). – С. 113–126.
341. Шанковський Л. Нарис української воєнної історіографії / Л. Шанковський // Український історик. – 1974. – Ч. 1–3 (41–43). – С. 48–64.
342. Шанковський Л. Нарис української воєнної історіографії / Л. Шанковський // Український історик. – 1975. – Ч. 1–2 (45–46). – С. 45–69.
343. Шанковський Л. Українська армія в боротьбі за державність / Л. Шанковський. – Мюнхен: Дніпрова хвиля, 1958. – 319 с.
344. Шанковський Л. Українська Галицька Армія: Воєнно-історична студія / Л. Шанковський. – Вінніпег: Вид. Д. Микитюк, 1974. – 396 с.
345. Штик Т. Летунство в Україні на заранні історії (1876–1917): люди і події, проекти, винаходи і конструкції як пам'ятки техніки / Т. Штик // Пам'ятки України: історія та культура. – 1998. – Ч. 3–4. – С. 1–27.
346. Штик Т. Техніка і зброя доби визвольних змагань / Т. Штик // Пам'ятки України: історія та культура. – 1998. – Ч. 3–4. – С. 33–43.
347. Якимович Б. Збройні сили України: Нарис історії / Б. Якимович. – Львів: Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, Просвіта, 1996. – 359 с.
348. Янчак Я. Авіація / Я. Янчак, А. Козицький // Енциклопедія Львова. Т. 1. / За ред. А. Козицького та І. Підкови. – Львів: "Літопис", 2007. – С. 22–27.

349. Янчак Я. Вони були перші, безстрашні, незабутні: українське летунство / Я. Янчак // За вільну Україну. – 2002. – Ч. 58 (1882). – 29 травня – С. 5.

350. Янчак Я. Галицькі соколи / Я. Янчак // Ратуша. – 2004. – Ч. 53 (1163). – 17 червня. – С. 18.

351. Янчак Я. З історії авіації УГА / Я. Янчак. – Львів: Ліга-Прес, 2004. – 44 с.

352. Янчак Я. Крила над Галичиною. Нарис з історії повітроплавання та авіації у Галичині кінця XVIII – початку XX ст. / Я. Янчак, А. Козицький. – Львів: Апріорі, 2012. – 224 с.

353. Янчак Я. Про авіацію УГА, її історію та бойовий шлях / Я. Янчак, В.Чижевський // Дзвін. – Львів, 1998. – № 1 (639). – С. 111–117.

354. Iwaszkiewicz Wacław. Nad Borysowem i Berezyną / Wacław Iwaszkiewicz // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej) – Warszawa, 1931. – Nr. 12. – S. 907–925.

355. Iwaszkiewicz Wacław Nad Borysowem i Berezyną / Wacław Iwaszkiewicz // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej) – Warszawa, 1932. – Nr. 1–2. – S. 3–21.

356. Klimecki M. Front Galicyjski 19 listopada 1918 r. – 14 maja 1919 r. Zarys wydarzeń / M. Klimecki // Studia I materiały do historii wojskowości. – Wrocław; Warszawa; Kraków: W-wo Polskiej Akademii Nauk, 1996. – T. XXXVIII. – S. 148–202.

357. Klimecki M. Geneza wojny polsko-ukraińskiej 1918–1919. / M. Klimecki // Studia I materiały do historii wojskowości. – Wrocław; Warszawa; Kraków: W-wo Polskiej Akademii Nauk, 1994. – T. XXXVI. – S. 149–180.

358. Kopański T. 16 (39–a) eskadra wywiadowcza 1919–1920 / T. Kopański. – Warszawa: KWN, 184. – 132 s.

359. Kopański T. Lotnictwo polskie w kampanii polsko-ukraińskiej 1918–1919 / T. Kopański // *Wojskowy Przegląd Historyczny*. 1990. – Nr. 1–2. – S. 139–158.

360. Kopański T. Lotnicy w obronie Lwowa – listopad 1918 / T. Kopański // *Skrzydłata Polska*. – 1988. – Nr. 2. – S. 50–53.

361. Krotofil M. Ukraińska Armia Halicka 1918–1920. / M. Krotofil. – Toruń, 2002. – 226 s.

362. Kuzmiński Stanisław. Maskowanie samolotów w powietrzu / Stanisław Kuzmiński // *Przegląd Lotniczy* (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych). – Warszawa, 1934. – Nr. 5. – S. 218–232.

363. Lewandowski Edward. Lotnictwo w walce z armją konną Budiennego / Edward Lewandowski // *Przegląd Lotniczy* (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej). – Warszawa, 1932. – Nr. 1–2. – S. 22–36.

364. Madejski Władysław. Lotnictwo pierwszych dniach obrony Lwowa / Władysław Madejski // *Przegląd Lotniczy* (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1938. – Nr. 11. – S. 1602–1628.

365. Madejski Władysław. Lotnictwo w bitwie nad Niemnem. / Władysław Madejski // *Przegląd Lotniczy* (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1939. – Nr. 6. – S. 928–949.

366. Madejski Władysław. Lotnictwo w bitwie pod Lwowem w sierpniu 1920 roku / Władysław Madejski // *Przegląd Lotniczy* (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1937. – Nr. 4. – S. 453–486.

367. Madejski Władysław. Wapniarka / Władysław Madejski // *Przegląd Lotniczy* (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1937. – Nr. 5. – S. 646–656.

368. Michowski Stanisław. O tradycji myśli kilka / Stanisław Michowski // *Przegląd Lotniczy* (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1937. – Nr. 10. S. 1354–1359.

369. Polesiński Władysław. Do Poległych Lotników / Władysław Polesiński // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1937. – Nr. 10. – S. 1331–1333.

370. Przybyła J. Z orlich bojów lotników lwowskich / J. Przybyła. – Lwów–Warszawa, 1919. – 48 s.

371. Semper fidelis. Obrona Lwowa w obrazach współczesnych. – Lwów: T-wo straż mogił polskich bohaterów, 1930. – 240 s.

372. Sudek Stefan. Rozwój i natężenie pracy lotnictwa niemieckiego podczas wojny światowej / Stefan Sudek // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa) – Warszawa, 1939. – Nr. 7. – S. 1094–1108.

373. Sznuć Stefan. Wspomnienia z 11 eskadry lotniczej / Stefan Sznuć // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej). – Warszawa, 1932. – Nr. 11–12. – S. 519–523.

374. Tarkowski K. Polskie lotnictwo wojskowe w 1918 r. / K. Tarkowski // Wojskowy Przegląd Historyczny. – 1991. – Nr. 2. – S. 37–46.

375. Tuskiewicz Olgierd. Zagon na Korosteń w październiku 1920 r. / Olgierd Tuskiewicz // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1937. – Nr. 6. – S. 793–806.

376. Tuskiewicz Olgierd. Zagon na Korosteń w październiku 1920. / Olgierd Tuskiewicz // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1937. – Nr. 12. – S. 1748–1765.

377. Waltera Wacław. 10 lat szkoły podchorążych lotnictwa / Wacław Waltera // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1937. – Nr. 10. – S. 1335–1342.

378. W obronie Lwowa i wschodnich kresów. Polegli od 1-go listopada 1918 do 30-go czerwca 1919 r. – Lwów: Nakładem straży mogił polskich bohaterów, 1926. – 204 s.

379. Wojtyga Adam. O historję i tradycję lotnictwa polskiego / Adam Wojtyga // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej). – Warszawa, 1933. – Nr. 1–2. – S. 7–11.

380. Wojtyga Adam. Przyczynki do historii lotnictwa polskiego / Adam Wojtyga // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej). – Warszawa, 1931. – Nr. 7. – S. 531–538.

381. Żarski Stanisław. Karabiny maszynowe w lotnictwie / Stanisław Żarski // Przegląd Lotniczy (Miesięcznik wydawany przez Departament aeronautyki i sekcję lotniczą Towarzystwa wiedzy wojskowej). – Warszawa, 1933. – Nr. 1–2. – S. 22–49.

Автореферати дисертацій

382. Лозинський А. Ф. Збройні сили Австро-Угорщини (1867–1918 рр.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 20.02.22 “Військова історія” / А. Ф. Лозинський. – Львів, 2006. – 20 с.

383. Мараєва В. В. Українська військова авіація в умовах боротьби за національну державність (грудень 1917 – листопад 1920 рр.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 20.02.22 “Військова історія” / В. В. Мараєва. – Київ, 2008. – 20 с.

384. Рутар В. Є. Організація тилового забезпечення Галицької армії у 1918–1919 рр: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 “Історія України” / В. Є. Рутар. – Львів, 2012. – 20 с.

385. Сапіга О. П. Медична та санітарна служба в Українській Галицькій армії (1918–1920 рр.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 20.02.22 “Військова історія” / О. П. Сапіга – Львів, 2011. – 20 с.

386. Стукаліна Н. Т. Запровадження військового права в Західноукраїнській Народній Республіці: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 20.02.22 “Військова історія” / Н. Т. Стукаліна. – Львів, 2004. – 20 с.

387. Томюк І. М. Галицька армія у боротьбі за державність і соборність України (1918–1920): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 20.02.22 “Військова історія” / І. М. Томюк. – Львів, 2004. – 20 с.

388. Харук А. І. Військово-повітряні сили України в 1917–1920 рр.: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 20.02.22 “Військова історія” / А. І. Харук. – Львів, 2000. – 20 с.

389. Цюрупа М. В. Становлення воєнно-теоретичної думки Європи в історико-філософському контексті (друга половина ХІХ – початок ХХ століття): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня док. філософ. наук: спец. 09.00.05 “Історія філософії” / М. В. Цюрупа. – Київ, 1996. – 51 с.

Довідкова література

390. Бабичев Н. Т. Словарь латинских крылатых слов: 2500 единиц. / Н. Т. Бабичев, Я. М. Боровский. – 3-е изд., стер. – М.: Рус. яз., 1988. – 960 с.

391. Бурячок А. Російсько-український словник для військовиків / А. Бурячок, М. Демський, Б. Якимович. – Київ: Варта, 1995. – 384 с.

392. Довідник з історії України / [За загальною редакцією Підкови І., Шуста Р.], Видання 2-ге, допрацьоване і доповнене. – Київ: Генеза, 2001. – 1136 с.

393. Тернопільський Енциклопедичний Словник / Передмова Г. Яворського. – Тернопіль: ВАТ ТВПК “Збруч”, 2004. – Т. 1. А-Й. – 696 с.

394. Українська радянська енциклопедія: в 12-ти т. / [редкол.: О. К. Антонов]. – Київ: Голов. ред. УРЕ, 1977–1985. – Т. 11, кн. 1: Стодола-Фітогеографія. – Вид. 2-ге. – Київ: Голов. ред. УРЕ, 1984. – 606, [2] с., [22] арк. іл.: іл., портр., карти.

395. Українська революція і державність (1917–1920 рр.): Наук.– бібліогр. вид. / НАН України. Нац. б-ка імені В. І. Вернадського / [Редкол.: О. Онищенко (голова) та ін.; Уклад.: А. Панова, В. Солдатенко, Л. Беляєва та ін.; наук. Ред. В. Омельчук]. – Київ, 2001. – 816 с.