

МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНА БАЗА ВІЙСЬКОВО- ПОВІТРЯНИХ СИЛ ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ (1918–1919 рр.)

Розглядається матеріально-технічна база військової авіації Західноукраїнської Народної Республіки. Прослідковано процес збору авіамайна і літаків, унаслідок чого було сформовано власну авіацію, досліджено шляхи надходження авіаційного майна та літаків, охарактеризовано технічну сторону авіації Галицької Армії.

Ключові слова: літаки, авіаційне майно, матеріально-технічна база, військово-повітряні сили, Західноукраїнська Народна Республіка.

Рассматривается материально-техническая база военной авиации Западноукраинской Народной Республики. Прослежено процесс сбора авиационного имущества и самолетов, в результате чего была сформирована собственная авиация, исследованы пути поступления авиационного имущества и самолетов, охарактеризована техническая сторона авиации Галицкой Армии.

Ключевые слова: самолеты, авиационное имущество, материально-техническая база, военно-воздушные силы, Западноукраинская Народная Республика.

The article deals with the logistical basis of military aviation of the Western Ukrainian National Republic. It examines the process of assembling aviation supplies and aircrafts which resulted in forming its own aviation, the ways of providing ammunition and aircrafts are investigated, the author describes technical specifications of Halytska Army aviation.

Key words: aircrafts, aviation property, material and technical basis, air Western Ukrainian National Republic.

Проблеми матеріальної бази, технічного забезпечення, а також технічної оцінки військової авіації Західноукраїнської Народної Республіки (ЗУНР) частково стали предметом дослідження у міжвоєнний період ХХ ст. Тоді з'являються перші дослідження І. Крип'якевича, Б. Гнатевича [9] та І. Лемківського [12] з історії українського війська та авіації УГА. В 20–30-х рр. ХХ ст. опубліковано

Кирея Віктор Васильович, магістрант кафедри новітньої історії України, Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів.

спогади організаторів військово-повітряних сил ЗУНР П. Франка [16] та Р. Земика [5].

У радянській і сучасній українській історіографії ця проблематика досліджена ще недостатньо. В 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 [4].

З проголошенням незалежності України з'явилася низка оглядових публікацій В. Бендик [2], А. Козицького [6; 7], А. Харука [18; 17; 20], в яких частково відображено проблеми становлення і розвитку української військової авіації.

Метою автора статті є дослідити на основі аналізу джерел та публікацій матеріальну базу, технічний стан військово-повітряних сил Західноукраїнської Народної Республіки. Для досягнення мети автор ставить перед собою наступні завдання: дослідити матеріально-технічну базу для формування військової авіації ЗУНР; простежити процес збору й освоєння авіамайна; показати шляхи надходження літаків і запасних частин до них; охарактеризувати технічну сторону авіачастин Західноукраїнської Народної Республіки; проаналізувати матеріально-технічні проблеми.

Проблема матеріально-технічного забезпечення була чи не найгострішою для всіх родів військ Галицької Армії. Чільне місце займала вона і в "летунському відділі", який був офіційно заснований розпорядженням Державного Секретаріату Військових Справ 1 грудня 1918 р. [3, 2–3]. Остаточно цієї проблеми вищому командуванню так і не вдалося вирішити, проте матеріально-технічну кризу вдалося послабити за рахунок австрійських, російських [14, 142], німецьких [6, 321] та угорських літаків [6, 322].

Австро-Угорщина на випадок військових дій проти Росії планувала дислокувати на територію Галичини три Фліки*. Так, 13 серпня 1914 р. до Станіслава було переведено Флік 1 під керівництвом обер-лейтенанта

* Флік – від нім. Fliegercompagnie – авіарота.

Ф. Сметани. 14 серпня цю авіароту переведено до Тернополя, де вона перебувала до 19 серпня. Вже 19 серпня Флік 1 переведено до Чорткова, звідки знову 22 серпня 1914 р. його у складі чотирьох літаків “Даймлер 85” було переправлено до Станіслава. У листопаді 1914 року Флік 1 був переведений до Кракова [7, 54–55]. Флік 8, який був сформований у серпні 1914 р. на базі восьмого авіапарку, що знаходився на летовищі Журавиця неподалік Перемишля і на 8 серпня 1914 р. налічував 6 нових літаків “Ленер Б” 1912–1913 рр. випуску, 11 серпня 1914 р. був передислокований до Радимно. В ході бойових дій підрозділ втратив більшу частину своїх літаків. Невдовзі авіапідрозділ поповнили німецькі літальні апарати. Станом на 22 серпня 1914 р. він налічував чотири літаки: один “Авіатик Б. І”, один “Ленер Б” і два “Дойче Флюгцойг Верке Б. І”. У серпні 1914 р. Флік 11 перемістився до Станіслава для обслуги штабу 2-ї австрійської армії [7, 55].

Також є відомості про розміщення австрійських летовищ під час Першої світової війни у Рогатині, Стрию і Красному [16, 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 [7, 55]. 9-й авіазагін, який на час війни перебував у Києві, 18-19 серпня 1914 р. був переведений залізницею до Рівного, а згодом – до Дубна. На летовищі у Дубно перебував і 11-й летунський загін. Вже 24 серпня вони були переміщені у Броди. 27 серпня 11-й авіазагін передислокували у Золочів, а 6 вересня 1914 р. – до Жовкви [7, 56–58].

У квітні 1915 р. у Галичині росіяни мали п'ять авіаційних загонів і одну авіароту. 1–2 травня 1915 р. німецькі та австрійські війська у районі Горлиц прорвали російський фронт. Невдовзі на території Галичини були розміщені дві німецьких авіаескадри – 66-а та 69-а. Остання в червні 1915 р. перебувала у Раві-Руській [7, 61–62].

Усе це переконливо свідчить, що на території Галичини була стартова матеріально-технічна база для створення авіації як українським, так і польським військовим командуванням у період українсько-польської війни 1918–1919 рр.

Саме з огляду цих лєтовищ розпочинає свою роботу поручник Українських січових стрільців П. Франко [16, 3]. Він описує австрійське лєтовище 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 станками. Останніми завідував поручник Степан Слезак [24, 62; 16, 5; 15, 219].

Так, як і для українців, матеріально-технічну базу для формування польських військово-повітряних сил склали колишні австрійські лєтовища. В останні місяці Першої світової війни офіцери підпільної Польської військової організації, серед яких було багато пілотів, планували створити власну військову авіацію [8, 17]. Їх вибір спинився на лєтовищі, яке наприкінці 1915 р. організували австрійці у північно-західній частині Львова [26, 50].

Розробкою плану захоплення лєтовища, на якому ще перебували австрійці, зайнявся поручник Януш де Борен. Він налагодив контакти з австрійськими пілотами – поляками за національністю. До де Борена приєдналися поручник Стефан Бастир (пілот 37-го Фліку австрійських військово-повітряних сил), поручник Стефан Стец (авіатор 3-го Фліку), поручник Євгеніуш Роланд (пілот 61-го Фліку) [26, 50].

2 листопада, після Листопадової революції, яка, як пише дослідник Т. Копанські, була для поляків повною несподіванкою, С. Бастир і де Борен зуміли переконати австрійців, і останні передали полякам лєтовище Левандівку, де було понад 18 літаків “Бранденбург”, придатних до ремонту [26, 50]. З листопада 1918 р. С. Бастир, Я. де Борен і поручник Владислав Торун з обслуговуючим персоналом розпочали ремонт літаків. Очевидно, що машини були у непоганому стані, не потребували капітального ремонту, як зазначають

польські дослідники Я. Прибила, Т. Копанські, Кш. Тарковські.

Вже 5 листопада С. Бастир і Я. де Борен здійснили два перших бойових вильоти, скинувши бомби на залізничну станцію Персенківка [27, 24; 25, 139–140; 26, 50; 28, 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 [11, 141–146; 10, 476]. Як згадує сотник колишньої австрійської і Галицької Армії О. Кузьма: “Панічний настрій серед незрадних старшин і розворушеного стрілецтва переходив усякі границі” [11, 146].

Українцям, як і полякам, доводилось ремонтувати старі австрійські літаки. Вже згаданий поручник С. Слезак, колишній авіаконструктор австрійської армії, у майстернях з кількох несправних апаратів складав один боєздатний літак [15, 219]. Але доводилося вмонтовувати двигуни, які мали більшу потужність, аніж це було передбачено для такого типу літаків літака. Такі експерименти були небезпечними: машини трусило у повітрі, і пілоти остерігалися сідати за штурвал такого літака [16, 4].

З початку існування 1-ї бойової летунської сотні у Красному гостро відчувався брак авіамастила, пального, камер до коліс. Перші дві проблеми було вирішено завдяки співпраці з товаришем П. Франка – інженером Гонсьоровським, який працював у Бориславі на посаді завідувача складів паливно-мастильних матеріалів [20, 14]. Через нього надходило високоякісне пальне і мастила до авіабази у Красному [16, 4], а проблему з авіакамерами було вирішено завдяки кмітливості пілотів: із сіна сплітали косу, якою набивали колеса літака [15, 225].

Через нестачу пально-мастильних матеріалів для техніки УГА, 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 щодо розпорядження про “нафтові громади” – Борислав, Тустановичі, Баню, Котівську, Східниці, 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 напряду підпорядковувалось Державному секретаріату військових справ [1, 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” [1, арк. 48 зв.].

З прибуттям у Красне 16 грудня 1918 р. одного з авіазагонів 3-го Одеського авіаційного дивізіону та завдяки іншим організаційним заходам було сформовано боєздатну авіаційну сотню, яка мала у розпорядженні три винищувачі “Ньюпор” XXI і XXVII серій [17, 36].

Дані окремих дослідників щодо останнього літака “Ньюпор XXVII”, який нібито перебував на озброєнні 1-ї бойової летунської сотні в Красному, не підтверджуються. Інженер поручник Р. Земик стверджує, що в авіасотні на цей час був літак типу “Ньюпор XXIII”, а не XXVII [5, ч. 13, 10], а також 4 розвідувальних літаки “Альбатрос” XXVII серії і “Бранденбург” LXIV серії [17, 36]. У свою чергу поляки, які дислокувались на львівському летовищі Левандівка, до 31 грудня 1918 р. зуміли відремонтувати 18 літаків і 26 авіадвигунів [25, 144].

Невдовзі кількість літаків УГА була збільшена за рахунок поповнення німецькими машинами LVG і DFW [5, 10]. Це пов’язано із переправою на початку 1919 р. апаратів з летовищ колишньої німецької та австрійської армій, які базувалися на Наддніпрянській Україні. Багато літаків було віднайдено в

Шатаві неподалік Кам'янця-Подільського на колишньому німецькому польовому аеродромі [6, 321].

Залишки авіапідрозділів часів Першої світової війни стали добрим джерелом матеріально-технічного поповнення і для поляків. Ще у листопаді 1918 р. на летовищах Галичини було зібрано понад 200 літаків, серед яких знайшлося лише 12, придатних до негайного використання [28, 38]. Літаки “Ньюпор XXI” були з першої половини 1916 р. на озброєнні і в Росії. Машини цього типу користувалися популярністю серед російських пілотів, оскільки були зручними у польоті через вдале співвідношення потужності, ваги і площі крила. Ці літаки мали двигуни марки “Рон” потужністю 80 к. с., довжина машини була 5,8 м, розмах крила – 8,02/7,76 м, площа крила – 14,7 кв. м, вага пустого літака – 370 кг, заправленого паливом і мастилом – 425 кг. Максимальна швидкість його була 150 км/год., набір висоти – 1000 м за 4,0 хв., а максимальна висота польоту – 5250 м [22, 272, 277].

Літак “Ньюпор XXIII” 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 польоту 1,7 год. Висоту 1000 м цей літак набирав за 2,7 хв. Машина цього типу потрапила в Росію у 1917 р. і виготовлялася серійно на російському заводі “Дукс” [22, 272].

Німецькі літаки LVG були чотирьох близьких типів С-III, С-IV, С-V і С-VI [18, 289]. На озброєнні 1-ша бойова летунська сотня у Красному мала радше за все машини LVG С-VI. Р. Земик згадує, що апарати LVG оснащувалися двигуном “Бенц” потужністю 220-230 к. с. [5, ч. 13, 10]. Саме такі двигуни встановлювали на літаках LVG С-VI [22, 286]. Довжина такої машини становила 13,0 м, розмах крила – 7,5 м, максимальна швидкість – 170 км/год., вагова віддача – 22% [22, 286].

Авіаційне майно й літаки постійно надходили до авіасотні в Красному. У Підволочиськах і Бродах за наказом полковника Г. Стефаніва було створено

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. 19 грудня підрозділ В. Томенка було переведено до Красного, де він став базою для формування Технічної летунської сотні [6, 321].

Петро Франко декілька разів літав до Проскурова, де домовлявся з Головним управлінням повітряного флоту УНР 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 "Алойд Ц II" [15, 223; 6, 323]. Є відомості, що тоді ж передали авіаційне обмундирування. Слід зазначити, що такі послуги були небезкоштовні: галичани взамін віддали Армії Директорії три цистерни авіапального. Співпраця з Армією УНР стала більш конструктивною після проголошення 22 січня 1919 р. Акта Соборності України Невдовзі у Красне перевели частину київського авіапарку, а згодом і штаб київського авіадивізіону з 3 літаками, 30 вагонами авіаційного майна і польовою майстернею [2, 38]. Дані В. Бендика спростовує у спогадах Р. Земик, стверджуючи, що у цих тридцятьох вагонах був цукор, а не авіаційне майно [5, ч. 14, 3].

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 Р. Кавута. Туди також було направлено декілька десятків чоловік обслуговуючого персоналу. Їм вдалося привести до Красного понад 60 літаків і багато авіаційного майна. Ці літаки були у поганому стані. Намагаючись на одному з них перелетіти до Красного, Р. Кавута розбився під Чорним Островом неподалік Проскурова [2, 36, 38; 5, ч. 14, 3; 15, 223]. В. Бендик пише про 100 віднайдених літаків поблизу Проскурова, 60 з яких було відправлено до Красного, причому відриває цей факт від вищенаведених подій [2, 38]. Проте сотник

І. Фостаковський і поручник Р. Земик згадують про ці події в одному і тому ж контексті [15, 223; 5, ч. 14, 3].

У квітні 1919 р. при управлінні Повітряного флоту УНР було 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 [6, 320–321; 2, 38].

Такі організаційні заходи дозволили переформу-вати на початку квітня 1919 р. (за даними А. Козицького [6, 322] і В. Бендика [2, 37], – в лютому, за даними А. Шанковського [23, 290] і І. Фостаковського [15, 223] – у квітні) летунський загін у Перший летунський полк. У результаті було сформовано першу летунську сотню, яка під керівництвом поручника А. Хруща з рухомою майстернею і шістьма літаками 9 квітня 1919 р. передислокувалась до с. Дуліби поблизу Стрия для потреб III корпусу Галицької Армії. У травні до неї надійшло ще 6 літаків [15, 223]. Для ремонту літаків, які досить часто виходили з ладу, ця сотня мала у Дулібах польову майстерню. Капітальні ремонти машин проводились у Красному, де знаходився Кіш з верстатами для ремонту апаратів і запасна сотня [12, ч. 11, 8; 15, 223].

2-га летунська сотня під командуванням полковника Д. Канукова залишилась у Красному, для потреб I та II корпусів УГА [15, 223]. На початку травня 1919 р. у Тернополі було сформовано 3-ю летунську сотню, яка мала у своєму розпорядженні п'ять літаків.

1-ша сотня під натиском польських військ 18 травня 1919 р. була передислокована до Станіслава. 25 травня три літаки цієї сотні за нез'ясованих причин були захоплені на території Чехословаччини. Два літаки (це все, що залишилось від 1-ї авіасотні) були переправлені до Германівни на південь Тернопільщини [18, 98–99]. На початку червня 1919 р. до неї приєдналася 2-га летунська сотня. 6 червня авіацію ЗУНР було перебазовано до

Теребовлі, де діяли дві авіасотні, які разом мали дев'ять справних літаків. Після поразки Чортківського наступу сотні були переправлені до Гусятина на правому березі р. Збруч. Це було останнє місце дислокації авіації УГА на території Галичини [18, 100].

Чисельність авіапарку Галицької Армії протягом всієї українсько-польської війни постійно зазнавала ротативних змін. Це було пов'язано з ремонтом старих машин і виходом з ладу відремонтованих. П. Франко згадує, що у травні 1919 р. у летунському загоні нараховувалося 50 літаків, частина з них, щоправда, була несправною [16, ч. 11, 10]. А. Шанковський, дослідник УГА, стверджує, що наприкінці квітня 1919 р. Летунський полк Галицької Армії мав у своєму розпорядженні 80 машин, 25 з них були придатними до воєнних дій [23, 291]. Автори "Історії українського війська" наводять кількість у 40 літаків, не уточнюючи, скільки з них були справними [9, 527]. Історик М. Литвин вважає, що їх було 30–40 [13, 180], А. Козицький – 20 літаків [6, 323].

На озброєнні військово-повітряних сил ЗУНР, окрім вже розглянутих типів літаків, перебували розвідувально-бомбардувальні апарати типу "Бранденбург Ц I", які виготовлялися на заводах Угорщини та Австрії. Вони надійшли на озброєння австро-угорської військової авіації у 1915 р. Ці літаки виготовляли за проектом німецького конструктора Е. Хейнкеля, вони мали двигуни "Австро-Даймлер" (конструкції Ф. Порше), були доволі простими при пілотуванні. Генерал О. Шандрук стверджував, що Галицька Армія мала 16 таких літаків [6, 323].

І. Фостаковський згадує, що на озброєнні військової авіації УГА також перебували літаки типу "Ньюпор" XVII серії (є фотографія пілотів Галицької Армії на фоні такого літака), "Фоккери" і "Ллойди" [15, 225]. Відомо, що два літаки "Ллойд Ц II" угорського виробництва Галицькій Армії передав уряд Директорії [6, 323]. Дослідник А. Кожицький припускає, що на озброєнні військово-повітряних сил УГА був один чотиримоторний стратегічний бомбардувальник D.F.W.R.I. конструкції Доньє

[6, 323]. У спогадах такі дані не фігурують, проте є відомості, що вже після передислокації авіації ЗУНР 20 липня 1919 р. у Кам'янці-Подільському на летовищі у східній частині міста знайдено п'яти-моторний літак німецького виробництва R.XIV [15, 232-233].

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, щоботи для вояків, а також літаки. Проте невідомо, якого типу [21, 53]. Постачати літаки з-за кордону намагалося також і польське військове командування [25, 145].

Військове командування ЗУНР намагалося централізувати процес постачання матеріалів і запасних частин з-за закордону з метою уникнення мародерства. Так, згідно з архівними матеріалами, Окружна військова команда у Коломиї 9 квітня 1919 р. видала наказ № 99, за яким заборонялося замовлення матеріалів за рубіжем, позаяк це дорого, крім того існувала небезпека захоплення запчастин і матеріалів при переправі через кордон. Для здійснення необхідних закупівель потрібно було звертатися до сьомого відділу Державного Секретаріату Військових Справ [1, арк. 20]. На озброєнні авіації УГА були машини різних видів – розвідувальні, винищувальні, багатоцільові [18, 99; 13, 179].

Розвідувальні літаки мали по одному кулемету, який кріпився на круговій рамі навколо сидіння спостерігача. Винищувачи “Ньюпор” мали по два кулемети, синхронізовані із двигуном машини, що давало можливість стріляти через гвинт літака [15, 225]. Беручи до уваги, що на винищувачах стояли, як правило, ротативні двигуни, загальний тип конструкції кулеметного приводу був такий: на картері двигуна розміщувався кулачок, навколо картера котився круглий підшипник, встановлений на рамі двигуна, який штовхав під дією тяги спусковий гачок кулемета. Така система була надійною і простою. Але траплялися випадки, коли

при зтяжних чергах кулі попадали у гвинт. Для уникнення цього на гвинті встановлювалися спеціальні відсікачі. Ймовірно, саме така чи подібна конструкція кулеметного приводу встановлювалася на літаках УГА, оскільки широко застосовувалась у період Першої світової війни [22, 246]. 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 [15, 225].

Гостро відчувався брак компасів, спідометрів, не було станцій для передачі інформації під час бойового чи розвідувального вильоту. Літак поза аеродрому був повністю відрізаний від бази. Не було жодної метеорологічної станції [5, ч. 13, 10; 15, 225]. Все це негативно відбивалося на бойовій діяльності. Незважаючи на менш розвинену у порівнянні з Наддніпрянською авіацією матеріально-технічну базу, літунство УГА в окремих воєнних операціях виявилось ефективнішим [19, 282–283]. Проте йому важко було конкурувати з польською авіацією. З листопада 1918 р. до червня 1919 р. поляки зуміли організувати на Південному фронті декілька авіаескадр, які ефективно використовували для розвідки і бойових дій [25, 157].

Таким чином, на підставі проведеного дослідження, приходимо до наступних висновків. Матеріально-технічну базу для формування військово-повітряних сил Західноукраїнської Народної Республіки склали колишні австрійські, російські, німецькі авіаційні формування, які дислокувались у період Першої світової війни на території Галичини. Іноземні війська залишили по собі летовища, верстати для ремонту літаків, приміщення для авіаційного пального, майстерні з деревообробними і токарними станками, авіаційні запчастини, а також літаки, які підлягали ремонту.

Під керівництвом військового командування Української Галицької Армії було зібрано й освоєно велику частину авіаційного майна і літаків, в результаті чого були сформовані власні ВПС. На озброєнні авіації ЗУНР перебували апарати виключно

іноземного (австрійського, німецького, угорського, російського) виробництва, різних видів і типів.

При формуванні авіації Галицької Армії значну матеріально-технічну допомогу надало вище військове керівництво Армії УНР.

На відміну від військово-повітряних сил УНР, авіація ЗУНР, попри гіршу матеріально-технічну базу, виявилась більш боєздатною, хоча їй не просто було протистояти польській авіації, котра мала кращу матеріально-технічну базу і досить ефективно проводила бойові операції.

1. Центральний державний історичний архів України у м. Львові (ЦДІАЛ). – Ф. 581, оп. 1, спр. 146, арк. 20, 48.

2. Бендык В. В небе Восточной Галичины / Бендык В. // Авиация и время. – 1996. – № 6. – С. 36–38.

3. Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль, 1918. – Ч. 2. – 14 грудня. – С. 1–8.

4. Єлисаветський С.Я. Українська Галицька Армія // Українська радянська енциклопедія. – 2-ге вид. – Т. 11. – Кн. 1. – К.: Гол. ред. УРЕ, 1984. – С. 456.

5. Земик Р. Дещо про летунство У.Г.А. / Земик Р. // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 13. – С. 9–11; Ч. 14. – С. 3–5; Ч. 15. – С. 4–5.

6. Козицький А. Авіація УГА / Козицький А. // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність. – Вип. 6: ЗУНР: історія і традиції. – Львів: НАН України, Ін-т українознавства ім. І.Крип'якевича, 2000. – С. 320–328.

7. Козицький А.М. Військова авіація у Галичині в 1914–1915 рр. / Козицький А.М. // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” “Держава та армія”. – 2005. – № 528. – С. 54–62.

8. Козицький А. Небо над Львовом у листопаді 1918-го... / Козицький А.М. // Нова Хвиля. – 1997. – № 2. – С. 17–19.

9. Крип'якевич І., Гнатевич Б. Історія українського війська / Крип'якевич І., Гнатевич Б. – Львів: Вид. І. Тиктора, 1936. – 574 с.

10. Крип'якевич І., Капустянський М., Гнатевич Б., Шрамченко С., Думін О., Стефанів З., Шанковський Л., Росоха С. Історія українського війська. – 2-ге доп. вид. – Вінніпег: Вид. І.Тиктора, 1953. – 852 с.

11. Кузьма О. Листопадіві дні 1918 р. / Кузьма О. – Нью-Йорк: Накл. вид. кооп. “Червона Калина”, 1960. – 464 с.

12. *Лемківський І.* Летунство У.Г.А. / Лемківський І. // Літопис Червоної Калини. – 1938. – Ч. 11. – С. 7–10; Ч. 12. – С. 15–17.
13. *Литвин М.Р.* Українсько-польська війна 1918–1919 рр. / Литвин М.Р. – Львів: Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, Ін-т Східної Європи, 1998. – 488 с.
14. *Омелянович-Павленко М.* Спогади командарма (1917–1920): Док.-худ. вид. / Упоряд.: М. Ковальчук. – К.: Темпора, 2007. – 608 с.
15. *Фостаковський І.* Летунство / Фостаковський І. // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Т. 1. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – С. 217–240.
16. *Франко П.* Летунський відділ У.Г.А. / Франко П. // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 10. – С. 3–5; Ч. 11. – С. 9–12.
17. *Харук А.* Авіація Української Галицької Армії (1918–1920) / Харук А. // Мир моделей. – 2003. – № 6 [12]. – С. 35–45.
18. *Харук А.І.* Авіація Української Галицької Армії в українсько-польській війні / Харук А.І. // Військово-наук. вісник. – Випуск 2. – Львів: ЛВІ, 2000. – С. 93–101.
19. *Харук А.* Військово-повітряні сили України в 1917–1920 роках / Харук А. // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність. – Випуск 7. – Львів: НАН України, Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича, 2000. – С. 280–283.
20. *Харук А.* У истоков украинской военной авиации / Харук А. // Авіація и время. – 2004. – № 4. – С. 14–15.
21. *Чайковський А.* Чорні рядки: Мої спомини за час від 1 листопада 1918 р. до 13 травня 1919 р. / Чайковський А. // Дзвін. – 1990. – № 6. – С. 44–80.
22. *Шавров В.Б.* История конструкций самолетов СССР до 1938 года. – 2-е изд., перераб. и доп. / Шавров В.Б. – М.: Машиностроение, 1978. – 576 с.
23. *Шанковський Л.* Українська Галицька Армія: Военно-історична студія / Шанковський Л. – Вінніпег: Вид. Д. Микитюк, 1974. – 396 с.
24. *Шарик М.* Діти війни: спогади / Шарик М. – Вінніпег: Вид. І. Тиктора, 1955. – Ч. II. – 127 с.
25. *Kopański T.* Lotnictwo polskie w kampanii polsko ukraińskiej 1918–1919 / Kopański T. // Wojskowy Przegląd Historyczny. – 1990. – № 1–2. – S. 139–158.
26. *Kopański T.* Lotnicy w obronie Lwowa – listopad 1918 / Kopański T. // Skrzydłata Polska. – 1988. – № 2. – S. 50–53.
27. *Przybyła J.* Z orlich bojów Lotników lwowskich / Przybyła J. – Lwów–Warszawa, 1919. – 48 s.

28. *Tarkowski K.A.* Polskie Lotnictwo wojskowe w 1918 r. /
Tarkowski K.A. // *Wojskowy Przegląd Historyczny.* –1991. – № 2. –
S. 37–46.

© В.Кирея, 2009

Надійшла до редколегії 20.02.2009 р.