

УДК: 94(477)

*Віктор КИРЕЯ***ФОРМУВАННЯ ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНИХ СИЛ  
В УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКІЙ ВІЙНІ (1918–1919)**

Державотворчі процеси в Україні у першій половині ХХ ст. показали, що власні збройні сили були однією з головних умов існування новостворених держав – Української Народної Республіки (УНР) та Західноукраїнської Народної Республіки (ЗУНР).

Сучасні воєнні дії в Україні переконливо доводять, що актуалізований римським істориком Корнелієм Непотом (99–24 рр. до Р. Х.) принцип: “*Si vis pacem, para bellum*” (“Хочеш миру, готуйся до війни”) не втрачає актуальності і в теперішньому цивілізованому світі. У зв’язку з цим вважаємо, що вивчення історії українських та польських збройних формувань у період українсько-польської війни 1918–1919 рр. – актуальна сучасна проблема, яка є невід’ємною складовою українського й польського державотворення.

Питання формування військово-повітряних сил (ВПС) в українсько-польській війні 1918–1919 рр. стало предметом часткового вивчення в українській та польській історіографії. Зокрема питання про формування польської військової авіації на території Галичини в листопаді 1918 р. порушив у 90-х роках український дослідник А. Козицький<sup>1</sup>. У 2000-х частково проблему становлення і функціонування авіації Галицької армії (ГА) в українсько-польській війні підняв дослідник А. Харук<sup>2</sup>. Серед польських вчених питання про формування польських ВПС, основних організаторів у 80-х роках розглядав Т. Копанські<sup>3</sup>. Організаційні дії поляків зі збору повоєнного авіамайна та літаків на території Галичини дослідив К. Тарковські<sup>4</sup>. Історіографічний огляд свідчить про відсутність комплексного дослідження процесу формування української й польської військової авіації під час українсько-польської війни 1918–1919 рр. Окрім того, потребує оцінки матеріально-технічна база, необхідна ідентифікація основних організаторів польських й українських ВПС. Також треба вивчити структурні та управлінські особливості побудови військово-повітряних сил ЗУНР та Польщі. Не

<sup>1</sup> *Козицький А.* Небо над Львовом у листопаді 1918-го... / А. Козицький // *Нова Хвиля*. – 1997. – № 2. – С. 17–19.

<sup>2</sup> *Харук А.* Авіація Української Галицької Армії в українсько-польській війні / А. Харук // *Військово-науковий вісник*. – Львів: В-во ВІ при НУ “Львівська політехніка”, 2000. – Вип. 2. – С. 93–101.

<sup>3</sup> *Kopański T.* Lotnicy w obronie Lwowa – listopad 1918 / Т. Kopański // *Skrzydłata Polska*. – 1988. – Nr. 2. – S. 50–53.

<sup>4</sup> *Tarkowski K.* Polskie Lotnictwo wojskowe w 1918 r. / К. Tarkowski // *Wojskowy Przegląd Historyczny*. – 1991. – Nr. 2. – S. 38.

виясненими в історіографії залишаються питання, пов'язані з емблематикою у ВПС обох держав. Потребує підтвердження достовірність деяких дат, пов'язаних із першими вильотами польської військової авіації та переформуванням у ВПС ЗУНР тощо.

Мета статті – на підставі спогадів, архівних даних, опублікованих документів, історіографії проаналізувати процес формування польської й української військової авіації у період українсько-польської війни 1918–1919 рр. Виходячи з мети, ставимо такі завдання: проаналізувати матеріальну базу, що стала підґрунтям для створення українських та польських військово-повітряних сил (ВПС), ідентифікувати основних організаторів, дослідити структурні й управлінські особливості побудови ВПС ЗУНР і Польщі, розглянути емблематику та розпізнавальні знаки. Проаналізувати достовірність деяких дат, пов'язаних із першими вильотами польської військової авіації і переформуванням у військово-повітряних силах ЗУНР.

**Матеріальна база й організатори.** Революційні події в Німеччині, Австро-Угорщині, падіння 3 березня 1917 р. Російської монархії, утворення на чолі з М. Грушевським Української Центральної Ради, а згодом і проголошення 7 листопада 1917 р. III Універсалом Української Народної Республіки спричинили суспільний резонанс і на Західній Україні. Бачачи неминучий крах Австро-Угорської імперії, західні українці усвідомлювали можливість опинитися у складі ворожої на той час Польщі<sup>5</sup>.

У “14 пунктах” американського президента Вудро Вільсона була вказана вимога про надання націям права на самовизначення. У зв'язку з цим 16 жовтня 1918 р. австрійський цісар Карл видав маніфест із закликами про створення націями власних сеймів для презентації своїх щойно створених держав. Відповідно виникло питання, хто перебере владу у Східній Галичині: українці, що становили абсолютну більшість, чи поляки, котрі вважали цю територію своєю. Останні посилались на 13-й пункт заяви Вудро Вільсона, де йшлося про розбудову Польської держави в межах заселення поляками.

18 жовтня 1918 р. західні українці створили у Львові Українську Національну Раду, що мала подати Відню власний план, який би стосувався українського питання. 31 жовтня 1918 р. у Відні на Раді міністрів вирішувалося питання Східної Галичини: було обіцяно, що певна кількість посад залізничних урядовців і старост буде віддана українцям. Коли відбувалися дебати, таємний Український військовий комісаріат вирішив захопити владу у Львові. Це завдання виконував сотник Українських січових стрільців (УСС) Дмитро Вітовський. У результаті операції, яка тривала проти ночі на 1 листопада 1918 р., українці зайняли у Львові всі важливі об'єкти, державні будинки, казарми тощо<sup>6</sup>.

А вже 13 листопада затверджено тимчасовий закон, згідно з яким задекларовано державну самостійність українських земель колишньої Австро-Угорської монархії, проголошено Західноукраїнську Народну Республіку<sup>7</sup>. Для оборони новоутвореної ЗУНР сформовано Галицьку армію, структура котрої виглядала так:

<sup>5</sup> Рубльов О. Українські Визвольні Змагання 1917–1921 рр. / О. Рубльов, О. Ресент. – Київ: Видавничий дім “Альтернативи”, 1999. – С. 29–31, 63–65.

<sup>6</sup> Грицак Я. Нарис історії України: Формування модерної української нації XIX–XX ст. / Я. Грицак. – Київ: Генеза, 2000. – С. 135–136.

<sup>7</sup> Литвин М. Українсько-польська війна 1918–1919 рр. / М. Литвин. – Львів, 1998. – С. 12.

піхота<sup>8</sup>, артилерія<sup>9</sup>, летунство<sup>10</sup>, кіннота<sup>11</sup>, технічні формації<sup>12</sup>, панцерні війська<sup>13</sup>, служба зв'язку<sup>14</sup>. Також у ГА були запільні та допоміжні формації: обози<sup>15</sup>, інтендатура<sup>16</sup>, польова пошта<sup>17</sup>, медична й санітарна служби<sup>18</sup>, Залізнодорожна військова управа (ЗВУ)<sup>19</sup>, розвідка<sup>20</sup>, польове духівництво<sup>21</sup>, судівництво<sup>22</sup>, пропаганда і преса<sup>23</sup>. У запіллі функціонували Команда запілля, яка в червні 1919 р. була реорганізована в Команду етапу армії<sup>24</sup>, також відбувався армійський вишкіл<sup>25</sup>.

Летунство входило у структуру ГА як один із найновіших на той час родів збройних сил. Сотник ГА Іван Фостаковський у 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»<sup>26</sup>. Дослідник А. Харук стверджує, що під час існування ВПС України (мається на

<sup>8</sup> Шанковський Л. Піхота Української Галицької Армії / Л. Шанковський // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: В-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 145–176.

<sup>9</sup> Мацькевич С. Артилерія Української Галицької Армії / С. Мацькевич // Там само. – С. 177–181.

<sup>10</sup> Фостаковський І. Летунство / І. Фостаковський // Там само. – С. 217–240.

<sup>11</sup> Ганицький О. Кіннота Української Галицької Армії / О. Ганицький // Там само. – С. 205–209.

<sup>12</sup> Рижевський В. Технічні формації / В. Рижевський // Там само. – С. 246–248.

<sup>13</sup> Українська Галицька армія: матеріали до історії. – Вінніпег: В-во Д. Микитюка, 1958. – Т. 1. – С. 241–245.

<sup>14</sup> Білинський Р. Служба зв'язку / Р. Білинський // Там само. – С. 249–256.

<sup>15</sup> Українська Галицька армія... – Т. 1. – С. 268–270.

<sup>16</sup> Хробак М. Інтендатура / М. Хробак // Там само. – С. 262–267.

<sup>17</sup> Українська Галицька армія... – Т. 1. – С. 293–296.

<sup>18</sup> Щуровський В. Медична і санітарна служба / В. Щуровський // Там само. – С. 271–292.

<sup>19</sup> Буцманюк Ю. Залізнодорожна Військова Управа (ЗВУ) / Ю. Буцманюк // Там само. – С. 297–304.

<sup>20</sup> Вислоцький І. Розвідка служба / І. Вислоцький // Там само. – С. 354–360.

<sup>21</sup> Лаба В. Заслужна роля польового духівництва / В. Лаба // Там само. – С. 309–320.

<sup>22</sup> Ставничий Р. Судівництво / Р. Ставничий // Там само. – С. 321–324.

<sup>23</sup> Левицький О. Пропаганда й преса / О. Левицький // Там само. – С. 325–334.

<sup>24</sup> Бемко В. Команда Запілля і Команда Етапу / В. Бемко // Там само. – С. 362–364; Кравчук М. Правові основи будівництва Національних збройних Сил України в 1914–1933 рр.: історико-правове дослідження / М. Кравчук – Івано-Франківськ: Вид.-во «Плай», 1997. – С. 185.

<sup>25</sup> Клюн О. Армійський вишкіл / О. Клюн // Українська Галицька Армія... – Т. 1. – С. 365–367.

<sup>26</sup> Фостаковський І. Летунство... – С. 217.

увазі ВПС ЗУНР, авіацію доби Центральної Ради, Гетьманату, Директорії УНР) в 1917–1920 рр. на розвідку припадало 70–75 % навантаження<sup>27</sup>.

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. Її залишили після себе іноземні авіаційні формування, що дислокувались під час Першої світової війни на території Галичини, зокрема підрозділи Австро-Угорської та Російської імперій. Також є дані, що підтверджують розміщення німецьких авіаескадр у Галичині<sup>28</sup>.

Проблема матеріально-технічного забезпечення була чи не найгострішою для всіх родів військ ГА. Актуальним це питання було і для летунського відділу (тогочасна назва ВПС ЗУНР), офіційно заснованого розпорядженням Державного секретаріату військових справ (ДСВС) (тогочасна назва Міністерства оборони ЗУНР) 1 грудня 1918 р.<sup>29</sup> Остаточою цієї проблеми вищому командуванню так і не вдалося вирішити, проте матеріально-технічні проблеми вдалося мінімізувати за рахунок відремонтованих повоєнних австрійських, російських<sup>30</sup>, німецьких<sup>31</sup> та угорських літаків<sup>32</sup>.

Повоєнні летовища стали базою для створення українцями власних ВПС. Згідно з опублікованими документальними матеріалами, основним організатором став поручник УСС Петро Франко. У Вістнику Державного секретаріату військових справ зазначено, що з 1 грудня 1918 р. його призначено, згідно з тодішньою термінологією, на військову посаду – командантом летунського відділу, референтом летунства. Цей відділ підпорядковувався на момент створення Державному секретаріату військових справ<sup>33</sup>. Авіаційна реферантура займалася здебільшого адміністративними питаннями, а авіаційний відділ – оперативними. Оскільки очолювала ці два відомства одна людина, то зрозуміло, що поділ повноважень був досить умовним<sup>34</sup>.

<sup>27</sup> Харук А. Військово-повітряні сили України в 1917–1920 роках / А. Харук // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність. – Львів, 2000. – Вип. 7: Збірник на пошану професора Юрія Сливки. – С. 283.

<sup>28</sup> Кирея В. Матеріально-технічна база військово-повітряних сил Західноукраїнської Народної Республіки (1918–1919 рр.) / В. Кирея // Військово-науковий вісник. – Львів, 2009. – Вип. 11. – С. 84–86.

<sup>29</sup> Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль, 1918. – Ч. 2. – 14 грудня. – С. 2–3.

<sup>30</sup> Омелянович-Павленко М. Спогади командарма (1917–1920) / М. Омелянович-Павленко: Документально-художнє видання / [упоряд.: М. Ковальчук]. – Київ: Темпора, 2007. – С. 142; Козицький А. Авіація УГА / А. Козицький // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність. – Львів, 2000. – Вип. 6: Західно-Українська Народна Республіка: історія і традиції. – С. 323.

<sup>31</sup> Там само. – С. 323.

<sup>32</sup> Там само. – С. 322, 323.

<sup>33</sup> Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль, 1918. – Ч. 2. – 14 грудня. – С. 2; Франко П. Летунський відділ У.Г.А. / П. Франко // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 10. – С. 3.

<sup>34</sup> Харук А. Авиация Украинской Галицкой Армии (1918–1920) / А. Харук // Мир модели. – Киев, 2003. – № 6(12). – С. 35.

П. Франко, оглянувши поавстрійські летовища у Стрию, Тернополі, Красному, Рогатині, Станиславові, врешті дійшов висновку, що найкраще для дислокації ВПС ЗУНР підходить Красне. Оскільки: а) недалеко від Львова, приблизно 46 км, а навколо міста тривали основні воєнні дії; б) це – важливий стратегічний пункт: тут розташовувався залізничний вузол – станція Красне–Буськ, і цей об’єкт охороняла окрема сотня; в) непогана матеріальна база: ангари для розміщення літаків, майстерні та бараки для механіків, верстати, станки для обробки деревини, пристрої для відливання і кування металу, бараки для особового складу, приміщення для зберігання пального й авіабомб, магазини; г) добрий стан летовища площею понад 1 км кв.<sup>35</sup>.

Також Петро Франко співпрацював із Головним управлінням повітряного флоту УНР, начальником котрого був полковник Віктор Павленко (на цій посаді перебував із 5 грудня 1918 р. до листопад 1919 р.) та Олександром Наконечним (з 16 квітня 1918 р. – на посаді начальника авіації УНР, а пізніше – Української держави до 27 серпня 1918 р., від 25 грудня 1918 р. обіймав посаду інспектора авіації УНР до червня 1919 р.). Завдяки співпраці з цим відомством до летунського відділу надходили літаки, запчастини, амуніція, авіабомби тощо. Пізніше навіть було сформовано спеціальну інспектуру для авіації ГА, яку із травня 1919 р. очолив полковник Костянтин Калінін<sup>36</sup>.

Як і для українців, матеріально-технічну базу для формування польських ВПС 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<sup>37</sup>. Їх вибір зупинився на летовищі, яке наприкінці 1915 р. організували австрійці в північно-західній частині Львова<sup>38</sup>.

Над планом захоплення летовища, на якому ще перебували австрійці, працював поручник Януш де Борен. Він налагодив контакти з австрійськими пілотами – поляками за національністю. До Януша де Борена приєдналися поручник Стэфан Бастир (пілот 37-го фліку (флік – від нім. *Fliegerkompanie* – авіарота) австрійських військово-повітряних сил), поручник Стэфан Стец (авіатор 3-го фліку), поручник Євгеніуш Роланд (пілот 61-го фліку)<sup>39</sup>.

2 листопада, після Листопадової революції, яка, як пише дослідник Т. Копанські, була для поляків повною несподіванкою, С. Бастир та Я. де Борен зуміли переконати австрійців і ті передали полякам летовище Левандівку, де було понад 18 літаків “Бранденбург”, придатних до ремонту<sup>40</sup>.

<sup>35</sup> *Франко П.* Летунський відділ УГА. ... – Ч. 10. – С. 3–5; *Бендик В.* Повітряна війна на українсько-польському фронті / В. Бендик // *Військо України.* – Київ, 1997. – № 9–12. – С. 50; *Бендык В.* В небе Восточной Галичины / В. Бендык // *Авиация и время.* – Киев, 1996. – № 6. – С. 36; *Харук А.* У истоков украинской военной авиации / А. Харук // *Авиация и время.* – Киев, 2004. – № 4. – С. 14.

<sup>36</sup> *Фостаковський І.* Летунство. – С. 218; *Тинченко Я.* Герої Українського неба: науково-популярне видання / Я. Тинченко. – Київ: Темпора, 2010. – С. 129, 139, 142.

<sup>37</sup> *Козицький А.* Небо над Львовом... – С. 17.

<sup>38</sup> *Kopański T.* Lotnicy w obronie Lwowa... – S. 50.

<sup>39</sup> *Ibidem.*

<sup>40</sup> *Ibidem.*

Із листопада 1918 р. Стефан Бастир, Януш де Борен і поручник Владіслав Торун з обслуговувальним персоналом розпочали ремонт літаків. Очевидно, машини були в непоганому стані, не потребували капітального ремонту, тому, як зазначають польські дослідники Я. Пшибила, Т. Копанські, К. Тарковські, вже 5 листопада С. Бастир і Я. де Борен здійснили два перших бойових вильоти, скинувши бомби на залізничну станцію Персенківка<sup>41</sup>. Проте ця дата видається нам помилковою. Українські джерела переконливо доводять, що перші бойові вильоти польської авіації були зроблені 4, 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 – поранено і кількох взято в полон) почав відступати на станцію Персенківка. Невдовзі туди прилетів польський літак і скинув на позиції Січових стрільців кілька бомб, що спричинило велику паніку, – поручник Баган навіть зрікся командування курунем<sup>42</sup>. Як згадує сотник колишньої австрійської та Галицької армії О. Кузьма: “Панічний настрій серед безрадних старшин і розворушеного стрілецтва переходив усякі границі”<sup>43</sup>. Щодо дати першого вильоту польської авіації існує багато сумнівних тверджень, наприклад, дослідник Я. Тинченко вважає, що він відбувся 6 або 7 листопада 1918 р. і його здійснив С. Бастир на літаку “Ефак” № 52–52<sup>44</sup>.

Українцям, як і полякам, доводилося ремонтувати старі австрійські літаки. Поручник Галицької армії С. Слезак, колишній авіаконструктор австрійської армії, у майстернях із кількох несправних апаратів складав один боездатний літак<sup>45</sup>. Але доводилося вмонтовувати двигуни з більшою потужністю, ніж це було передбачено. Такі експерименти були небезпечними: машини трусило в повітрі й пілоти часто остерігалися сідати за штурвал такого літака<sup>46</sup>.

Через нестачу паливно-мастильних матеріалів для техніки УГА, зокрема і для літаків, військове керівництво намагалося взяти під контроль центри видобутку й зберігання нафти та нафтопродуктів. Так, 4-й відділ ДСВС 28 березня 1919 р. звернувся до окружної команди в Самборі щодо розпорядження про “нафтові громади” – Борислав, Тустановичі, Баню Котівську, Східницю, Мразницю, Опаку, Уричі, Попелі, Нагуєвичі й Губищі разом із Дрогобичем об’єднали в “Нафтовий округ”.

<sup>41</sup> *Przybyła J.* Z orlich bojów lotników lwowskich / J. Przybyła. – Lwów; Warszawa, 1919. – S. 24; *Kopański T.* Lotnictwo polskie w kampanii polsko-ukraińskiej 1918–1919 / T. Kopański // *Wojskowy Przegląd Historyczny*. – 1990. – Nr. 1–2. – S. 139–140; *Ejusdem.* Lotnicy w obronie Lwowa... – S. 50; *Tarkowski K.* Polskie lotnictwo wojskowe... – S. 40.

<sup>42</sup> *Кузьма О.* Листопадіві дні 1918 р. / Олекса Кузьма. – Нью Йорк: Накладом видавничої кооперативи “Червона Калина”, 1960. – С. 141–146; *Крип’якевич І.* Історія українського війська / І. Крип’якевич, М. Капустяньський, Б. Гнатевич, С. Шрамченко, О. Думін, З. Стефанів, Л. Шанковський, С. Росоха. – 2-ге доп. вид. – Вінніпег: Вид. І. Тиктор, 1953 – С. 476.

<sup>43</sup> *Кузьма О.* Листопадіві дні 1918 р. ... – С. 146.

<sup>44</sup> *Тинченко Я.* Герої Українського неба: науково-популярне видання / Я. Тинченко. – Київ: Темпора, 2010. – С. 71.

<sup>45</sup> *Фостаковський І.* Летунство... – С. 219.

<sup>46</sup> *Франко П.* Летунський відділ УГА... – Ч. 10. – С. 4.

Над ним встановлювалося керівництво з осідком у Бориславі, яке безпосередньо підпорядковувалося ДСВС<sup>47</sup>. Керівництву “Нафтового округу” для безпеки було надано чотири сотні по 100 вояків. Одна з них мала дислокуватись безпосередньо у Дрогобичі, а три інші – здійснювати нагляд за рештою “нафтових громад”<sup>48</sup>.

Із прибуттям у Красне 16 грудня 1918 р. одного з авіагонів 3-го Одеського авіаційного дивізіону та завдяки іншим організаційним заходам сформовано боєздатну авіаційну сотню, яка мала в розпорядженні три винищувачі “Ньюпор” XXI і XXVII серій<sup>49</sup>. Дані щодо останнього літака “Ньюпор XXVII”, який нібито перебував на озброєнні 1-ї бойової летунської сотні у Красному, доволі сумнівні. Інженер Р. Земик стверджує, що в неї на цей час був літак типу “Ньюпор XXIII”, а не XXVII<sup>50</sup>, а також чотири розвідувальних “Альбатроса” XXVII серії і “Бранденбурга” LXIV серії<sup>51</sup>.

У процесі дослідження виявлено, що дані деяких дослідників про переправлення вказаного авіагону з Одеси сумнівні, оскільки маємо відомості, що полковник Борис Губер, як і особовий склад, який переправився до Красного, входили до Армії Української держави (пізніше Дієвої армії УНР), а саме до 2-го Подільського авіаційного дивізіону, котрий перебував під керівництвом Одеської авіаційної інспекції. Цей дивізіон був у Вінниці<sup>52</sup>. Ймовірно, що через факт підпорядкування його Одеській авіаційній інспекції, деякі дослідники і стверджують про переправу авіапідрозділу з Одеси.

Натомість поляки, які дислокувались на львівському летовищі Левандівка, теж інтенсивно займалися зміцненням боєздатності ВПС. До 31 грудня 1918 р. вони зуміли відремонтувати 18 літаків і 26 авіадвигунів<sup>53</sup>.

Авіаційне майно й літаки постійно надходили до авіасотні у Красному. У Підволочиськах і Бродах за наказом полковника Г. Стефаніва було створено спеціальні станції для збору повоєнного 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 (за даними сотника І. Фостаковського 20 грудня 1918 р.) у складі 60 осіб переїхав до Красного<sup>54</sup>. Згодом він став базою для формування технічної летунської сотні<sup>55</sup>.

Залишки авіапідрозділів часів Першої світової війни стали добрим джерелом матеріально-технічного поповнення і для поляків. Ще в листопаді 1918 р.

<sup>47</sup> Центральний державний історичний архів України, м. Львів (далі – ЦДАІЛ України). – Ф. 581. – Оп. 1. – Спр. 146. – Арк. 48.

<sup>48</sup> Там само. – Арк. 48 зв.

<sup>49</sup> Харук А. Авиация Украинской Галицкой Армии... – С. 36.

<sup>50</sup> Земик Р. Дещо про летунство У.Г.А. / Р. Земик // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 13. – С. 10.

<sup>51</sup> Харук А. Авиация Украинской Галицкой Армии... – С. 36. Земик Р. Дещо про летунство... – Ч. 13. – С. 10.

<sup>52</sup> Гинченко Я. Герої Українського неба... – С. 77–78.

<sup>53</sup> Kopański T. Lotnictwo polskie... – S. 144.

<sup>54</sup> Фостаковський І. Летунство... – С. 218.

<sup>55</sup> Козицький А. Авиация УГА... – С. 321.

на летовищах Галичини було зібрано понад 200 літаків, із них 12 придатних до негайного використання<sup>56</sup>.

**Структура авіації.** Висвітлені організаційні заходи командування Галицької армії дозволили переформувати на початку 1919 р. (дослідники подають різні дати цієї події: за даними А. Козицького<sup>57</sup> і В. Бендик<sup>58</sup> – в лютому, за даними Л. Шанковського<sup>59</sup> та І. Фостаковського<sup>60</sup> – у квітні) летунський відділ у Перший летунський полк. Ми вважаємо, що воно відбулося в лютому 1919 р., принаймні з 19 лютого 1919 р. в архівних документах починають фігурувати відомості про дві авіасотні (1-шу і 2-гу), також у документах під цією датою значиться “направка сотня”, тобто ремонтна<sup>61</sup>. Хоча в документах назва “Перший летунський полк” відсутня, вона досить поширена у спогадах<sup>62</sup>. 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 потреб III корпусу Галицької армії. У травні до неї надійшло ще шість літаків<sup>63</sup>.

2-га летунська сотня під командуванням полковника Д. Канукова залишилася у Красному для потреб I та II корпусів УГА<sup>64</sup>. Згідно зі спогадами колишніх авіаторів ВПС ЗУНР, зокрема інженера Рудольфа Земика, на початку травня 1919 р. у Тернополі сформовано 3-тю летунську сотню, яка мала в розпорядженні п’ять літаків<sup>65</sup>.

Згідно з архівними даними на період із 19 лютого по 10 квітня 1919 р. 1-ша летунська сотня мала: 11 старшин, 25 підстаршин, 38 муштрових стрільців, 43 немуштрових стрільців (не мали належного військового вишколу) – разом 117 військовослужбовців. Із них, як зазначено у відомостях, бойових: 11 старшин, 25 підстаршин. Також: 3 літаки типу “Бранденбург”, 1 – типу “Ллойд”, 3 – перебували в ремонті. 6 кулеметів системи “Шварцльозе” (країна виробник – Австро-Угорщина, вага – 40 кг, місткість магазину – 250 набоїв, скорострільність – 400 набоїв за хв.<sup>66</sup>), 9 системи “Льюїс” (країна виробник – Англія, калібр – 7,71 мм,

<sup>56</sup> *Tarkowski K.* Polskie Lotnictwo wojskowe... – S. 38.

<sup>57</sup> *Козицький А.* Авіація УГА... – С. 322.

<sup>58</sup> *Бендик В.* В небе Восточной Галичины... – С. 37.

<sup>59</sup> *Шанковський Л.* Українська Галицька Армія: Воєнно-історична студія / Л. Шанковський – Вінніпег: В-во Д. Микитюк, 1974. – С. 290.

<sup>60</sup> *Фостаковський І.* Летунство... – С. 223.

<sup>61</sup> Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДА-ВО України). – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 38. – Арк. 25.

<sup>62</sup> *Фостаковський І.* Летунство... – С. 223; *Шарик М.* Перша Бойова Летунська Сотня УГА / М. Шарик // Українська Стрілецька Громада в Канаді 1928–1938. – Саскатун (Канада), 1938. – С. 135.

<sup>63</sup> *Фостаковський І.* Летунство... – С. 223.

<sup>64</sup> Там само. – С. 223.

<sup>65</sup> *Земик Р.* Дещо про летунство У.Г.А. / Р. Земик // Український скиталець. – Йозефів, 1922. – Ч. 14. – С. 4.

<sup>66</sup> *Литвин М.* Українсько-польська війна... – С. 165.



вага – 14,5 кг, місткість магазину – 47 набоїв, скорострільність – 450 набоїв за хв.<sup>67</sup>), 38 гвинтівок<sup>68</sup>.

Капітальні ремонти машин проводили у Красному, де перебував Кіш із верстатами для ремонту апаратів і запасна сотня<sup>69</sup>. Цей Кіш, або, як зазначено в архівних документах, “направча сотня”, мала в розпорядженні з 19 лютого по 10 квітня 1919 р.: 4 старшини, 8 підстаршин, 30 муштрових, 163 немуштрових стрільців – разом 205 військовослужбовців. 1 легковий, 2 вантажних автомобілі<sup>70</sup>.

Згідно з виявленими архівними матеріалами, 2-га летунська сотня (з 19 лютого по 10 квітня 1919 р.) нараховувала: 6 старшин, 10 підстаршин, 15 муштрових, 41 немуштрових стрільців – разом 72 військовослужбовці. 4 літаки типу “Ньюпор”, 27 гвинтівок<sup>71</sup>.

Отже, на підставі архівних документів за цей період (19 лютого – 10 квітня 1919 р.) виявлено, що військово-повітряні сили ЗУНР мали в розпорядженні: 11 літаків, із них 8 справних, 3 перебували в ремонті. Службу несли безпосередньо у структурі ВПС ЗУНР 394 військовослужбовці<sup>72</sup>.

Летунський відділ був спільним із відповідною структурою ДСВС під командуванням поручника П. Франка. Зокрема в розпорядженні про заснування відділу від 1 грудня 1918 р. “ВВк 16. – Відділ летунів. Летунський матеріал” вказувалося, що він підлягає безпосередньо ДСВС, тактично підпорядковується Начальній команді Галицької армії (НКГА), як вказує у спогадах колишній військовослужбовець цього відділу сотник І. Фостаковський. Дослідник М. Литвин стверджує, що саме від НКГА відділ одержував бойові завдання, за які звітував головнокомандувачеві Галицької армії<sup>73</sup>.

В архівних документах чітко простежується, що ВПС ЗУНР підпорядковувались НКГА, якій звітували й від якої одержували накази. Наприклад, у телеграмі за квітень 1919 р., відправленій із Красного (місце дислокації авіасотні) до Ходорова, де перебувала з 20 січня до червня 1919 р. Начальна команда Галицької армії – вищий орган керівництва збройних сил ЗУНР, – відзвітовано за розвідувальний виліт у напрямку Львів–Городок. У телеграмі за 15 січня 1919 р. летунська команда Красного звертається до Начальної команди із проханням надіслати всі номери необхідних для виконання авіазавдань наказів, оскільки до 15 січня 1919 р. не було надіслано жодного наказу<sup>74</sup>.

Згідно з архівними даними, вже 15 червня 1919 р. летунський курінь підпорядковувався Оперативному штабу НКГА. Тимчасовим комендантом цього куреня

<sup>67</sup> Там само. – С. 165.

<sup>68</sup> ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 38. – Арк. 25.

<sup>69</sup> *Лемківський І.* Летунство УГА. / *І. Лемківський* // Літопис Червоної Калини. – 1938. – Ч. 11. – С. 8; *Фостаковський І.* Летунство... – С. 223.

<sup>70</sup> ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 38. – Арк. 25.

<sup>71</sup> Там само.

<sup>72</sup> Там само.

<sup>73</sup> *Литвин М.* Українсько-польська війна... – С. 128; *Фостаковський І.* Летунство... – С. 218; Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль, 1918. – Ч. 2. – 14 грудня. – С. 2–3.

<sup>74</sup> *Литвин М.* Українсько-польська війна... – С. 123; ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 38. – Арк. 97; Там само. – Спр. 15. – Арк. 154.

і референтом летунства був поручник Слезак<sup>75</sup>. Начальником Оперативного штабу – отаман Вільгельм Льобковіц. До Генерального штабу входили сотники Ріхард Шобер та Роман Гузар. Старшиною для доручення призначений четар Микола Вовкунець, начальник Оперативної канцелярії – хорунжий Петро Микита<sup>76</sup>.

Всі заходи, що стосувалися мобілізації, особових справ, бранки, поповнень, транспорту, амуніції, обозів, санітарії та інтендатури, головний референт фронту та командант етапу мали узгоджувати з начальником Оперативного штабу.

Ще одне документальне (архівне) підтвердження підпорядкування ВПС ЗУНР Начальній команді фігурує в наказі НКГА № 128 від 27 серпня 1919 р., де вказано, що поручник Грушт має здійснити об'єднання 1-ї та 2-ї летунських сотень в одну, передати командування нею поручникові Заславському, а Грушт, згідно з наказом, став командантом і референтом летунства при НКГА. Документ підписаний начальним вождем військ, генералом четарем Тарнавським та начальником штабу Галицької армії полковником Шаманеком<sup>77</sup>.

Окрім летунського куреня, Оперативному штабу Начальної команди на 15 червня 1919 р. підпорядковувались: повітроплавна сотня, дислокована в Озір'яхах, протиповітряна батарея та панцерні потяги, телеграфний курінь, розвідувальний відділ, залізнодорожний курінь, картографічний відділ і запасна обозна валка, котра перебувала у стані формування<sup>78</sup>.

Крім “летунський курінь”, у документах використано низку інших назв авіації ГА: “летунський відділ українського війська”<sup>79</sup> – можна вважати офіційною і найбільш вживаною в документах та спогадах<sup>80</sup>, “літаки Красне”<sup>81</sup>, “летничий відділ”<sup>82</sup>, “летучий відділ”<sup>83</sup>, на офіційних документах часто проставлена печатка із зображенням лева з короною на голові, обертого об скалу, з написом: “Команда летунського Відділу”<sup>84</sup>.

Противник авіації ГА – польські військово-повітряні сили – мав таку структуру. 21 грудня 1918 р. сформовано Командування військової авіації, котре видало наказ про перейменування авіаційних ескадр із Малопольщі. І бойова ескадра із Кракова перейменована на 5-ту, II ескадра Львівська – на 6-ту, III ескадра Львівська, що прибула з Кракова, – на 7-му. 6-та (перебувала під командуванням поручників Шмідта та Євгеніуша Роланда) та 7-ма (поручника Єжи Борейша) належали

<sup>75</sup> ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 100.

<sup>76</sup> Там само. – Оп. 3. – Спр. 4. – Арк. 9.

<sup>77</sup> Там само. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 217.

<sup>78</sup> Там само. – Оп. 3. – Спр. 4. – Арк. 9.

<sup>79</sup> Там само. – Оп. 1. – Спр. 38. – Арк. 25.

<sup>80</sup> Там само. – Арк. 30; Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль, 1918. – Ч. 2. – 14 грудня. – С. 2–3; *Фостаковський І.* Летунство... – С. 219; *Франко П.* Летунський відділ УГА... – Ч. 10. – С. 3, 5.

<sup>81</sup> ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 38. – Арк. 26.

<sup>82</sup> Там само. – Спр. 1. – Арк. 41.

<sup>83</sup> Там само. – Арк. 10.

<sup>84</sup> Там само. – Спр. 38. – Арк. 30.

до Львівської летунської групи, котрою командував капітан Кароль Стельмах<sup>85</sup>. Наприкінці січня 1919 р. Командування авіаційних військ реорганізувало Львівську летунську групу в III летунську групу, до складу якої входили 5-та, 6-та, 7-ма ескадри, а також III рухомий авіаційний парк. 6-та і 7-ма ескадри дислокувались у Львові, а 5-та – під Перемишлем на летовищі Гуречку<sup>86</sup>.

Командування III авіаційної групи складалось із командувача – капітан Камілло Періні та ад'ютанта – поручник Юліуш Юркевіч. 5-та ескадра перебувала під командуванням капітана (за фахом – пілот) Станіслава Ясінського. До неї також входили пілоти сержанти: Адольф Н'єміц, Єже Шеруда, Йозеф Карголь, Йозеф Цагашек, авіаспостерігачі поручники: Бйолеслав Лепши, Ян Парцінські, Владислав Попель, поручник Желіна. 6-ю 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-ю ескадрою командував капітан Кароль Стельмах (до того командувач Львівської летунської групи), до ескадри входили пілоти поручники: Віктор Роботицкі, Єжи Борейша (колишній її командувач), Зигмунт Костжевські, Артур Юркевіч, сержанти: Тадеуш Комінковські, Ян Стахура, авіаспостерігачі поручники: Казім'єж Свошовські, Юліан Павловські, Кароль Фрісер<sup>87</sup>.

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, у Кракові формувалась 12-та ескадра. Після прибуття в кінці березня 1919 р. під Перемишль капітан Камілло Періні об'єднав (через слабкий стан) її з 9-ю під командуванням Владислава Матули. Ці дві мали номер 9, а номер 12 у 1920 р. надано 1-й ескадрі Великопольській<sup>88</sup>. В авіаційній структурі польських ВПС діяв також Інспекторат військ авіаційних<sup>89</sup>.

13 квітня 1919 р. утворено IV авіаційну групу під командуванням капітана Слон'євкого, до якої входили 2-га та 3-тя авіаескадри<sup>90</sup>.

Крім цього, необхідно зазначити, що польські ВПС підсилили французькі ескадри при армії генерала Юзефа Галлера, який за згодою Антанти 20 квітня 1919 р. перейшов німецько-польський кордон і 21 був вже у Варшаві. Ця армія сформована на території Франції за угодою з польським урядом, в якій визначено її використання, устрій, статус. Вона зберігала автономію, підпорядковувалась французькому маршалу Ф. Фошу, який був головнокомандувачем союзних військ у Європі. Командний склад, починаючи від

<sup>85</sup> *Kopański T.* Lotnictwo polskie w kampanii polsko-ukraińskiej. – S. 144–145.

<sup>86</sup> *Ibidem.* – S. 145.

<sup>87</sup> *Ibidem.* – S. 146.

<sup>88</sup> *Ibidem.* – S. 145.

<sup>89</sup> *Ibidem.* – S. 147; *Romeyko M.* 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. 216.

<sup>90</sup> *Romeyko M.* Jak Powstało nasze lotnictwo... – S. 216; *Kopański T.* Lotnictwo polskie w kampanii polsko-ukraińskiej... – S. 152.

командирів батальйонів, крім командарма, становили французькі офіцери. 14 лютого 1919 р. армія налічувала 857 офіцерів та 90 980 жовнірів. Із них сформовано шість дивізій піхоти й окремі частини, котрі мали прибувати до Польщі по мірі їх комплектування<sup>91</sup>.

У розпорядженні генерала Юзефа Галлера були також і авіаескадри: 39-та, 59-та, 66-та, 162-та, 580-та, 581-ша, 582-га<sup>92</sup>.

**Розпізнавальні знаки й емблематика.** 6 грудня 1918 р. наказом № 22 встановлено розпізнавальні знаки для літаків ГА. Згідно з ним, як розпізнавальні знаки встановлено кольорові квадрати, що наносились на нижню частину крил, відповідно під правим крилом – синій, під лівим – жовтий. Згодом, як стверджує у спогадах П. Франко, в якості розпізнавальних знаків запроваджено круглі кокарди, де зовнішнє коло було блакитним, а внутрішня частина – жовта. Ці знаки наносили на нижню і верхню частину крил, інколи – на бічні частини вертикального оперення, борти фюзеляжу. Також на борт інколи наносили жовтий тризуб, деколи його вписували в синій квадрат<sup>93</sup>. На окремих літаках, переданих гетьманом П. Скоропадським, зберігалися ще старі російські знаки, кокарди біло-синьо-червоного кольору<sup>94</sup>. Деякі дослідники стверджують, що на червень 1919 р. встановлено в як розпізнавальні знаки жовту та синю полоси, котрі наносили на крила та кермо повороту<sup>95</sup>. Ці дані також підтверджують спогади колишніх авіаторів<sup>96</sup>.

Існують згадки І. Фостаковського про використання в якості знаків черепа з кістками – такі літаки належали до винищувального відділу. Це були, як згадує П. Франко, два “Ньюпори”. Один із них винищувач, згідно з ідентифікацією дослідника А. Харука, “Ньюпор XVII Ц. I”. Його фото подає у спогадах І. Фостаковський, проте цих знаків на ньому не видно. Також нам вдалось знайти фото літака із зображеною на борті жінкою з мечем. Досліджено, що авіатори ВПС ЗУНР наносили чорного кольору тризуб на борти літаків<sup>97</sup>.

Поляки теж наносили герби на борти літаків<sup>98</sup>. Нам вдалося віднайти на сторінках польського періодичного видання “Przegląd Lotniczy” (Miesięcznik wydawany

<sup>91</sup> *Литвин М.* Українсько-польська війна... – С. 348–349; *Копаньський Т.* 16 (39-a) eskadra wywiadowcza 1919–1920 / Т. Копаньський. – Warszawa: KWN, 1994. – С. 8, 11.

<sup>92</sup> *Копаньський Т.* 16 (39-a) eskadra wywiadowcza... – С. 8.

<sup>93</sup> *Харук А.* Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917–1920 рр. / А. Харук. – Київ: Темпора, 2008. – С. 74; *Харук А.* Авіація Української Галицької Армії в українсько-польській війні... – С. 94–95; *Франко П.* Летунський відділ УГА / П. Франко // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 11. – С. 12.

<sup>94</sup> *Харук А.* Крила України... – С. 74; *Його ж.* Авіація Української Галицької Армії в українсько-польській війні... – С. 95.

<sup>95</sup> *Его же.* Авиация Украинской Галицкой Армии (1918–1920) / А. Харук // Мир моделей. – 2003. – № 6 [12]. – С. 37.

<sup>96</sup> *Фостаковський І.* Летунство... – С. 227.

<sup>97</sup> Там само. – С. 222, 227; Історичний Календар-Альманах Червоної Калини на 1926 рік. – Львів; Київ: Накладом В-ва “Червона Калина”, 1925. – С. 97; *Франко П.* Летунський відділ УГА... – Ч. 11. – С. 9, 12; *Харук А.* Крила України... – С. 49.

<sup>98</sup> *Tarkowski K.* Polskie lotnictwo wojskowe w 1918 r. / K. Tarkowski // Wojskowy Przegląd Historyczny. – 1991. – Nr. 2. – С. 43.

przez Dowództwo lotnictwa) в різних номерах та за різні роки видання емблеми, які редакція поміщала як окрасу в кінці статей різних польських авторів. Ці специфічні символічні емблеми використовували польські ВПС. Так, 3-тя розвідувальна авіаційна ескадра – скелет, що імітує гру на скрипці<sup>99</sup>. 4-та розвідувальна авіаескадра – орла з розправленими крилами, голова котрого повернута ліворуч<sup>100</sup>. 7-ма мисливська – круг, в якому вписаний військовий кашкет, на контори нанесено зірочки<sup>101</sup>. Збереглася фотографія літака “Альбатрос Д 3” 7-ї ескадри ім. Т. Костюшка, на борту котрого нанесено цю емблему<sup>102</sup>. 8-ма розвідувальна авіаескадра використовувала як емблему орла, що тримає в кігтях гвинт літака<sup>103</sup>. 13-та мисливська – коло, в яке вписано блискавку<sup>104</sup>. 21-ша винищувальна – шахівницю з написом “NEL”<sup>105</sup>. Деякі авіатори наносили на борт індивідуальний знак, яким ідентифікувався пілот. Наприклад, такий знак на борту свого “Фоккера Е V” мав поручник пілот Стефан Стец<sup>106</sup>. Віднайдено також емблему у вигляді стрикози однієї з авіаційних шкіл, що діяла в 1919 р., спеціалізувалася на підготовці авіаобсерваторів (спостерігачів)<sup>107</sup>.

В основному поляки використовували в якості розпізнавальних знаків червоно-білу шахівницю, яку наносили на верхню та нижню частину крил, борт літака та стерно поворотів<sup>108</sup>. Як стверджує у спогадах сотник І. Фостаковський, після Варшавського договору на літаках Дієвої армії українці, як і поляки, наносили шахівницю, але синьо-жовту<sup>109</sup>.

Отже, матеріально-технічну базу для формування військово-повітряних сил Західноукраїнської Народної Республіки становили колишні австрійські, російські, німецькі авіаційні формування, які дислокувались у період Першої світової війни на території Галичини. Первинна база для формування польських ВПС – поавстрійське

<sup>99</sup> *Polesiński W.* Do Poległych Lotników / Władysław Polesiński // *Przegląd Lotniczy* (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa). – Warszawa, 1937. – Nr. 10. – S. 1333.

<sup>100</sup> *Tuskiewicz O.* Zagon na Korosteń w październiku 1920 / Olgierd Tuskiewicz // *Tamże.* – Nr. 12. – S. 1765.

<sup>101</sup> *Madejski W.* Lotnictwo w bitwie pod Lwowem w sierpniu 1920 roku / Władysław Madejski // *Tamże.* – Nr. 4. – S. 486.

<sup>102</sup> *Тинченко Я.* Герої Українського неба... – С. 55.

<sup>103</sup> *Tuskiewicz O.* Zagon na Korosteń w październiku 1920 r. / Olgierd Tuskiewicz // *Przegląd Lotniczy* (Miesięcznik wydawany przez Dowództwo lotnictwa) – Warszawa, 1937. – Nr. 6. – S. 806.

<sup>104</sup> *Madejski W.* Lotnictwo w bitwie nad Niemnem / W. Madejski // *Tamże.* – S. 949.

<sup>105</sup> *Ejusdem.* Wapniarka / W. Madejski // *Tamże.* – Nr. 5. – S. 656.

<sup>106</sup> *Ejusdem.* Lotnictwo pierwszych dniach obrony Lwowa / W. Madejski // *Tamże.* – Warszawa, 1938. – Nr. 11. – S. 1622.

<sup>107</sup> *Michowski S.* O tradycji myśli kilka / Stanisław Michowski // *Tamże.* – Warszawa, 1937. – Nr. 10. – S. 1359.

<sup>108</sup> *Tarkowski K.* Polskie lotnictwo wojskowe w 1918 r. / K. Tarkowski // *Wojskowy Przegląd Historyczny.* – 1991. – Nr. 2. – S. 43. *Kopański T.* 16 (39-a) eskadra wywiadowcza 1919–1920 / T. Kopański. – Warszawa: KWN, 1994. – Fotografia 30; *Тинченко Я.* Герої Українського неба... – С. 55.

<sup>109</sup> *Фостаковський І.* Летунство... – С. 227.

летовище Левандівка з літаками, які не потребували значного ремонту. Це дало змогу вже 4 листопада 1918 р. здійснити авіанальоти на позиції українців.

Іноземні війська залишили після себе 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 ГА зібрано й освоєно велику кількість авіаційного майна та літаків, у результаті чого були сформовані власні ВПС. Поляки ж ще в листопаді 1918 р. на летовищах Галичини зібрали понад 200 літаків, серед яких 12 придатних до негайного використання.

На озброєнні авіації ЗУНР перебували апарати лише іноземного (австрійського, німецького, угорського, російського) виробництва, різних видів і типів. При формуванні авіації ГА значну матеріально-технічну допомогу надало вище військове керівництво Армії УНР. Військова авіація ЗУНР попри гіршу матеріально-технічну базу виявилася доволі боєздатною, хоча їй непросто було протистояти польській авіації, котра мала краще забезпечення.

Головну роль у формуванні військово-повітряних сил відіграв поручник П. Франко. Саме його 1 грудня 1918 р. призначено командантом летунського відділу і референтом летунства при Державному секретаріаті військових справ. Авіаційна реферантура займалася здебільшого адміністративними питаннями, а авіаційний відділ – оперативними. Поділ повноважень був доволі умовним.

Основними організаторами польських ВПС у Галичині були поручники: Януш де Борен, Стэфан Бастир, Стэфан Стец, Євгеніуш Роланд, що перебували в тому ж військовому званні, що і Петро Франко.

Державний секретаріат військових справ та Начальна команда Галицької армії тримали під контролем процес формування цього важливого роду зброї. Авіаційний відділ був спільним із відповідною структурою ДСВС. У розпорядженні про заснування відділу зазначено, що він підлягає безпосередньо ДСВС, проте тактично підпорядковується НКГА, від якої одержує бойові завдання і якій звітує про їх виконання, зокрема головнокомандувачеві.

Проведені організаційні дії дозволили реорганізувати до потреб фронту на початку 1919 р. летунський відділ у Перший летунський полк із трьома авіасотнями, котрі були прикріплені до корпусів ГА. Структурно польські ВПС склались із кількох авіаційних груп, до кожної з яких належало кілька авіаескадр.

Для уникнення обстрілів військово-повітряних сил ЗУНР власними ж військами встановлено окремими наказами розпізнавальні знаки, що наносились на фюзеляж, верхню і нижню частини крил, бічні частини вертикального оперення. На переданих гетьманом П. Скоропадським окремим літаках зберігались ще старі російські знаки. У процесі функціонування ВПС вони зазнавали змін. Як польські ВПС, так і ВПС ЗУНР використовували низку метафоричних емблем, що наносили на літак. Вони вказували на належність або до певної ескадри (у випадку поляків), або до певного відділу авіасотні (у випадку українців). Поляки наносили на борт різноманітні індивідуальні знаки. Українці та поляки часто наносили на літаки національні герби.