

УДК 94(477)“1918/1920”:355.4

Андрій ХАРУК

З ІСТОРІЇ АВІАЦІЇ ГАЛИЦЬКОЇ АРМІЇ

Розглянуто історію створення авіаційних частин Галицької Армії. Зосереджено увагу на передумовах формування, а також особливостях становлення організаційної структури та еволюції її авіаформувань. Висвітлено специфіку комплектування особовим складом і технікою. Досліджено статус авіації в структурі Галицької Армії.

Ключові слова: Західноукраїнська Народна Республіка, Галицька Армія, авіація, авіаційні частини, авіабаза.

Столітній ювілей Української національної революції є нагодою проаналізувати вкрай важливий, а водночас – драматичний період історії нашої державності. Одним із етапів революції стала боротьба українців Галичини, яка призвела до утворення власної держави – Західноукраїнської Народної Республіки (ЗУНР). Ключову роль у цьому відіграли збройні сили ЗУНР – Галицька Армія (ГА). Цей військовий організм був до певної міри унікальним, оскільки він пережив свою державу, продовжуючи функціонувати вже після того, як територія ЗУНР була окупована Польщею.

Досліджувати історію летунства ГА розпочали ще в 20-х роках минулого століття. У запропонованій статті зосереджено увагу передусім на дослідженнях безпосередніх учасників тих подій – П. Франка, І. Лемківського, Р. Земика¹. Ґрунтовною, на нашу думку, є стаття Р. Земика, написана невдовзі після завершення бойових дій. У ній автор не лише висвітлює історію створення та основні етапи бойового шляху авіації ГА, але й характеризує тактику бойового використання авіації ГА у різних воєнних операціях. Цікавою та інформативною є стаття І. Лемківського. Мемуари ж Петра Франка мають автобіографічне спрямування і містять деякі суттєві неточності (наприклад, щодо командного складу авіації ГА).

У радянській історіографії про авіацію ГА не згадували. З доробку діаспорних істориків виділимо працю Л. Шанковського (авіації в ній відведено невеликий розділ), а також колективну працю “Українська Галицька Армія: матеріали до історії”, в якій розділ про летунство написав І. Фостаковський, який сам служив у цьому

¹ *Франко П.* Летунський відділ УГА / П. Франко // Календар Червоної Калини на 1924 рік. – Львів, 1923. – С. 129–131; *Те саме* // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 10. – С. 3–5; Ч. 11. – С. 9–12; *Лемківський І.* Летунство УГА / Р. Лемківський // Літопис Червоної Калини. – 1938. – Ч. 11. – С. 7–10; Ч. 12. – С. 15–17; *Земик Р.* Дещо про летунство УГА / Р. Земик // Український скиталець. – 1922. – Ч. 13. – С. 9–11; Ч. 14. – С. 3–6; Ч. 15. – С. 4–5.

роді військ². Ці дослідження ґрунтувалися на спогадах учасників подій, оскільки автори не мали доступу до документів, зосереджених у радянських архівах.

В новітній українській історіографії питання авіації ГА висвітлені у працях, які стосуються історії ЗУНР та Галицької Армії³. Спеціально тему летунства в другій половині 1990-х рр. вивчали В. Бендик та А. Козицький⁴. У ХХІ ст. з'явилася низка нових досліджень, серед яких на увагу заслуговують статті В. Киреї та праця Я. Тинченка (авіації Галицької Армії присвячено окремих розділ)⁵. Автор цієї статті також досліджував летунство ГА⁶.

Напередодні розпаду Австро-Угорської монархії на території Східної Галичини дислокувалися незначні авіаційні сили, зокрема тилові частини: 4-й авіаційний парк у Львові (аеродром Левандівка), який займався ремонтом і обслуговуванням авіатехніки, а також 17-та запасна авіаційна рота в Перемишлі (аеродром Гуречко), головна функція якої – підготовка льотного й технічного персоналу. Українців у цих частинах служило мало. Льотний склад був багатонаціональним, а серед наземної обслуги домінували поляки, що й дало їм змогу вже в перші дні листопада 1918 р. встановити контроль над обома авіаційними частинами. Летунство ж Галицької Армії офіційно було засноване лише за місяць після Листопадового чину – 1 грудня 1918 р., коли видано відповідне розпорядження Державного секретаріату військових справ (ДСВС), підписане товаришем (заступником) державного секретаря сотником Бубелю⁷. Відповідно до нього, командиром “летунського

² Шанковський Л. Українська Галицька Армія / Л. Шанковський. – Львів: НТШ, 1999. – 396 с.; Фостаковський І. Летунство / І. Фостаковський // Українська Галицька Армія: матеріали до історії. – Вінніпег: Вид-во Д. Микитюка, 1958. – С. 217–240.

³ Литвин М. Історія галицького стрілецтва / М. Литвин, К. Науменко. – Львів: Каменярь, 1990. – 200 с.; Литвин М. Історія ЗУНР / М. Литвин, К. Науменко. – Львів, 1995. – 368 с.; Литвин М. Українсько-польська війна / М. Литвин. – Львів, 1998. – 488 с.

⁴ Бендык В. В небе Восточной Галичины / В. Бендык // Авиация и время. – 1996. – № 6. – С. 36–38; Козицький А. Авіація в боях за Львів у листопаді 1918 р. / А. Козицький // Нова хвиля. – Львів, 1997. – № 2. – С. 15–17; Його ж. Військова авіація УГА в українсько-польській війні / А. Козицький // Матеріали конференції до 80-ліття ЗУНР. – Сокаль, 1999. – С. 32–42; Його ж. Авіація УГА / А. Козицький // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність. – Львів, 2000. – Вип. 6. – С. 320–328.

⁵ Кирея В. В. Матеріально-технічна база Військово-Повітряних Сил Західноукраїнської Народної Республіки (1918–1919 рр.) / В. В. Кирея // Військово-науковий вісник. – 2009. – Вип. 11. – С. 83–97; Його ж. Організаційні заходи в структурі військової авіації Української Галицької армії (військові звання, форма, розпізнавальні знаки, фінансування) 1918–1919 рр. / В. В. Кирея // Гілея: науковий вісник. – 2015. – Вип. 92. – С. 26–33; Його ж. Кадрове забезпечення військово-повітряних сил Західно-Української Народної Республіки 1918–1919 рр. / В. В. Кирея // Там само. – Вип. 94. – С. 29–41; Його ж. Військово-повітряні сили Західно-Української Народної Республіки: особливості формування та реорганізації, управління (1918–1919) / В. В. Кирея // Там само. – Вип. 96. – С. 45–53; Тинченко Я. Герої українського неба / Я. Тинченко. – Київ: Темпора, 2010. – 200 с.

⁶ Харук А. Авіація Української Галицької Армії в українсько-польській війні / А. Харук // Військово-науковий вісник. – 2000. – Вип. 2. – С. 93–101; Його ж. Авіація Української Галицької армії (1918–1920) / А. Харук // Мир моделей. – 2003. – № 6. – С. 35–45; Його ж. У истоков украинской военной авиации / А. Харук // Авиация и время. – 2004. – № 4. – С. 14–15; Його ж. Крила України: Військово-повітряні сили України 1917–1920 рр. / А. Харук. – Київ: Темпора, 2008. – 96 с.; Його ж. Авіація Галицької армії в українсько-польській війні / А. Харук // Военна історія Галичини та Закарпаття: зб. наук. праць. – Львів, 2010. – С. 251–256.

⁷ Вістник Державного Секретаріату Військових Справ. – Тернопіль, 1918. – Ч. 2. – С. 2.

відділу” призначався поручник Українських січових стрільців Петро Франко (син Івана Франка), який у 1916 р. закінчив льотну школу у Сарасво і здобув військовий фах повітряного спостерігача⁸. Підпорядковуватись авіаційний підрозділ мав безпосередньо Державному секретаріатові військових справ. При ДСВС був створений спеціальний керівний орган – референтура авіації, яку очолив П. Франко. Референтура займалась головню адміністративними питаннями, оперативне ж керівництво авіацією покладено на командування “летунського відділу”. Розпорядження визначало також порядок набору людей для військової авіації.

Базою для летунського відділу обрали станцію Красне (за 45 км від Львова). За свідченням П. Франка, тут були непогані умови для забезпечення повсякденної діяльності авіації: аеродром площею близько 1 кв. км, ангари для літаків, житлові бараки для персоналу і добре обладнані майстерні⁹. Красне мало вигідне стратегічне становище, а розташування аеродрому безпосередню поблизу залізничної станції суттєво полегшувало матеріально-технічне постачання. Серйозним недоліком цього аеродрому, як зрештою й усіх інших авіабаз Галичини, було погане радіотехнічне та аеронавігаційне обладнання. У Красному не було ні радіостанції, ні метеорологічного устаткування¹⁰.

Місцем для збору особового складу, що бажав служити в летунському відділі, визначили Золочів, майно збирали на проміжних пунктах у Бродях і Підволочиську, після чого переправляли до Тернополя, де його впорядкуванням займалась технічна сотня поручника Томенка¹¹. На жаль, Галичина в 1918 р. була глибоким запіллям австро-угорської армії, краща авіатехніка скеровувалась на італійський фронт. Ще однією проблемою була гостра нестача підготовлених льотчиків. Тому суттєвою допомогою для ГА стало прибуття до Красного одного з авіаційних загонів армії Української Держави. За повідомленням Ф. Алелюхіна, загін прибув до Красного 1 грудня 1918 р.¹², П. Франко вказував іншу дату – 16 грудня¹³. Цілком ймовірно, що процес передислокації був довготривалим. Галицькі мемуаристи стверджують, що цей загін належав до Одеського авіаційного дивізіону армії Української Держави, однак Я. Тинченко аргументовано це спростовує, вказуючи, що прибулі в Галичину авіатори числилися у списках Подільського авіаційного дивізіону, дислокованого у Вінниці¹⁴. Подільський дивізіон, до речі, підпорядковувався Одеській авіаційній інспекції, відповідно, рішення про передислокацію могли ухвалювати саме в Одесі.

В авіазагоні, який прибув у Галичину, було 6 старшин, 6 підстаршин, 9 козаків-мотористів і кілька літаків “Ньюпор”. Льотний склад загону: п’ять пілотів – сотники Борис Губер (командир загону), Джамбулат Кануков, Никандр Залозний, поручники Федор Алелюхін і Микола Серіков, а також два повітряні спостерігачі – сотник Іван Шестаков і хорунжий Михайло Іванов. Це кадрове поповнення було дуже доречним, хоч адаптація не проходила гладко. Д. Кануков, наприклад, самочинно оголосив

⁸ Харук А. У истоков украинской военной авиации. – С. 14.

⁹ Франко П. Летунський відділ УГА / П. Франко // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 10. – С. 3.

¹⁰ Лемківський І. Летунство УГА. – Ч. 11. – С. 7.

¹¹ Бендык В. В небе Восточной Галичины / В. Бендык // Авиация и время. – 1996. – № 6. – С. 36.

¹² Тинченко Я. Герої українського неба. – С. 78.

¹³ Франко П. Летунський відділ УГА / П. Франко // Календар Червоної Калини на 1924 рік. – Львів, 1923. – С. 131.

¹⁴ Тинченко Я. Герої українського неба. – С. 77–78.

себе полковником, спробував обійняти посаду командира летунського відділу. Зробити це йому не вдалося, однак Д. Канукова призначили помічником П. Франка з муштрової частини. Цікаво, що галицьке командування не ставило під сумнів самостійно присвоєне звання¹⁵. Виникла досить цікава ситуація: “полковник” опинився в підпорядкуванні у сотника (до цього звання підвищили П. Франка). Сам Франко у своїх спогадах відгукувався про особисті та організаторські якості Д. Канукова¹⁶.

Кадрові проблеми давалися взнаки й у наступні місяці. Ситуація була досить неоднозначною: було чимало охочих, які бажали служити в летунстві, але далеко не всі з них мали необхідну кваліфікацію. У січні 1919 р. ДСВС видав спеціальне розпорядження, що забороняло окружним комендантам скеровувати в Красне без узгодження з командуванням авіаційного підрозділу військовослужбовців, які бажали служити в авіації, однак при цьому не мали належної підготовки¹⁷. Для вирішення кадрової проблеми приблизно тоді ж у Красному розпочали роботу два навчальних курси – з підготовки повітряних спостерігачів і мотористів. Але вже наступного місяця ці курси розформували, оскільки на службу в авіацію УГА прибула з Відня велика група завербованих іноземних фахівців (пілотів, спостерігачів, мотористів)¹⁸. У березні ідею вишколу власних кадрів для авіації почали втілювати: наказом військам ч. 42 від 20 березня 1919 р. оголошено набір до авіаційної школи. Вступники повинні були мати стаж фронтової служби не менше одного року, добрий стан здоров'я, засвідчений лікарською посвідкою, та вік у межах від 18-ти до 24-х років¹⁹.

У середині грудня 1918 р. в летунському відділі в Красному служило 14 старшин і 140 підстаршин і стрільців. Було сім придатних до польотів літаків – чотири двомісних розвідники (типів “Альбатрос” серії 27 і “Бранденбург” серії 64), а також три одномісних винищувачі (“Ньюпор” XXI та “Ньюпор” XXVII)²⁰. 19 грудня до Красного з Тернополя перевели технічну сотню. Отже, вся авіація ГА була зосереджена на одній базі.

У літературі 1920–1930-х рр. широко побутувала назва “Летунський полк” чи “1-й летунський полк”²¹. Однак в офіційних документах та службовому листуванні термін “полк” стосовно летунства ГА не використовували. Натомість побутували назви “Загін літаків”, “Летничий відділ”, “Летунський відділ”, “Літунський курінь”²². Тобто авіаційне формування трактували як частину, що нагадувала курінь (батальйон), але аж ніяк не полк.

Деякі сучасні дослідники використовують термін “Військово-повітряні сили Західноукраїнської Народної Республіки”²³. На нашу думку, використання цього

¹⁵ Там само. – С. 131.

¹⁶ Франко П. Летунський відділ УГА / П. Франко // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 11. – С. 9.

¹⁷ Центральний державний архів вищих органів влади та управління (далі – ЦДАВО України). – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 15. – Арк. 172.

¹⁸ Земик Р. Дещо про летунство УГА. – Ч. 14. – С. 3

¹⁹ ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 2. – Спр. 41. – Арк. 81 зв.

²⁰ Лемківський І. Летунство УГА. – Ч. 11. – С. 7.

²¹ 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; Лемківський І. Летунство УГА. – Ч. 11. – С. 8.

²² ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 6. – Арк. 1; Спр. 38. – Арк. 23зв.; Оп. 3. – Спр. 4. – Арк. 9.

²³ Кирея В. В. Військово-повітряні сили Західно-Української Народної Республіки... – Вип. 96. – С. 45.

терміна є необґрунтованим, оскільки тим самим статус летунства підноситься до рангу окремого виду збройних сил. Стосовно ж ЗУНР говорити про виокремлення видів збройних сил не можна, оскільки Галицька Армія була, використовуючи сучасні терміни, єдиним їх видом – сухопутними військами. Летунство ж мало статус, за сучасною термінологією, армійської авіації. Воно не було навіть родом зброї, трактували його як допоміжну службу. Свідченням цього може слугувати підпорядкування авіації: летунська референтура підпорядковувалась (разом із залізничною, автомобільною і телеграфною референтурами) частині зв'язку при НКГА²⁴. Лише 10 жовтня 1919 р., коли ГА вже кілька місяців перебувала за межами Галичини, частина зв'язку при НКГА була розформована, тоді ж авіаційну референтуру перевели в пряме підпорядкування Начальній команді²⁵. Лише з цього моменту можна умовно говорити про надання летунству статусу роду зброї. Щоб завершити аналіз управлінських структур авіації ГА, згадаймо і про галицьку інспектуру в апараті командуючого авіацією Директорії УНР. Утворена вона була в лютому 1919 р. (точна дата у джерелах не виявлена) у зв'язку із укладенням Акту злуки УНР та ЗУНР 22 січня 1919 р. Очолював цей орган Костянтин Калінін, згодом – відомий радянський авіаконструктор, репресований наприкінці 1930-х років²⁶. Безпосереднє управління авіачастинами УГА інспектура не здійснювала, займалася головно адміністративними питаннями.

Структура летунського відділу ГА зазнала еволюції. Приблизно в лютому 1919 р. у його складі виокремлюються дві летунські сотні. Станом на 19 лютого 1919 року 1-ша сотня нараховувала 117 осіб особового складу (6 пілотів, 10 повітряних спостерігачів і 26 мотористів), а також сім літаків, з них три в ремонті і чотири справних – три “Бранденбурги” і один “Ллойд”. У 2-ій сотні було 72 чол. (5 пілотів, один спостерігач, 18 мотористів) і чотири придатних до польотів “Ньюпори”. У технічній сотні працювало 205 осіб. Отже, в летунському відділі було майже 400 осіб особового складу (приблизно 170 з них – не військовослужбовці, а вільнонаймані майстри) і всього вісім справних літаків²⁷. Згодом кількість боєздатних літаків збільшено до десяти. Деякі літаки виходили з ладу, інші після ремонту поверталися на базу). Використовували як колишні російські літаки (винищувачі “Ньюпор”), так і машини австро-угорського та німецького виробництва (двомісні літаки-розвідники “Бранденбург”, “Ллойд”, LVG, DFW та ін.). Наприклад, 2-га летунська сотня в період з 21 квітня по 31 травня 1919 р. використовувала п'ять літаків – три “Ньюпори” та два LVG C.V²⁸.

На початку травня 1919 р. в Тернополі була сформована 3-тя летунська сотня з п'ятьма літаками. Авіатори виконували бойові польоти, а також кур'єрські в інтересах командування ГА та керівництва ЗУНР²⁹. Однак про цей підрозділ згадано лише у мемуарах – в офіційних документах згадок про нього немає.

До складу ГА входила ще одна військово-повітряна частина – повітроплавна сотня, оснащена аеростатами. За даними Р. Земика, формування утворене в середині

²⁴ ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 3. – Спр. 4. – Арк. 69.

²⁵ Там само. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 229.

²⁶ Бендык В. В небе Восточной Галичины / В. Бендык // Авиация и время. – 1996. – № 6. – С. 38.

²⁷ ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 25–26.

²⁸ Там само. – Спр. 199. – Арк. 1–17.

²⁹ Земик Р. Дещо про летунство УГА. – Ч. 14. – С. 4.

березня 1919 р. на базі повітроплавного дивізіону армії Директорії, евакуйованого з Придніпров'я³⁰. За офіційними документами цей підрозділ прибув до Красного у підпорядкування НКГА ще 22 лютого 1919 р.³¹ Станом на 7 березня 1919 р. у цій частині, яку спочатку називали “1-м повітроплавним дивізіоном”, а згодом сотнею служило 57 осіб особового складу (11 старшин, 6 урядовців, 40 козаків), а також було 4 аеростати, 3 лебідки і 3 газові апарати для наповнення аеростатів. Командував повітроплавцями полковник Шабський³². У середині червня 1919 р. повітроплавна сотня дислокувалася в Озірянах³³. У наказі про підвищення у званні військовослужбовців ГА від 7 вересня 1919 р. фігурує кілька прізвищ вояків повітроплавної сотні³⁴. Однак жодних відомостей про участь цього підрозділу в боях улітку-восени 1919 р. не виявлено.

Останнім аеродромом для авіації ГА став Гусятин, розташований на березі Збруча. Літаки тут перебували з кінця червня до середини липня, більшість авіаційного майна ще 16 червня 1919 р. відправили до Кам'янця-Подільського. Після переходу за Збруч летунство ГА формально увійшло до складу повітряного флоту Директорії УНР, зберігаючи, однак, певну автономність і підпорядковуючись, як і раніше, НКГА. Станом на 16 серпня 1919 р. 1-ша летунська сотня нараховувала 80 чол. особового складу і сім літаків, 2-га – відповідно 74 і три³⁵. Оскільки обидві авіасотні у війні з більшовиками завжди діяли спільно, НКГА вирішила реорганізувати авіацію. Наказом ч. 128 від 28 серпня 1919 р. 1-шу і 2-гу авіаційні сотні об'єднали. Командиром об'єднаної авіасотні призначено поручника Осипа Заславського³⁶. 19 листопада 1919 р. укладено угоду про підпорядкування ГА Головнокомандувачу Збройних Сил Півдня Росії (саме з цього часу у назві армії з'являється означення “Українська” – Українська Галицька Армія). 21 грудня 1919 р. авіасотня прибула в Одесу, розташувавшись на заводському аеродромі фірми “Анатра”. Підпорядковано авіаторів сотні командирові 3-го авіаційного дивізіону армії Півдня Росії полковнику Гартману³⁷. За півтора місяця перебування в Одесі летуни не здійснили жодного вильоту.

Останньою сторінкою в історії Української Галицької Армії в цілому та її авіації зокрема стала служба на боці більшовиків. 7 лютого 1920 р. було розірвано угоду з білогвардійцями і укладено союз із більшовиками. УГА змінила назву на Червона Українська Галицька Армія (ЧУГА). Галицька авіасотня перейшла на бік більшовиків трохи пізніше – у середині лютого, коли червоноармійські частини зайняли Одесу. 2 квітня 1920 р. сотня прибула до Києва, на аеродром Пост-Волинський. У складі формування було 176 осіб (у тому числі сім пілотів та сім повітряних спостерігачів), а також п'ять літаків: два “Ньюпори”, два “Бранденбурги” і один DFW³⁸. 21 квітня

³⁰ Там само. – Ч. 13. – С. 10.

³¹ ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 67.

³² Там само. – Спр. 38. – Арк. 23–26.

³³ Там само. – Оп. 3. – Спр. 5. – Арк. 9.

³⁴ Там само. – Арк. 220.

³⁵ *Тинченко Я.* Українське офіцерство: Шляхи скорботи і забуття / Я. Тинченко. – Київ: Тиражувальний центр УРП, 1996. – С. 249.

³⁶ ЦДАВО України. – Ф. 2188. – Оп. 2. – Спр. 41. – Арк. 291.

³⁷ *Земик Р.* Дещо про летунство УГА. – Ч. 15. – С. 4.

³⁸ *Тинченко Я.* Герої українського неба. – С. 100.

1920 р. авіасотня, перейменована у 1-й Галицький авіазагін, вирушила на польсько-більшовицький фронт. Авіазагін прибув у Бердичів у підпорядкування командирові 1-ї бригади Червоних українських січових стрільців, яка діяла в складі більшовицької 44-ї стрілецької дивізії. Разом із радянським 9-м авіазагоном він сформував повітряні сили 12-ї армії. Однак уже 23 квітня, здійснивши лише кілька розвідувальних польотів, обидва авіазагони змушені були прибути в Козятин, де 27 квітня авіатори опинилися між двох вогнів – регулярно польською армією та українськими повстанцями генерала Омеляновича-Павленка³⁹. Два вцілілих літаки вдалося перегнати до Києва, більшість особового складу галицького авіазагону розділило долю інших галицьких формувань, опинившись у польських таборах військовополонених⁴⁰.

Авіаційні підрозділи Галицької Армії під час революційних подій 1917–1921 рр. були боекватними і чи не найбільш активними. Незважаючи на нестачу літаків, недосконале технічне забезпечення, а також кадрові проблеми, авіація Галицької Армії протягом півтора року брала участь у боях.

На жаль, досі не встановлено точної дати формування двох летунських сотень, немає документального підтвердження діяльності 3-ї сотні. Уточнення персонального складу летунства ГА та його бойового шляху також потребують ретельних архівних пошуків і ґрунтовних досліджень.

Andriy Kharuk. From the History of Aviation of the Galician Army

The article highlights a history of establishing the Galician Army aviation units. It focuses on preconditions and specific features of this process, among others, on evolution of aviation forces organizational structure. It covers issues related to their staffing and equipment. It also reveals status of aviation in the structure of the Galician Army.

Key words: West Ukrainian People's Republic, Galician Army, air force, air units, air base.

³⁹ Кондратьев В. Огненный май / В. Кондратьев, М. Хайрулин // Авиация. – 1999. – № 2. – С. 4–5.

⁴⁰ Лемківський І. Летунство УГА. – Ч. 12. – С. 17.