УДК [94(348)+94(477)]“1918/1919”

OLEJKO A., Instytut historii, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów, Polska

Olejko Andrzej – Dr. hab., historyk, uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów, Polska.

Геополітичні й технічні умови виникнення військово-повітряних сил Польщі та ЗУНР і їх застосування у ході боїв у Галичині на межі 1918-1919 рр.

Стаття розкриває умови формування військово-повітряних сил Польщі та ЗУНР і особливості їх застосування в ході боїв у Галичині на межі 1918-1919 років. Звертається увага на геополітичні та технічні чинники їх утворення та функціонування.

The article considered the conditions of forming of the air forces of Poland and WUNR and peculiarities of their using during the battles in gelychina in 1918-1919. The main attention is put on the geopolitical and technical factors of their formation and functioning.

Восени 1918 р. наддунайська Австро-Угорська імперія почала розпадатися. На території польських, чеських та угорських земель, а також на теренах майбутньої Югославії почали утворюватися локальні осередки влади, котрі перебирали з рук австрійської адміністрації владу. Роззброєння та видалення австрійських сил із Західної Галичини відбувалося у швидкому темпі та без більшого опору з їх боку. Після утворення у Кракові Польської Ліквідаційної Комісії (ПЛК), яка стала найвищою польською владою в Галичині, комендантом збройних сил на контрольованій комісією території було призначено вояка польських легіонів полковника Болеслава Роя. Складніша ситуація склалася на польсько-українському пограниччі, де перетнулися територіальні інтереси поляків та українців. Проблема полягала у взаємній виключності претензій обох народів. 18 жовтня 1918 р. Українська Національна Рада, яка вже раніше користуючись активною підтримкою австрійських влад перед лицем швидкої перспективи падіння Австро-Угорської монархії розпочала підготовку до встановлення контролю над всією Східною Галичиною, проголосила утворення Західно-Української Народної Республіки (ЗУНР). У ніч з 31 жовтня на 1 листопада 1918 р. українські військові підрозділи опанували частину Львова. Польське населення Львова було захоплене розвитком подій зненацька, але зовсім не бажало підпорядкуватися новій владі, тому вже 1 листопада у місті почалися бої. Упродовж перших днів листопада 1918 р. українській стороні вдалося встановити контроль над цілою територією Східної Галичини аж по ріку Сан. [1] Тим часом у Кракові полковник Б. Роя від 30 жовтня 1918 р. вів переговори із австрійським військовим комендантом міста генералом графом Бенігні, котрий зайняв різно негативну позицію щодо перспектив передачі військової влади над Краковом у польські руки. Уранці 31 жовтня 1918 р. члени таємної Польської Військової Організації (ПВО), серед яких були, зокрема, поручик Антоні Ставаж і підпоручик Францішек Пустельнік, опанували головні об’єкти Кракова.

Командування ПВО припускало, що встановлення контролю над аеродромом Раковіце буде нелегким, оскільки серед персоналу аеродрому було всього кілька поляків, а на самій його території, що водночас була етапним портом на лінії авіаційної пошти Відень – Краків – Львів – Київ, ще з 1916 р. базувався Флік 10. Особовий склад цього підрозділу налічував 200 осіб, серед котрих

було тільки 10% поляків. Пополудні 31 жовтня 1918 р. полковник Б. Роя створив комісію, котра прибула на Раковіце, вимагаючи від місцевого коменданта передачі влади. Свою негайну згоду передати владу над аеродромом полякам капітан Роман Флорер висловив у власноручно написаному листі [2]. У зв'язку із цим увечері на аеродромі почалися заворушення серед австрійських солдат обслуги, а цісарсько-королівські пілоти розглядали можливість утечі літаками до Австрії. Уночі з 31 жовтня на 1 листопада 1918 р. полковник Б. Роя віддав наказ найстаршим за військовим званням польським офіцерам прийняти на себе командування підрозділами, у яких вони служили. Відповідно до цього наказу командиром аеродрому Раковіце став капітан Роман Флорер, який, побоюючись втрати літаків, наказав унеможливити відліт згаданих пілотів. Це було зроблено шляхом демонтажу магнето, з яких вийнято вугільні контакти. Після цього капітан повідомив генерала Сімона з міської комендатури про те, що приймає аеродром Раковіце разом з усією технікою під своє командування[3]. На згаданому аеродромі поляки отримали 20 справних літаків, переважна більшість із яких були учбовими машинами (типу Бранденбург Б.І), а також 10 апаратів інших типів. Одразу можна було використовувати 12 літаків[4]. Через кілька днів повітряним шляхом із аеродрому Гуречко під Перемишлем до Кракова було доправлено 6 учбових літаків, котрі пілотували національно змішані екіпажі, що складалися із поляків та угорців. Тимчасово виведені із ладу літаки швидко доведено до робочого стану, й 7 листопада 1918 р. аеродром Раковіце став головною авіаційною базою сил, що допомагали польським силам у Львові[5]. На краківський аеродром почав прибувати льотний та наземний персонал польського походження із австро-угорської армії. Більшість пілотів та спостерігачів мали фронтовий досвід, а тому відразу могли бути використані у лінійних ескадрильях чи навчальних підрозділах. Використовуючи згадані кадри у Кракові було створено першу польську авіаційну ескадрилію, яка отримала назву "Авіаційна Ескадрилья" (у перших наказах полковника Б. Рої зустрічається також й інші назви – "Авіаційна Станція" або "Авіаційний Відділ" – *А.О.*). 7 листопада 1918 р. вона стала 1-ю Бойовою Ескадрильєю, а її командиром – ротмістр пілот Станіслав Ясінський [6]. У січні 1919 р. цей підрозділ у складі семи літаків перевезено залізницею на аеродром Гуречко під Перемишлем, де підрозіл змінив нумерацію на 5-у Ескадрилію [7]. Після "перемиської" 1-а (5-а) Ескадрилії, на початку квітня 1919 р. на аеродром у Радимно перебазувалися повітрям екіпажі 9-ї Розвідувальної Ескадрилії, яка входячи до складу 2-ї Авіаційної Групи, що діяла в районі Самбора та Стрия [8]. У травні 1919 р. Раковіце залишив 2-й Рухомий Авіаційний Парк, що був скерований до Бреста на Бузі. Метою його перебазування було надання допомоги у ремонті техніки підрозділам, котрі діяли на південній ділянці фронту [9].

Восени 1918 р. розташовані на території Польщі австро-угорські аеродроми були під спеціальним наглядом з боку ПВО, або ж поляків, що служили в цісарсько-королівському війську. 2 листопада 1918 р. польські підрозділи під командуванням поручика Віктора Роботицького захопили аеродром Перемишль – Гуречко, де ще знаходився Флік 17, що займався початковим авіаційним вишколом. Цей підрозділ був мішаниною різних національностей, і поляків у ньому служило небагато (поручики Роботицький, Сулежицький, підпоручик Ропелевський, сержант Стахура і троє рядових). Вже 31 жовтня 1918 р. командир Ескадрилії перебуваючи в місті звернува увагу на повний занепад морального стану гарнізону (деморалізовані військові захопили фортецю й почали грабувати склади й казарми). Усе вказувало на те, що така сама доля чекає невдовзі й аеродром Гуречко, тому поручик В. Роботицький вирішив встановити контроль над аеродромом й усією авіаційною технікою, що на ньому знаходилася.[10] Інструкторам-пілотам він наказав виїхати із міста потягом. На місці залишилося тільки військовослужбовці-поляки та кільканадцять курсантів угорського походження. Розташований у Перемишлі – Журавиця запасний батальйон 9-го піхотного полку, який налічував близько 600 солдат (переважно українців), захопив місто. Виглядало на те, що найближчої ночі український підрозділ спробує захопити аеродром. Польські сили були надто малі, й це вирішило питання про поспішну евакуацію повітряним шляхом літаків із Перемишля. На світанку 3 листопада 1918 р. 12 літаків, які ще несли опізнавальні знаки цісарсько-королівської авіації стартували із аеродрому Гуречко. Зліт відбувався вже під вогнем української піхоти, що наступала на аеродром. Два літаки було пошкоджено вогнем, десять успішно стартували (серед них шість літаків долетіли до Кракова, дві розбилися по дорозі, а ще дві здійснили посадку в околиці Бохні, легко пошкодивши свої літаки). У той самий час у Кракові у штабі полковника Б. Рої вирішено вислати допомогу, яку названо "перемиською експедицією", а на її чолі поставити майор Генерального штабу Юліана Стахєвіча, який перед тим виконував обов'язки начальника штабу "Військової Команди у Кракові".[11] Опанування польськими силами

Перемишля створювало вигідні передумови для розгортання наступу проти сил Української Галицької Армії (УГА)[12]. Повернений польськими силами аеродром Гуречко 12 листопада 1918 р. знову опинився у польських руках. Після того, як до Перемишля прибуло сильне підкріплення, ситуація в місті цілковито схилилася на польський бік. Перший польський авіаційний бойовий технічний підрозділ, що вирушив із Раковіц, був створений із групи, яка підтримала нечисельний загін поручика Влодзімєжа Сулєжицького, котрий вже кілька днів тримався у Перемишлі.[13]

У середині жовтня 1918 р. у Львові відбулася таємна нарада польських льотчиків. На ньому було вирішено зайняти міський аеродром при першій же нагоді. Крім цього, польські офіцери цісарсько-королівської авіації вирішили не повертатися до фронтових частин, а залишитися у Львові.[14] У цей час на львівському аеродромі Левандівка був розташований австрійський етапний Флігерпарк 4, що виконував роль ремонтних майстерень. Крім цього тут знаходилася станція повітряної лінії Київ – Львів – Краків – Відень. Коли 30 жовтня 1918 р. з'явилися очевидні ознаки політичної кризи Австро-Угорщини, львівська ПВО визнала цей момент за найбільш відповідний для опанування аеродрому. Акцією захоплення аеродрому у Львові керували поручик-спостерігач Януш де Борен і поручик-пілот Стефан Бастир[15]. Коли у місті почалися вуличні бої й для польської сторони виникла потреба доставки підкріплення, поручик де Лаво звернувся із проханням до поручика С. Бастира негайно організувати переліт до Кракова [16]. Коли почалися переговори про передачу аеродрому у польські руки, австрійський комендант, який виявляв симпатії до новопосталої української влади, остерігаючись захоплення аеродрому поляками, вислав своїх офіцерів вантажівками до міста із завданням привести українських військових, котрі би мали перейняти його об'єкт. Польській стороні комендант заявив, що не передасть аеродрому й підкориться лише силі. [17] "Підкріплення" польській стороні надійшла у вигляді неочікуваного студенського патруля всього із кількох осіб. На аеродромі польська сторона отримала близько 18 літаків типу Бранденбург, які можна було відремонтувати, а також авіаційний парк й ремонтні майстерні. Невдовзі за допомогою механіків-поляків, які працювали на аеродромі почався ремонт двох найменше пошкоджених "Бранденбургів". [18] З цього моменту аеродром знаходився у польських руках, про що командування ПВО повідомив поручик Я. де Борен, якому довелося прорватися крізь ворожі підрозділи. Поручик попросив допомоги, яку йому обіцяли, але лише після того, як польські сили здобудуть головний вокзал міста. Весь день 3 листопада 1918 р. польські механіки намагалися відремонтувати кілька літаків, а оборонцям міста передано кілька знайдених на аеродромі авіаційних кулеметів. Зброю у місто доставив студент Отовський. Пополудні 4 листопада 1918 р. призначений двома днями раніше комендантом аеродрому капітан С. Бастир рапортував командуванню про готовність до польотів двох літаків типу Бранденбург Ц.І. Уранці 5 листопада 1918 р. льотчики та механіки, що вже кілька днів ремонтували техніку, запустили двигун першого із двох ремонтованих літаків. Поручик Я. де Борен отримав наказ про негайне виконання бойового вильоту, тому день 5 листопада 1918 р. став історичним для польської військової авіації. У цей день екіпаж у складі поручика-пілота С. Бастира та поручика-спостерігача Я. де Борена виконала виліт із аеродрому Левандівка у Львові [19]. Це стало початком повітряної боротьби 2-ї Авіаційної Ескадрилії, яка ще тільки творилася. На відзначення цієї події аж до 1931 р. у цей день святкувався день польської авіації, а з 1932 р. дату святкування перенесено на день відкриття пам'ятника льотчикам у Варшаві. Аж до 22 листопада 1918 р., себто до повного витіснення українських військ зі Львова, 2-а Авіаційна Ескадрилбя разом з кількома екіпажами та двома літаками 3-ї Авіаційної Ескадрильї, які всупереч наказам прибули із Кракова до Львова значно раніше за решту складу свого підрозділу, брала активну участь у боях. Зокрема польські пілоти атакували Цитадель, Високий Замок, гору св. Яцка. [20] 5 листопада 1918 р. парк польських літаків на Левандівці збільшився на один літак Бранденбург Ц.І. [21] Захопленя аеродрому та перші бойові вильоти мали велике психологічне значення для польських сил у Льовові. Оскільки через кілька днів місто було розділене на польську й українську частини, польський авіаційний персонал усіма силами намагався дістатися до польської частини Львова. 5 листопада 1918 р. Головний комендант оборони Львова призначив поручика-пілота С. Бастира військовим комендантом аеродрому Левандівка. С. Бастир одразу ж приступив до організації польської військової авіації у Львові. [22]

У ніч з 21 на 22 листопада 1918 р. українські підрозділи залишили Львів, відступивши у східному напрямку. Під час боїв 1-22 листопада польські пілоти у Львові мали безсумнівну перевагу над українською стороною, оскільки противник ще не мав у той момент власних авіаційних підрозділів. Польські льотчики виконали 69 бойових вильотів, 12 зв'язкових польотів і 7 польотів з метою перевезення пасажирів – разом 88 польотів сукупною тривалістю 78 годин. Під час згаданих польотів

польські пілоти скинули на українські позиції 62 кілограми бомб. [23] Виконання такого значного числа вильотів стало можливим завдяки близькому розташуванню аеродрому від лінії фронту, завдяки чому здійснювалося по кілька бойових вильотів щоденно. Налагодження роботи майстерень дало можливість ремонтувати всі пошкоджені вогнем української сторони літаки безпосередньо на місці. Пізньою осінню 1918 р. та зимою 1918-1919 рр. тилові австрійські аеродроми Львова та Перемишля стали типовими фронтовими аеродромами. Під час боїв за Львів українська сторона ще не володіла власною авіацією, а всі втрати польської авіації спричиняв вогонь української протиповітряної оборони. Загальне число втрат львівських авіаторів склало три машини, які через пошкодження вогнем із землі змушені були здійснювати примусові посадки на польській лінії фронту. Серед льотчиків був поранений лише один спостерігач. У ході боїв в місті авіації використовували для безпосередньої підтримки власних сил (штурмові атаки на позиції ворожої піхоти, українські тили та рух підрозділів здаля від лінії фронту). Особливого значення набрав повітряний контроль за батареєю української артилерії розміщеними на Високому Замку, який панує над містом. Начальник штабу оборони Львова поручик Антоні Якубський навіть заявив, що українські артилерійські батареї не змогли завдати місту поважної шкоди тому, що польська авіації їх постійно бомбила, чим ефективно нейтралізувало потенційну загрозу місту. Головним цілями польської авіації за Львовом були залізничні станції: Персенківка, Сихів, Підбірці, Старе Село, Давидів, Вибранівка і Ходорів, а також терени між Львовом та Перемишлем. У наказі зверненому до авіаційних підрозділів від 6 грудня 1918 р. Юзеф Пілсудський подякував львівським льотчикам за їх самовіддану службу, підкреслюючи тим самим їх самопосвяту під час бої за Львів [24]. Незважаючи на опанування Львова польськими силами, місто й далі залишалося оточене з трьох сторін силами УГА. Українські сили постійно загрожували єдиній лінії зв'язку, яка пов'язувала Львів із Польщею через Перемишль. У боях під Львовом у грудні 1918 р. знову було застосовано польську авіацію. Обидві ескадрильї польської авіації виконували головним чином завдання з підтримки наземних підрозділів під Дублянами, Великими Грибовичами та Сороками [25]. У кінці місяця погодні умови настільки погіршилися, що про продовження польотів вже не було й мови. У грудні львівські льотчики виконали 28 бойових і кілька зв'язкових польотів [26]. Водночас протягом грудня 1918 р. у польських ескадрильях збільшилася кількість літаків [27].

У кінці 1918 – на початку 1919 рр. чисельність підрозділів УГА, які воювали проти Війська Польського складала кількадесят тисяч осіб, але вже весною вона зросла до 60.528 осіб за харчовими атестатами, або ж 37.689 солдат та офіцерів у бойових частинах. Польські підрозділи, що брали участь у боях на території Східної Галичини налічували 81.030 осіб за харчовими атестатами, або 53.046 бійців у фронтових підрозділах[28]. Українські підрозділи атакували залізничну колію Львів – Перемишль з південного боку,намагаючись перервати сполучення Львова із Перемишлем й тим самим повністю оточити Львів. Під час весняних боїв проти польських сил командування УГА використало також й авіаційні підрозділи[29]. Згідно із відомостями Командування Польських Сил Східної Малопольщі українська авіація за станом на 1 травня 1919 р. була сконцентрована у Красному, Жовкві та Самборі. Початки формування власної військової авіації УГА сягають грудня 1918 р. Рішення про це було прийнято під враженням від активних та успішних дій польської авіації в ході листопадових боїв за Львів. Початково українська сторона мала значні труднощі з комплектуванням власних авіаційних сил, оскільки українські льотчики австро-угорської армії дуже поволі поверталися з італійського фронту на Батьківщину. Тому командування УГА звернулося із проханням про допомогу до сусідньої української держави – Української Народної Республіки (УНР – Наддніпрянської України) зі столицею в Києві [30]. Невдовзі у розпорядження УГА була передана одна авіаційна сотня, яка розмістилася у Красному (в 46 кілометрах від Львова). Сотня, що складалася із 6 літаків і 6 пілотів, прибула до красного 16 грудня 1919 р. Ці машини та пілоти залишилися у складі УГА до самого кінця війни. Водночас на згаданому аеродромі почався збір залишеного австро-угорською армією авіаційного майна та літаків [31].

Польські авіатори, які опанували тилові аеродроми Раковіце, Гуречко та Левандівка, отримали переважно застарілу авіаційну техніку, яка там знаходилася. Що ж стосується української авіації, яка творилася при усілякій підтримці центральних держав, вона перебувала в кращих умовах, оскільки могла отримати сучасніші літаки із авіаційних баз Австро-Угорщини та Німеччини. Одним із організаторів української авіації став капітан Петро Франко. Зважаючи на брак відповідно навчених фахівців, до авіації УГА приймали колишніх пілотів цісарсько-королівської авіації австрійського походження. При Державному Комітеті військових Справ було створено авіаційний відділ, у котрому чільну роль відіграв згаданий вже капітан П. Франко. За

наказом полковника Стефанів П. Франко став командиром організовуваної авіаційної бригади УГА. Йому надано найширші повноваження щодо збирання авіаційного майна та приймання на службу пілотів та авіаційних фахівців. Також П. Франко отримав повноваження провадити переговори із усіма державними органами щодо підтримки та надання матеріальної допомоги авіаційним силам [32]. У квітні 1919 р. в командуванні повітряних сил УНР створено спеціальний "Галицький Інспекторат", що мав відповідати за розвиток і забезпечення всім потрібним ВПС УГА.

Поблизу Львова знаходилися колишні австрійські аеродроми у Рогатині, Стрию, Тернополі, Станіславові та Красному (можна було там розмістити від 20 до 50 літаків). Крім цього Красне володіло сильним гарнізоном, який міг би придатися при польській атаці на авіаційну базу[33]. Зібране авіаційне майно командування УГА спрямовувало до Красного, а в Коломию, Самбір, Тернопіль і Красне відправляли розукомплектовані авіаційні підрозділи, що поверталися з італійського фронту. 19 грудня 1918 р. до Красного відправлено підрозділ поручика Василя Томенка. Цей підрозділ, що налічував 3 підофіцерів та 67 стрільців, став основою творення "Технічної Авіаційної Сотні". Вербунковий пункт набору для служби в повітряних силах УГА перенесено до Золочова. Зважаючи на наплив українських льотчиків чисельність льотного та наземного складу швидко збільшилася, у кінці грудня 1918 р. вже 7 літаків було придатними для польотів (чотири розвідувальні машини типу Альбатрос і Бранденбург, а також три французькі винищувачі типу Ньюпор-21 і Ньюпор-27, що походили із колишньої царської армії). На початку 1919 р. кількість літаків УГА збільшилася до 9 машин, завдяки збиранню літаків залишених австрійськими та німецькими повітряними силами на Наддніпрянській Україні. Загальне число літаків у Красному сягнуло 27 одиниць. Все це дозволило авіаційному підрозділу в Красному на початку 1919 р. сягнути чисельності авіаційного полку [34].

У лютому 1919 р. на запрошення уряду ЗУНР на Україну приїхали із Відня перші колишні австрійські пілоти, що погодилися літати в авіації УГА [35]. Невдовзі кампанія запрошення іноземних пілотів до авіації УГА інтенсифікувалася, а крім того з'явилися й нові фахівці із Наддніпрянщини. Наплив льотного персоналу дозволив реорганізувати в лютому 1919 р. структуру авіапідрозділу УГА. "Авіаційну Сотню" остаточно переформовано у "1-й Авіаційний Полк УГА" під командуванням полковника Бориса Губера. У складі полку планувалося створити 4-5 авіаційних ескадрилій ("Польових Авіаційних Сотень"), по одній для кожного із корпусів УГА. Щоправда труднощі із забезпеченням технікою дозволили командування створити лише дві сотні: 1 Польову Авіаційну Сотню під командуванням поручика Антона Хруща та 2 Польову Авіаційну Сотню під командуванням полковника Джан Булата Канукова [36]. У Красному організовано школу пілотів та спостерігачів, а також створено низку спеціальних курсів, вишкіл на яких пройшли кілька офіцерів та підофіцерів[37]. У грудні уряд УГА отримав можливість закупити авіаційну техніку в Угорщині, однак довести до кінця цю плановану угоду не вдалося [38]. Українські контакти із Угорщиною підтверджуються й тим фактом, що на військовій базі у Красному відбувався ремонт двох угорських літаків Ллойд Ц.II, які купив уряд Наддніпрянської України. Не виключено, що ці літаки могли потрапити до Красного із Відня, де вербували пілотів для повітряних сил УГА. Також полк отримав три літаки із київського авіаційного дивізіону. У квітні 1919 р. новосформовану 3-ю Польову Авіаційну Сотню в складі 5 машин повітряним шляхом перебазовано до Тернополя. Там вона отримала спеціальне завдання, що полягало у стеженні за наближення до східних кордонів держави більшовицьких військ. Для вильотів підрозділ використовував старі російські аеродроми у Денисові та Плотичах, а також австро-угорський аеродром Озерна. Із нього пілоти УГА виконували далекі розвідувальні польоти аж за Збруч [39].

Окремий підрозділ 1-го Авіаційного полку становила Путобальонова Сотня під командуванням підполковника Козакова. Підрозділ у повному складі прибув із Наддніпрянської України на початку 1919 р. [40] Під час боїв два аеростати підрозділу були пошкоджені, зокрема й через атаки польських літаків. У другій половині травня 1919 р. сотню аеростатів відведено у тил для ремонту майна [41].

1-а Авіаційна Сотня 1-го Авіаційного Полку УГА (6 літаків) після перебазування до села Дуліби коло Стрия діяла в інтересах 3-го Корпусу УГА, а 2-га Авіаційна Сотня (12 літаків), командир якої полковник Джан булат Кануков виконував водночас обов'язки командира Авіаційного Полку УГА здійснювала вильоти із Красного. Командування авіаполку постійно намагалося отримувати техніку із Наддніпрянської України (німецький авіапарк із майже 100 літаків, майже повністю найновіших типів, випуску 1917 р. на аеродромі біля Проскурова повністю потрапив в українські руки). У той момент, коли навесні 1919 р. польсько-українська війна входила у вирішальну фазу, 1-й Авіаційний Полк УГА

мав на озброєнні близько 40 літаків, у тому числі:

- 16 австрійських машин типу Бранденбург (головним чином версії "Ц.І")
- 12 російських літаків французької конструкції "Ньюпор" (головним чином версій 17, 21- і 27-)
- кілька німецьких винищувачів "Фоккер" (головно версії Д.VII)

Авіація УГА володіла у той час цілою мозаїкою літаків різних типів, але подібна ситуація була й у польських повітряних силах, де однак відсоток машин російського походження був незначним [42]. Розподіл літаків у окремих ескадрильях виглядав у наступний спосіб: 1-а Сотня – 12 літаків, 2-а Сотня – 5

[1] Klimecki M. Polsko-ukraińska wojna o Lwów i Galicję Wschodnią 1918-1919. – Warszawa, 2000. – S. 67-70. Німеччина та Австро-Угорщина не були зацікавлені у створенні сильної незалежної Польської держави, тимчасом, як Україна виглядала для них природнім союзником проти російського домінування та польських претензій у регіоні. Особливо ці проукраїнські симпатії посилилися після підписання Бреського миру 1918 р. Підкреслюючи симпатії Відня до українців новостворювані українські збройні сили очолив архикнязь Вільгельм Габсбург ("Василь Вишиваний"). До січня 1919 р. ЗУНР була одним із двох існуючих у той час осередків української державності, а 22 січня 1919 р. ЗУНР та Українська Народна Республіка зі столицею в Києві оголосили про об'єднання обох держав. ЗУНР офіційно прийняла назву Західної Області Української Народної Республіки (ЗОУНР).

[2] Ku czci poległych lotników. – Warszawa, 1932. – S. 58 (далі – Ku czci...); Król A. Początki lotniska krakowskiego, W: X-lecie 2 Pułku Lotniczego 1921-1931. – Kraków, 1931. – S. 7 (далі – A. Król, Początki...). Поручик резерву др Здіслав Дзіковський обійнявши командування аеродромом залишив своїм представником сержанта Юху, який мав діяти у ролі радника прри тимчасово відстороненому від командування капітанові Р. Флорерові.

[3] Ku czci... – S. 58; Zakrzewski L. Pod niebem Lwowa i ponad atlantyckimi falami. Niezwykłe dzieje lotniczej kariery mjr obs. Kazimierza Ferdynanda Kubali // Lotnicza historia, archeologia i tradycja miejsca. – Nowy Targ. – 2002. – S. 36 (далі – Zakrzewski L. Pod...). Австрійські та чеські офіцери, а також солдати інших національностей залишили Раковіце до 3 листопада 1918 р. залізницею, хоча кілька серед них, зокрема, підофіцери Грюн і Когут залишилися в підрозділі. Серед польських льотчиків, які встановлювали контроль над краківським аеродромом Раковіце був, між іншими, відомий пізніше завдяки своїм трансатлантичним перельотам поручик-спостерігач Казімєж Кубаля. Старі австро-угорські опізнавальні знаки на літаках були замінені новим знаком – біло-червоною літерою "Z", яку згодом називали "краківським знаком". Ці знаки стали першими опізнавальними знаками польської авіації.

[4] Król A. Początki... – S. 7-11; Zakrzewski L. Pod … – S. 36.

[5] Ku czci… –S. 58; Wielgus K. Pierwsze lotniska Rzeczypospolitej // Z galicyjskich pól wzlotów – Tarnobrzeg, 1999. – S. 140-145 (dalej – Wielgus K. Pierwsze...); Kmiecik T. (Kształcenie kadr technicznych polskiego lotnictwa wojskowego w latach 1918-1967. – Warszawa, 1992. – S. 24) подає, що на аеродромі Раковіце у польські руки потрапило 50 літаків (переважно учбових), а також добре обладнані майстерні.

[6] Ku czci… – S. 58; Wielgus K. Pierwsze… – S. 140-145; Kmiecik T. Działania lotnicze w Polsce Południowej w latach 1918-1919 // Działania militarne w górach. – Rzeszów-Warszawa, 1996. – S. 43-44 (далі – Kmiecik T. Działania...). У ескадрильї налічувалося 6 літаків типу "Оеффаг" серії 52., "Бранденбург Ц.І", "Альбатрос" Б.І (нр. 24.06). Емблемою новопосталого підрозділу стала свастика.

[7] Ku czci… – S. 58; Wielgus K. Pierwsze… – S. 140-145; Kmiecik T. Działania… – S. 43-44. На початку 1919 р. краківська авіаційна база була включена до загальної системи польської авіації. База увійшла до складу 2-ї Авіаційної Групи й у подальшому систематично висилала на галицький фронт творені тут авіаційні та технічні підрозділи. На Раковіцах сформовано 3-тю та 9-ту ескадрильї (обидві відправлено на фронт польсько-української війни під Львовом). 3-а авіаційна Ескадрилья вирушила на допомогу польським силам у Львові вже в кінці листопада 1919 р. Нею командував капітан-спостерігач Кароль Стельмах. Деякі екіпажі брали участь у боях вже раніше, оскільки до цього змушувала військова обстановка.

[8] Wielgus K. Pierwsze… – S. 140-145; Kmiecik T. Działania… – S. 43-44. Ця ескадрилья почала формуватися 9 січня 1919 р. й вже у ході формування два її екіпажі (у складі поручика-пілота Щудловського і поручика-спостерігача Квятковського, а також сержанта-пілота Альшера і сержанта-спостерігача Стробеля) здіснювали польоти з аеродрому Бєльсько-Бяла для потреб польського командування в районі Цєшинського Шльонска.

[9] Wielgus K. Pierwsze… – S. 140-145; Kmiecik T. Działania… – S. 43-44. У Кракові таж розпочали свою діяльність Нижча школа пілотів та 2-й Авіаційний Допоміжний Батальйон. Відбувався технічно складний ремонт технічно виексплуатованих літаків та двигунів, а зрештою навіть почалося малосерійне виробництво літаків-винищувачів "Альбатрос Д.ІІІ" ("Оеффаг"), в 1921 р. – двомісних машин "Бранденбург К", які технічно відповідали зразкам серії 27., однак мали зміни запроектовані конструкторів львівського 3-го Рухомого Авіаційного Парку. Завдяки цьому Краків став першим навчальним та виробничим авіаційним центром Другої Речі Посполитої.

[10] Ku czci… – S. 60; Konieczny Z. Walki polsko-ukraińskie w Przemyślu i okolicy listopad-grudzień 1918. – Przemyśl, 1993. – S. 19 (далі – Konieczny Z. Walki...); Zieliński H. Oswobodzenie Przemyśla w listopadzie 1918 r. – Bellona, 1934. – T. 44. – S. 196 (далі – Zieliński H. Oswobodzenie...); Kmiecik T. Działania… – S. 43-45. Цей офіцер відправився у поблизький табір російських військовополонених, аби запевнити собі допомогу поляків, які там перебували. Після цього поручик Роботицький звернувся до командира Флік 17 капітана Людвіга зі становчою вимогою передати у польські руки все авіаційне майно аеродрому. Капітан Людвіг прийняв умови польської сторони й після коротких переговорів на аеродромі встановлено польську варту і організовано охорону складів із авіаційним майном.

[11] Ku czci ... – S. 60-61; Konieczny Z. Walki… – S. 19; Zieliński H. Oswobodzenie… – S. 43-45. Ця група мала діяти в якості розвідувального загону підрозділів підполковника Міхала Карашевіча-Токажевського, які готувалися вирушити із Кракова.

[12] Krotofil M. Ukraińska Armia Halicka 1918-1920. – Toruń, 2002. – S. 64 (далі – M. Krotofil, Ukraińska...).

[13] Ku czci… – S. 60-61; Konieczny Z. Walki… – S. 19; Zieliński H. Oswobodzenie… – S. 196; Kmiecik T. Działania… – S. 43-45. У листопаді 1918 р. до Кракова із Перемишля перевезено три вагони цінного авіаційного спорядження. На місці у Перемишлі було залишено заправну станцію, оскільки польське командування розраховувало на перебазування туди власне формованої у Кракові 1-ї (5-ї) Бойової Ескадрильї.

[14] Ku czci…. – S. 60-61. У руки поручиків Бастира, Мокжицького і Роланда потрапив план аеродрому, завдяки чому офіцери змогли ознайомитися із схемою охорони аеродрому. У кінці жовтня 1918 р. план встановлення контролю над Левандівкою був готовий і детально обговорений з капітаном Кудельським зі штабу ПВО у Львові.

[15] Ibid; Kmiecik T. Działania... – S. 44-46; Madejski W. Lotnictwo w pierwszych dniach obrony Lwowa // Przegląd Lotniczy. – 1938. – nr. 11. – S. 1605 (далі – Madejski W. Lotnictwo...); Kopański T. Początek skrzydlatej epopei. Lotnictwo polskie w obronie Lwowa w listopadzie 1918 r. // Polska Zbrojna. – 1993. – nr. 220. – S. 7 (далі – Kopański T. Początek...; Przedpełski A. Lwów godzina zero // Pilot

Wojenny. – 1999. – nr. 3. – S. 40-41 (далі – Przedpełski A. Lwów...).

[16] Ku czci…. – S. 60-61; Kmiecik T. Działania… – S. 44-46; Madejski W. Lotnictwo… – S. 1605; Przedpełski A. Lwów… – S. 40-41. Уранці поручик С. Бастир вирушив на аеродром одягнений у льотну куртку із зашитим у неї донесенням про ситуацію в місті. На аеродромі льотчик попросив коменданта дати йому літак, нібито для того аби просто залишити місто. Комендант пообіцяв виділити машину для польоту наступного дня. 2 листопада 1918 р. С. Бастир разом із поручиком-спостерігачем Владиславом Торунем дісталися на Левандівку, де знайшли чотири несправні літаки. З метою унеможливлення їх подальшого ремонту польські офіцери зняли з двигунів важливі деталі, а також поховали потрібні для ремонту інструменти. На аеродром також прибув командир польських льотчиків Я. де Борен. Усі четверо польських льотчиків зажадали від коменданта аеродрому, віденського австрійця у званні капітана, аби той передав їм контроль над Левандівкою.

[17] Ku czci… – S. 60-61; Kmiecik T. Działania… – S. 44-46; Madejski W. Lotnictwo… – S. 1605; Przedpełski A. Lwów… – S. 40-41. Аеродром був обстріляний українськими підрозділами, один із австрійських пілотів намагався втекти літаком, але був збитий українським кулеметним вогнем з околиць головного вокзалу збитий.

[18] Ku czci… – S. 60-61; Kmiecik T. Działania… – S. 46-50; Madejski W. Lotnictwo… – S. 1605; Kopański T. Początek… – S. 7; Przedpełski A. Lwów… – S. 40-45. Патруль допоміг розігнати із аеродрому мародерів, а коли на аеродром приїхали вантажівки із українськими вояками, зустрів їх вогнем. Австрійський комендант не бачачи іншого виходу віддав владу на аеродромом у польські руки. Про всяк випадок він взяв у польської сторони письмову довідку про те, що йому довелося підкоритися збройній силі.

[19] Ku czci… – S. 60-61; Kmiecik T. Działania… – S. 46-50; Kopański T. Lotnictwo w obronie Lwowa // Militaria i Fakty. – 2001. – nr. 6. – S. 40-42 (далі – Kopański T. Lotnictwo w obronie...). Серед істориків донині тривають дискусії щодо того на якому саме літаку було виконано перший польот над Львовом: на "Бранденбурзі Ц.І" чи "Оеффагу Ц.ІІ". Згідно з наказом командування польські льотчики мали здійснити бомбовий удар по залізничні станції Персенківка, де вранці 5 листопада 1918 р. з'явилися підрозділи Українських Січових Стрільців (УСС), що прибули потягом із Чернівець на Буковині. УСС мали взяти участь у атаці на зайнятий поляками головний вокзал Львова. Після того, як відремонтований австрійський літак був випробуваний, а його опізнавальні знаки замазано відпрацьвованим мастилом (через брак відповідної фарби) польські льотчики з висоти біля 300 метрів здійснили бомбардування вокзалу Персенківка. Спостерігач уручну викинув із кабіни три бомби вагою 12,5 кг кожна, а згодом з бортового кулемета обстріляв український підрозділ. Після цього УСС відійшли в Старе Село.

[20] Ku czci…– S. 60-61; Kopański T. Lotnictwo w obronie… – S. 40-45; Kmiecik T. Działania… – S. 46-50. Того ж самого дня після повернення на аеродром екіпаж у складі С. Бастира та В. Торуня здійснили ще один політ. За ініціативою В. Торуня австрійські розпізнавальні знаки на фюзеляжі та крилах було перемальовано – країні білі смуги замальовано червоною фарбою, унаслідок чого виникла "львівська система" опізнавальних знаків. Літак виконав розвідувальний політ у район Високого Замку, візуально визначаючи дільниці міста опановані польськими та українськими військами. Під вогнем із землі екіпаж скинув над українською частиною міста відозви Головної Команди Оборони Львова.

[21] Przedpełski A. Lwów… – S. 45-49; Kopański T. Lotnictwo w obronie… – S. 40-45. На аеродромі сів рейсовий літак, що обслуговував поштову лінію Київ – Львів – Краків – Відень. Після посадки польська сторона реквізувала літак. Після цього авіаційних загін у Львові налічував вже три машини.

[22] Kopański T. Lotnictwo w obronie… – S. 40-42; Pietruski S. M. Moje wspomnienia z lotnictwa 1918-1921, реляція в збірці В. Санковського та др. Т. Копанського – копія у збірці автора (далі – S. M. Pietruski, Moje...); Pietruski S. Lwowskie loty, cz. I // Lotnictwo z szachownicą. – 2002. – nr. 1. – S. 13-15 (далі – Pietruski S. Lwowskie...). Згідно з іншими джерелами функції коменданта аеродрому Левандівка з 2 листопада 1918 р. виконував С. Бастир. Комендант аеродрому організаційно підпорядковувся безпосередньо начальну Технічного Відділу Команди Оборони Львова капітанові Тадеушу Кудельському. Оперативні накази комендант отримував від першого начальника штабу – поручика Станіслава Лапінського-Нільського, або також від другого начальника штабу – поручика Антонія Якубовського. Отримавши звання капітана С. бастир став одночасно командиром формованої у Львові 2-ї Бойової Ескадрильї. Тактично 2-а ескадрилья підпорядковувалася безпосередньо Верховному Командуванню Польського війська у Львові. У львівських майстернях упродовж 5-21 листопада 1918 р. відремонтовано 13 літаків.

[23] Kopański T. Lotnictwo w obronie… – S. 43-45.

[24] Pietruski S. M. Moje...; Pietruski S. Lwowskie..., cz. I. – S. 13-15; Pietruski S. Lwowskie..., cz. I. – S. 13-15; Tarkowski K. A. Polskie lotnictwo woskowe w 1918 r. // Wojskowy Przegląd Historyczny. – 1991. – nr. 2. – S. 41; Mikulski M., Glass A. Polski… – S. 36. Крім цього визнання заслуг львівських пілотів містилося у наказі № 37 Команди міста та повіту Львів, виданого колишнім командувачем польських сил у Львові Чеславом Мончинським.

[25] Tarkowski K. A. Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką. – Warszawa, 1991. – S. 14-16 (далі – Tarkowski K. A. Lotnictwo...); Ku czci… – S. 220. Маршрути розвідувальних польотів у той час пролягали в основному довкола Львова й рідко заглиблювалися в український тил. 16 грудня 1918 р. екіпаж у складі пілота С. Стеца й спостерігача Казімєжа Шмідта здійснив розвідку за маршрутом Львів – Пустомити – Винники – Дубляни – Брюховичі – Львів. 19 грудня 1918 р. льотчики розпочали нальоти на відступаючі українські підрозділи, особливо активно у райони Солонки.

[26] Tarkowski K. A. Lotnictwo… – S. 14 -16; Ku czci… – S. 220.

[27] Kmiecik T. Działania… – S. 50-53; Tarkowski K. A. Lotnictwo… – S. 14-16, 43. З уваги на несприятливі погодні умови львівські ескадрильї виконали: 2-а (6-а) – 18 польотів, а 3-а (7-а) за час від 6 до 23 грудня 1918 р. здійснила тільки 10 польотів. 3-а ескадрилья мала у кінці грудня 1918 р. чотири літаки "Оеффаг" типів 51. і 52., а 2-а ескадрилья володіла 10 літаками типу "Бранденбург", "Оеффаг" та "Альбатрос".

[28] Krotofil M. Ukraińska… – S. 64.

[29] Янчак Я. З історії авіації УГА. – Львів, 2004. – S. 5-17 (далі – Янчак Я. З історії...).

[30] Лемківський І. Летунство УГА // Літопис Червоної Калини, 1938. – № 10. – S. 7 (далі – Лемківський І. Летунство...); Козицький А. Авіація… – S. 320; Мараєв Р. Украинский воздушный флот в гражданской войне // Аэрохобби. – 1992. – №. 2. – S. 12-13; Мараев Р. Авиация гетмана Скоропадского // Аэрохобби 1993, №. 1, s. 17-19. У другій половині листопада 1918 р. вислано туди поручика Д. Кренжаловського, який мав просити гетьмана Павла Скоропадського допомогти у створення військової авіації. Гетьман прихильно поставився до просьби "галичан", але запропонував власний план допомоги. У розпорядження УГА він відправив Авіаційну Сотню наддніпрянських повітряних сил під командуванням полковника Бориса Губера. Підрозділ перебазовано із Одеси на аеродром Шатава під Кам'янцем-Подільським. У 1918 р. гетьман П. Скоропадський володів 189 легкими та 4 важкими багатомоторними літаками.

[31] Козицький А. Авіація… – S. 320; Лемківський І. Летунство… – S. 7; Бендик В. В небе Восточной Галиции., 1996. – №. 6. – S. 36 (далі – Бендик В. В небе...); Шанковський Л. Українська Галицька Армія // Воєнно історична студія. – Вінніпег, 1974. – S. 289 (передрук – Львів, 1999). У літературі також зустрічається назва 3-й Одеський Авіаційний Дивізіон. Перебазований до Красного підрозділ налічував 6 пілотів, 6 техніків у званні підофіцера, 10 солдат наземної обслуги літаків. Три літаки підрозділу були машинами французької конструкції "Ньюпор", що випускалися в Росії за ліцензією, решта – була розвідувальними машинами старших типів. Згідно з російськими джерелами (Дузь И. История воздухоплавания и авиации в Росси (июль 1914 г. –

октябрь 1917 г.). – Москва, 1989. – С. 79. (далі – Дузь И. История ...) до Красного повітрям перебазовано три літаки, а натомість М. Козловський (Kozłowskiego M. Między Zbruczem a Sanem, Warszawa 1990.– S. 210 (далі – M. Kozłowski, Między ...) твердить про появу там 6 машин.

[32] Тиктор І. Історія українського війська. – Львів, 1936. – S. 526-527 (далі – Тиктор І. Історія...); Козицький А. Авіація… – S. 320 – 321. 1 грудня 1918 р. у Тернополі видано розпорядження всім силам УГА допомагати збирати авіаційне майно, насамперед літаки залишені центральними державами на території новопосталих українських держав. Також було вказано на потребу скеровувати осіб, які мають фахові знання у льотній справі до відповідного підрозділу. Цей день уважається датою офіційного створення авіації ЗУНР. У момент повалення влади гетьмана П. Скоропадського П. Франко прилетів до Проскурова, де зустрівся зі Симоном Петлюрою про перебазування авіаційних підрозділів УНР до Галичини. За технічну сторону співпраці із галичанами відповідав В. Павленко, командир Повітряної Флотилії Української Народної Республіки.

[33] Тиктор І. Історія… – С. 526-527; Козицький А. Авіація … – S. 320-321; T. Kmiecik, Działania… – S. 50-51; Франко П. Летунський відділ УГА // Літопис Червоної Калини. – 1937. – № 10. – С. 4-5 (далі – Франко П. Летунський відділ...); Летунський відділ УГА // Календар Червоної калини. – 1924. – № 7. – С. 129 (далі – Летунський відділ...); Дутка В. Спомини з торгової місії до Австрії, Чехословаччини і Угорщини в 1919 р. // Календар Червоної калини. – 1939. – № 3. – С. 169-172 (далі – Дутка В. Спомини...); Гірняк Н. 48 днів на чолі тернопільського військового округу // Календар Червоної калини. – 1938. – №. 8. – S. 130, 139-140 (далі – Гірняк Н. 48 днів...); Дашкевич С. Спомини з Української Галицької Армії (1918-1920). – Львів, 1929. – С. 52 (далі – Дашкевич С. Спомини...); відомості зі збірки А. Козицького та Я. Янчака. Українські сили мали на озброєнні головним чином літаки старих російських типів, а у зв'язку зі значною аварійністю у Красному влаштовано авіаційні майстерні. Тимчасовим центральним пунктом створення українських повітряних сил був Тернопіль.

[34] Тиктор І. Історія… – С. 526-527; Козицький А. Авіація… – S. 320; T. Kmiecik, Działania… – S. 50-51; Франко П. Летунський відділ... – С. 5; Летунський відділ… – С. 129; Дутка В. Спомини ... – С. 169-172; Гірняк Н. 48 днів... – С. 130, 139-140; Дашкевич С. Спомини… – С. 52. Особливо багато техніки потрапило в українські руки на аеродромі Шатава під Кам'янцем-Подільським (понад 60 літаків). У кінці грудня 1918 р. українські авіаційні сили в Красному налічували: 7 офіцерів, 140 підофіцерів та солдат. Протягом наступного місяця число авіаторів виросло до 30 офіцерів, 63 підофіцерів і 238 солдат.

[35] Козицький А. Авіація… – S. 320; Зеник П. Дещо про летунство УГА // Український скиталець. – 1922. – № 14. – С. 3. Були ними: Ф. Рудольфер, А. Бернгубер, Найгаузен, Кунке, Кубіш та ін.

[36] Козицький А. Авіація… – S. 321-322; Лемківський І. Летунство… – S. 8; Летунський відділ… – С. 129; M. Krotofil, Ukraińska… – S. 83; Янчак Я. З історії… – С. 5-17. 1-а Сотня у складав 4-5 літаків була приділена до 3-го корпусу УГА. Аеродромом підрозділу стали Дуліби поблизу Стрия. 2-а сотня у складі 4 літаків була призначена до співпраці із 1-м та 2-м корпусами УГА й розміщалася в Красному. Крім неї в Красному розміщено Запасну ескадрилью авіаційної школи, а також авіаційну базу, що поточно називалася "Кіш". Загальна чисельність повітряних сил УГА склала у цей момент 394 особи і 11 літаків.

[37] Козицький А. Авіація… – S. 322; Лемківський І. Летунство… – S. 8; Летунський відділ… – С. 129.

[38] Kmiecik T. Działania… – S. 52-54; Козицький А. Авіація… – S. 322. Урядова делегація 8 грудня 1918 р. вирушила до Угорщини в Будапешт з метою проведення перемовин. Таємний протокол цих переговорів передбачав купівлю літаків взамін за бориславську нафту та бензин. Однак, через два тижні до влади у Будапешті прийшли комуністи під проводом Бели Куна, тому угоду про купівлю авіаційної техніки так і не було підписано.

[39] Kmiecik T. Działania… – S. 52-54; Історія українського війська. – Львів, 1992. – С. 257 (далі – Історія...); дані зі збірки др. А.Козицького та Я.Янчака. 5 лютого 1919 р. під час навчальних занять, що відбувалися у базі в Красному сталася трагедія, яка суттєво вплинула на подальший розвиток галицької авіації. Через необережність у руках Б. Губера, який проводив заняття, вибухнула авіабомба. Унаслідок цього вибуху загинули: полковник Б. Губер, поручик Томенко, поручик Лупул, поручик Гумецький, поручик Хасбулат Кануков, хорунжий Басан і хорунжий Швець. Після цього випадку авіаційна школа в Красному припинила своє існування. Невдовзі з Відня надійшов транспорт із більшою кількістю навчених механіків та льотчиків, які й зайняли вакансії у підрозділах. У лютому 1919 р. у ангарі Технічної ескадри в Красному знаходилося бл. 80 літаків, з яких 33% були придатними для розвідувальних польотів. Після смерті командира новим командиром полку став полковник Кануков.

[40] Kmiecik T. Działania… – S. 52-54; Історія… – С. 257; Krotofil M. Ukraińska… – S. 67, 85; дані зі збірки др А.Козицького та Я.Янчака. На її озброєнні було два аеростати французької конструкції типу "Парсеваль" (кожен об'ємом 850 м³). Аеростати могли діяти на висоті 800-1000 м коригуючи вогонь артилерії та ведучи спостереження за противником. За станом на 14 травня 1919 р. у підрозділі, який М. Кротофіл називає 1-м Бальоновим Дивізіоном, було 4 аеростати.

[41] Козицький А. Авіація… – С. 322-323; Історія… – С. 257; Przybyła J. Z orlich lotów lotników lwowskich. – Lwów; Warszawa, 1919. – S. 14 (далі – Przybyła J. Z orlich...); Бояринич В. Бої за місто Лева // Літопис Червоної Калини. – 1992. – № 6-7. – S. 14 (далі – Бояринич В. Бої...). На початку польського наступу в травні 1919 р. аеростати приділено резерву 2-го Корпусу, в під час відступу за збруч українські аеростати довелося знищити.

[42] Kmiecik T. Działania… – S. 52-54; Історія… – S. 257. М. Кротофіл (Krotofil M. Ukraińska… – S. 83) вказує, що у березні 1919 р. авіаційний підрозідл УГА отримав близько 60 літаків та підрозділ аеростатів від армії УНР. Питання кількості літаків у авіації УГА залишається дискусійним. Українські автори до цих цифр підходять обережно, стверджуючи, що тільки третина літків, які були в УГА, була придатною для використання. Згідно із свідченнями П. Франка на початку 1919 р. в УГА було 50 літаків. У науково-дослідних працях українських авторів приймається як чисельність українських літаків цифра в 40 одиниць. Зважаючи на випрацьовування ресурсу авіаційної техніки 31 березня 1919 р. мали тільки три справні літаки й ще сім машин у ремонті.

[43] Kmiecik T. Działania… – S. 52-54; Історія… – S. 257; Krotofil M. Ukraińska… – S. 83, 85; Козицький А. Авіація… – С. 323-234; Янчак Я., Чижевський В. Про авіацію УГА, її історію та бойовий шлях // Дзвін. – Львів. – № 1. – 1998. – С. 112 (далі – Янчак Я., Чижевський В. Про авіацію…); Франко П. Летунський відділ УГА // Літопис Червоної Калини. – Львів. – 1937. – № 10. – С. 12; Бендык В. В небе… – С. 37.

[44] Козицький А. Авіація… – С. 323-324; Франко П. Летунський… – С. 11; Летунський відділ… – С. 130-131; Бендык В.В небе… – С. 37. Українськими цілями були польські артилерійські батареї на Високому Замку, аеродром Левандівка, міська електростанція, а також штаб польського командування у кадетській школі. Усього українські пілоти здійснили 18 нальотів на Львів, зокрема вивіши з ліду міську електростанцію. Капітан-пілот Е. Євський кілька разів штурмував польські літаки на аеродромі Левандівка, а також польські польові аеродроми у Жешову та Ланьцуті.

[45] Козицький А. Авіація… – С. 323-324; Франко П. Летунський… – С. 11; Бендык В. В небе… – С. 37. Льотчики УГА здійснили 10 нальотів на цілі в Перемишлі – головними цілями були залізничний вокзал та аеродром Гуречко. Екіпаж у складі поручик С. Савчака та поручика А. Хруща здійснила бомбовий удар по залізничному мосту на р. Сан, вивівши його на якийсь час із ладу. Було й кілька випадків штурмових дій, наприклад 4 січня 1919 р. екіпаж у складі капітана П. Кавути та капітана П. Франка штурмувала кілька залізничних вокзалів у околиці Володимира-Волинського. Український літак був пошкоджений вогнем із землі і йому довелося здійснити вимушено посадку на зайнятій польськими військами території.

[46] Kmiecik T. Działania… – S. 50-53; Goworek T. Pierwsze… – S. 26-27. Не всі українські пілоти воєвали на боці своїх земляків. Серед інших у цісарсько-королівській авіації під час першої світової війни літали українці Михайло Савчук та Леон Мазурчак. У 1920 р. перший із них оселився у Польщі, а його син пішов на слжбу до польської авіації в якості пілота-винищувача.