

команда “Політехніки” зустрілася з командою “Славія” і перемогла її, отримавши почесну нагороду – срібний кубок міста “Києва”!

Перебіг і результати Першої Всеросійської Олімпіади у Києві змусили не лише киян, але й усю імперію усвідомити, що спорт став окремим соціально-культурним явищем, значення якого виходить далеко за межі юнацьких забав. І що ставитися до нього слід серйозно, оскільки це не лише потужний засіб фізичного виховання молоді, але й безпосередньо пов’язана з культурними, економічними, соціальними і навіть політичними аспектами життєдіяльності країни сфера, яка, водночас, здатна активно впливати на повсякденне життя суспільства. Показово, що утвердженню спорту як невід’ємної складової суспільного життя на теренах України активно сприяла студентська молодь, в тому числі й київські політехніки.

*В.В.Мараєва*

УДК 303.446.+629.73

### **ІСТОРІОГРАФІЯ ІСТОРІЇ ВІЙСЬКОВОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ 1917 – 1920 рр.**

*Аналізуються праці вітчизняних і зарубіжних науковців та представників української діаспори з історії військової авіації України 1917 – 1920 рр.*

*Анализируются работы отечественных и зарубежных ученых, а также представителей украинской диаспоры, посвященные истории военной авиации Украины 1917-1920 гг.*

*In the article an author presents the analysis of historiography of Ukraine air force 1917 – 1920 years.*

Ключові слова: історіографія, військова авіація, Україна.

Аналіз літератури, присвяченої історії української військової авіації періоду 1917 – 1920 рр., дає підстави умовно розділити її на кілька груп. До першої, відносно нечисленної групи, відносяться праці, написані та видані за межами СРСР у 30 – 70-ті рр. ХХ ст. Їх характерною особливістю є те, що вони, як правило, належать безпосереднім учасникам подій, що висвітлювали питання будівництва українського війська та його участі у бойових діях. Автори приділяли увагу й українським авіаційним підрозділам, базуючись на мемуарах

і спогадах, опублікованих в українській емігрантській періодиці починаючи з 20-х рр. минулого століття. Другу групу складають публікації сучасних українських дослідників, що побачили світ за часів незалежності України. Аналіз цих публікацій дає підстави стверджувати, що більшість із них являють собою перероблені версії джерел першої групи. Лише деякі статті написані з урахуванням даних архівних документів і визначаються аргументованим викладенням подій. До третьої групи нами віднесені монографії та статті зарубіжних дослідників. Зокрема, російські і польські історики, досліджуючи історію авіації своїх країн, опосередковано торкалися й теми української військової авіації зазначеного періоду. Окремі дані зустрічаються також у статтях, опублікованих у чеських та німецьких журналах.

Однією з перших праць, у якій йдеться про українську авіацію досліджуваного періоду, стала “Історія Українського війська”, написана групою авторів і видана в 1936 р. у Львові. У ній подано коротку історію створення та діяльності “Летунської ескадри УГА”, і лише зазначається про існування “Запорізької повітроплавної ескадри з 5 літаками” у складі армії УНР за часів Центральної Ради [1, с. 383] та “воєнно-морської гідроавіації Чорноморської фльоти”, яка “і за часів Центральної Ради і за Скоропадського складалась з яких 20 гідропланів” [1, с. 442]. Проаналізувавши ряд інших джерел, можемо констатувати, що наведені у книзі дані не завжди відповідають дійсності, а іноді й суперечать одне одному. Наприклад, на сторінці 526 можна прочитати, що “З летунських формацій Наддніпрянської Армії одержала галицька ескадра багато матеріалів і старшин. Летунського матеріалу після австрійської армії, що в 1918 р. забрала була все, що цінніше, на південний фронт, залишилося небагато”. А трохи далі, коли починаються перераховуватись типи літаків, з’ясовується, що на озброєнні авіації Галицької армії було 16 літаків типу “Бранденбург” (суто австрійська машина), кілька німецьких “Фоккерів”, 12 типу LVG і один “Ньюпор” [1, с. 527], з яких лише останні були аеропланами французького походження та могли залишитися армії УНР у спадщину від російського Військово-Повітряного флоту. Зауважимо, що не відповідають дійсності й дані щодо командного складу авіаційних сотень Галицької армії.

У 1958 р. у Мюнхені вийшла книга Л. Шанковського “Українська армія в боротьбі за державність”, у якій “в зведеній формі подаються відомості про організаційну структуру українських армій, про роди зброї та їх організацію й озброєння... за весь час Визвольних Змагань

в рр. 1917 – 1921”. У цій книзі автор подає стислі дані щодо авіаційних формувань українських держав цього періоду. “...Відомості про українську авіацію, – пише Л. Шанковський, – я подав на підставі спогадів о. Білона, Михайла Шарика та власних спостережень під час служби в 2 літунській сотні в Дулібах коло Стрия в 1919 році” [2].

Слід звернути увагу, що досить неточними є наведені Л. Шанковським дані стосовно діяльності авіаційних підрозділів під час наступу об’єднаних армій на Київ влітку 1919 р. Так, автор зазначає, що у цей період діяв тільки один авіаційний загін сотника Жажовського (1-й Запорізький), що дислокувався у Кам’янці-Подільському [2, с. 53–54]. У ході дослідження встановлено, що у цей період у Кам’янці-Подільському базувались ще три авіаційні загоны армії УНР, крім того, активно виконували польоти дві авіаційні сотні Галицької армії [3, арк.6]. Не відповідають дійсності і дані щодо загальної кількості літаків.

Інша праця Л.Шанковського – “Українська Галицька Армія” побачила світ у 1974 р. (Вінніпег. Перевидана у Львові у 1999 р.) [4]. У цій роботі, зокрема, автор подає дані про перемоги українських льотчиків: “Про бойову перевагу українського летунства свідчить факт, що в боях з українськими літунами польське летунство втратило 18 літаків, а українське тільки 1. На цьому літаку летіли сотн. Петро Франко й ст. дес. Кавута, яких поляки полонили... В боях з большевиками над Збручем українці втратили 1 літак, на якому загинув добрий літун, бул. ст. дес. Томас” [4, с. 291]. Базуючись на проведених дослідженнях, можемо стверджувати, що ці дані запозичені Л. Шанковським у Р. Земика [5, с.10].

Новим етапом у вивченні історії вітчизняної військової авіації став початок 1990-х рр. Досить відомою працею, де йдеться про авіацію Галицької армії, стала книга М. Литвина та К. Науменка “Історія галицького стрілецтва” [6]. За наведеними даними, “у Красному створено авіаційний загін у складі двадцяти літаків. Його очолив син видатного письменника сотник УСС Петро Франко...” [6, с. 88]. Вочевидь, під час написання книги автори базувалися на спогадах П. Франка, опублікованих 1937 р. у стрілецькому альманасі “Літопис “Червоної Калини” [7]. Саме через це і виникли деякі неточності, зокрема, щодо прізвища командира авіазагону.

Першими публікаціями, які базувались на архівних документах і були безпосередньо присвячені історії української авіації періоду 1917 – 1920 рр., стали статті Р. Мараєва [8, 9, 10]. Так, у статті

“Украинский воздушный флот в гражданской войне” йдеться про створення та участь у громадянській війні авіаційних підрозділів армій УНР та ЗУНР. Зокрема, наводяться дані щодо організаційного будівництва, особового складу та матеріально-технічної бази авіачасти, їх участі у воєнних діях. Особливу увагу автор приділяє процесу українізації авіаційних частин і проблемам, викликаним ним [10, с.11].

Необхідно звернути увагу на те, що, розглядаючи кам'янецький період існування авіації армії УНР, автор називає у його складі лише Запорізький авіаційний загін, щоправда припускаючи можливість існування й інших авіаційних підрозділів [10, с.12]. Подальші дослідження лише підтвердили це припущення. На сьогодні встановлено, що влітку 1919 р. до складу авіаційних підрозділів УНР входили 3, 4, 5-й бойові авіаційні загони та 1-й Запорізький окремий авіазагін [11, арк.11-12].

Характер деякої фрагментарності носять викладені факти щодо існування та діяльності авіаційних частин Галицької армії, але у даному випадку це викликано саме недостатністю відповідних документальних даних. Архівні фонди, документи яких стосуються історії Галицької армії і зберігаються у Центральному державному архіві вищих органів влади та управління України, на той час були ще недоступні для дослідників і відкрились тільки за декілька років. Тому автор базувався на даних, наведених у вже згаданій книзі М.Литвина та К.Науменка “Історія галицького стрілецтва”.

У статті “Авиация гетмана П. Скоропадского” [8], яка була опублікована у 1993 р., уперше наводяться дані щодо командного складу гетьманських авіаційних частин, їх комплектації особовим складом, матеріальної частини. Подаються дані про кількість і типи літаків. Наведені факти дають уявлення про рівень бойової готовності авіаційних підрозділів армії Української Держави.

У 1993 р. був опублікований матеріал В. Кравцевича та В. Улянича “Україна: військо. 1914 – 1920”, у якому йдеться і про авіаційні частини [12]. Зокрема, говорячи про діяльність авіаційних загонів влітку 1919 р., автори зазначають: “Нестача пального майже припинила участь ВПС у боротьбі за визволення Києва у другій половині 1919 р. Тільки один авіазагін брав участь у бойових діях, а інші в повітря не піднімалися... Цей загін разом з галицькими льотчиками, що базувались на аеродромі у Шатаві біля Кам'янця-Подільського, активно брав участь у бойових діях”. Зразу ж по-

стає питання – все ж таки “тільки один авіазагін”, або “разом з галицькими льотчиками” брав участь у бойових діях? Не відповідають дійсності і дані щодо “передачі в березні 1919 р. для Галицької армії 60 аеропланів та багато технічного обладнання для створення власних ВПС”. Як пишуть автори: “З цього майна був організований авіаполк Галицької армії”. По-перше, у березні 1919 р. вже ніяк не йшлося про “створення” авіації ГА, бо це відбулося ще у грудні 1918 р. По-друге, галицький Авіаційний полк був сформований ще в лютому 1919 р. Ретельний аналіз даних, поданих авторами статті, дає можливість стверджувати, що вони майже повністю базуються на “Спогадах” П. Білона та книзі Л. Шанковського “Українська армія в боротьбі за державність” [13; 4].

Малодосліджений факт з історії української авіації періоду літа 1919 р. згадують В. Кравцевич та В. Улянич у своїй роботі – це закупівля для української армії літаків за кордоном. “За проханням сотника Єгорова, командуючого об’єднаними авіазагонами у Кам’янець-Подільському, – пишуть автори статті, – до Відня була вислана делегація від УНР для покупки бойових літаків і бензину. У той час в Австрії та Угорщині було достатньо різного майна, в тому числі авіаційного, яке можна було придбати. Але, не тільки літаки і пальне, а й ліки не вдалося ні закупити, ні вивезти” [12, с. 3]. На сьогодні встановлено, що дійсно працювали українські місії, метою яких була закупівля авіаційної техніки, і, згідно архівних документів, літаки були закуплені [14]. Крім того, були закуплені ліки, які (можливо нелегально) перевозились в Україну на аеропланах. Про це свідчать дані про вимушену посадку на території Румунії у вересні 1919 р. літака “Штакен” R.XIV, на борту якого знаходилися медикаменти. Пізніше вони додали чималих проблем Надзвичайній дипломатичній Місії УНР у Румунії, бо “...не могли не уявлятися інакше як контрабандою, а перевіз їх на Державному літакові вчинком абсолютно недопустимим...” [15, с.19].

Маловивченою сторінкою в історіографії української військової авіації 1917 – 1920 рр. залишається використання українських літаків для міжнародних сполучень та виконання кур’єрських, поштових, а іноді й пасажирських перевезень у межах України. Для функціонування цих ліній використовувались військові аеродроми, польоти виконувались військовими льотчиками на військових літаках, хоча і роззброєних. Про застосування аеропланів у якості транспортних засобів, створення і організацію діяльності повітряних ліній, посередництвом яких встановлювали оперативний кур’єрський

зв'язок між найважливішими містами України, йдеться в статті “Начало воздушных сообщений в Украине” [16, с. 14-15].

Організації першої в світі регулярної міжнародної поштової авіалінії присвячені два матеріали Я. Янчака у співавторстві з В. Чижевським та В. Аксенчиком, опубліковані у 1998 та 2001 рр. [17, с. 17, 24; 18, с. 2]. У цих статтях мова йде про організацію авіалінії за маршрутом Відень – Краків – Львів – Проскурів (Хмельницький) – Київ. Перші рейси були суто урядовими і військовими, але через деякий час вони перетворились у цивільний авіапоштовий зв'язок. Про організацію і діяльність авіапошти на території України за часів УНР йдеться в матеріалі, опублікованому у книзі “Україна на крилах” [19, с.14].

У 1995 р. виходить книга Я. Тинченка “Українське офіцерство: шляхи скорботи та забуття. 1917 – 1921 роки” [20]. Це дослідження містить, зокрема, узагальнені дані щодо дислокації та чисельності українізованих військ у грудні 1917 р. Серед них називається і 1-й авіаційний загін у складі 12 літаків, що базувався у Києві, під командуванням полковника Нечитайла. Подано також зведені дані щодо дислокації та чисельності авіаційних підрозділів українських об'єднаних армій станом на 16 серпня 1919 р. Зокрема зазначається, що на той час у Кам'янці-Подільському знаходились 4 авіаційні загони армії УНР у складі 230 осіб (з них 30 старшин) та 12 літаків. Крім цього, там же базувались і дві авіаційні сотні Галицької армії у складі 164 осіб (21 старшина) та 10 літаків.

У книзі В. Савіна “Авиация в Украине”, виданій у 1995 р., вперше здійснено спробу подати узагальнений матеріал щодо історії авіації в Україні від її виникнення до 1991 р. [21]. Слід звернути увагу на те, що незначне місце (лише 6 сторінок із 263) відводиться для викладення історії української авіації періоду 1917 – 1920 рр. Крім того, концептуальний підхід у висвітленні теми не відповідає історичній дійсності. Взяти хоча б назву розділу – “Авиация Украинской Народной Республики”, здавалося б він повинен був бути присвяченим суто авіації УНР, але в ньому подається узагальнене викладення історії створення та функціонування авіаційних підрозділів армій як УНР, так і Української Держави, і Західно-Української Народної Республіки, і Української Соціалістичної Радянської Республіки (?). Ясна річ, авторові не вистачало даних, бо навіть подана інформація базується на раніше вже опублікованих працях [6; 8; 10]. І якщо у разі викладення фактів з історії авіації наддніпрянської та гетьманської армій можна говорити про відповідність історичній дійсності, бо

вони (у першоджерелах) побудовані на основі архівних матеріалів, то у разі з історією авіації Галицької армії автор припустився ряду суттєвих помилок, запозичивши їх з інших джерел [6], та, мабуть, у результаті взагалі деякої необізнаності з військовою історією України того періоду.

Навряд чи можна говорити, що матеріальна база авіазагону була закладена за вказівкою П. Скоропадського, коли “за місяць до кінця гетьманату Галицька армія отримала досить сучасні літаки, а також запчастини, боєприпаси і паливо до них” [21, с. 89]. За “місяць до кінця гетьманату” (тобто в середині листопада 1918 р.) Галицька армія аж ніяк не могла отримати літаки від П. Скоропадського, бо лише 13 листопада Держсекретар військових справ ЗУНР полковник Д. Вітовський оголосив указ про мобілізацію, армії як такої ще не існувало. Літаки ж були отримані у грудні 1918 р. [22, с. 36]. Далі у своїй роботі В. Савін пише, що “у другій половині 1919 року на базі отриманих літаків створюються ще два авіазагона, розташовані у Красному під Львовом і в Дулібах біля Стрия” [21, с. 90]. Не відповідають дійсності факти про створення двох авіаційних загонів у цей період, не кажучи вже про місце їх розташування – Красне та Дуліби (територія на той час зайнята поляками).

Історії бойового застосування авіації у ході громадянської війни присвячена книга російських дослідників В. Кондратьєва та М. Хайруліна “Авиация гражданской войны”, яка вийшла у 2000 р. [23]. Авторами зроблена спроба узагальнити та систематизувати інформацію з даного питання, “подати більш-менш повну і докладну хронологію дій червоної та білої авіації у громадянській війні 1918 – 1921 років”. На цьому тлі виникають і деякі факти з історії авіації армій УНР та Української Держави. Зокрема, подані дані щодо відправки влітку 1918 р. гетьманських літаків на Дон [23, с.14].

Інтерес становить дисертаційне дослідження А. Харука “Військово-Повітряні сили України в 1917 – 1920 рр.” (2000 р.) [24]. І хоча хронологічні рамки дослідження визначені 1917 – 1920 рр., значну увагу А.Харук приділив періоду 1912 – 1916 рр.: структурі підрозділів російського Військово-Повітряного флоту та їх діяльності у ході Першої світової війни у складі Південно-Західного та Румунського фронтів; створенню та функціонуванню військових навчальних закладів та підприємств авіаційної промисловості. Висвітлено також процес українізації військово-повітряних підрозділів у 1917 р. [25, с. 9]. Зазначимо, що розглядаючи “Військово-Повітряні сили”, до складу яких входили як повітроплавні, так і авіаційні частини, автор

робить спробу дослідити їх становлення, “проаналізувати бойовий склад, організаційну структуру та технічне оснащення, показати участь у бойових діях періоду 1917 – 1920 рр.” [25, с.3].

Деяка інформація, що стосується військової авіації армії УНР доби Директорії, міститься у дисертації П. Слюсаренка “Армія Української Народної Республіки в умовах боротьби за українську державність (вересень 1919 – листопад 1920 рр.)” (2007 р.).

Розглядаючи особливості процесу реформування української армії у 1920 р., автор аналізує і розвиток такого “роду зброї”, як авіація. Зокрема приділяється увага формуванню та діяльності 1-го Запорізького авіаційного загону [26, с. 158].

Аналізуючи історіографію військової авіації українських армій досліджуваного періоду, необхідно зазначити, що залишилися поза увагою дослідників долі майже всіх українських льотчиків, які брали участь у збройній боротьбі 1917 – 1920 рр. Розглядаючи історію виникнення та формування українських авіаційних підрозділів, попередні дослідники не торкалися персоналій. Виняток складають матеріали В. Савіна про Костянтина Калініна (“Планета “Константин””) [27], Я. Тинченка про Віктора Павленка (“Українське офіцерство: шляхи скорботи та забуття. 1917 – 1921 роки”) [20], а також матеріали, присвячені Петру Франку – у книзі М. Литвина і К. Науменка “Військова еліта Галичини” [28, с. 262-275] і статті А. Харука “У истоков украинской военной авиации” [29].

Теми української авіації торкаються у своїх дослідженнях польські історики, що досить плідно займаються вивченням власних Військово-повітряних сил, адже першими противниками їхніх ВПС були саме українські льотчики [31 – 35]. Так, Т. Копанський серед літаків, здобутих польськими військовими у період 1919 – 1920 рр. називає 19 українських аеропланів типу “Фарман”, “Ньюпор”, “Фрідріхсхафен”, LVG, DFW, які тим чи іншим чином потрапили до поляків [31; 36]. У подальшому ці літаки використовувались польськими авіаторами у бойових діях. Аероплани, що були сильно пошкоджені і не підлягали ремонту, розбирались на запчастини або знищувались.

Таким чином, проаналізувавши праці вітчизняних і зарубіжних науковців та представників української діаспори, присвячені військовій авіації України 1917 – 1920 рр., можна констатувати, що ця тема у різні періоди викликала зацікавленість істориків. У результаті проведених ними досліджень були здійснені спроби висвітлити питання створення та застосування авіаційних підрозділів



українських армій, введені до наукового обігу раніше неопубліковані документальні та мемуарні джерела. Перспективними напрямками подальших досліджень є вивчення персоналій, історії створення окремих авіаційних частин.

1. Історія Українського війська: У 2 частинах. – Львів: Видання Івана Тиктора, 1936. – 568 с.

2. Шанковський Л. Українська армія в боротьбі за державність. – Мюнхен: Вид-во “Дніпрова хвиля”, 1958. – 318 с.

3. Дислокаційна відомість і бойовий стан частин Дієвої армії військ УНР. 16 серпня 1919 р. – ЦДАВО. – Ф. 1078: Головне управління Генерального штабу Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 28.

4. Шанковський Л. Українська Галицька Армія. Воєнно-історична студія. – Вінніпег, 1974 / Львів: Вид. центр Наук. тов-ва ім. Шевченка, 1999. – 396 с.

5. Земик Р. Децо про летунство УГА // Український скиталець. – 1922. – Ч. 13. – С. 9-11; Ч. 14. – С. 3-6.

6. Литвин М.Р., Науменко К.Є. Історія галицького стрілецтва. – Львів: Каменярь, 1991. – 200 с.

7. Франко П. Летунський відділ УГА // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 10. – С. 3-5; Ч.11. – С.9-12.

8. Мараєв Р. Авіація гетьмана П.Скоропадського // АероХобби. – 1993. – № 1. – С. 14-16.

9. Мараєв Р. Авіація Української Народної Республіки // Народна армія. – 1993. – 28 вересня.

10. Мараєв Р. Український воздушний флот в гражданской войне // АероХобби. – 1992. – № 2. – С.11-14.

11. Накази Головної Команди Військ УНР. 31 серпня – 31 жовтня 1919 р. – ЦДАВО. – Ф. 1075: Військове міністерство Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 6.

12. Кравцевич В., Улянич В. Україна: військо. 1914 – 1920 // Народна армія. – 1993. – 6, 7, 9 липня. – С. 3.

13. Білон П. Спогади: У 2 частинах. – Ч.1. – Пітсбург, 1952. – 164 с.

14. Четвертий попередній звіт про командировку за кордон в справі перетранспортування державного майна, закупленого за кордоном, на Україну. Радник Торговельно-Економічної Місії і Генеральний Торговельний Агент в Річі Посполитій Польській. 30 жовтня 1920 р. м. Берлін. – ЦДАВО України. – Ф. 3696: Міністерство закордонних справ Української Народної Республіки. – Оп. 2. – Спр. 335.

15. Справа кредитових білетів, посланих з Берліну на аероплані і затриманих в Румунії. – ЦДАВО. – Ф. 1509: Міністерство фінансів Української народної республіки. – Оп. 5. – Спр.119.

16. Мараєв Р. Начало воздушных сообщений в Украине // АероХобби. – № 2. – 1994. – С. 14-15.

17. Янчак Я., Чижевський В. Першій лінії авіапошти – 80 років // Площа Ринок. – 1998. – 25.03 – 08.04. – С.2.

18. Янчак Я., Аксенчик В. Линия первой в мире авиачоты проходила через Львов, Хмельницкий и Киев // По обе стороны. – 2001. – 11 мая. – С. 17, 24.

19. Україна на крилах. – К.: Держ. департамент авіаційного транспорту України; Вид. центр “АероХобі”, 2001. – 127 с.

20. Тинченко Я. Українське офіцерство: шляхи скорботи та забуття. 1917 – 1921 роки. – К.: Тиражувальний центр УРП, 1995. – Ч.1. біографічно-довідкова. – 258 с.

21. Савин В.С. Авиация в Украине. – Х.: Основа, 1995. – 264 с.

22. Бендык В. В небе Восточной Галичины // Авиация и Время. – 1996. – № 6. – С.36-38.

23. Кондратьев В., Хайрулин М. Авиация гражданской войны. – М.: Техника–молодежи, 2000. – 167 с.

24. Харук А.І. Військово-повітряні сили України в 1917 – 1920 рр.: Дис. ...канд. іст. наук. – Львів, 2000.

25. Харук А.І. Військово-повітряні сили України в 1917 – 1920 рр.: Автореф. дис. ...канд. іст. наук. – Львів, 2000. – 19 с.

26. Слюсаренко П.М. Армія Української Народної Республіки в умовах боротьби за українську державність (вересень 1919 – листопад 1920 рр.): Дис. ...канд. іст. наук. – К, 2006. – 277 с.

27. Савин В. Планета “Константин”. – Х.: Основа, 1994. – 312 с.

28. Литвин М.Р., Науменко К.Є. Військова еліта Галичини. – Львів: Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 2004. – 376 с.

29. Харук А. У истоков украинской военной авиации // Авиация и Время. – 2004. – № 4. – С. 4-15.

30. Kopanski T. Samoloty zdobyczne w wojnie 1919 – 1920. Cz.I. // Militaria. – 1992. – № 3. – P.16-25.

31. Kopanski T. Samoloty zdobyczne w wojnie 1919 – 1920. Cz.II. // Militaria. – 1992. – № 4. – P.40-49.

32. Kopanski T. Nieuport XXIV bis numer 5086 // Aero-Plan. – 1994. – № 2. – P. 19-20.

33. Letectvi a kosmonautika. – 1989. – № 12. – P. 40/480.

34. Przedpeński A. Lwów godzina Zero // Pilot wojenny. – 1999. – № 3. – P. 40-59.

35. Tarkowski K. Polskie Lotnictwo wojskowe w 1918 r. // Wojskowy Przegląd Historyczny. – 1991. – № 2.

36. Kopanski T. Samoloty zdobyczne w wojnie 1919 – 1920. Cz.I. // Militaria. – 1992. – № 3. – P.16-25.