

ДМИТРО ВІТОВСЬКИЙ: ВСТАНОВЛЕННЯ ІСТОРИЧНОЇ ДАТИ ТА ОБСТАВИН ЗАГИБЕЛІ

2009 минуло 90 років від часу трагічної загибелі відомого українського державного і військового діяча Дмитра Вітовського. Проте й досі в історичній науці немає єдиної думки щодо ідентифікації точного дня трагедії.

Так, наприклад, в примітках до видання щоденника Є.Чикаленка В.Верстюк та О.Бойко помилково твердять, що Д.Вітовський загинув 8 липня 1919 р. в авіакатастрофі і ця похибка повторюється в інших укладених ними виданнях¹. Не відповідає дійсності й повідомлення колишнього начальника відділу закордонної преси Генштабу армії УНР підполковника Я.Макогона, котрий утік до Польщі й 26 листопада 1919 р. надав денікінцям (військовому аташе Збройних сил Півдня Росії в Польщі) доповідню про командний склад української армії, і який стверджував, що падіння літака відбулося 7 вересня через те, що його було збито². Найближчою до істини є дата 4 серпня 1919 р., яку встановили свого часу С.Ріпецький та М.Заклинський і яку часто використовують сучасні історики³, однак і вона неточна.

Завдяки документам з архіву уряду УНР, що нині зберігаються у Варшаві в архіві Biblioteka Narodowe, було виявлено безпосередню дату загибелі Д.Вітовського.

Відтак було встановлено, що 2 серпня 1919 р. над Польщею (в районі Познані) з якоїсь причини загорівся аероплан, що перевозив для уряду УНР українські грошові знаки з Німеччини до Кам'янка-Подільського, і впав вже на терені Німеччини (в околиці Ратібора у Сілезії). Загинули усі пасажери, в тому числі й перший державний секретар військових справ ЗУНР полковник Д.Вітовський, якого згодом поховали в Берліні.

Помилка спричинилася тим, що в той час фактично один за одним (протягом двох діб) катастрофи зазнали два біплани виробництва “Zeppelin Staaken”. Подібність літаків в очах пересічних випадкових свідків, близькість подій, розголос у пресі, ажіотаж і політична кон'юнктура (доцільність / недоцільність розголосу події в умовах постверсальської Німеччини, протистояння Польщі та УНР тощо) досить швидко заплутали головні деталі (відмінності) катастроф і призвели до подальшої плутанини і навіть вигадок у визначенні головних ознак та, зокрема, дат трагедій.

4 серпня 1919 р. розбився інший літак, а саме – “Zeppelin Staaken (R-VI)” під маркуванням “R-39/16”, який не належав УНР і не був перероблений на цивільний*. З вісімнадцяти зазначених бомбардувальників “Zeppelin Staaken, R-VI” (R-25 – R-39 та R-52 – R-54) шістьнадцять використовувалися безпосередньо на Західному фронті Першої світової війни. У 1918 р.



Дмитро Вітовський

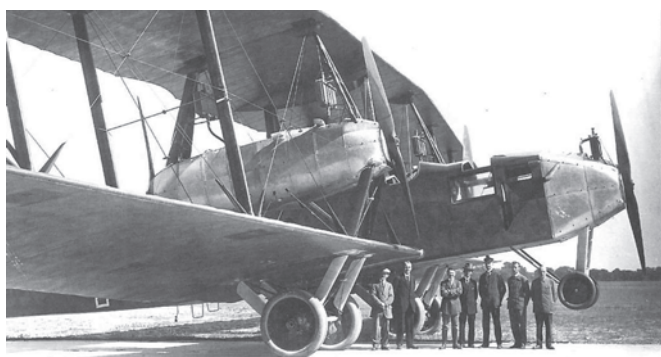
була тогочасним кордоном між Німеччиною і Польщею⁴. Біплан мав розпізнавальні знаки німецького військово-повітряного флоту, а отже й не міг бути одним з куплених українською Фінансовою агентурою літаків для доставки товариством Deutsche Luft-Reederei українських грошей для уряду Директорії.

Це був саме “Zeppelin Staaken, R-VI” (R-39/16) і летів він усталеним повітряним маршрутом між Бреслау та Станіславовим (згодом – Кам’янцем-Подільським), проте Д.Вітовського і М.Чучканя на його борту не було. Про те, що літак було збито, а також про відсутність на його борту міни або сторонніх осіб заявила й спеціальна слідча комісія німецьких повітряних сил, як і начальник лєтовища в Бреслау, що особисто контролював підготовку машини до вильоту⁵.

Натомість, як свідчить розслідування української Ревізійної комісії в Німеччині, 2 серпня 1919 р. з Бреслау до Кам’янця-Подільського о третій з половиною години ранку збиралися відлетіти два літаки “Zeppelin Staaken (R-XIVa)” під маркуванням “R-70” та “R-71”) з українськими грішми. Перший (“R-70”) крім грошей узяв на борт ще й Ю.Бачинського і своєчасно вилетів. Другий (“R-71/18”) з вантажем у 3 млн. крб., на якому мав відлетіти й Д. Вітовський та його ад’ютант М.Чучман, не піднявся у повітря через злам у моторі, який довелося лагодити. Вилетів він з Бреслау (з Д.Вітовським на борту) того самого дня, але близько 10-ї години ранку (це підтвердив спеціальний рапорт Фогта, “котрий, подаючи відомості про відправку грошей, пише, що аероплан полетів тільки в 10 годин, бо мотор був несправний і його приходилось лагодити”)⁶. Це факт офіційно занотований у звіті Ревізійної комісії в Берліні для уряду УНР.

чотири машини було збито винищувачами та зенітною артилерією супротивника, а вісім – розбилися в аваріях.

Один із зацілілих тоді літаків (R-39), який у 1919 р. став фігурантом плутанини із датою загибелі Д.Вітовського, здійснив рекордний об’єм бомбардування. Впродовж двадцяти бойових польотів цей літак скинув на ворога 26 тис. кг. бомб, в тому числі три 1 тис. кг бомби – такої сили бомбардування зазнала Англія за час війни. Після встановлення перемир’я цей літак здійснював поштові й дипломатичні перевезення з Німеччини в Україну, і саме його збила польська зенітна артилерія близько 9-ї години ранку під Ратибором у Верхній Сілезії (Oberschlesien), коли він саме перелітав річку Руду, що



*Limax Zeppelin
Staaken (R-XIVa)*

Таким чином літак на кордоні тогочасних Німеччини і Польщі міг зазнати катастрофи лише 2 серпня 1919 р., позаяк не робив зупинок на цьому відрізку шляху, а отже – саме ця дата і є днем загибелі Дмитра Вітовського. Пізніше, вже почалися розмови та пересуди, що нібито польський літак напав на цей аероплан і знищив його, або що його збили⁷, чи що у літак було підкладено міну з метою вбивства Д.Вітовського й що з українського боку не було зроблено спроб розслідувати цей інцидент⁸ і т. ін. Все це, безперечно, вигадки; літак впав у ліс під Рагібором і розбився через несправність двигуна⁹. Як свідчать документи, у даному разі висновок Ревізійної комісії Міністерства фінансів УНР в контексті розслідування діяльності української Фінансової агентури в Німеччині, Д.Вітовський загинув 2 серпня 1919 р. в катастрофі літака “Zeppelin Staaken (R-XIVa)” (R-71) під час перельоту з Бреслау до Кам’янця-Подільського.

Взагалі усі літаки цього виробника мали проблеми з двигунами ще з часів Першої світової війни. Спочатку замість майбахівських на літаки встановили п’ять найпотужніших (237 кВт) на той час у Німеччині двигунів фірми “Австро-Даймлер”, проте вони виявилися недосконалими і часто відмовляли в польоті. У травні 1918 р. їх замінили на двигуни “Бассе унд Сельве BuS.IVa” (потужністю 220 кВт), однак вони виявилися ще гіршими за попередні. Тож довелося знову повернутися до двигунів “Майбах Mb.IVa” потужністю 180 кВт.

Угоду про доставку українських грошових знаків урядові УНР було укладено з товариством “Deutsche Luft Reederei” (DLR) і зроблено це за пропозицією Міністерства закордонних справ Німеччини. Перемовини з DLR від імені Фінансової агентури Міністерства фінансів УНР на чолі з Г. Супруном вели Ф. Гершун, представник державного контролю УНР Вронський та Аристархів й контролював безпосередньо фінансовий агент Г. Супрун. Таку угоду оформлено 4 квітня 1919 р.¹⁰ Йшлося про фрактування трьох п’ятимоторних важких бомбардувальників-біпланів “Zeppelin-Staaken R-XIVa” з конструкторськими номерами R-69 (реєстраційний

номер D.129), R-70 (реєстраційний номер D.130), R-71 (реєстраційний номер D.131), які за умовами Версальського договору були виведені зі складу військово-повітряного флоту Німеччини, і придбані Фінансовою агентурою УНР по 120 тис. марок кожен¹¹. Згідно з угодою, DLR брала на себе зобов'язання перевезти до Станіслава 20 тис. кг. вантажу (українських грошових знаків), за що українська Фінансова агентура мала сплачувати товариству по 40 німецьких марок за 1 кг ваги вантажу.

Українська сторона також повинна була внести власні кошти на організацію і купівлю аеропланів. Вона придбала (зафрахтувала) три п'ятимоторні важкі бомбардувальни-біплани "Zeppelin-Staaken R-XIVa" з конструкторськими номерами R-69 (реєстраційний номер D.129), R-70 (реєстраційний номер D.130), R-71 (реєстраційний номер D.131) німецькі важкі бомбардувальники R-69, R-70 та R-71. Ці літаки, хоч і були продані УНР та споряджені українськими розпізнавальними знаками, мали німецьку обслугу і залогу. З України та від української авіації з ними тримав регулярний радіозв'язок радист Першого Запорізького окремого авіадивізіону в Кам'янці-Подільському хорунжий Володимир Пилипець¹². Перший літак відлетів з Німеччини до України 20 червня 1919 р. і привіз до Кам'янця-Подільського 760 кг грошей, за що в Берліні Фінансова агентура УНР сплатила DLR 33 тис. 462 марки¹³.

Б.Мартос додає, що для перевезення задіяли три п'ятимоторні літаки і два дещо менші, тримоторні, "але всі вони вже були досить з'їджені"¹⁴. Чотири щойно придбані літаки невдовзі вже потребували ремонту. Б. Мартос оповідає, що машини часто псувалися, "інколи вдавалося направити їх своїми засобами, але частіше літак мусів чекати, поки через другого літака давали знати про це в Берліні, і аж третій літак привозив мотор чи яку іншу запасну частину"¹⁵. За такого стану літальних апаратів не обійшлося й без аварій та прикрих інцидентів під час перельотів. Тож згадана катастрофа – не виняток в історії доставок для уряду УНР грошових знаків повітряним шляхом.

24 серпня у м. Раудені упав ще один літак, гроші, що були на його борту, згоріли¹⁶. 8 жовтня інший біплан, який вже повертався з Кам'янця-Подільського, розбився над територією Польщі. Про випадок 25 жовтня 1919 р. поблизу Кракова повідомив підполковник Я. Макогон: польські жовніри "із озорства" збили такий літак. Усі пасажирки і літуни загинули, гроші ж невдовзі було повернуто українському урядові.

Старший пілот "Zeppelin Staaken (R-XIVa) – R-70 / D.130", німецький офіцер, повертаючись вже з Кам'янця-Подільського до Берліна самочинно, без відома української сторони, взявся підвезти пасажирка до Відня, де в аеропорту Aspern 29 липня його літак заарештували і конфіскували французькі солдати від імені контрольної комісії Антанти (ІААСС)¹⁷.

Ще один аероплан змушений був через несправність моторів приземлитися у Галичині, не долетівши до Кам'янця¹⁸.

“Zeppelin Staaken (R-XIVa) – R-69 / D.129”, який перевозив гроші для українського уряду, чомусь летів не над Галичиною, а над Буковиною і, знову ж через паливні проблеми у всіх п'яти моторах, не долетів 10 км до Дністра¹⁹. 19 вересня бомбардувальник мусив здійснити аварійну посадку на румунській території. З українського боку Дністра було спрямовано машини на той бік річки, але два румунські вояки 37-го Піхотного полку підоспіли першими й, загрожуючи зброєю, конфіскували і літак, і гроші – 303 мільйони гривень, що були виготовлені в Німеччині для Української Держави ще за часів Гетьманату П.Скоропадського (5, 6 та 24 жовтня 1918 р.). Румуни заарештували також трьох німецьких літанів – капітана Ганса Вольфа фон Гарара (Hans Wolf von Harrah) і двох пілотів – Генріха Шмільця (Heinrich Smiltz) й Генріха Треткена (Henrig Tretken), а також українського урядовця і його помічників, що летіли з ними. Згодом українців звільнили і переправили на український бік Дністра, а німецьких пілотів інтернували пізніше – після відбуття арешту в румунській в'язниці²⁰.

Жодні заходи української місії в Бухаресті щодо повернення хоча б коштів успіху не мали. І. Мазепа пояснює таку позицію тим, що на той час Румунія ще не мала підписаного мирного договору з Німеччиною, проте додає, що згодом ці гроші все ж було передано українському представництву в Бухаресті, але потрапили вони в розпорядження уряду УНР аж у 1920 р.²¹

Що ж до літака, то “Zeppelin Staaken (R-XIVa – R-69 / D.129)” так і не було повернуто ані українській стороні, ані німецькому товариству Deutsche Luft-Reederei. Румунські авіаційні інженери полагодили машину і екіпаж пілотів на чолі з 1-м технічним лейтенантом Петре Макавеєм (Petre Macavei) перелетів на ній до Бухареста. Зазначимо, що і в польоті двигуни літака завдали чимало клопотів румунським авіаторам. Цей біплан більше ніколи так і не піднявся у небо. Впродовж кількох років він перебував на летовищі й врешті був демонтований, а його дерев'яні гвинти опинилися у Військовому музеї в Бухаресті.

Після втрати вищезазначених літаків DLR запропонувало Україні для продовження доставки грошей з Німеччини використати інший бомбардувальник – Friedrichshafen G.III-a, відомий як FF-45²². Friedrichshafen G.III з'явився на початку 1917 р. і досить швидко склав значну конкуренцію іншому німецькому бомбардувальнику Gotha**. Ці машини були задіяні до останніх днів війни як нічні, так і денні бомбардувальники проти об'єктів у Франції, Бельгії та Британії. По війні німці використовували їх як транспортно-пасажирські. У 1920 р. два таких літаки закупила радянська Росія, ще кілька використовувалися у складі Червоного повітряного флоту. Один біплан такого типу, що здійснив вимушену посадку на території Литви, після ремонту став бойовою одиницею литовських військово-повітряних сил²³.

Наразі немає даних про використання бомбардувальників Friedrichshafen G.III-a (FF-45) урядом УНР, проте достеменно відомо: частина авіації, що належала Deutsche Luft-Reederei, була таємно переміщена з Німеччини до України²⁴. Цілком вірогідно, що серед тих літаків (зокрема відомо про розвідувальні авіамашини DFW, LVG, Hansa-Brandenburg, винищувачі Halberstadt, Albatros, Fokker та інші) був і вищезгаданий бомбардувальник Zeppelin Staaken (R-VI) (R-39/16), збитий поляками 4 серпня 1919 р., і факт польоту якого в Україну ретельно приховувала німецька слідча комісія. Відомо також, що біплани Zeppelin Staaken (R-VI) перебували на летовищі Кам'янця-Подільського вже у грудні 1918 р., проте твердження деяких дослідників про захоплення їх у німців²⁵ не відповідають дійсності. Цілком логічно, що оскільки таємне надання Німеччиною (через DLR) літаків урядові УНР приховували обидві сторони від зайвого розголошення (з огляду на реакцію Антанти та Польщі), їх наявність видавали як українські трофеї. Частина ж літаків покинули австрійські і німецькі війська під час повернення на Батьківщину, проте їхній технічний стан був не найкращий.

Достеменно відомо також про зафрактування українською стороною також чотирьох легких бомбардувальників Gotha (три літаки Gotha G-V і один – Gotha GL-VII)^{***}. Двомоторний бомбардувальник Gotha GL-VII з українськими розпізнавальними знаками, відомий під бортовим іменем “Олена”, наприкінці 1919 р. під час перельоту до Відня (пілот – німець Клаузен) змушений був приземлитися в околицях Братислави й був інтернований чехословацькою владою²⁶.

Загалом з Бреслау до Кам'янця-Подільського здійснено 18 польотів²⁷, що, до речі, спростовує твердження Б. Мартоса про нібито кілька перельотів аеропланів з грішми²⁸. Загалом за усі рейси з Німеччини до Кам'янця-Подільського перевезено грошових знаків на суму 1 млрд. 242 млн. 140 тис. гривень²⁹, які, безперечно, були вкрай потрібні урядові та війську УНР у складні часи літа – осені 1919 року. Водночас значний об'єм вантажу – більше 200 скринь – так і не був доставлений за призначенням і зберігався у Бреслау до листо-



*Пам'ятник на могилі
Дмитра Вітовського у Львові*

пада 1920 р.³⁰ Якщо врахувати, що уряд УНР замовив у Німеччини 3,5 млрд. грн.³¹, то ледь менше двох третин суми німецькі літаки урядові УНР не довели.

Відтак, на підставі архівних документів, встановлено обставини і дату загибелі Д.Вітовського (2 серпня 1919 р.), який згодом був похований у Берліні 14 серпня 1919 р. на цвинтарі Гугенотів. Того самого року йому мало виповнитися лише 32 роки. Після похорону Д.Вітовського в ресторані готелю "Едем" у Берліні відбулися поминки по ньому, на яких були присутні 20 осіб. Принагідно зазначимо, що замовлені для вечері страви, квіти, лікери, фрукти і цигарки оплатила (5 тис. 558 марок 35 пфенінгів) Фінансова агентура УНР у Берліні³². 1 листопада 2002 р. у Львові відбулося урочисте перепоховання Д.Вітовського.

ПРИМІТКИ

- 1 Чикаленко Є.Х. Щоденник, 1919–1920. – Київ; Нью-Йорк, 2005. – С.560; Директорія, Рада Народних Міністрів Української Народної Республіки. Листопад 1918 – листопад 1920 рр.: Документи і матеріали. – К., 2006. – Т.2. – С.694.
- 2 Ковальчук М. Невідома війна 1919 року: українсько-білогвардійське збройне протистояння. – К., 2006. – С.457.
- 3 Ріпещкий С. Дата смерті полк. Дмитра Вітовського // Вільна Україна. – 1960. – Зб. 26. – С.51–53; Заклинський М. Дмитро Вітовський. Громадський діяч, стрілецький ідеолог, вождь Листопадового зриву, секретар військових справ ЗО УНР. – Нью-Йорк, С.117–118; Веденєв Д.В. Вітовський Дмитро Дмитрович // Енциклопедія Сучасної України. – К., 2005. – С. 635.

* То був модифікований військовий бомбардувальник "Zeppelin Staaken (R-VI)", 18 машин якого типу R-25 – R-39 та R-52 – R-54 зібрані у 1918 р. на фірмах: "Staaken" – 8 машин; "Аутомобіль унд Авіатік АГ" (Лейпциг) – 8 машин; "Люфтишффау Шюте-Лянц" (Цессен) та "Остдойче Альбатросверке ГмБХ" (Шнаймюль) – по 3 машини. Крім того цей літак мав не п'ять, а чотири мотори. То були не надто надійні 6-циліндрові двигуни "Mercedes D.IVa" (потужність – 190 кВт) та "Maybach Mb.IVa" (потужність – 180 кВт). Двигуни стояли попарно у двох мотогондолах й обертали дерев'яні дволопатеві гвинти "Гаруда" – штовхаючий й тягучий. Не вдаючись до технічних характеристик таких літаків, додамо, що ці двигуни були обладнані автоматичними електричними стартерами фірми "Бош", пов'язаними з акумуляторами. При цьому в гондолах між двигунами знаходився механізм, котрий стежив за роботою моторів у леті. І для цього були підстави, адже попри високі досягнення німецьких авіатехніків, ера будови літаків тільки-но починалася.

- 4 Baczkowski W. Samoloty bombowe pierwszej wojny swiatowej // Biblioteczka Skrydlatej Polski. – Warszawa, 1986. – S. 143; Grosz P.M. Zeppelin Staaken R.VI// Windsock Datafile. – 2002. – №.95. – P.27.
- 5 Горак Р. Дмитро Вітовський // Дзвін. – 1992. – № 1–2. – С. 130, 131.
- 6 Biblioteka Narodowa w Warszawie. – Скр. 23 XXIV-10 (17). – Ark. 30–30 зв.
- 7 Ibid. – Ark. 30.8 Горак Р. Знач. праця. – С. 131.
- 9 Rimell R. Staaken at war // Windsock Datafile. – 2007. – № 123. – P. 25.
- 10 Biblioteka Narodowa w Warszawie. – Скр.23. XXIV-10 (17). – Ark.27.
- 11 Ibid. – Ark. 29–29 зв.
- 12 Шанковський Л. З історії Української авіації //Електронний ресурс: http://www.chota.plast.org.ua/aviohistoriPA.htm#_ftnref1.
- 13 Biblioteka Narodowa w Warszawie. – Скр. 23 XXIV-10 (17). – Ark.29.
- 14 Мартос Б. Українська валюта 1917–1920 років // Мартос Б., Зозуля Я. Гроші Української Держави. – Мюнхен, 1972. – С.25.

- 15 Там само.
- 16 Biblioteka Narodowa w Warszawie. – Скр. 23 XXIV-10 (17). – Ark. 99 зв.
- 17 Mulder R. Deutsche Luft-Reederei Gesellschaft mit beschränkter Haftung – DLR (1917–1923) // Електронний ресурс: www.europeanairlines.no.
- 18 Мартос Б. Знач. праця. – С. 25.
- 19 Там само.
- 20 Mulder R. Deutsche Luft-Reederei Gesellschaft mit beschränkter Haftung – DLR (1917–1923) // Електронний ресурс: www.europeanairlines.no.
- 21 Мазепа І. Україна в огні й бурі революції. – К., 2003. – С. 301.
- 22 Mulder R. Deutsche Luft-Reederei Gesellschaft mit beschränkter Haftung – DLR (1917–1923) // Електронний ресурс: www.europeanairlines.no.
- ** Варто зазначити, що його бомбове завантаження було у півтора раза більшим від Gotha. Окрім фірми-розробника Friedrichshafen випускали також заводи Ханзейтш Флюгцойгверк (Ганза) та Даймлер Флюгцойгбау. Розмах крила цих літаків становив 23,70 м, довжина – 12,80 м, площа крила – 95 кв.м. Двигуни 2-ПД Mercedes D.IVa давали змогу розвинути швидкість до 141 км. на годину (крейсерська швидкість – 118 км/год). Термін польоту – 5 годин. Екіпаж складався з трьох чоловік. На озброєнні було два-три 7,92-мм кулемети Parabellum MG14, що встановлювалися на шворнях у носі та в задній кабіні. Бомбове навантаження – 1500 кг. Модифікація Friedrichshafen G.III-a була з двокилевим біплановим оперінням і без носового колеса. Загалом G-III обох модифікацій збудовано 245 бомбардувальників.
- 23 Електронний ресурс: <http://www.airwar.ru/enc/bww1/frhg4.html>; http://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.asp?aircraft_id=602.
- 24 Mulder R. Deutsche Luft-Reederei Gesellschaft mit beschränkter Haftung – DLR (1917–1923) // Електронний ресурс: www.europeanairlines.no.
- 25 Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917–1920 рр. – К., 2008. – С.61.
- ***
- Бомбардувальники типу Gotha мали замінити дирижаблі, що стали уразливими для досягнення винищувачів, і вже 13 червня 1917 р. серед дня скинули бомби на Лондон. Внаслідок цього нальоту загинуло 162 особи й більш як 400 були поранені, що склало найбільшу чисельність постраждалих від повітряних бомбардувань Великобританії за час Першої світової війни. Нічні бомбардування тривали до травня 1918 р. Загалом бомбардувальники Gotha здійснили 22 нальоти на Англію й скинули на її територію понад 85 тон (84.745 кг) бомб (див.: Електронний ресурс: <http://www.4to40.com/encyclopedia/index.asp?id=30>). Невдовзі ці літаки почали називати “повітряними монстрами” Див.: Grant R. Airpower Genesis // Air Force Magazine. – 2008. – November. – P.55). Спроектовані Гансом Буркгардом (Hans Burkhard) й розроблені компанією Gothaer Waggonfabrik AG, вони справді були грізною зброєю. Розмах крила Gotha G-V становив 23,70 м, довжина – 11,86 м, висота – 4,30 м, площа крила – 89,50 кв.м. Вага порожнього літака 2740 кг (злітна – 3975 кг.), а двигуни типу 2 ПД Mercedes D.IVa (потужність – 2+260 л.с.) дозволяли розвинути максимальну швидкість до 142 км./год (крейсерська швидкість – 126 км/год) й набирати висоту до 6500 м. Три пілоти екіпажу мали у своєму розпорядженні, окрім бомб загальним вантажем 500 кг, два 7,92-мм кулемети Parabellum MG14, встановлені на шарнірних кріпленнях у носовій та надфюзеляжній позиціях.
- 26 Там само.
- 27 Biblioteka Narodowa w Warszawie. – Скр. 23 XXIV-10 (17). – Ark. 28.
- 28 Мартос Б. Знач. праця. – С. 24.
- 29 Biblioteka Narodowa w Warszawie. – Скр. 23 XXIV-10 (17). – Ark. 28.
- 30 Ibid. – Ark. 28 зв.
- 31 Gunter Schmitt. Als die Oldtimer flogen. Die Geschichte des Flugplatzes Berlin - Johannisthal // Transpress VEB Verlag fur Verkehrswesen. – Berlin, 1980. – S.196.
- 32 Biblioteka Narodowa w Warszawie. – Скр. 23 XXIV-10 (17). – Ark.104.