

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

На правах рукописи



КУШНЕРЁВ Валерий Владимирович

**ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ
В КАВКАЗСКОМ РЕГИОНЕ В 1914–1930-е гг.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

**Диссертация на соискание учёной степени
кандидата исторических наук**

Научный руководитель:
доктор исторических наук,
доктор социологических наук,
профессор
Касьянов Валерий Васильевич

Краснодар – 2020

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. История становления и деятельности отечественной Военной авиации в Кавказском регионе в 1914–1920-е гг.	36
1.1. Участие военной авиации России в боях на Кавказском фронте в годы Первой мировой войны	36
1.2. Использование военной авиации в ходе гражданского противостояния на Северном Кавказе и в Закавказье в 1918–1920-е гг.	74
2. Развитие и совершенствование деятельности советской военной авиации Кавказского региона в 1920-е – 1930-е гг.	115
2.1. Проблемы организации деятельности советской авиации в Кавказском регионе в межвоенный период	115
2.2. Применение советской военной авиации на Северном Кавказе и Закавказье в 1920-е – 1930-е гг.	148
Заключение	171
Список использованных источников и литературы	179
Приложения	203

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Обращение к проблеме использования военной авиации в Кавказском регионе не случайно. Географические условия этой территории поставили её в выгодное геополитическое положение. На протяжении длительного периода они привели к соперничеству мировых и региональных держав. Ведущие Европейские страны, Россия, Турция, Иран, постоянно втягивались в конфликты за преобладание в данном регионе. Для России территория Кавказа всегда представляла особый интерес как рубеж её геополитического влияния, как возможность обеспечения безопасности южных границ страны, противостояние агрессивным интересам Британской, Османской империй.

Извлекая уроки из прошлого опыта, в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации отмечается, что достижение стратегических целей обороны страны осуществляется в рамках реализации военной политики путем стратегического сдерживания и предотвращения военных конфликтов, совершенствования военной организации государства, форм и способов применения Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск...¹.

Реализация стратегии предполагает использование всего имеющегося исторически наработанного опыта создания и развития отечественной авиации. В настоящее время на территории Южного военного округа, занимающего 2,4% территории Российской Федерации, осталось всего 20 аэродромов. По мнению специалистов в случае вероятностной встречи с сильным авиационным противником 4-й Краснознаменной армии Военно-воздушных сил и противовоздушной обороны России на оставшихся аэродромах границу и порядок на Кавказе будет трудно удержать².

¹ Указ Президента Российской Федерации № 683 от 31 декабря 2015 года «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации»– URL:<https://rg.ru/2015/12/31/nac-bezopasnost-site-dok.html> (дата обращения: 06.06.2017)

² Котлин С.Г. Тактика Военно-Воздушных сил. М., 2012. С. 12.

В данном контексте назрела насущная необходимость реконструкции деятельности военной авиации в регионе в предыдущие периоды. Это обстоятельство в полной мере относится к Первой мировой и Гражданской войнам, а также к периоду 1921–1940 гг.

Российская военная авиация зарождалась с использования непригодных для военных действий планеров, плохого вооружения, слабо организованного снабжения топливом и запасными частями. Со временем шло усовершенствование бипланов, винтовых монопланов после Гражданской войны. Для успешного выполнения боевых заданий требовались серьезные теоретические знания, практические навыки и умения летчиков воевать в горных условиях. Так, при выполнении воинского долга в кавказском регионе 15 лётчиков стали Георгиевскими кавалерами в Первую мировую войну, 12 стали кавалерами ордена Красного Знамени, 5 Героями Советского Союза в межвоенный период¹.

Такие награды подтверждают мужество и героизм русских и советских летчиков, сведения об их подвигах помогают воспитанию подрастающего поколения. Это полностью совпадает с положениями государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации», где указывается на необходимость «... активизации интереса к изучению истории России и формирование чувства уважения к прошлому нашей страны, ее героическим страницам; повышения интереса граждан к военной истории Отечества и памятным датам; популяризацию подвигов героев и видных деятелей российской истории и культуры от древних времен до наших дней, в том числе Георгиевских кавалеров, Героев Советского Союза»².

¹ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1 Д. 1., Ф. 2100. Оп. 2. Д. 415.; Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия...; Яблоновский В.И. и др. В орлином краю. Ростов н/Д., 1977.

² О государственной программе «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2016–2020 годы. Постановление правительства РФ от 30 декабря 2015 г. № 1493. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71196398/> (дата обращения: 06.06.2017).

Приобретенный исторический опыт применения военной авиации в сложных условиях является уникальным для строительства Военно-воздушных сил Российской Федерации (ВВС РФ). С этой точки зрения исследование становления и боевой деятельности военной авиации Кавказского региона представляет несомненную актуальность.

Исходя из вышеизложенного, **объектом диссертационного исследования** является отечественная военная авиация, деятельность которой была направлена на отражение угроз суверенитету России/СССР на Кавказе и поддержание стабильности государства, на защиту национальных интересов.

Предметом исследования являются особенности становления и деятельности отечественной военной авиации в Кавказском регионе в 1914–1930-е гг.

Хронологические рамки исследования включают период с 1914 по 1930-е гг. Нижняя граница обусловлена временем образования Кавказского фронта в годы Первой мировой войны, так как полноценное боевое применение авиации началось только в этот период. Верхняя граница – конец 1930-х гг. – годы перед Великой Отечественной войной, что обусловлено рядом обстоятельств: а) сложилась организационная структура советских Военно-Воздушных сил, состав авиагруппировки на Кавказе, б) отечественная авиационная оборонная промышленность обеспечила воздушный флот необходимой авиатехникой, что привело к независимости от иностранных поставок, в) создана система военных аэродромов, г) сформировалась сеть училищ по подготовке летных кадров и техников, д) приобретен опыт участия в боевых действиях в ходе локальных военных конфликтов 1920–30-х гг. Все это свидетельствует о наличии отдельного рода войск. В ряде случаев автору приходилось выходить за обозначенные даты, чтобы более полно исследовать проблему.

Географические рамки исследования охватывают территорию Кавказского региона, которая традиционно включает в себя Северный Кавказ и Южный Кавказ. Понятие Южный Кавказ является аналогом прежнего – Закавказье

и появилось в научной литературе в начале XXI в. Независимые республики Армения, Азербайджан и Грузия стали позиционировать себя как отдельный регион, отличный от российского Северного Кавказа. Однако, в период 1914–1930-е гг. Северный и Южный Кавказ были взаимосвязаны и взаимозависимы экономически и политически в рамках Российской империи, затем СССР (за исключением недолгого периода своей суверенности в начале XX в.).

Исследование связано с деятельностью военной авиации, и мы применяем также понятие «военный округ», т.е. общевойсковое, оперативно-стратегическое, территориальное объединение Вооруженных сил СССР¹. В военных округах располагались аэродромы, дислоцировались летные части. В Северо-Кавказский военный округ, образованный 4 мая 1918 г., первоначально входили Ставропольская, Черноморская губернии, области Войска Донского, Кубанского и Терского казачьих войск, Дагестанской области. Территория округа менялась, но к концу 1930-х гг. он включал в себя также южную часть Ростовской области². Закавказский военный округ с момента образования в мае 1935 г. включал территорию Закавказской ССР, а с 1936 г. – Армянской ССР, Азербайджанской ССР и Грузинской ССР³.

Степень научной разработанности темы. Всю историографию исследуемой проблемы можно условно разделить на три периода: дореволюционный, советский и постсоветский. Исследователями изучался процесс становления и применения военной авиации, в отдельных регионах страны, имеющих стратегическое значение, в том числе и в Кавказском регионе.

¹ Большой юридический словарь. URL:<https://jurisprudence.academic.ru> (дата обращения: 17.12.2018).

² Краснознамённый Северо-Кавказский / под ред. А. Дегтярева. М., 1990; Северо-Кавказский военный округ // Военная энциклопедия в 8 томах. М., 2000. Т. 7. С. 438–440.

³ Краснознамённый Закавказский / под ред. А. Оверчука, К. Демирчяна, О. Кулишева. Тбилиси, 1981.

Исследования дореволюционных авторов, носили, как правило, описательный характер, содержали общие сведения о воздухоплавании, первых би-планах и монопланах¹, раскрывали сведения о подготовке к войне, ее причинах, армиях воюющих держав², посвящённых подвигам русских воинов – участников войны³. О присутствии аэропланов на Кавказском фронте узнавали из периодической печати, где описывались лишь факты ее применения⁴. Полученный опыт впоследствии использовался в военных инструкциях и наставлениях для обучения летчиков. Несколько позднее началось научное осмысление.

Второй период исследований по теме – советская историография, в которой можно выделить несколько этапов развития.

В 1920-е – начале 1930-х гг., время сравнительной свободы от цензуры, историки рассматривали различные аспекты военных действий, их характер. А.М. Зайончковский в 1923–1926 гг. написал ряд монографий, посвященных Первой мировой войне, которые позднее были переизданы⁵. В них собран фактический материал о подготовке к войне и ходе военных кампаний по годам. Но о деятельности авиации сказано лишь то, что она приобретала все большее значение по мере продолжения войны⁶. Авиации посвящена работа Н.Д. Анощенко. Автор показал историю развития авиации, начиная с аэростатов, при-

¹ Воздушный флот. История и организация военного воздухоплавания / под ред. Н.М. Глаголева. Пг., 1915.

² Великая всемирная война / под ред. Б.И. Имшенецкого. Вып. 6. Великая Галицийская битва. Пг., 1914; Ульянов. Современный военный флот. Пг., 1914; Биш М. Воздухоплавательные приборы и их деятельность в нынешней войне. Пг., 1916 и др.

³ Критский П.А. Подвиги русских авиаторов. Ярославль, 1915; Малеванов Л. Летопись войны. 1914–1916 гг. Пг., 1916. Вып. 1 и др.

⁴ Обзор текущей войны // Военный сборник. 1916. № 7, 8, 11; Новое время. 1916. 23 июля; 19 августа и др.

⁵ Зайончковский А.М. Стратегический очерк войны 1914–1918 гг. М., 1923; он же. Подготовка России к мировой войне (Планы сторон). М. 1926; он же. Мировая война. Маневренный период 1914–1915 гг. на русском (европейском) театре. М., 1929.

⁶ Зайончковский А.М. Первая мировая война. СПб., 2002.

водил примеры воздушных боёв, прыжков с парашютом, сведения о гидроавиации¹. Историками был собран большой фактический материал о ходе Первой мировой войны. Однако комплексных исследований деятельности военной авиации на Кавказе, в данный период написано не было.

В первые годы Советской власти в работах, посвященных Гражданской войне, в основном описывались успешные боевые действия РККА, подчеркивалась роль партии большевиков в организации победы, в том числе и на российском Кавказе². Работы этого периода носили ярко выраженный идеологический, военно-политический характер. Это было и время осмысления опыта Первой мировой и Гражданской войн. Появились теоретические работы, начались дискуссии по проблемам развития военной авиации, что в эти годы в советской исторической науке ещё допускалось. Подробное исследование о деятельности воздушного флота РККА в годы Гражданской войны создал А.В. Сергеев. Он раскрыл вопросы организации этого вида вооруженных сил, правда преувеличивая итоги некоторых операций, проведенных красвоенлетами, практически не говорил о достижениях белого авиадвижения. А.В. Сергеев лишь упоминал о борьбе против Деникина на Кубани и Северном Кавказе, но он был первым, кто упомянул о применении авиации для подавления сопротивления противников советской власти на Кавказе³.

Интерес представляет статья М. Воеводы, посвященная грузинскому авиаотряду, возникшему при развале Кавказского фронта Первой мировой войны⁴. В работе А. Лапчинского приводились краткие сведения о становлении военной авиации в первые годы советской власти⁵.

¹ Анощенко Н.Д. Война в воздухе. М., 1923.

² Ладоха Г.В. Очерки гражданской борьбы на Кубани. Краснодар, 1929; Янчевский Н.Л. Гражданская борьба на Северном Кавказе. Ростов н/Д, 1924. Т. 1; Тахо-Годи А.А. Революция и контрреволюция в Дагестане. Махачкала, 1927; Ратгаузер Я. К истории гражданской войны на Тереке. Баку, 1928 и др.

³ Сергеев А.В. Пять лет строительства и борьбы Воздушного Флота 1917–1922 гг. М., 1926.

⁴ Воевода М. Кавказская авиация // Вестник Воздушного Флота. 1918. № 4.

⁵ Лапчинский А. Красный воздушный флот 1918–1922. М., 1928.

Следующий историографический этап – это середина 1930–1950-х гг., когда ужесточилась идеологическая ситуация в стране. Это отразилось и на развитии военно-исторической науки. Говорить о подвигах летчиков, о русском генералитете, особенно участниках белого движения, не представлялось возможным. В это время появились работы справочного характера, брошюры о военных училищах, истории их создания, о прошлом боевом опыте применения авиации. Так, К.Е. Вейгелин отмечал слабую техническую составляющую русской авиации¹. Н.В. Новиков, исследуя действия Черноморского флота, впервые показал появление и боевые действия гидроавиации в интересах Кавказского фронта². Н.Г. Корсун, написал ряд работ о военных действиях на Кавказском фронте в Первой мировой войне³, рассказывал о драматических событиях на Кавказе, трудностях ведения войны в горах, просчетах русского командования. Но о роли авиации в ходе боевых действий сказано немного, лишь только во время Сарыкамышской операции которая совершила из Карса полетов, не давших особых результатов вследствие малоудовлетворительного состояния аппаратов и неблагоприятной погоды⁴.

Из эмигрантской литературы интерес представляет работа Е.В. Масловского «Мировая война на Кавказском фронте 1914–1917 г.: Стратегический очерк». Книга основана на его опыте, где есть несколько фактов о деятельности в горных условиях Кавказского фронта незначительного количества непригодных аэропланов⁵. Но автобиографический характер работы не позволил объективно оценить ход военных действий.

¹ Вейгелен К.Е. Очерки по истории летного дела. М., 1940.

² Новиков Н.В. Операции флота против берега на Черном море в 1914–1917 гг. 3-е изд. М., 1937.

³ Корсун Н.Г. Сарыкамышская операция на Кавказском фронте мировой войны в 1914–1915. М., 1937; он же. Эрзерумская операция. М., 1938; он же. Алашкертская и Хамаданская операция. М., 1940; он же. Первая мировая война на Кавказском фронте. М., 1946.

⁴ Корсун Н.Г. Кавказский фронт Первой мировой войны. М., 2004.

⁵ Масловский Е.В. Мировая война на Кавказском фронте 1914–1917 г.: Стратегический очерк. Париж, 1933.

В 1920-х гг. было написано достаточно много работ о повстанческом движении, где рассматривались мятежи 1921–1924 гг. как продолжение Гражданской войны на «внутреннем фронте»¹. Позднее эту тему власти «считали столь деликатной и политически чувствительной»². В этот период вышел лишь ряд работ, но о применении военной авиации в борьбе с «бандитами» авторы не писали, хотя такие прецеденты были.

В годы Великой Отечественной войны и первое десятилетие после публиковались работы о строительстве Военно-воздушных сил, но к проблеме становления и деятельности военной авиации Кавказского региона авторы не обращались.

Следующий этап в изучении проблемы связан с периодом «оттепели». В эти годы открылись некоторые архивы и из печати вышли сборники документов по истории Октябрьской революции и Гражданской войны, в том числе и в регионах³. Были защищены диссертации С.В. Липицкого Н.П. Ускова, посвященные русской авиации в Первой мировой войне⁴. Вышла работа Е.Ф. Бурче и И.Е. Мосолова против искажений истории советской авиации⁵. Однако по-прежнему существовала цензура, работы были идеологически выдержаны. В этот период не было создано серьезных трудов по истории военной авиации в Кавказском регионе в 1914–1930-е гг.

Крупные исследования в советской историографии появляются в 1960–1980-е гг. Так вышла монография П.Д. Дузя о русской авиации. Он подробно

¹ Янчевский Н.Л. Гражданская борьба на Северном Кавказе. В 2-х т. Ростов н/Д, 1927.

² Каземзаде Ф. Борьба за Закавказье (1917–1921). Стокгольм, 2010.

³ Борьба за победу Советской власти в Грузии. Документы и материалы. Тбилиси, 1958; Борьба за Советскую власть на Кубани в 1917–1920 гг.: Сб. документов и материалов. Краснодар, 1957; Борьба за Советскую власть в Чечено-Ингушетии (1917–1920 гг.): Сб. документов. Грозный, 1958 и др.

⁴ Липицкий С.В. Авиация русской армии в 1910–1917 гг.: дис. ... канд. ист. наук. М., 1950; Усков Н.П. Воздушная разведка русской армии в Первой мировой войне: дис. ... канд. ист. наук. Монино, 1955.

⁵ Бурче Е.Ф. Против искажения истории авиации // Вопросы истории. 1956. № 6. С. 124.

освящал вопросы ведения авиацией разведки фронта и тыла противника, использования для этого аэрофотосъемки, радиосвязи¹. В труде И.И. Ростунова, основное внимание уделялось созданию вооруженных сил перед войной, планированию и управлению ими в ходе боевых действий, материально-техническому обеспечению войск². В «Истории Первой мировой войны. 1914–1918», написанной группой военных историков в 1977 г., боевым действиям на Кавказском фронте уделено несколько страниц описания операций наземных войск, опирающихся на труды Н.Г. Корсуна, где указано, что кавказские корпусные авиационные отряды организационно были введены в армейские корпуса, кратко упомянуто о новом виде вооружённой борьбы – авиации, оказавшей большую помощь русским войскам при ведении боевых действий на Кавказском фронте в горах. В тоже время, авторы исследования обращали особое внимание на «весьма неблагоприятные условия размещения войск» и их действий, в отличие от европейского театра военных действий³. В исследовании Л.Г. Бескровного о русской армии и флоте в начале XX в. посвящена отдельная глава. Указывались просчеты военного командования, не учитывавшего низкий экономический потенциал России. Автор отмечал «удивительную бездарность руководителей военного ведомства, занимавшихся вопросами организации военно-воздушных сил в русской армии, ... которые слепо верили в превосходство военной техники союзников и упорно сопротивлялись организации моторо- и самолетостроения у себя в стране»⁴.

Советские ученые и военные деятели создали в этот период достаточно много трудов обобщающего характера не раскрывали процессы развития видов вооруженных сил и их элементов. История развития и применения воен-

¹ Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. – октябрь 1917 г.). М., 1960.

² Ростунов И.И. Русский фронт первой мировой войны. М., 1976.

³ История Первой мировой войны. 1914–1918. М., 1975.

⁴Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX века. Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 142.

ной авиации на Кавказе в годы Первой мировой войны рассматривалась формально, в контексте развития других родов войск¹. Высокий уровень идеологизации исторической науки, «чрезмерная включенность исследований в социально-политическую проблематику»² помешали раскрыть многие важные аспекты истории развития российской авиации в рассматриваемый период в целом и на Кавказе, в частности. Так, в «Истории Гражданской войны в СССР 1917–1922 гг.» при описании боевых действий Красной Армии против Добровольческой армии на Кавказе авиация упоминается лишь дважды, о том что 7 января 1920 г. в Новочеркасске захвачено 8 белогвардейских самолетов, а 17 марта деникинцы потеряли под Екатеринодаром 30 аэропланов³. Дважды появляются цифры о соотношении противоборствующих сторон в середине февраля 1920 г. и о трофеях самолетов Красной армии⁴. Но об авиационных отрядах 8, 9, 10, 11 и 1-й Конной Армий РККА, выполнявших боевые задачи на Кавказе, нет ни слова.

В это время появляются исследования о деятельности военных округов и соединений, боевом пути отдельных летчиков⁵. Интерес представляет труд Х.С. Петросянца «В рядах советских авиаторов». В ней автор описал жизненный путь и боевую деятельность первых летчиков-армян Александре Михайловиче Тер-Мартirosове, Апкаре Саркисовиче Манучарянце, Тевосе Александровиче Манучарове, Артуре Васильевиче Гуляне (Рильском) и др., которые героически проявили себя в годы Первой мировой, Гражданской войны,

¹ Вержховский Д.В. Первая мировая война 1914–1918 гг. М., 1960; Айрапетян М.Э. Первая мировая империалистическая война. 1914–1918. М., 1964; Первая мировая война. 1914–1918 / ред. А.Л. Сидоров. М., 1968 и др.

² Гребенкин И.Н. «Забытая» война? Современные тенденции исторических исследований // Первая мировая война в истории российской нации: сб. науч. ст. Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 100-летию начала Первой мировой войны (г. Пенза, 10–11 июня 2014 г.). Пенза, 2014. С. 34.

³ История Гражданской войны в СССР. 1917–1922. М., 1959. Т. 4.

⁴ Гражданская война в СССР / Ин-т воен. истории МО СССР. М., 1986. Т. 2.

⁵ Крылья Родины. Рассказы о людях советской авиации / сост. В. Митрошенков, Н. Чугунов. М., 1979; Военно-технический прогресс и Вооруженные силы СССР. М., 1982; Самойлов А.Д. Деятельность Коммунистической партии по осуществлению военной реформы 1924–1925 гг. // Военно-исторический журнал. 1985. № 11 и др.

защищая Россию¹. В работах М.В. Траскунова, Ш.М. Амирханяна приводились отдельные эпизоды применения военной авиации в период становления советской власти в республиках Закавказья².

О деятельности военной авиации в исследуемый период на Кавказе в фундаментальных трудах 1960–1980-х гг. информация практически отсутствует. Книга летчика-испытателя И. Шелеста отражала важные эпизоды становления советской авиации в начале 1920-х гг., в частности, деятельности военного руководства в развитии советского самолётостроения, испытания авиационной техники и взаимодействия с иностранными фирмами. Из общей схемы этих технических реформ Кавказский регион не выделялся, тем более что здесь не было промышленных мощностей, авиационные части оснащались и перевооружались в общем порядке³. В монографии В.С. Шумихина и в коллективной монографии «Воздушная мощь Родины» с использованием большого количества источников рассматривались процессы перевооружения советской авиации. О развитии авиации на Кавказе отмечалось, что выполнение испытательных полётов самолётов проходило в сложных метеорологических условиях в высокогорной местности⁴. В 1970–х г. были защищены несколько диссертаций, посвященных развитию ВВС перед войной. Их авторы использовали большой массив источников, документы, вновь открытые в архивах⁵. Таким образом, в советской исторической науке не было создано специальных исследований о возникновении и боевой деятельности военной авиации по защите национальных интересов России в Кавказском регионе.

¹ Петросянц Х.С. В рядах советских авиаторов. Ереван, 1969.

² Траскунов М.В. Кавказская Краснознамённая. Тбилиси, 1961; Амирханян Ш.М. Из истории борьбы за советскую власть в Армении. Ереван, 1967.

³ Шелест И.И. С крыла на крыло. Изд. 2-е, доп. М., 1977.

⁴ Шумихин В.С. Советская военная авиация 1917–1941. М., 1986; Воздушная мощь Родины / под ред. Л.Л. Батехина. М., 1988.

⁵ Авдеенко П.Г. Военно-воздушные силы Красной Армии накануне и в начале Великой Отечественной войны (январь 1938 года – 10 июля 1941 года): дис... канд. ист. наук. М., 1970; Шумихин В.С. Деятельность Коммунистической партии по укреплению советских Военно-воздушных сил в период Великой Отечественной войны: дис. ... канд. ист. наук. М., 1970.

С начала 1990-х гг. начался современный период в развитии исторической науки, возникла особая познавательная ситуация, вызванная обнаружением в архивах новых документов, публикацией эмигрантской литературы. Налаживалась связь с зарубежными исследователями, появилась возможность для изучения «сложных», неоднозначных тем. Проводились международные конференции, из печати выходили коллективные труды, в которых рассматривались вопросы международных отношений, отношения общества к войне и др.¹ Произошло смещение фокуса исследований с макропроцессов на микроуровень². Активизировали изыскания региональные историки³.

В то же время, не пропал интерес к вопросам боевого пути воинских частей. Был защищен ряд диссертаций по истории военной авиации. Так, диссертация В.М. Зарецкого дала ценные сведения об авиации России и её участии в Первой мировой войне. В отличие от авторов советского периода, С.Н. Антошкин отмечал, что Россия была одной из ведущих стран мира в области самолетостроения и военного использования авиации, занимая четвертое место в мире после военно-воздушных сил Великобритании, Германии и Франции. Автор показывает отношение к авиации со стороны военного руководства России, ряд позитивных и негативных факторов в её развитии⁴. В этот период вышло несколько общих работ о деятельности военной авиации России⁵. Авторы работ предприняли попытки нового прочтения многих страниц

¹ Первая мировая война: дискуссионные проблемы истории. М., 1994; Первая мировая война: Пролог XX века. М., 1999 и др.

² Сенявская Е.С. Психология войны в XX веке. Исторический опыт России. М., 1999; Уткин А.И. Первая мировая война. М., 2001; Ульянова Г.Н. Благотворительность в Российской империи XIX – начала XX века. М., 2005 и др.

³ Аствацатуров Г.О., Арутюнов А.К. Именитые граждане Армавира. Историко-биографический словарь. Армавир. 2000; Народы Юга России в Отечественных войнах. Ростов н/Д, 2012; Первая мировая война: Великая и неизвестная. Краснодар, 2014 и др.

⁴ Зарецкий В.М. Воздушный флот России в Первой мировой войне, строительство и боевое применение: дис. ... д-ра ист. наук. Монино, 1996; Антошкин С.Н. Военная авиация России в первую мировую войну: автореферат дис. ... канд. ист. наук. М., 1997; Доронин Ю.П. Воздушный флот белых армий России в годы гражданской войны (1918–1920 гг.): дис. ... канд. ист. наук. М., 1997.

⁵ Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. М., 2006; Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914–1918 годов:

истории Первой мировой и Гражданской войн¹. В работе С.П. Елисеева показан опыт финансирования военной авиации имперской России. Автор рассматривал проблемы обеспечения исправности самолётов в ходе боевых действий в условиях неудовлетворительного снабжения².

Особое внимание историки стали уделять идеологии белого движения, его социальному составу, причинам поражения, изучению биографий русского офицерского корпуса периода Первой мировой и Гражданской войн. Появились публикации об участниках белого движения – авиаторах. Важное значение имели работы С.П. Елисеева, Л.А. Смирнова, в которых рассматривались проблемы строительства советского военного воздушного флота в первые годы советской власти³. Ряд работ современных исследователей дали сведения об организации красного воздушного флота, его структуре, самолетном парке, авиации белых армий⁴. В исследовании В.Н. Бычкова есть хронологически выстроенные факты авиационных событий и статистическая информация, но автор не проводил серьезного анализа ситуации⁵. Работа М.А. Хайру-

Биографический справочник. М., 2006; Манцуров Ю.А. Кача: история и судьбы. Волгоград, 2010 и др.

¹ Круглый стол «Гражданская война в России» // Отечественная история. 1993. № 3; Война и мир в новой и новейшей истории России (К 100-летию начала Первой мировой войны). Сб. ст. М., 2014.

² Елисеев С.П. Организационное строительство военной авиации России (1910–1917 гг.). М., 2008.

³ Елисеев С.П. Дискуссия о стратегии организационного строительства красного воздушного флота (1921–1923 гг.) // Вестник Университета. Гос. универ. упр. М., 2014. № 17; Елисеев С.П. Как сворачивалась дискуссия о стратегии строительства военно-воздушных сил красной армии в 1926 г. // Вестник Университета. 2014. № 21; Смирнова Л.А. Дискуссия о стратегии строительства военных воздушных сил красной армии во время военной реформы (1924–1925 гг.) // Вестник Университета. 2015. № 3. Смирнова Л.А. Дискуссия о стратегии строительства военных воздушных сил Красной армии во время военной реформы (1924–1925 гг.) // Вестник Университета. 2015. № 3.

⁴ Бытьев А.В., Елисеев С.П. Стратегия организационного строительства красного воздушного флота на фронтах гражданской войны (1918–1920 гг.) // Вестник Университета. Гос. универ. упр. М., 2014. № 20; Шарипов А.Р., Нитаев Я.В., Анфалов Е.В. Эволюция структуры и организации военной авиации в межвоенный период // Молодой ученый. 2017. № 19. URL: <https://moluch.ru/archive/153/43255/> (дата обращения: 07.02.2019); Булыгин А.В. Авиация в годы Гражданской войны в России 1918–1922 гг. URL: <http://festival.duchonovo.ru/?article=17> (дата обращения: 07.02.2019).

⁵ Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. М., 2006.

лина и В.И. Кондратьева дала первую обобщённую хронологию организационного комплектования, снабжения авиаотрядов, боевых действий красной и белой авиации в Гражданской войне. Авторы показали помощь англичан и французов армиям белогвардейцев¹. Интересные сведения о жизни и деятельности Вячеслава Матвеевича Ткачева, руководившего авиацией Белого движения на Юге России, приводит В.И. Кондратьев². Ряд исследователей писал о боевой деятельности красных военлётчиков, участвовавших в борьбе за советскую власть на Кавказе и в Закавказье³. М.А. Хайрулин приводил эпизоды участия белой и красной авиации в сражениях над Керченским проливом в мае – июле 1920 г.⁴

Ученые стали пристально изучать причины и ход «малой гражданской войны», партийный и конфессиональный состав участников движения, подробно рассматривались программы и деятельность бело-зелёного движения⁵. Тема применения авиации против повстанческих выступлений на Кавказе 1920-х гг. интересовала современных исследователей Г.З. Анчабадзе, А. Лашкова, М.А. Хайрулина, В.И. Кондратьева. Они рассказывали об отдельных

¹ Хайрулин М.А., Кондратьев В. И. Военлеты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне. М., 2008.

² Кондратьев В.И. Белый авиадарм генерал авиации Вячеслав Матвеевич Ткачев. URL: <https://topwar.ru/22053-belyy-aviadarm-general-aviacii-vyacheslav-matveevich-tkachev.html> (дата обращения: 21.11.2018).

³ Сулкевич М.Б. Первый военный лётчик Азербайджана Фаррух Ага Гаибов. Баку, 2007; Пистоленко И. Лётчик и авиаконструктор А.А. Кованько // Авиация и Время. 2008. № 4.

⁴ Хайрулин М. Чёрный барон против «красных пиратов». Врангелевская авиация над Керченским проливом // Родина. 2008. № 3.

⁵ Баранов А.В. Социальное и политическое развитие Северного Кавказа в условиях новой экономической политики (1921–1929 гг.). СПб., 1996; он же. Повстанческие движения казачества и крестьянства на Северном Кавказе в условиях становления нэпа (1921–1922 гг.) // Кубань: 1920-е. Сб. науч. тр. Краснодар, 1996; Кратова Н.В. Формирование повстанческих отрядов на территории Кубано-Черноморской области в 1920–1922 гг. // Гуманитарная мысль Юга России. 2006. № 1; Зайцев А.А. Бело-зеленое движение на Юге России в поисках третьего пути (1920–1922 гг.) // Культурная жизнь Юга России. 2009. № 2; Ченцов А.С. Специальные операции по разоружению населения республик Северного Кавказа в 1925–1926 гг. // Вестник военного университета. М., 2009. № 4. и др.

операциях, проводимых командованием РККА, где самолеты совершали бомбометание в районах скопления повстанцев, полеты с целью психологического давления на население, сбрасывание листовок¹.

Отдельные эпизоды событий, связанных с военной авиацией в 1920–1930 гг., описываются в работах С.В. Божко², В.Н. Бычкова,. В исследованиях С.П. Елисеева и Д.Н. Малахова приводится информация о деятельности военного руководства в строительстве отечественных военно-воздушных сил до 1941 г., статистические данные, показывалось участие военной авиации в конфликтах 1920–1930 гг., но внимание Кавказскому региону³ не уделялось. Интерес представляли статьи С. Антонова, посвященные становлению советской авиации в предвоенные годы⁴.

Расширение источниковой базы после 1991 г. помогло по-новому рассмотреть отдельные аспекты темы. Например, Ю.Г. Голуб и А.В. Котлобов-

¹ Лашков А. В небе Кавказа // Авиация и космонавтика. 2003. № 10, 11; Черкасов А.А. Деятельность Армии возрождения России на территории Кубани и Черноморья (март – октябрь 1920 г.). Сочи, 2004; Анчабадзе Г.З. Вайнахи. Исторический очерк. Тбилиси, 2006; Хайрулин М.А., Кондратьев В.И. Военлеты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне. М., 2008; Доного М.М. Н. Гоцинский и повстанческая борьба в Дагестане и Чечне (1922–1925 гг.) // Новый исторический вестник. 2008. № 18; Дьяков Ю., Колодникова Л., Бушуева Т. Протестное движение в СССР (1922–1931 гг.). Монархические, националистические и контрреволюционные партии и организации в СССР: их деятельность и отношения с властью. М., 2012 и др.

² Божко С.В. Создание и строительство Военно-воздушных сил. Краснодар, 2005; Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. М., 2006.

³ Елисеев С.П. Стратегия организованного строительства отечественных военно-воздушных сил (1910–1931 гг.). М., 2015; Малахов Д.Н. Боевое применение советской авиации в локальных войнах и военных конфликтах в 30-е гг. XX века // Ярославский педагогический вестник. 2009. № 2; Малахов Д.Н. Организационное строительство ВВС РККА накануне Великой Отечественной войны // Ярославский педагогический вестник. 2010. № 2.

⁴ Антонов С. Первая ласточка советской авиапромышленности. URL: <https://rusplt.ru/wins/samolet-r1-26787.html> (дата обращения: 13.03.2019); он же. Рождение «небесного тихохода». URL: <https://rusplt.ru/wins/nebesnyiy-tihohod-u2-26588.htm> 1 (дата обращения: 13.03.2019); он же. Рождение рекордсмена: Как вставала на крыло «Родина». URL: <https://rusplt.ru/wins/rojdenie-rekordsmena-kak-vstavala-na-kryilo-rodina-21437.html> (дата обращения: 13.03.2019).

ский изучали военную операцию в Иране в 1941 г. с участием военных летчиков Кавказского региона¹. Эти и другие работы позволили выявить состояние авиационной группировки кавказского региона в 1914–1930 гг.

В нашем исследовании также изучены материалы иностранных публикаций. Так, исследование А. Блюма по участию русской авиации в Первой мировой войне, являющееся достаточно полным материалом, всё же требует уточнения некоторых фактов. О кавказских событиях информация дается фрагментарно². Американский военный историк Эдвардс Джон Эриксон занимался изучением истории турецкой армии в годы Первой мировой войны. Его работа снабжена приложением, в котором показана организация турецкой авиации и её взаимодействие с германскими авиаторами³. Некоторые немецкие и турецкие историки затрагивали данную проблему в своих исследованиях⁴. Зарубежные историки в разные годы рассматривали отдельные аспекты деятельности войск под командованием А.И. Деникина и английской авиации, направленной на помощь Добровольческой армии⁵.

Современные зарубежные исследователи из государств Южного Кавказа с особым интересом изучают процессы становления молодых республик Армении, Азербайджана и Грузии после падения Российской империи. Показана

¹ Голуб Ю.Г. Закавказский фронт Великой Отечественной войны: участие войск фронта в иранской операции в августе 1941 года // Доклады Академии военных наук. Саратов, 2005. № 3; Котловский А.В. Иранский эпизод // Авиация и время. 1999. № 5.

² Blume A.G. The Russian Military Air Fleet in World War I. Vol. 2: Victories, Losses, St. George Awards, Romanian and French Awards. Atglen, 2010.

³ Erickson E.J. Ordered to Die: A History of the Ottoman Army in the First World War. Greenwood Publishing Group, 2001.

⁴ Denkwürdigkeiten des Marschalls Izzet Pascha. Leipzig, 1926; Tahsin Iybar. Sibirya'ban Seredib'e. Ankara, 1950.

⁵ Bechhofer R.C.E. In Denikin's Russia and the Caucasus, 1919–1920. Clagow, 1921; Hodgson J. With Denikin's Armies, War Diary of 47th Sqdn. RAF, South Russia, June 1919, AIR I/1959; Kopisto L. The British Intervention in South Russia 1918–1920: Academic Dissertation. Helsinki, 2011.

попытка этих стран защитить свои интересы, лавируя между Англией, Германией, Турцией, вхождение в состав СССР с потерей суверенитета¹. Ряд работ посвящены выдающимся людям, много сделавшим для своего государства².

Некоторые зарубежные исследователи обращались к операциям по подавлению выступлений повстанцев на Кавказе³, раскрывали способы борьбы советской власти с ними. К сожалению, многим историкам из Грузии и Азербайджана не удалось избежать субъективности и политической ангажированности. Более того, многие из них написаны с откровенно антисоветских позиций⁴.

В исследовании использован материал и других иностранных публикаций и их переводов⁵.

Таким образом, изучение процесса становления отечественной военной авиации в Кавказском регионе в 1914–1930-е гг., анализ организационных мероприятий в ходе формирования авиационной группировки в российской,

¹ Мустафа-заде Р.С. Две Республики. Азербайджано-российские отношения в 1918–1922 гг. М., 2006; Гасанлы Д. Азербайджан на перекрестке эпох: первая попытка интеграции в свободный мир (1917–1920 гг.) // Кавказ и глобализация. Лулео, 2009. Т. 3. Вып. 4. С. 140–161; Каземзаде Ф. Борьба за Закавказье (1917–1921). Стокгольм, 2010; Петросян Г.А. Отношения республики Армения с Россией (1918–1920 гг.). Ереван, 2012; Топчибашич А.М. Парижский архив 1919–1940. Кн. 1. 1919–1921. М., 2016 и др.

² Назирли Ш. Военные летчики Национальной армии АД. URL: <https://www.ourbaku.com/index.php> (дата обращения: 04.10.2018) и др.

³ Сейерс М., Кан А. Тайная война против Советской России. М., 1947; Communist takeover and occupation of Georgia: Special report No. 6 of the Select Committee on Communist Aggression / House of Representatives. Eighty-Third Congress. Second Session. Washington, 1954.

⁴ Махмудов Я. Азербайджан: краткая история государственности. Баку, 2005; Эбралидзе М. Мятный полковник Какуца Чолокашвили // Тбилисская неделя. URL: <https://tbilisi.media/cultures/> (дата обращения: 17.10.2017); Национальное движение в первой половине 20-х годов XX века // Бахтадзе М., Вачнадзе М., Гурули В. История Грузии (с древнейших времен до наших дней). URL: <https://mydocx.ru/9-41104.html> (дата обращения: 17.10.2017); Алиева К. Азербайджан отмечает 100-летие АДР // AzerNews. 2018. 25 мая. № 40. URL: http://www.elibrary.az/docs/qazet/qzt2018_3287.htm (дата обращения: 17.10.2017); Мацаберидзе М. Россия и Грузия в постсоветский период: метаморфозы отношений // Центральная Азия и Кавказ. Лулео, 2008. №5; Ахундов Ф. Beginnings of Aviation in Azerbaijan. Azerbaijan International. Summer 1996. URL: <http://www.ourbaku> (дата обращения: 09.07.2018) и др.

⁵ Omissi D.E. Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force, 1919–1939. [б.м. и б.г.]; Kilmarx R.A. A History of Soviet air power. N.Y., 1962; Kopisto L. The British Intervention in South Russia 1918–1920: Academic Dissertation. Helsinki, 2011. Omissi D.E. Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force, 1919–1939. [б.м., б.г.]; Kilmarx R.A. A History of Soviet Air Power. N.Y., 1962.

советской и постсоветской историографии проводились фрагментарно. Кавказский театр военных действий, да и сам Кавказский регион долго считались второстепенными, поэтому исследователи не уделяли изучению происходивших здесь событий, процессов должного внимания.

Несмотря на большое количество исследований, посвященных Первой мировой войне, в научной литературе описаны лишь отдельные эпизоды деятельности военной авиации в обеспечении победы русского оружия на Кавказском фронте. Фрагментарно освещена деятельность авиации красных и белых в ходе Гражданской войны в Кавказском регионе, нет целостной картины участия советских летчиков в борьбе с повстанческими выступлениями на Кавказе, в пограничных конфликтах 1920–1930-е гг.

В целом уровень научной разработанности темы, по нашему мнению, недостаточен. Исследование становления деятельности военной авиации Кавказского региона в 1914–1930-е гг. поможет расширить границы знаний о формировании авиационной группировки в регионе, переосмыслить подходы к её участию в Первой мировой, Гражданской войнах, в борьбе с повстанческим движением в межвоенный период с целью обеспечения национальной безопасности России/СССР.

Цель исследования – определить тенденции зарождения и развития военной авиации в Кавказском регионе и её деятельности в 1914–1930-е гг. с целью защиты национальных интересов России/СССР.

Исходя из цели, поставлены **следующие задачи**:

- выявить особенности появления и отличительные черты боевой деятельности русской авиации на Кавказском фронте в годы Первой мировой войны;
- установить специфику противостояния «белой» и «красной» авиации в годы Гражданской войны;
- определить сущность и проблемы в организации советской авиации в 1920–1930-е гг. и пути их решения;

- раскрыть вопросы применения военной авиации в борьбе с противниками советской власти в Кавказском регионе и военных конфликтах в 1920-е –1930-е гг.

Теоретическая основа исследования. Работа создана с использованием научных методологических принципов и методов. Принцип научности позволил, благодаря анализу фактов, изложенных во вновь открытых архивных документах и впервые введенных в научный оборот, рассмотреть процесс становления военной авиации в Кавказском регионе, осмыслить важные этапы ее деятельности по защите рубежей России/СССР.

Опираясь на принцип историзма, изучены становление и деятельность военной авиации в Кавказском регион в 1914–1930-егг. с учетом конкретно-исторической внутривполитической ситуации и международного положения страны, взаимосвязи с другими историческими событиями, процессами и явлениями, что позволило выявить изменения, происходившие в военной авиации на протяжении исследуемого периода.

Используя принцип объективности, диссертант выявил закономерности развития и применения военной авиации в регионе.

Данное исследование проведено и с использованием общеисторических методов познания. Впервые введенные в научный оборот документы повысили роль сравнительно-исторического метода, позволившего не только сопоставить вновь выявленные факты, но и существенно дополнить картину участия военной авиации в ходе Первой мировой, Гражданской войн, борьбе с антибольшевистскими выступлениями в 1920–1930-е гг.

В процессе анализа архивных материалов, документов личного происхождения автор использовал методы герменевтики, учитывая характер источника, время появления документа для того, чтобы дать возможно более объективную картину происходящих событий.

Применение статистического метода позволило показать организационное состояние авиационной группировки на Кавказе. Часть собранного материала обобщена в 18 приложениях. Это позволило представить целостную

картину строительства военной авиации и степени её участия в защите южных границ русского Кавказа.

Историко-системный метод позволил обозначить общую экономическую и политическую ситуацию в России/СССР, её изменение в соответствии с политическими процессами, идущими в стране и во всём мире; выявить причины и следствия в деятельности российского/советского военного командования при разработке стратегии и тактики военной авиации в период войн и гражданского противостояния в стране; показать роль военной авиации в защите границ своей Родины.

Автор использовал биографический и ситуационный анализ. Это касается, прежде всего, истории военной авиации Кавказского фронта во время Первой мировой и Гражданской войн периода 1914–1920-х гг., которые не нашли должного отражения в российской историографии.

В исследовании используется понятие «авиация». Оно имеет несколько значений. Авиация – теория и практика передвижения по воздуху на летательных аппаратах; воздушные средства передвижения, воздушный флот. Авиация может быть гражданской и военной¹. «Военный энциклопедический словарь» под авиацией имеет в виду понятие, связанное с полетами в атмосфере аппаратов, тяжелее воздуха; службу, использующую для полетов эти аппараты².

Мы будем рассматривать военную авиацию как вид вооружённых сил, оснащенный боевыми самолётами. Военная авиация – это государственная авиация, предназначенная для решения задач оборонного характера, несения боевого дежурства, проведения боевых операций, переброски войск и вооружений и обеспечения разведки и др.³

Для эффективной деятельности военной авиации требуется наземная инфраструктура, которая включает в себя сеть аэродромов, средства навигации и связи, систему подготовки кадров, промышленную базу. Мы будем касаться

¹ Ожегов С.И. Словарь русского языка. М., 1990. С. 189.

² Военный энциклопедический словарь. М., 1998. С. 14.

³ Энциклопедия «Техника». М., 2006. URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_tech/219 (дата обращения: 10.08.2019).

данных вопросов, ведь от их своевременного решения зависит не только успех военных операций, но и жизнь летного экипажа.

Таким образом, взятые в комплексе, методы и понятийный аппарат диссертации позволили провести исследование становления и развития отечественной военной авиации Кавказского региона в 1914–1930-е гг.

Источниковая база исследования. Автор провёл анализ разнообразных исторических документов. В основу классификационной системы положена группировка по видам, определяющим признаком образования которых является их происхождение. Выделяются следующие виды: нормативно-правовые акты, делопроизводственные документы, статистические материалы, периодическая печать, личные документы, как отечественные, так и зарубежные (мемуары, дневники).

Основным источником явились делопроизводственные документы, подавляющая часть которых извлечена из фондов государственных и региональных архивов.

Диссертант изучил документы 40 фондов Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), Российского государственного военного архива (РГВА), Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА), Центрального архива Министерства обороны (ЦАМО), (ЦА ФСБ), Государственного архива Краснодарского края (ГАКК), Центра документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК).

Особый интерес для исследования составили документы фондов РГВА. Ф. 1 – Управление делами Наркомата по военным делам, Ф. 29 — Управление начальника военно-воздушных сил РККА. Данные фонды позволили представить картину деятельности армии молодой советской республики. Фонд 39540 – Штаб главнокомандующего «Русской Армии», Ф. 39774 – Штаб воздухоплавательного дивизиона Кубанского казачьего войска и другие материалы РГВА

помогли исследовать применение авиационных подразделений Красной армии, белогвардейцев, закавказских республик в Гражданской войне 1918–1920 гг.

В РГВИА в фондах 2100, 6072, 6110 – 6112 хранятся документы штабов 1, 2, 3, 4 кавказских авиационных отрядов, участвовавших в боевых действиях на Кавказском фронте Первой мировой войны. В Ф. 2003 – Штаб Верховного главнокомандующего и Ф. 2003 – Полевое управление авиации и воздухоплавания при Штабе Верховного главнокомандующего хранятся Приказы о ходе боевых действий, Положение о Кавказской военной авиационной школе. Их изучение позволило воссоздать начальную картину применения аэропланов в горах, процесс становления авиации из вспомогательного в отдельный род войск.

Информация о деятельности кубанской авиации в годы гражданской войны на стороне белых была получена из фондов ГАКК: Ф. Р-28 – 1-й Кубанский Казачий авиаотряд, Ф. Р-29 – Кубанская Казачья авиационная бригада, Ф. Р-1559 – фонд В.М. Ткачева и другие. Документы показали предпосылки образования, трудности в деятельности 1-го Кубанского казачьего авиационного дивизиона.

Значительную помощь в раскрытии проблемы изучения деятельности государства на Кавказе в межвоенный период оказали документы ГАРФ в фонде 7523 – Верховный Совет СССР, РГАЭ – в фонде 8328 – Учреждения по руководству самолетостроением в СССР, РГАСПИ в фонде 17 – Центральный комитет ВКП (б), ЦДНИКК в фонде 1994 – Краснодарский городской райком ВЛКСМ.

Использован материал из исторических формуляров музейных архивов (Армавирского, Батайского, Ейского, Краснодарского авиационных училищ),

воинских подразделений (Северокавказской армии ПВО, в/ч 42352), послуживший дополнением к сведениям из ЦАМО¹. В основном архивные документы впервые вводятся в научный оборот.

Говоря об опубликованных источниках, необходимо отметить, что использованы нормативно-правовые акты, содержащие информацию о ходе организационного строительства и формирования структуры авиационной группировки в Кавказском регионе, о военно-политическом управлении в ходе вооружённой борьбы на Кавказе и деятельности руководства по развитию военной авиации; о внешнеполитической деятельности Российского государства².

Важную роль для достижения цели исследования сыграла делопроизводственная документация, созданная командирами частей и подразделений³.

Данные документы позволили определить направления исследования и проблемы в ходе становления и применения авиации при решении задач защиты национальных интересов в регионе, объективно сопоставить с последующими историческими событиями степень их реализации в деле обеспечения национальной безопасности России/СССР.

Статистические источники дали возможность сравнения характеристик боевых возможностей самолетов разных типов, используемых за рубежом и в России, показать положительную динамику, проблемы в деятельности советского авиапрома в 1920–1930 е гг.

¹ История 4 Воздушной Армии. Музей 4 ВА. Новочеркасск. 1947; Исторический формуляр Северокавказской армии ПВО. В/ч 42352. г. Подольск; Исторический формуляр Краснодарского Высшего Военного Авиационного училища. Краснодар. 1938–2013; Приложение к Историческому журналу Военно-Морского Авиационного училища. Музей ЕВВАУЛ. Ейск. 1943–1954 и др.

² Закон о демобилизации старших возрастов личного состава действующей армии 23 июня 1945 г. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=43021#016342375691185307> (дата обращения: 21.05.2019); Советско-иранские отношения в договорах, конвенциях и соглашениях. Москва. 1946; Договор между РСФСР и Персией // Документы внешней политики СССР. Т. 3: 1 июля 1920 – 18 марта 1921 г. М., 1959 и др.

³ Приказ Начальника Штаба Верховного Главнокомандующего № 117 от 07.10.1915 г. Приказы начальника Штаба Верховного главнокомандующего за 1915 год. № 1-423. 6 сентября – 31 декабря. [Б.м.], 1915. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/17867-rossiya-shtab-verhovnogo-glavnokomanduyuschego-1914-1917> (дата обращения: 12.12.2017); Приказ НКО СССР от 9.07.1945 г. № 139 и др.

Диссертант использовал и комплексную группу источников – периодическую печать. В газетах и журналах помещаются официальные нормативно-правовые акты и делопроизводственные документы, документы личного происхождения (воспоминания, письма и т.п.), аналитические, художественно-публицистические материалы. Периодика очень быстро реагирует на происходящие события, отражает точку зрения партий, движений, идеологий, всегда выполняя социальный заказ. Тем интереснее читать и анализировать сводки новостей, хроники, аналитические обзоры, которые печатают газеты, исходящие из противоборствующих лагерей.

В исследовании использовались газеты «Кубанский курьер», «Отклики Кавказа», позволившие получить сведения о первых показательных полетах в Екатеринодаре, Армавире. В «Военном сборнике», «Вестнике воздушного флота» публиковались заметки о белой и красной авиации, об открытии летной школы в Гиляне и др. Благодаря этим публикациям в оборот введены малоизвестные факты из истории авиации в Первой мировой и Гражданской войнах в Кавказском регионе¹.

Ценным источником информации являются так называемые эго-источники. Это сложный вид исторического источника, т.к. все написанное человеком индивидуально, является результатом влияния социальной среды, из которой происходил автор, его образования и воспитания, идеологических предпочтений, раздумий, переживаний. В тоже время мемуары, воспоминания, записки предоставляют данные, не всегда имеющиеся в официальных источниках, позволяющие получить более полную картину событий. Но исследователь должен помнить о субъективности этого вида источников и необходимости их проверки.

¹ Обзор текущей войны // Военный сборник, 1916. № 7, 8, 11; Новое Время. 1916. 23 июля; 19 августа; Что рассказали пленные турецкие лётчики, сбитые 25.9.1917 г. // Вестник Воздушного Флота. 1918. № 2; Из боевых действий 9А // Вестник Воздушного Флота, 1920. № 1; Голос жизни. Керчь. 1920. 31 мая; Вестник Воздушного Флота. 1922. № 13, 14; Вестник Воздушного Флота. 1923. № 2; Бровко А., Казанков В. Бесскорбненский казак – покоритель русского неба // Вестник Воздушного Флота, 1924. № 12.

Ценным источником явились мемуары И.И. Сикорского. Автор анализировал историю развития воздухоплавания, прогнозировал дальнейшее развитие авиации. В главе «Воздухоплавание во время войны 1914–1918 г.» он описывал боевую работу аэропланов по разведке местности противника, бомбометанию и т.п.¹

Автором проанализированы мемуары, написанные участниками, проходившими службу и участвовавшими в боевых действиях на Кавказе. Большую помощь в получении информации о применении авиации в Первой мировой войне на Кавказском фронте оказали воспоминания М.С. Мачавариани, основанные на собственном опыте участника боевых действий. В них отражается специфика и трудности действий военных лётчиков, показано несовершенство авиационной техники того времени². В мемуарах бывшего помощника начальника разведывательного отделения Управления Кавказской армии подполковника Б.А. Штейфона, написанных в эмиграции, рассказывается о подготовке к штурму и взятию крепости Эрзерум, в ходе которого активно использовалась авиация³.

Отдельные факты о деятельности авиации привел бывший начальник разведки штаба Кавказского фронта, эмигрант генерал П.Н. Шатилов⁴. Работы очевидцев событий, часть из которых публиковалась в эмиграции, отражали взгляды на авиационные проблемы противоборствующих сторон в Гражданской войне, но анализа не содержали. Но они позволили на фактических примерах разобраться в сложных ситуациях использования авиации.

Не меньший интерес представляют дневники генерал-лейтенанта М.А. Фостикова, который в 1920 г. был командующим «Армии возрождения России», которая вела на Кубани военные действия с регулярными частями

¹Сикорский И.И. Воздушный путь. М.; Нью-Йорк, 1998. URL: <http://militera.lib.ru/research/sikorsky/index.html> (дата обращения: 15.04.2018).

² Мачавариани М.С. Глаза – на юг. Тбилиси, 1969.

³ Штейфон Б.А. Штурм Эрзерума // Военный сборник Общества ревнителей военных знаний и кружков высшего военного самообразования. Белград, 1929. Кн. 10.

⁴ Шатилов П.Н. Битлисская операция // Военно-исторический вестник. Париж, 1964. № 24.

Красной армии¹. В «Записках» генерала П.Н. Врангеля есть сведения о В.М. Ткачеве, деятельности авиации в войсках белых².

Достаточно много мемуаров вышло в 1950–1970 гг. Их авторами были рядовые участники Гражданской войны и установления советской власти на Кавказе. Они позволили восстановить картину событий, где была задействована военная авиация³. В работе, выпущенной в Калифорнии, бывший царский офицер Б.А. Павлов (под псевдонимом Б.А. Пылин) описывал зверства красноармейских лётчиков, якобы бомбивших гражданское население в Керчи и проблемы в Крыму врангелевской авиации⁴.

Советский лётчик А.К. Петренко, служивший в авиации с 1911 г., рассказал о проблемах организации и применения аэропланов после развала авиации царской армии⁵. В 1959 г. вышел сборник воспоминаний «Звезды на крыльях», созданный советскими лётчиками, которые стояли у истоков зарождения воздушных сил Красной армии⁶.

С.М. Будённый, О.И. Городовиков, И.К. Спатарель приводили сведения о применении авиации при освобождении Северного Кавказа и действиях против созданных здесь белогвардейцами контрреволюционных вооружённых формирований М.А. Фостикова, М.А. Пржевальского и др.⁷

С.А. Красовский показал вклад авиационных учебных заведений СКВО в организацию обороны объектов Северного Кавказа и подготовку лётного состава для фронта⁸.

¹ Дневники казачьих офицеров / сост., науч. ред., предисл. П.Н. Стрелянова (Калабухова). М., 2004.

² Врангель П.Н. Записки // Трагедия казачества. В 2-х тт. М., 1996. Т. 1.

³ Кудрин Б.Н. В отряде особого назначения // Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации). М., 1959; Долгополов Н. В осажденной крепости // Годы боевые. М., 1960; Траскунов М.В. Кавказская Краснознаменная. Тбилиси: 1961; Гейдаров Н. В горах Зангезура. Воспоминания о годах борьбы за победу и укрепление советского строя. Баку, 1968; Московский В.П. Твои крылья. М., 1977.

⁴ Пылин Б.А. Первые четырнадцать лет: Посвящается памяти Алексеевцев. Калифорния, 1972.

⁵ Петренко А.К. В небе старой и новой России. (Воспоминания лётчика). М., 1952.

⁶ Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации). М., 1959.

⁷ Будённый С.М. Пройдённый путь. М., 1973. Кн. 3; Городовиков О.И. В рядах Первой конной. М., 1939; Спатарель И.К. Против черного барона. М., 1967.

⁸ Красовский С.А. Жизнь в авиации. М., 1968.

В диссертации рассматривается ряд мемуаров, написанных за рубежом. В воспоминаниях маршала Ахмеда Иззет-паши, командующего 2-й турецкой армией содержатся данные, посвященные боевым действиям на Кавказском фронте, представляющие интерес для военных историков. Однако, военной авиации внимание уделено крайне мало¹. Воспоминания турецкого лётчика Эрджана Четинэрлера помогли дополнить информацию для исследования противоборства авиации на Кавказском фронте 1914–1917 гг. Мемуары английского летчика Уильямсона показали ход боевых действий на Северном Кавказе в 1919–1920 гг.²

В целом, изученные источники позволили раскрыть тему и воссоздать процесс становления и развития военной авиации в Кавказском регионе.

Научная новизна диссертации состоит в том, что впервые предпринято комплексное исследование становления и деятельности военной авиации Кавказского региона, направленной на защиту национально-государственных интересов императорской России в годы Первой мировой войны, СССР в 1920-е–1930-е гг. (Гражданская война, повстанческое движение на Кавказе, применение в локальных военных конфликтах).

В исследовании:

- используя вновь открытые архивные документы, автор выявил общее и особенное в становлении, организационное участие и отличительные черты боевой деятельности русской авиации на Кавказском фронте в годы Первой мировой войны;

- делопроизводственная документация, воспоминания летчиков и командного состава помогли определить специфику противостояния «белой» и «красной» авиации в годы Гражданской войны;

- автор впервые раскрыл организацию и деятельность Кубанского казачьего авиационного дивизиона в годы Гражданской войны 1918–1920 гг.;

¹ Denkwiirdigkeiten des Marschalls Izzet Pascha. Leipzig, 1926.

² Cetinerler E. Birinci Dünya Savaşı “Türk havaharekati”. URL: <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1914-18/serphe-kafkas.asp> (дата обращения: 28.11.2017); Уильямсон Х. Прощание с Доном: Гражданская война в дневниках британского офицера. 1919–1920 г. М., 2007.

- определены сущность и проблемы в организации функционирования советской авиации Кавказского региона в 1920-е–1930-е гг., связанные с горным ландшафтом, техническим состоянием авиационной техники, материально-техническим обеспечением и т.п., показаны пути их решения;

- раскрыты вопросы передачи лётчиками накопленного опыта применения военной авиации в военных конфликтах и борьбе с противниками советской власти в условиях горной местности в межвоенный период;

- используя выявленные архивные документы и воспоминания участников событий, автор на примере Краснодарского гарнизона установил организационные мероприятия военных лётчиков по формированию и деятельности авиационных подразделений ОСОАВИАХИМа, ГВФ, военных училищ, спецшкол ВВС в 1930-х г.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Участие нового средства вооружённой борьбы – военной авиации, в составе Кавказской армии, имело целью сорвать захват Османской империей Закавказья и оказать помощь наземным частям в разгроме турецких войск в Первой мировой войне. В начале боевых действий на фронте малочисленная авиация использовалась для связи с разрозненными частями фронта в горах. Попутно лётчики вели разведку дислокации турецких частей у них в тылу и представляли оперативную информацию командованию для принятия решения на опережение действий турок. Высокогорный ландшафт затруднял прицельное использование артиллерии, лётчики стали корректировать её огонь, чем повысили эффективность поражения опорных пунктов противника, кроме того самостоятельно стали бомбить цели, которые она не могла поразить. Лётчики кавказских авиационных отрядов разработали тактику взаимного поражения береговых объектов совместно с кораблями Черноморского флота и успешно боролись с немецкими подводными лодками. К концу войны авиация стала самостоятельным родом вооружённых сил.

2. Итоги Первой мировой войны и Великой Российской революции, разделившие русское общество, армию, в том числе и военную авиацию, на два

лагеря, определили специфику противостояния «белой» и «красной» авиации в годы Гражданской войны. В Кавказском регионе часть аэропланов, оставшихся после Первой мировой войны и захваченных на авиазаводах, была сконцентрирована в белогвардейской Добровольческой армии. Усиление произошло за счет прикомандирования двух авиаотрядов из Англии. В Екатеринодаре был организован Кубанский казачий авиационный дивизион. Белогвардейские лётчики, обеспечивали боевые действия своих наземных войск, вели бои с Рабоче-Крестьянской Красной Армией (РККА), подавляли восстания повстанцев на Северном Кавказе, контролировали Бакинские нефtezалежи. Красноармейская военная авиация организационно была сведена в сухопутные армии и вела боевые действия в Кавказском регионе с белогвардейцами и повстанческими отрядами в интересах Советской власти.

3. Доставшаяся после Гражданской войны в наследство Красной армии изношенная и устаревшая, в основном иностранная, авиационная техника, обозначила проблемы в организации и функционировании советской авиации в 1920-е–1930-е гг. и пути их решения. Советское государство взяло курс на развитие тяжелой промышленности, и в частности авиационной, создание ряда авиационных конструкторских бюро, разработавших отечественные самолёты, что позволило в 1920-х г. отказаться от дорогостоящей иностранной техники. Созданный авиационный тыл и проведённые организационно-штатные мероприятия позволили в 1930-х г. создать мощные ВВС страны, и, в частности, в Кавказском регионе авиационную группировку, противостоящую британской на Ближнем Востоке. Экспорт авиационной техники в соседние с Закавказьем государства, постоянный анализ военно-политической обстановки в регионе, позволили контролировать ситуацию в Кавказском регионе с целью обеспечения национальной безопасности страны. Созданные в Кавказском регионе Общество друзей воздушного флота (ОДФ), Гражданский Воздушный флот (ГВФ), авиационные училища стали здесь кузницей подготовки авиационных кадров перед войной.

4. Специфика геополитической и ландшафтной обстановки Кавказского региона обусловила эффективность применения военной авиации в борьбе с противниками советской власти в горных районах и вооружённых конфликтах в 1920-е–1930-е гг. Применение военной авиации в борьбе с противниками власти на Северном и Южном Кавказе началось с 1918 г. Сначала белогвардейские лётчики, а затем красноармейские, стали привлекаться к ликвидации выступлений повстанцев против существующей власти во время Гражданской войны. После ее окончания, в сложной горной местности, куда трудно было добраться сухопутным войскам и кавалерии, советские лётчики неоднократно участвовали в подавлении вооружённых восстаний в Чечне, Ингушетии, Дагестане.

5. В 1920-е–1930-е годы XX века деятельность авиационных соединений продолжала совершенствоваться. Стали активно применяться визуальные сигналы, посты воздушной связи с индивидуальными опознавательными знаками и порядковыми номерами воинского подразделения. В практике стали использовать сигнальные полотнища, коды взаимодействия, дымовые шашки, что способствовало быстрейшему подавлению противника. Кроме того, лётчики из авиационных частей базировавшихся в Кавказском регионе, принимали активное участие в охране западной и восточной границы страны, участвовали в боевых операциях за ее пределами. За мужество и отвагу при выполнении боевых заданий по защите национальных интересов России многие лётчики были награждены правительственными наградами, получили звание Героя Советского Союза, многие ценой своей жизни.

Соответствие диссертационного исследования паспорту научной специальности. Квалификационная работа выполнена в рамках специальности 07.00.02 – Отечественная история (область исследования: п. 8. Военная история России, развитие её вооружённых сил на различных этапах развития).

Теоретическая значимость исследования. Проведен системный анализ организационного строительства, реформирования и применения авиационной группировки в Кавказском регионе с учетом влияния геополитических и

природных факторов. Выявлены особенности ведения в регионе боевых действий с противником в годы Первой мировой, Гражданской войн, в 1920-е–1930-е гг. в условиях сложного рельефа местности и климата, что позволяет использовать данные при проведении дальнейших военно-исторических исследований.

В научный оборот введены новые архивные документы по деятельности авиационных подразделений в Кавказском регионе. Полученные выводы открывают возможности для последующих исследований вопросов участия военной авиации в вооружённых конфликтах в Кавказском регионе.

Практическая значимость исследования. Полученные результаты будут полезны для прогнозирования использования Воздушно-космических сил Вооружённых сил Российской Федерации для защиты кавказских границ страны. Результаты диссертационного исследования могут быть использованы при составлении учебников, учебных пособий и лекционных курсов по военной истории России в высших учебных заведениях, в системе профессиональной подготовки и воспитания учащихся.

Материалы по истории кубанской авиации могут быть включены в учебные пособия по предмету «Кубановедение». Диссертационное исследование найдет применение в создании и расширении экспозиции «Музея авиации Кубани», при реконструкции военно-исторических событий.

Диссертант предлагает ряд рекомендаций органам государственного управления в вопросах повышения эффективности и расширения форм организационного построения и применения военной авиации по защите южных кавказских границ государства:

- подготовить и опубликовать историю военной авиации России, в которой отразить становление и развитие военной авиации в Кавказском регионе с особенностями подготовки лётного состава к боевым действиям в горных условиях;

- в целях повышения эффективности подготовки воспитанников школ с первоначальной летной или другой подготовкой перед поступлением в военные ВУЗы ввести дисциплину «История Вооружённых сил России», где изучать и историю русской авиации;

- для активизации военно-патриотического воспитания молодёжи издать историческое исследование об особенностях становления и развития военной авиации на Кавказе.

Апробация работы. Основные положения и результаты диссертационного исследования докладывались и обсуждались на III международной научно-практической конференции «Научные чтения имени профессора Н.Е. Жуковского» (г. Краснодар, 2012 г.), международной научно-практической конференции «Развитие социально-экономической сферы Юга России и стран СНГ» (г. Краснодар, 2013 г.), международной научно-практической конференции «Казачья молодёжь. Проблемы и перспективы развития казачьего образования» (г. Москва, 2013 г.), всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы вооруженной борьбы в воздушно - космической сфере» (г. Воронеж, 2015 г.) всероссийской научно-практической конференции «Вехи истории» (г. Краснодар, 2018 г.), всероссийской научно-практической конференции «Время. События. Люди.» РВИО. (г. Краснодар, 2018 г.).

Положения и выводы исследования прошли апробацию в системе общественно-государственной подготовки в филиале ВУНЦ ВВС «ВВА» г. Краснодар, в ходе занятий по отечественной истории и истории авиации в Краснодарском президентском кадетском училище и общеобразовательных школах г. Краснодара и Ейска. Материалы исследования применены в ряде научно-познавательных фильмов, транслировавшихся по краевому телевидению.

Основные выводы диссертации изложены в монографии и 11 публикациях автора, в том числе в 6 статьях в журналах, включённых в список изданий, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России для публикации основных научных результатов диссертаций на соискание ученой степени.

Диссертация обсуждена и рекомендована к защите на заседании кафедры истории России ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет».

Структура работы. Диссертация построена по проблемно-хронологическому принципу. Она состоит из введения, двух глав в составе 4 параграфов, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений.

I. ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ В КАВКАЗСКОМ РЕГИОНЕ В 1914 – 1920-Е ГОДЫ

1.1. Участие военной авиации России в боях на Кавказском фронте в годы Первой мировой войны

История зарождения воздухоплавания в Кавказском регионе начинается с 1909 г., когда при Бакинском отделении Императорского русского технического общества в октябре была создана комиссия по воздухоплаванию под председательством инженера Т.А. Будагянца, и уже 9 декабря был утверждён Устав Кавказского воздухоплавательного кружка. Первое собрание членов кружка, сформированного в Тифлисе, в количестве 176 человек, состоялось 16 января 1910 г. в помещении Кавказского отделения Императорского русского технического общества (ИРТО)¹:

Движение популяризации авиации в Кавказском регионе началось с Екатеринодара. 19 сентября 1910 г. в газете «Кубанский курьер» было опубликовано объявление о полётах в городе авиатора Адама Мечеславовича Габер-Влынского. Корреспондент заранее побывал на ипподроме и был в восторге от увиденного. Аэроплан стоимостью 30000 франков, имел размер 16 метров в ширину и 15 метров в длину. Пилот объявил, что будет выполнять полёт на высоте 300 метров полчаса, при этом застрахует свою жизнь на 100000 франков. Летчик объяснил своё опоздание по вине железной дороги, перевозившей аэроплан на Кубань из Вильны вместо 8 - 18 дней².

¹ Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. М.: Academia. 2006. С. 240.

² Кубанский курьер. 1910. № 594. 20 окт.

21 сентября 1910 г. в 17 часов А.М. Габер-Влынский на «Фармане» совершил первый полёт. Присутствующие свидетели встретили овациями этот полёт в Екатеринодаре¹. Через три дня, 25 числа, пилот выполнил второй полёт².

16 и 17 октября 1910 г. первые полёты в Тифлисе продемонстрировал С.И. Уточкин³. В это время Пётр Николаевич Нестеров находился здесь в командировке и наблюдал показательные полёты знаменитого лётчика. Здесь Нестеров окончательно принял решение связать свою судьбу с авиацией⁴.

Далее демонстративные полёты аэропланов проходили в Азербайджане. Быстро растущий индустриальный центр и самый передовой город региона Баку, в котором происходил значительный деловой и культурный обмен с Европой, запланировал показательные полёты на конец октября 1910 г. Для участия в авиашоу на поле у Балаханской дороги были приглашены два известных пилота того времени – Сергей Уточкин и Адам Габер-Влынский. Полёты С. Уточкина были запланированы на 20–23 октября. Цена билета доходила до 30 рублей 60 копеек за место, что являлось эквивалентом месячного заработка рабочего-нефтяника. Около 3:30 дня биплан «Фарман» выкатили из ангара. С. Уточкин четыре раза повторял свой полёт. Толпа непрерывно аплодировала. В последующие дни в Баку дули сильные ветры, но лётчик не отменял полеты. В самый последний день в полёте самолёт вошел в штопор, но пилоту удалось его выправить из состояния вращательного падения, за что бакинцы приветствовали летчика как героя, распевали его имя и забрасывали букетами цветов⁵.

¹ Кубанский курьер. 1910. № 595. 21 окт.

² Кушнерёв В.В. Исторические предпосылки появления и дислокации авиации в Краснодаре (Екатеринодаре) в 1910-1921 гг. // Историческая и социально-образовательная мысль. 2017. №2. С. 46.

³ Вагабова Э. Р. История открытия и деятельности Бакинской офицерской школы морской авиации // Гуманитарные и юридические исследования. 2019. № 1. С. 42.

⁴ Манцуров Ю.А. Кача: история и судьбы. 2-е изд. Волгоград: Издатель. 2010. С. 47.

⁵ Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. М.: Academia. 2006. С. 272.

Международная авиационная неделя в Баку продолжалась с прибытием в город пилота Габер-Влынского. Три дня его полётов (28–30 октября) превратились в другое лётное событие для Баку¹. В авианеделе принимали участие летчики М.Н. Ефимов и А.А. Васильев. 29 ноября лётчик Васильев Александр Алексеевич совершил перелёт Елизаветполь – Тифлис на «Блерио XI», пролетев 176 вёрст за 1 час 47 минут². Покорение лётчиками Кавказского региона продолжалось.

В 1911 г. вторым над Екатеринодаром летал лётчик А. Кузьминский на летательном аппарате «Блерио». Всего он выполнил один 5-ти минутный полёт, и из-за сильного ветра дальнейшие полёты были отменены. Многие современники авиатора обвинили его в трусости за это решение. Данный опыт ценен с точки зрения безопасности полётов, когда на трудноуправляемых летательных аппаратах люди стремились к покорению воздуха. В то время каждый полет можно назвать подвигом.

26 сентября 1911 г. после полётов в Екатеринодаре, Новороссийске и других местах, в селении Армавир впервые на поле возле казарм Кавалерийского дивизиона (сейчас Бронетанковый ремонтный завод) лётчик А.А. Кузьминский под гром аплодисментов летал на моноплане «Блерио»³. Сюда же, после выступления в Ставрополе, перелетел на аэроплане «Буазен» А.М. Габер-Влынский⁴.

С наступлением осени 1911 г. А. Агафонов, П. Евсюков, В. Слюсаренко вместе с Лидией Зверевой отправились на юг России, где совершали публичные полеты на «Фармане» во многих городах. В начале 1912 г. они демонстрировали полеты на аэроплане перед публикой в Баку, Тифлисе.

¹ [Ахундов Ф.] "Beginnings of Aviation in Azerbaijan", "Azerbaijan International" (4.2) Summer 1996. URL: <http://www.ourbaku>. (дата обращения: 09.07.2018).

² Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. М.: Academia. 2006. С. 275, 290, 275.

³ Кубанский край. Екатеринодар. 1911. № 215.

⁴ Беликов Г.А. Ставрополь - врата Кавказа. Ставрополь. 1997. С. 170; Беликов Г.А., Савенко С.Н. Облик старого Ставрополя. Исторические очерки. Ставрополь. 2007. Кн. 1. С. 343.

В 1913 г. на созданном аэродроме под Тифлисом А.В. Шиуков выполнил несколько удачных полётов на своём самолёте «Канар» системы «утка». Здесь же началось формирование военной авиационной роты.

Повышенный интерес вызвал прилёт из Киева в Екатеринодар (1320 вёрст)¹ кубанского лётчика-казака подьесаула В.М. Ткачёва с механиком унтер-офицером Малько. Выполняя посадки в Винниц, Бирзулах, Одессе, Херсоне, Джанкое, перелетев через Керченский пролив, Тамань 12 октября 1913 г. экипаж прибыл в Екатеринодар². За этот длительный перелёт Киевское общество воздухоплавания наградило В.М. Ткачёва памятным золотым жетоном - «За выдающийся перелёт в 1913 году»³.

Аэроплан «Ньюпорт» приземлился на посадочном поле между Чистяковской рощей и Черноморским вокзалом. В.М. Ткачёва торжественно принял наказной атаман Кубанского казачьего войска генерал М.П. Бабич⁴. В последующие дни стали выполняться полёты, о чём в статьях «Прилёт военного лётчика», «Полёт военного лётчика», «Полёты Ткачёва» писали екатеринодарские газеты того времени⁵.

В Екатеринодар на полёты из Севастополя прибыли штабс-капитан Н.В. Кокаев и поручик А.В. Котов. В период зарождения, развития и популяризации авиации в стране территория Кубани и выходцы из Кубанского казачьего войска не только не оставались в стороне от этого процесса, а принимали деятельное участие.

¹ Критский П.А. Подвиги русских авиаторов. Ярославль, 1915. С. 7.

² Кубанский край. Екатеринодар, 1913. № 1133. 13 окт.

³ Ткачёв В.М. Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910–1917 гг. СПб, 2007. С. 211.

⁴ Там же. С. 207.

⁵ Кушнерёв В.В. Исторические предпосылки появления и дислокации авиации в Краснодаре (Екатеринодаре) в 1910-1921 гг. // Историческая и социально-образовательная мысль. 2017. №2. С. 46.

Сюда на Северный Кавказ в Ставрополь, 26 октября 1913 г. по сообщению местной газеты «Отклики Кавказа», на «Ньюпорте» прилетели военнослужащие 2-й авиароты 1-го Севастопольского стрелкового полка поручик А.В. Котов и механик Вулхорский¹.

Вклад в дело становления авиации в регионе внес Амбарцум Кеворкович Арутюнов (1877–1919 гг.) из Армавира. Будучи механиком, совладельцем мастерской «Вулкан», он «заболел» авиацией, оставил свое предприятие и целиком посвятил себя новому, но рискованному летному искусству. Весной 1913 г. Амбарцум Кеворкович окончил Одесскую авиационную школу. Здесь в Одессе на собранные у сельчан около 5 тысяч рублей, он купил биплан «Фарман»². После возвращения в Армавир, авиатор 13 октября организовал первые демонстрационные полеты с пилотом Александром Карловичем Фейфарём из станции Лабинской³.

В 1914 г. А.К. Арутюнов стал организовывать демонстрационные полеты в городах Кавказа с авиатором-армавирицем Георгием Ивановичем Хазанжиевым. Во время показательных выступлений в г. Баку произошла авария и поломка «Фармана» Арутюнова, после чего Г.И. Хазанжиев перешел помощником к летчику А.А. Васильеву⁴.

С началом Первой мировой войны А.К. Арутюнов отправился на фронт добровольцем⁵. Как специалист он был переведён работать на авиационный завод в Петрограде, а с 1916 г. в лётных частях принимал участие в боевых действиях. После Октябрьской революции служил в авиационных отрядах Красной армии, был организатором передвижного авиаремонтного завода. В 1919 г. А.К. Арутюнов заболел тифом и умер. Первый армавирский лётчик похоронен в г. Козлове (ныне Мичуринск)⁶.

¹ Отклики Кавказа. Армавир, 1913. № 239.

² Отклики Кавказа. Армавир, 1913. № 65, № 118, № 172.

³ Там же. 1913. № 232.

⁴ Архив филиала государственного унитарного предприятия Краснодарского края «Краевая техническая инвентаризация» по городу Армавиру. Довоенные фонды. Д. 2888. Л. 40.

⁵ Отклики Кавказа. Армавир, 1913. № 167.

⁶ Аствацатуров Г.О., Арутюнов А. К. Именитые граждане Армавира. Историко-биографический словарь. Армавир, 2000. С. 17.

Показательные полеты в Западной Европе и России, выполнение летчиками различных фигур, дальние перелеты привлекли внимание к военной авиации со стороны правительств различных стран, особенно силовых ведомств.

Важно уточнить, что российский воздухоплавательный отряд был сформирован в Карсе еще в 1906 г., в качестве командира полуроты был назначен Александр Топчиев¹.

В связи с ростом военной авиации возникла необходимость серьезного теоретического и практического обучения летному делу. В 1910 г. создается авиационный отдел при Офицерской воздухоплавательной школе, который стал профессионально заниматься подготовкой военных летчиков.

Г. Баевский отмечал: «Подготовка и становление военного летчика изначально дело весьма сложное. ... Одновременно с обучением технике пилотирования исподволь отрабатывается устойчивость к физическим и психологическим нагрузкам»².

Школы по подготовке военных летчиков открылись в Севастополе, Гатчине, Киеве.

Опыт применения российской военной авиации в Балканских войнах и контроль с воздуха наземной обстановки в горной местности Турции и Ирана потребовали создания отдельных авиационных корпусных отрядов, тем более, что в конце 1912 г. военная авиация была отделена от воздухоплавания и выделена в отдельную службу³.

К 1 января 1913 г. в России было сформировано 8 авиационных отрядов, один из них, на Кавказе⁴. Как и по всей России, на Кавказе в 1913 г. начались поиски нового в освоение и приумножение военной авиации. Согласно существовавшему тогда табелю имущества корпусные авиаотряды должны были

¹ Петросянц Х. С. В рядах советских авиаторов. Ереван, 1969. С. 11.

² Баевский Г. «Сталинские соколы» против асов Люфтваффе. М., 2010. С. 37.

³ Липицкий С. Русская авиация накануне Первой мировой войны // Вестник воздушного флота. 1952. № 4. С. 71.

⁴ Русская авиация накануне первой мировой войны // Вестник воздушного флота. 1952. № 4. С. 71.

иметь по 6, а крепостные – по 8 самолетов. Кроме того, на случай войны каждый авиаотряд предполагалось снабдить запасным комплектом самолетов.

На Кавказе 1-й Кавказский Карский крепостной авиационный отряд (1ККАо) был размещен в крепости Карс. Здесь на аэропланах «Ньюпорт-IV» военные лётчики поручики С.И. Охотников, Н.В. Кутовой¹, вольноопределяющий рядовой В.Н. Петров и проходившие стажировку лётчики-наблюдатели поручики П. Якобашвили, М.С. Мачавариани, Русанов² под командованием штабс-капитана Н.А. Бык выполняли поставленные задачи.

После провокационных обстрелов германскими крейсерами 17 (30) октября³ 1914 г. русских портов в Черном море Российская империя 20 октября (2 ноября) объявила войну Турции, открыв Кавказский фронт Первой мировой войны.

Кавказский театр военных действий представлял собой нагорье. «Труднопроходимые горные цепи достигали иногда высоты свыше 3000 м. ... Зима с глубокими снегами (1-2 м, а на высотах и перевалах до 4 м) и низкой температурой (в долинах — 15-25°, в горах — 30° и ниже)»⁴.

Серьезную опасность представляли воздушные течения, глубокие воздушные воронки. Внезапно мог подняться сильный ветер или опуститься туман. Горная война отличается повышенной сложностью. Дождь, град, снег, ветер, эхо, оптический (световой) обман столь сильно влияют на действия войск, что их необходимо было учитывать не только на тактическом, но и на оперативном и даже стратегическом уровнях⁵.

¹ Памятная книжка и адрес-календарь Карсской области на 1914 год. Карс, 1914. С. 123.

² Мачавариани М.С. Глаза на юг... С. 5-6.

³ Здесь и далее все даты приведены по-старому (юлианскому) стилю летоисчисления, применявшемуся во время Первой мировой войны в Российской Империи (по 31.01. 1918 г. включительно) и Турции. При необходимости в тексте в скобках приведены даты и по-новому (григорианскому) стилю, используемому в то время в европейских странах. После 14 февраля 1918 г. даты приводятся по новому стилю.

⁴ История первой мировой войны. М., 1975. С. 392.

⁵ Олейников А.В. Кавказский фронт Первой мировой URL: <http://www.oborona.ru/includes/periodics/armedforces/2017/0612/150421609/detail.shtml> (дата обращения: 21.11.2017).

В таких трудных природных и климатических условиях приходилось воевать русской армии и русской военной авиации.

На усиление Карскому крепостному авиаотряду (в октябре 1915 г. переименован в 1-й Кавказский Ао¹), зимой 1914/15 гг. прибыл в Карс 5-й Сибирский корпусной авиационный отряд под командованием военного лётчика А.С. Тихоцкого (в марте 1916 г. переименован в 3-й Кавказский Ао).

К началу боевых действий на Кавказе Карский Крепостной авиационный отряд имел на вооружении аэропланы «Ньюпорт IV», а прибывший 5 Сибирский корпусной Ао – «Ньюпорт IV», «Вуазен», «Фарман». С началом 1915 г. в отряды стали поступать более современные «Моран-парасоли». Большие высоты горной местности требовали самолётов с высоким потолком полёта, аппараты «Фарман» и «Вуазен» не удовлетворяли этому требованию, они оказались малопригодными в горных условиях, вся нагрузка легла на «Ньюпорты» и «Моран-парасоли».

За осенне-зимнюю кампанию 1914 г. русская Кавказская армия остановила наступление турецких войск на Карс, овладев сильной Кеприкейской позицией турок и Сарыкамышом.

В начале 1915 г. командиром Карского авиаотряда был назначен штабс-капитан Б.Н. Кутовой. После подготовительных мероприятий 19 февраля 1915 г. отряды приступили к боевым действиям. Взлетая с аэродрома в Карсе, лётчики разведывали расположение войск 2-й турецкой кавалерийской дивизии 11-го корпуса².

Ширина боевых действий Кавказского фронта постепенно стала увеличиваться, что требовало контроля за перемещением войск противника. В этих

¹ Приказ Начальника Штаба Верховного Главнокомандующего № 117 от 07.10.1915 г. Приказы начальника Штаба Верховного главнокомандующего за 1915 год. № 1-423. 6 сентября-31 декабря. [Б. м.], 1915. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/17867-rossiya-shtab-verhovnogo-glavnokomanduyuschego-1914-1917-prikazy-nachalnika-shtaba-verhovnogo-glavnokomanduyu-schego-za-1915-god-1-423-6-sentyabrya-31-dekabrya-b-m-1915> (дата обращения: 21.11.2017).

² Çetinerler E. Birinci Dünya Savaşı "Türkhavaharekati". URL: <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1914-18/cephe-kafkas.asp> (дата обращения: 28.11.2017).

условиях немногочисленная авиация стала распределяться в помощь наземным войскам. Так, на Приморском направлении в Михайловскую крепость (г. Батум) было направлено два самолёта под командованием поручика Т.Я. Заболоцкого, который за успешно выполненные боевые вылеты награждён двумя орденами Святой Анны¹. Через некоторое время, несмотря на просьбы коменданта крепости оставить работать Заболоцкого как лётчика, умеющего летать в горах, его заменили поручиком Афонским².

Поручик Т.Я. Заболоцкий убыл в Азербайджанский отряд Кавказской армии на аэродром у озера Урмия в Персии³. За месяц боевых действий в районах Зерзана, Мергерова, Барандуса, южного Тергевера он отличился и был награждён орденом Св. Владимира и Георгиевским оружием⁴.

Весной 1915 г. авиаотряды пополнялись лётчиками и наблюдателями. В Карсский Ао прибыли лётчики Солочинский, А.С. Манучарянц, наблюдатели Г.А. Садовников, Долинский, Дацкевич, Заюнчковский, Купатадзе, Тимофеев, Н.Д. Вайварин⁵, а в 5-й Сибирский Ао – лётчик Б.И. Мейер⁶.

После организационных мероприятий часть Карсского крепостного авиаотряда под командованием командира отряда перелетела в с. Ольты, а часть осталась в Карсе - которыми командовал Солочинский.

К 7 июня 1915 г. в Кавказской армии находилось 2 авиационных отряда⁷. В середине июня в авиаотрядах произошла смена командиров. Поручик Тихоцкий по здоровью был переведён на Западный фронт⁸, его заменил Н.Н. Курбатов из Новогеоргиевского крепостного авиаотряда⁹. Командир

¹ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 111.

² РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 162. Л. 10-11.

³ Заюнчковский А.М. Первая мировая война. СПб., 2002. С. 527.

⁴ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 112.

⁵ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 8, 13, 20, 42, 74.

⁶ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 190.

⁷ Корсун Н. Г. Алашкертская и хамаданская операция на Кавказском фронте мировой войны в 1915 году. М., 1940. С. 12.

⁸ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 2088. Л. 11.

⁹ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 161.

Карсского Ао Н.В. Кутовой 13 июня погиб на аэродроме Ольты¹ и был похоронен в Карсе². На его должность был назначен С.И. Охотников.

Лётчики, летая в горах, оказывали неоценимую помощь командованию. В начале июля, за предоставление ценных разведывательных данных положения турецких войск в районе Сарыкамыша Апкар Манучарянц был награждён Георгиевским крестом 4-й степени. Вернувшийся из Персии в Карс Т.Я. Заблоцкий в июле-августе 1915 г. выполнил ряд ценных разведок в Пассинской долине. Здесь в районах Сарыкамыша и Кара-Килиса, только за август месяц, пилоты сбросили 35 бомб на позиции турок³.

В конце июля 1915 г. вояремя Алашкертской операции, выпал шанс проявить себя новому командиру 5-го Сибирского КАо. Штабс-капитан Н.Н. Курбатов, за доставленные на подбитом самолёте 23 июля и 2 августа 1915 г. весьма ценные наблюдения и фотографические снимки передвижения частей турецких войск из Пассинской долины в долину Евфрата, был награждён Георгиевским оружием. Данная информация позволила командиру 1-го корпуса упреждающими боевыми действиями спасти от поражения войска 4 корпуса, при этом противник потерял 24 табора и до 40 орудий⁴.

В сентябре-октябре лётчики Карсского авиаотряда работали на Сарыкамышском направлении, где разведывали положение турецких войск, бомбили окопы на склонах гор, на хребте Мизрах-Даг и в селения Кефри⁵.

К концу 1915 г. командование принимает решение на усиление состава авиации на фронте и формированию 2-го Кавказского авиаотряда. Для исключения путаницы в руководстве производится систематизация общей нумерации отрядов и в октябре Карсский крепостной авиационный отряд меняет своё название - 1-й Кавказский авиационный отряд.

К началу ноября 1915 г. фронт расширятся от Батума до реки Восточный

¹ Blume A.G. Op. cit. P. 173, 177.

² РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 162. Л. 10-11.

³ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 8, 11.

⁴ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 161, 162.

⁵ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 31, 74.

Евфрат. Наступают холода, снегопады, боевые действия воюющих сторон на фронте затихают, идёт подготовка войск к суровой зимней компании,¹.

В это время русскому командованию Кавказского фронта поступает разведывательная информация об упразднении Дарданельского фронта и переброске в первой половине 1916 г. части турецких войск на Кавказский фронт. При реализации турецким командованием задуманных передвижений значительно усложнялась обстановка для российских войск и командующий Кавказской армией принимает решение перейти в наступление с целью разгромить 3-й турецкую армию и захватить её базу снабжения – Эрзерум².

В данной обстановке лётчикам двух авиаотрядов на 10 боеготовых аэропланах ведут разведку турецких позиций в районах с. Хорасан, Масхалат, Кепри-кей, Азап-кей и фортов крепости Эрзерум, чем «оказали Кавказской армии значительную помощь в период, предшествовавший штурму крепости Эрзерум, а затем и вовремя него»³.

За этот период пилоты 1-го Кавказского авиаотряда, кроме воздушной разведки, сбросили на противника 50 бомб. Здесь отличился лётчик унтер-офицер Н.В. Петров, за что и был представлен к Георгиевскому кресту 4-й степени⁴. Для своевременности решения возникавших задач отряд перелетел ближе к линии фронта на аэродром в Сарыкамыш⁵.

С началом зимы и с ухудшением погодных условий интенсивность полётов авиации снизилась. Лётчики 5-го Сибирского Ао выполнили всего 9 боевых вылетов⁶. В отряде отличился лётчик прапорщик Б.И. Мейер, разбомбив 16 бомбами в Пассинской долине вражеские биваки⁷.

С увеличением значимости авиации на фронте и необходимостью про-

¹ Корсун Н.Г. Эрзерумская операция. М., 1938. С. 8.

² Там же. С. 13-14.

³ Там же. С. 17.

⁴ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 32.

⁵ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 38, 42, 43; Ф. 2008. Оп. 1. Д. 116, Л. 1 об.-19; Д. 162. Л. 3,

⁶ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 116, Л. 1 об.-19.

⁷ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 162. Л. 1.

фессионального руководства ею, была введена должность Заведующего организацией авиационного дела в Кавказской армии¹, которую в 1915 г. занимал подполковник князь Н.Н. Баратов – военный воздухоплаватель.

Затем на эту должность был назначен опытный военный лётчик капитан 2 ранга барон Г.О. Буксгевден². Герман Оттович Буксгевден служил в Севастопольской авиашкол инструктором, начальником школы, штаб-офицером по технической части при Заведующем организацией авиационного дела³.

В трудных организационных, географических условиях, на изношенной войной авиатехнике лётчики авиаотрядов на фронте от Чёрного моря до территории Персии за 1915 г. выполнили 391 боевой полёт (Карский крепостной – 211, 5-й Сибирский – 180)⁴. Пилоты помогали командованию контролировать действия войск противника, фотографировали с высоты большие участки турецких позиций от Сарыкамыш и до Эрзерума.

В сложных метеорологических условиях, при 30-градусном морозе, сильном ветре и снежных заносах, 28 декабря 1915 г. началось наступление 2-го Туркестанского корпуса, а 30 декабря на Кепри-кейские позиции турок частей 1-го Кавказского корпуса и армейской ударной группы. К концу 1 января 1916 г. авангардные части прорвали оборону турок. В этих тяжелейших условиях лётчики, доставляли информацию для контроля обстановки на поле боя.

К концу 1915 г. на Кавказском фронте в двух авиаотрядах имелись 10 аэропланов, однако не хватало лётного состава. Немногие хотели ехать служить на Кавказ по своему желанию, кто-то не мог выдержать полёты в высокогорье. К тому же, непосредственно в авиаотрядах приходилось переучивать лётчиков, прибывших из авиашкол, подготавливая их к полётам в горных условиях.

¹ РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1224. Л. 215 об.

² РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 162. Л.12.

³ Офицерская школа авиации (сводная летопись, часть 2: 1914–1920). М., 2009. С. 152.

⁴ Кушнерёв В.В. Русская авиация на Кавказском фронте в 1-ой Мировой войне (1914–1918 гг.) // Военно-исторический журнал. 2014. № 8. С. 13.

Это была общая для страны проблема. Война выявила целый ряд недостатков, показала, например, низкие тактико-технические характеристики отечественных самолетов, их недостаточное количество. Необходима была специализация в подготовке военных летчиков, т.к. их доучивание и переучивание на фронте влекло за собой большие людские потери¹.

Возникшую сложную ситуацию с авиационными кадрами на Кавказе командование решило созданием в октябре 1915 г. в Тифлисе авиационной школы, в которой «... будут обучаться исключительно офицеры, желающие продолжать службу на Кавказе в авиационных частях»².

18 мая 1916 г. школа начала формироваться при Военной авиационной школе в Гатчине под командованием военного лётчика капитана Л.А. Дацкевича, и уже 1 августа железнодорожным эшелоном прибыла на аэродром Навтлуг под Тифлисом³.

18 августа 1916 г. произошло ее открытие⁴. В Тифлисской авиационной школе имелось 7 учебных и 8 боевых самолётов⁵. До 1 января 1917 г. школа подготовила лишь одного офицера-лётчика!

Первый выпуск лётчиков военной авиационной школы состоялся в марте 1917 г., её окончили офицеры М.С. Мохов, Н. Шмерлинг, Д. Сехниашвили, Г. Малашхия, Е.П. фон Бадери, А.А. Русанов. Все они убыли на Западный фронт⁶, только Русанов в 1-й Кавказский Ао⁷. Позже, в середине 1917 г., выпускник школы подпоручик Г. А. Садовников был откомандирован на Юго-

¹ Зибров Г.В. Историко-педагогический анализ формирования основ профессиональной подготовки авиационных кадров // Вестник ВГУ. 2003, № 2. С. 19-24.

² Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. М., 2006. С. 418.

³ Там же. С. 423.

⁴ Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. - октябрь 1917 г.). М., 1979. С. 62.

⁵ РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1224. Л. 225об., 226.

⁶ «Взвейтесь, соколы, орлами!». Часть вторая. Тифлис // Тбилисская неделя. 2011. 15 сентября. URL: <https://tbilisi.media/cultures/1984-vzveytes-sokoly-orlami-chast-vtoraya-tiflis/> (дата обращения: 15.12.2017).

⁷ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1923.

Западный фронт в 36-й КАо¹, а прапорщик А.М. Тер-Мартirosов² и подпоручик Н.Д. Вайварин остались при школе инструкторами. 7 июня 1917 г. Вайварин погиб во время учебного полёта³.

С началом января 1916 г. турецкие войска начали отступление, 7 января русские наземные войска подошли к 11 мощным фортам на хребте Девебойн восточнее крепости Эрзерум.

Войска Кавказской армии стали выполнять фортификационные мероприятия используя немногочисленную авиацию, давшую ряд ценнейших сведений о системе турецкой обороны⁴.

В январе 1916 г. авиаотряды взлетая с аэродромов в Сарыкамыше и Ольтах выполнили 49 полётов⁵, из них 27 на воздушную разведку⁶. При ведении боевых действий в данном район отличились лётчики 5-го Сибирского КАо штабс-капитан Курбатов и прапорщик Мейер, который был награждён Георгиевским оружием⁷.

По мере продвижения фронта авиация выбирала площадки базирования перемещалась вслед за наземными войсками, 8 января 1 Ао - в Хорасан, в Хасан-кала, что в 25 км от фортов Эрзерума⁸. Туда же перебазировался и 5-й Сибирский КАо.

Пассинская долина находилась на высоте 1600 м над уровнем моря, а пояс фортов вокруг Эрзерума ещё выше. Маломощные моторы аэропланов в разреженном воздухе с трудом позволяли самолётам набрать необходимую высоту, они практически задевали горы. Самолёты возвращались с заданий с многочисленными пробоинами⁹. Так, например, 12 января 1916 г. шрапнелью был

¹ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д.1936.

² Петросянц Х.С. В рядах советских авиаторов. Ереван, 1969. С. 209.

³ Blume A.G. The Russian military air fleet in World War I. Volume2: Victories, Losses, St. George Awards, Romanian and French Awards. Atglen., 2010. P. 231.

⁴ Корсун Н.Г. Эрзерумская операция... С. 45.

⁵ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 116. Л. 1. об.-19.

⁶ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 162. Л. 3, 4.

⁷ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 190.

⁸ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 43.

⁹ Корсун Н.Г. Эрзерумская операция... С. 105.

контужен прапорщик Мейер¹. 31 января, по данным иностранного журналиста, огнём турецкой артиллерии были повреждены два русских самолёта, произведшие вынужденную посадку на своей территории². Но даже в таких условиях лётчики продолжали свою работу. За предоставление фотографических снимков передвижения резервов противника на подбитом самолёте Т.Я. Заблоцкий был награждён орденом Св. Георгия 4-й степени.

28 января 1916 г. начался сам штурм Эрзерума. Российские лётчики при хороших метеорологических условиях вылетали на разведку. За предоставление тактически важных сведений командованию лётчики А. Манучарянц и В.Н. Петров были награждены Георгиевскими крестами 1-й и 3-й степени соответственно³. При этом В.Н. Петров ещё произведён в прапорщики⁴ и переведён в формируемый 4 КАо на основании Приказа Главнокомандующего Кавказской армией от 8 марта 1916 г. за № 100. В тот же день, лётчик 5-го Сибирского КАо прапорщик Мейер, доложил в штаб армии о начале отступления турецких войск из Эрзерума. Когда маломощный аэроплан Мейера приземлился, техники насчитали более 20 пулевых пробоин⁵.

Командующий армией Н.Н. Юденич в наступающий переломный момент сражения приказал перейти в решительную атаку, а с вечера 2 февраля организовать преследование противника, которое продолжалось всю ночь до полного окружения турецкой 3-й армии. 3 февраля 1916 г. в 7 часов утра русские части вошли в город.

В Эрзерумской операции частые снегопады, большие морозы и туманы крайне стесняли работу авиации. Кроме того, глубокий снег уменьшал разлет осколков; наряду с этим взрывы бомб вызывали оползни, лавины и обвалы

¹ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 190.

² Blume A.G. Op. cit. P. 186.

³ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 48.

⁴ Диордиев А. Полёт «Эрзерумского орла» // Военный вестник Юга России. Ростов н/Д, 2010. 8 окт.

⁵ Масловский Е.В. Мировая война на Кавказском фронте. 1914–1917 г. Стратегический очерк. Париж, 1933. С. 291-292.

снежных карнизов. Выбор и использование аэродромов и посадочных площадок зимой в горах в значительной мере затруднялись¹.

Известный исследователь Первой мировой войны на Кавказе генерал-лейтенант Н.Г. Корсун в своих работах лестно отзывался о пользе авиации при ведении боевых действиях в горах, при овладении Эрзерумом².

Что касается противника русской авиации на Кавказском фронте, то к началу Первой мировой войны у Османской империи была слабая авиация. Среди причин можно назвать «отсутствие научно-технического потенциала, и финансовые проблемы, и относительно позднее начало создания собственных военно-воздушных сил»³. Сначала помощь в создании авиации оказывали французские инструкторы, потом немецкие. Германия, сделав Турцию своим союзником, поставляла ей новейшие самолеты, оборудование. Авиационной школой в Ешилькёй также руководил немецкий капитан Эрих Серно. В школе находилось 23 лётчика-наблюдателя и 23 человека обслуживающего персонала⁴.

В 1914 г. турецкой авиации на Кавказском фронте не было, т.к. основные силы были направлены против англичан и французов. Два самолета, отправленные на Кавказский фронт, были потоплены русскими кораблями, а летчики взяты в плен. В 1915 г. турки также не использовали авиацию на этом направлении. Только в 1916 г. османская авиация начала активные действия на Кавказском фронте, совершая разведывательные полеты и бомбардировки российских позиций. Это произошло как раз после взятия Эрзерума.

Преследуя турецкие войска 1-й Кавказский корпус взял г. Мемахатун. 2-й Туркестанский корпус продвинулся в глубь расположения турецких войск на 50-60 км на Байбуртском направлении, Приморский отряд, на побережье

¹ Корсун Н.Г. Эрзерумская операция на Кавказском фронте Первой мировой войны в 1915 – 1916 гг. // Кавказский фронт Первой мировой войны. М., 2004. С. 627.

² Корсун Н.Г. Эрзерумская операция... С. 105.

³ Полонский И. Воздушная стража султана. Боевой опыт Первой мировой и конец османской военной авиации. URL: <https://topwar.ru/104394-vozdushnaya-strazha-sultana-boevoy-opyt-pervoy-mirovoy-i-konec-osmanskoj-voennoj-aviacii.html> (дата обращения: 19.11.2017).

⁴ Erickson E.J. Ordered to Die: A History of the Ottoman Army in the First World War. Westport, 2001. P. 228.

Чёрного моря, овладел г. Ризе, 4-й Кавказский корпус овладел городами Хныскала, Муш и Битлис. Огромную роль в этом сыграла разведка, в том числе и воздушная информация лётчиков 5 Сибирского Ао, за что начальник разведки штаба Кавказского фронта генерал П.Н. Шатилов был награждён орденом Св. Георгия 3-й степени¹.

Кавказская армия после Эрзерумской операции удалилась от государственной границы Российской Империи на 150 – 160 км².

Во время преследования турецких войск русские авиаторы вели разведку маршрутов отступающих войск на запад и вновь возникающих оборонительных сооружений, представляя командованию нужную информацию для их уничтожения³.

18 февраля в Тифлис из Москвы прибыл с аэропланами «Моран-парасоль» и «Вуазен» сформированный 2-й Кавказский Ао под командованием гвардии капитана С.И. Виктор-Берченко⁴. С отрядом прибыли лётчики поручик М.С. Мачавариани, подпоручик Н.Д. Клещ, прапорщики Ю.А. Коробьин, И.И. Клементьев, старший унтер-офицер В. Журкевич, прапорщик А.В. Вонглярский, штабс-ротмистр М.Ч. Бурчак-Абрамович, рядовой В. Логвинов и наблюдатели штабс-капитан Э.Э. Хеллен, гвардии поручик А.А. Потоцкий, лейтенант флота Б.В. Старков, подъесаул Лисевицкий, поручик Тарасевич, штабс-капитан П.Ф. Халтулари, корнет А. Григорьев⁵, а прапорщик Клементьев убыл в 3-й авиационный парк⁶. Отряд перелетел в Карс, где готовился к боевым действиям.

В марте 1916 г. 5-й Сибирский КАо был переименован в 3-й Кавказский Ао и сюда прибыли служить лётчики поручик Е. Ф. Новиковым и корнет

¹ Шатилов П. Н. Битлисская операция // Военно-исторический вестник. Париж, 1964. № 24. С. 4.

² Эрзерумская операция 1915–1916 // ВЭ. Т. 8. М.: Воениздат. 2004. С. 512.

³ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 48.

⁴ РГВИА. Ф. 6111. Оп. 1. Д. 1. Л. 2; Мачавариани М.С. Указ. соч. С. 28-30.

⁵ РГВИА. Ф. 6111. Оп. 1. Д. 2. Л. 23; Отчет Гатчинской военной авиационной школы за 1916 год. С. 1; Мачавариани М.С. Указ. соч. С. 31-32.

⁶ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1871. Л. 12.

И. Педашенко¹.

Весной 1916 г. в Карсе началось формирование 4-го Кавказского Ао, под командованием штабс-капитана Б.М. Троицкого².

25 апреля на своих самолётах 2-й КАо перелетел из Карса в Эрзерум³, сменив 1 КАо вернувшийся в Карс на отдых, ремонт авиатехники и пополнение личным составом. С мая отряд начал выполнять боевую работу в интересах 1-го Кавказского и 2-го Туркестанского корпусов.

1-й Кавказский Ао пополнился лётчиками подпоручиком А.Д. Кособрюховым⁴, поручиком Н.В. Коссовским⁵, лётчиком Барановским⁶, охотником рядовым В.И. Свирщевским⁷. В мае отряд через аэродром в Сарыкамыше⁸ перелетел в Эрзерум⁹.

После поражения под Эрзерумом турецкое командование усилило свои войска 10 дивизиями 2-й армии и планировало разгромить 5-й Кавказский и 2-й Туркестанский корпуса и вернуть себе Эрзерум¹⁰. Кроме того, на фронте появилась 7-я турецкая авиарота, переброшенная с Дарданелл на Кавказ весной 1916 г. и стала базироваться на аэродроме в Эрзинджане¹¹. В ее состав входили два пилота, пилот-наблюдатель и командир капитан Али Риза¹². Однако, оба самолета вышли из строя: один развалился при посадке, другой получил повреждения.

По приказу командования турецкие летчики занимались разведкой рус-

¹ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1871. Л. 12; Отчет Гатчинской военной авиационной школы 1916 год. С. 1.

² Офицерская школа авиации (сводная летопись, часть 2: 1914–1920). М., 2009. С. 156.

³ Воевода М. Кавказская авиация // Вестник Воздушного Флота. 1918. № 4. С. 18.

⁴ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 153.

⁵ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 205. Л. 17-20; Д. 1499. Л. 8.

⁶ РГВИА. Ф. 6111. Оп. 1. Д. 1. Л. 53, 71.

⁷ Офицерская школа авиации (сводная летопись, часть 2: 1914–1920). М., 2009. С. 169.

⁸ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 392. Л. 341.

⁹ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 99.

¹⁰ Tahsin Iybar. Sibirya'ban Seredib'e. Ankara, 1950.

¹¹ Кушнерёв В.В. Русская авиация на Кавказском фронте в 1-ой Мировой войне (1914–1918 гг.) // Военно-исторический журнал, 2014. № 8. С. 16.

¹² [Четинэрлер Э.] URL: <http://www.tayuareci.com> (дата обращения: 20.11.2017).

ских позиций, сообщая данные о дислокации русских пехотных, кавалерийских, артиллерийских частей, выявляли местонахождение аэродромов. 16 мая 1916 года в районе Терджан один из самолетов-разведчиков был обстрелян с земли русскими войсками.

С 17 мая по 20 июля 1916 г. на фронте была проведена Эрзинджанская операция. В ней приняли участие уже 1, 2 и 3-й Кавказские авиаотряды. Резерв, 4-й Ао и полурота находились в Карсской крепости¹.

Наземные войска вели боевые действия на Байбуртском направлении и на Битлисском в районе оз. Ван, где турецкие окопы находились на высотах от 2300 до 2800 м над уровнем моря. Российские лётчики практически летали над ними, и аэропланы получали осколочные повреждения. Сложившееся положение потребовало поставки на фронт самолётов с моторами повышенной мощности².

К этому времени авиация завоевала признание у сухопутного командования. Лётчики успешно выполняли поставленные задачи. 3 июня 1916 г. лётчик подпоручик Кособрюхов в своём донесении представил путь отступления турецких войск от Байбурта на Калкит, за что был награждён Георгиевским оружием³. 5 июня лётчик, старший унтер-офицер В. Журкевич произвел разведку и поражение турецких позиций у г. Мемахатун. За это вылет он был награждён Георгиевским крестом 4-й степени. 9 июня бомбардировка Мемахатун повторилась⁴. 8 июля лётчик прапорщик Коробьин разбомбил скопление тыловых турецких обозов у селения Савари-Кашлан. Всего за июль месяц лётчики 2-го Кавказского Ао сбросили на противника 56 бомб⁵.

Однако, 30 июля 1916 года турецкий самолет, вылетевший на разведку, сбросил бомбы на полевой лагерь русских войск⁶.

¹ Корсун Н.Г. Первая Мировая война на Кавказском фронте. М., 1946. С. 63.

² Корсун Н.Г. Первая Мировая война на Кавказском фронте. М., 1946. С. 63.

³ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 153.

⁴ Обзор текущей войны // Военный сборник. 1916. № 7. С. 221.

⁵ РГВИА. Ф. 6111. Оп. 1. Д. 1. Л. 27.

⁶ Четинэрлер Э. Турецкая авиация на Кавказском фронте. URL: www.retroplan.ru(дата обращения: 20.11.2017).

За период с 3 мая по 3 июля 1916 г. лётчик поручик Мачавариани выполнил несколько важных воздушных разведок глубокого турецкого тыла на Мемахатунском направлении. В одном из полётов, при бомбардировке Кетурского моста его аэроплан был подбит, но лётчик посадил машину. За доставленные крайне важные сведения 8 июня 1916 г. на аэроплане с неисправным мотором в плохих метеорологических условиях Мачавариани был награждён Георгиевским оружием¹.

За сведения об укреплениях, расположенных на склонах гор к северо-западу от Эрзинджана и их бомбардировку в полётах 3 и 9 июля 1916 г. лётчик отряда, старший унтер-офицер Журкевич был награждён Георгиевским крестом 3-й степени².

В 1-м Кавказском Ао 10 июля 1916 г. на Эрзерумском аэродроме произошла трагедия. В 5 часов утра погиб полный Георгиевский кавалер прапорщик Манучарянц³. Его с почестями похоронили в Карсе⁴.

К середине июля российские части подошли к Эрзинджану. По данным воздушной разведки турецкая армия покидала город, воинские части отступали, в беспорядке сжигая тыловые запасы⁵. К концу месяца город пал. В итоге фронт продвинулся вперёд от 90 до 130 км на 200-километровом участке. Русские войска овладели Эрзинджаном и Байбуртом⁶.

При проведении Эрзинджанской операции 3-й Кавказский авиаотряд с аэродрома Хныс-Кала обеспечивал боевые действия частей 4-го Кавказского и сформированного 6-го Кавказского корпусов, доставляя командованию сведения о дислокации частей 2-й турецкой армии.

Лётчики, имевшие опыт ведения боевых действий в горах, были востребованы на руководящие должности, а авиационные подразделения, имеющие

¹ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 188.

² РГВИА. Ф. 2100. Оп. 2. Д. 415. Л. 183.

³ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 174.

⁴ Петросянец Х.С. В рядах советских авиаторов. Ереван, 1969. С. 107.

⁵ Обзор текущей войны // Военный сборник. 1916. № 8. С. 215.

⁶ Эрзинджанская операция 1916 // ВЭ. Т. 8. М.: Воениздат. 2004. С. 511, 512.

положительный опыт, направлялись на особо опасные направления вооружённой борьбы. По воспоминаниям генерал-квартирмейстера штаба Кавказского фронта генерал-майор Генерального штаба Е.В. Масловского приданный Ван-Азербайджанскому отряду 3-й Кавказский Ао с аэродрома Гейдерабад (Хайдарабат) успешно выполнял поставленные задачи до развала Кавказского фронта¹. Из этого отряда титулованный лётчик, поручик Т.Я. Заболоцкий 10 июня 1916 г. убыл в Авиационный отряд для охраны Императорской резиденции².

На Карском аэродроме всё ещё находился в стадии формирования 4-й Кавказский Ао. В боевых действиях он не успел принять участие.

Таким образом, с января по август 1916 г. авиаотряды Кавказской армии выполнили 361 боевой полёт³ (1-й КАо – 187, 2-й – 57, 3-й – 117), почти столько же, как за весь 1915 г.

В конце июля на Эрзинджанский аэродром перебазировались 1-й и 2-й Кавказские авиаотряды. Часть 1-го Кавказского Ао была перенацелена в подчинение командования 2-го Туркестанского корпуса и перебазировалась на аэродром в Келкит.

В июле 1916 г. наместник царя на Кавказе и Главнокомандующий Кавказской армией Великий князь Николай Николаевич совершил поездку по местам боёв года и осмотрел состояние русских войск и населённых пунктов Сарыкамыш, Эрзерум, Байбурт, Трапезунд и Эрзинджан, где ему представили захваченные у турок трофеи⁴. В Эрзинджане, над городом было организовано дежурство авиации (по два часа дежурили четыре самолёта)⁵.

21 июля 1916 г. усиленная 2-я турецкая армия от Эрзинджана до оз. Ван

¹ Масловский Е.В. Мировая война на Кавказском фронте... С. 359; Çetinerler E. Birinci Dünya Savaşı "Türkhavaharekati". URL: <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1914-18/cephe-kafkas.asp> (дата обращения: 10.11.2017).

² Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 111.

³ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 116. Л. 1 об. - 19.

⁴ Новое Время. Пг., 1916. 23 июля. С. 2; 19 августа. С. 2-3.

⁵ Кушнерёв В.В. Русская авиация на Кавказском фронте в 1-ой Мировой войне (1914- 1918 гг.) // Военно-исторический журнал. 2014, № 9. С. 12.

пошла в контрнаступление. Однако, Огнотская операция закончилась очередным поражением турецких войск и овладением городами Огнот и Муш русскими войсками¹.

В самый разгар боёв 29 августа, в горах выпал снег, ударили морозы и боевые действия приостановились². Основную роль по обеспечению сухопутной операции развединформацией исполнял 3-й Кавказский авиаотряд. Периодически с аэродромов в Эрзинджане и Чифтликеве боевые вылеты выполняли пилоты 1-го и 2-го Кавказских Ао.

В этот период в авиации происходят и организационные преобразования. На западном фронте в армиях авиаотряды стали объединять в авиационные дивизионы. В Кавказской армии авиация фактически уже находилось в структуре авиадивизиона. Приказом НШВГ от 29 июля 1916 г. за № 1010 были лишь добавлены один штаб-офицер и один специалист по радиотелеграфу³. Кроме того, с увеличением количества авиационных подразделений для контроля над их деятельностью, 22 ноября 1916 г. приказом НШВГ № 1626 была введена должность Инспектора авиации Кавказской армии, помощника штаб-офицера и обер-офицера делопроизводства⁴.

Осенью 1916 г. активные боевые действия на Кавказском фронте прекратились, линия боевого соприкосновения стабилизировалась. Авиация распределялась выполнять обеспечивающие действия в интересах 2-го Туркестанского корпуса – 1-м Кавказским Ао, 1-го Кавказского корпуса – 2-м Кавказским авиаотрядом, 4-го и 6-го Кавказских корпусов – 3-м и 4-м Кавказскими авиаотрядами. Авиационные отряды стали проводить организационные мероприятия для повышения боеготовности.

¹ Denkwürdigkeiten des Marschalls Izzet Pascha. Leipzig, 1926. S. 217.

² Огнотская операция 1916 г. // Военная энциклопедия. М., 2002. Т. 6. С. 15.

³ РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 637. Л. 66.

⁴ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 46. Л. 146, 146 об.

В это время на фронт прибыла 10 турецкая авиационная рота в составе 4 самолетов и 6 летчиков с размещением в Диярбакыре. Роту возглавил немецкий старший лейтенант Вестфа (Westfa)¹. Самолеты были подготовлены к вылетам, и командир совершил первый вылет. Старший лейтенант Садеттин был готов совершить второй полет, однако, когда самолет поднялся на высоту 250 метров, мотор заглох, и только благодаря мастерству пилота, самолет смог совершить посадку. После разборки двигателя выяснилось, что в бензин попала вода, был произведен необходимый ремонт². Проблемы с техникой были и у турецких авиаторов.

Интенсивность полётов российской авиации с появлением новых частей противника при этом не снизилась, особенно это касалось 1-го и 2-го КАо. В ожидании новой техники, приходилось использовать ту, которая была изношена. Новые аэропланы с мощными моторами в отряды стали поступать осенью 1916 г., это были разведчики «Кодрон» и «Буазен» истребители «Ньюпорт-Х» и «Ньюпорт-XXI». На семи изношенных аэропланах «Моран-парасоль», «Буазен» и трёх новых «Кодрон» лётчики вели разведку и бомбили передвижение резервов и снабжение турецких войск в Сивасском секторе (дорогу Сивас–Карс), аэродромы у селений Эндерос, Пельмюр, Харпут, штаб у населённого пункта Кемах. В этот период лётчики начали применять групповое бомбометание и часто летали без наблюдателей для увеличения бомбовой нагрузки.

Личный состав 1-го Кавказского отряда увидел первый новый истребитель «Ньюпорт-Х», вооружённый пулемётом «Люис», в декабре 1916 г. Осваивать его стал лётчик Кособрюхов. Осенью в 1-й Кавказский авиаотряд прибыли лётчики Вернер, поручики А. Плакунов, прапорщик Б.П. Крылов³.

Пилоты 2-го Кавказского Ао за два месяца (сентябрь, октябрь) выполнили

¹ Полонский И. Воздушная стража султана. Боевой опыт Первой мировой и конец османской военной авиации. URL: <https://topwar.ru/104394-vozdushnaya-strazha-sultana-boevoy-opyt-pervoy-mirovoy-i-konec-osmanskoj-voennoj-aviacii.html> (дата обращения: 17.11.2017).

² Четинэрлер Э. Турецкая авиация на Кавказском фронте. URL: www.retroplan.ru (дата обращения: 20.11.2017).

³ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 1. Л. 174, 273.

22 вылета. Отряд пополнился лётчиками штабс-ротмистром М.Ч. Бурчак-Абрамовичем, прапорщиком Бриллиантовым и наблюдателем подьесаулом Н.М. Нефёдовым.

В октябре 1916 г. в районе аэродрома Эрзинджан во 2-м Кавказском авиаотряде совместно с артиллеристами были опробованы полёты по корректированию артиллерийской стрельбы с воздуха. Со стороны авиаторов испытания проводил и. о. командира Ао штабс-капитан Мачавариани, а от артиллерии инспектор артиллерии 1-го Кавказского корпуса генерал-майор В.А. Дудин и командир 39-й артбригады генерал-майор М.К. Миронич.

Командование сухопутных войск стало ценить вклад немногочисленной авиации в результаты боевых действий. Количество боевых вылетов за 1916 г. лётчиками 1-го Кавказского авиаотряда составило 419, а лётчиками 2-го отряда — 199¹.

К концу года 3-й Кавказский Ао воевал на левом фланге фронта, выполняя эпизодические вылеты. Так, отмечен случай, когда 26 декабря лётчики отряда разбомбили позиции противника у селения Чалин. Отряд пополнился лётчиками М.Г. Резниченко, Е.Ф. Новиковым, Уйттенховеном².

После укомплектования и подготовки к боевым действиям на фронт прибыл 4-й Кавказский Ао с лётчиками Б.М. Троицким, М. И. Александровым, В.Н. Петровым. В штате отряда состоял французский лётчик Сардон. Осенью отряд пополнился М.Е. Занкисовым, М.Г. Потаюком, Иосафатовым, В. Ивановым³.

О результатах применения авиации на Кавказском фронте у Ишак-Майдана, Такелана, Сагана и Таколаша регулярно сообщалось в печати 1916 г.⁴ Кроме того, в прессе была опубликована информация о посадке, по невыясненным причинам, турецкого аэроплана на территории Персии, подконтрольной 1-му Кавказскому кавалерийскому корпусу в районе Шарева. Турецкие

¹ РГВИА Ф. 6111. Оп. 1. Д. 1. Л. 2, 78.

² РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1380. Л. 2; Д. 1871. Л. 12; Ф. 6112. Оп. 1. Д. 3. Л. 15.

³ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1380. Л. 2.

⁴ Обзор текущей войны // Военный сборник. 1916. № 11. С. 236.

лётчики сожгли аэроплан и скрылись¹.

Всего за период боевых действий на Кавказском фронте в авиационных отрядах проходили службу более 80 военнослужащих лётного состава (лётчиков и наблюдателей). Большая ротация пилотов была связана с их стажировками и дальнейшим распределением в западные отряды.

В конце 1916 – начале 1917 г. в авиаотрядах сменилось руководство. Командир 1-го Кавказского Ао штабс-ротмистр С.И. Охотников убыл на Западный фронт², на его должность назначили Н.В. Коссовского³. Во 2-м Кавказском Ао командир штабс-капитан М.С. Мачавариани⁴. Командира 3-го Кавказского Ао штабс-капитана Н.Н. Курбатова назначили на должность помощника Инспектора авиации Кавказской армии⁵. Новый командир отряда штабс-капитан Т.Я. Заболоцкий был назначен только 26 апреля 1917 г.⁶

Боевые действия в начале 1917 г. на Кавказском фронте велись в Месопотамии 1-м Кавказским кавалерийским корпусом генерал-лейтенанта Н.Н. Баратова. Помощь корпусу авиация физически оказать не могла по материально-техническому обеспечению из-за удалённости от порта Энзели. Противоборствующие стороны были истощены боевыми действиям, стали голодать и замерзать в горах. Войска укреплялись и пытались выжить в зимних условиях. Турецкие войска страдали от голода, эпидемии тифа⁷. Поэтому воздушная развединформация о положении и передвижении противника играла важное значение.

В начале 1917 г. обе противоборствующие стороны имели следующие авиационные части:

Турецкие авиачасти – 10 авиационную роту, дислоцированную в Элязыге и подчинявшуюся 2-ой армии; 7 авиационную роту в Сушехри, подчиненную

¹ Там же. С. 236.

² РГВИА. Ф. 6072. Оп. 1. Д. 58. Л. 106.

³ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1499. Л. 15.

⁴ Мачавариани М. С. Указ.соч. С. 32; Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 187.

⁵ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 161.

⁶ Там же. С. 112.

⁷ Корсун Н.Г. Первая Мировая война... С. 79-81.

3-й армии; для ведения разведки и наблюдения на причерноморском направлении было принято решение перебросить в Гиресун 8-ю авиационную роту под командованием капитана штаба Якупа Сами, формирование которой шло в Стамбуле¹.

Русские авиачасти имели в своем составе 1-й и 2-й авиационные отряды в Эрзинджане, 3-й авиационный отряд в Хайдарабате (Иран), 4-й авиационный отряд – в Эрзуруме. Эти отряды имели запасные аэродромы в Келките, Хынысе и Крмыше².

В тяжёлых погодных условиях начала 1917 г. лётчики 1-го КАо выполнили 28 полётов на Сивасском направлении. Основными целями поражения были аэродромы Кемах и Рифахие турецкой авиации³. Во 2-м Кавказском отряде часть лётного состава принимала аэропланы в Карсе, остальные продолжали выполнять боевые задачи у селений Тамса, Сильбус и прикрывали Эрзинджан⁴. Турецкие лётчики неоднократно пытались разбомбить аэродром у города⁵.

Большой проблемой для лётчиков продолжала оставаться техническая сторона полетов. Самолёты «Фарманы» и «Вуазены» с трудом набирали высоту в разреженном воздухе и выполняли боевые задачи⁶. В начале 1917 г. в 1-й и 2-й авиаотряды поступили 2 скоростных истребителя «Ньюпорт-XXI» с пулемётами и французские «Кодроны», которые позволили улучшить качество применения и безопасность полётов авиаторов. Лётчики стали осваивать теорию ведения воздушных боёв, тренировались в их проведении и установили боевое дежурство⁷.

В первой половине 1917 г. 3-й Кавказский авиаотряд под командованием

¹ Erickson E.J. Op. cit. P. 230.

² Четинэрлер Э. Турецкая авиация на Кавказском фронте. URL: www.retroplan.ru (дата обращения: 20.11.2017).

³ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 3. Л. 4.

⁴ РГВИА. Ф. 6111. Оп. 1. Д. 3. Л. 3-13.

⁵ Мачавариани М.С. Указ. соч. С. 113.

⁶ Масловский Е. В. Мировая война на Кавказском фронте (1914-1917 гг.). Стратегический очерк. Париж, 1933. С. 273.

⁷ Мачавариани М.С. Указ. соч. С. 15.

штабс-капитана Т.Я. Заболоцкого с поручиком Б.И. Мейером (Мерцалов¹) и другими лётчиками² в Алашкертской долине выполнил 25 полётов³.

4-й Кавказский Ао в 1917 г. с аэродромов Эрзерума, Хныс-Кала, Кармундже (западное побережье оз. Ван) вёл разведку положения войск между городами Огнот и Пельмюр⁴.

К 1 марту 1917 г. Кавказский фронт в четырёх авиаотрядах имел 23 исправных самолёта⁵, на которых воевали 22 лётчика-офицера, 12 лётчиков – нижних чинов и 15 офицеров-наблюдателей⁶.

С самого начала Первой мировой войны основная нагрузка по материально-техническому обеспечению Военно-воздушного флота Империи легла на шесть авиационных рот, остававшихся в тыловых районах страны⁷.

Увеличение количества аэропланов на Кавказском фронте, эксплуатирование их на предельных режимах, старение и ремонт потребовали реорганизации авиационного тыла на Кавказе. Для обслуживания авиации Кавказской армии в Тифлис из 1-й авиационной роты (Петроград), была выделена полурота⁸ под командованием штабс-капитана К. Василевского⁹.

В июне 1916 г. Тифлисская полурота 1-й авиационной роты и Кавказский авиационный парк стали самостоятельными подразделениями¹⁰. Техническому персоналу было достаточно трудно производить ремонт техники, ведь часть машин уже подлежала списанию. Лётчики в своих мемуарах, исследователи военной авиации отмечали, что много потерь было именно «по причине

¹ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 190.

² РГВИА. Ф. 6112. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

³ РГВИА. Ф. 6112. Оп. 1. Д. 3. Л. 2.

⁴ Четинэрлер Э. Указ. соч.

⁵ Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания... С. 433.

⁶ РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1224. Л. 224об.

⁷ Лукьянов А. Авиационные отряды Первой мировой войны. URL: <http://www.airaces.ru/stati/aviacionnye-otryady-pervojj-mirovoj-j-vojny.html> (дата обращения: 15.11.2017).

⁸ Елисеев С.П. Организационное строительство военной авиации России (1910-1917 гг.). М., 2008. С. 69.

⁹ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 162. Л. 10-11.

¹⁰ РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1224. Л. 217.

неисправностей самих машин: при вынужденной посадке на незнакомой местности из-за остановки двигателя, при катастрофе в воздухе вследствие несовершенства конструкции самолета (разрушение аэроплана на части, переход в отрицательное пики, скольжение на крыло, штопор и пр.), при пожаре в воздухе из-за несовершенства двигателя, конструкции карбюраторов, бензопроводки и др.»¹

Весной 1917 г. осложнился вопрос с ремонтом авиатехники и обслуживанием авиаотрядов Кавказской армии. Сложившееся положение было вызвано базированием аэродромов отрядов далеко от Кавказского авиапарка в Карсе в глубине Турции. Решением командования в штат авиапарка была введена передовая подвижная ремонтная база в Эрзеруме и в каждый авиаотряд добавилась лёгкая мастерская².

После Февральской революции в армии прошла волна снятия военного руководства. В кавказской авиации были уволены руководитель авиации Великий князь Александр Михайлович и барон Г.О. Буксгевден, его должность стал исполнять штабс-капитан Н.Н. Курбатов³.

В начале апреля 1917 г. было получено приказание о перебазировании 2-го Кавказского Ао в Эрзерум. Предварительно было найдено место для будущего аэродрома. Военный летчик штабс-капитан Мачавариани вспоминал: «... отряд вылетел в Эрзерум. В его составе находились летчик-наблюдатель поручик Потоцкий — на «Моран-Парасоле»; военный летчик-подпоручик Клещ со старшим мотористом Абаносимовым — на «Вуазене» и летчик-прапорщик Журкевич с летчиком-наблюдателем лейтенантом флота Старковым. Остались в Карсе из-за болезни военный летчик-подпоручик Клементьев и военный летчик — прапорщик Коробьин — из-за неисправности мотора на его

¹ Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. - октябрь 1917 г.). М., 1979. URL: <https://www.rulit.me/books/istoriya-vozduhoplavaniya-i-aviacii-v-rossii-iyul-1914-g-oktyabr-1917-g-read-448738-100.html> (дата обращения: 10.12.2017).

² РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 55. Л. 155; Ф. 493. Оп. 2. Д. 56. Л. 10.

³ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 161.

самолете. Возглавлял отряд Виктор-Берченко с летчиком-наблюдателем поручиком Хеленом на самолете «Моран-Парасоль». Через час сорок минут все четыре машины приземлились в Эрзеруме»¹.

Необходимо понимать, что аэродром в Эрзеруме находился на высоте 1850 метров над уровнем моря и был удален от противника на 40—60 километров. Поэтому «летчик не менее пятнадцати минут набирал высоту над аэродромом, затем отходил от него и, продолжая набирать высоту, достигал «потолка» уже над позициями, неизбежно попадая под интенсивный ружейный и пулеметный обстрел». Так самолет Журкевича, производившего съемку вражеских позиций на перевале Янкалы, получил сорок восемь пробоин².

Несмотря на создавшуюся политическую обстановку, лётчики кавказских отрядов продолжали выполнять свой воинский долг. В 4-м КАо турками был подбит самолёт, пилотируемый прапорщиком М.И. Александровым, но лётчик сумел произвести аварийную посадку «Кодрона», сильно травмировав лицо. 17 июня 1917 г. при выполнении разведывательного полёта с аэродрома Алуджра в тылу турецких войск попали в плен Троицкий и Потаюк³. Позже экипаж сбитого турецкого аэроплана под Эрзинджаном подтвердил этот эпизод⁴. После этого случая командиром 4-го Кавказского Ао был назначен М.Г. Лиманский. Вскоре отряд стал небоеспособным, т.к. его самолёты были повреждены сильным ураганом.

В 3-м Кавказском Ао у озера Ван артиллерийским огнём турок были сбиты и погибли Кирх и Павленов⁵.

Турецкие летчики в свою очередь постоянно вели разведку русских позиций, производили бомбометания. 8 июня 1917 г. турецкий самолет, совершавший разведполёт в район Эрзинджана, около Рефахие был встречен двумя русскими самолетами и принял бой. Турецкий самолет отстреливаясь, искусно

¹ Мачавариани М.С. Глаза на юг... С. 30.

² Мачавариани М.С. Глаза на юг... С. 35

³ August G. Blume. Op. cit. P.235; Что рассказали пленные турецкие лётчики, сбитые 25 сентября 1917 г. // Вестник Воздушного Флота. 1918. № 2. С. 31-32.

⁴ Мачавариани М.С. Указ. соч. С. 112.

⁵ Blume A.G. Op. cit. P. 242.

выполнял оборонительные маневры. 16 июня 1917 г. во время авиаразведки турецкими самолетами в районах Варто и Хыныс «с аэродрома Хыныс взлетели два русских самолета и вступили в бой. Турецкие пилоты храбро ответили и противник, прекратив бой, удалился. 28 июня 1917 года, взлетевшие с передового аэродрома в деревне Гариш самолеты, провели разведку противника в районе Гёюнук и Муш и сбросили на обнаруженные скопления войск бомбы и авиационные стрелы. В это время вражеские самолеты также совершили полеты над расположением турецких войск и атаковали аэродромы. Один из таких налетов был совершен на аэродром Мезраа, на который было сброшено 6 бомб»¹.

После взятия русскими войсками Эрзинджана туда перебазировались 1 и 2 авиаотряды.

В июне 1917 г. на фронте наблюдалось затишье. Лётчики занимались разведками и тренировками в воздушной стрельбе. Лётчиком Мачавариани была предпринята первая попытка сбить в воздухе турецкий самолёт. После взлёта с Эрзинджана он атаковал вражеский «Альбатрос», открыл по нему стрельбу из пулемёта, но атака осталась безрезультатной².

16 июля пилоты 1-го Кавказского авиаотряда последний раз перелетели на аэродромы в Трапезунд и Келкит, откуда кроме боевых задач, разбрасывали листовки в районах Наштакар, Козг-Агадмег, Корзадаг³. Первые листовки в окопы и тыл врага стали сбрасывать в годы итало-турецкой войны. Активно агитационную литературу сбрасывали и в Первой мировой.

Лётчики 2-го Кавказского Ао выполнили групповой вылет на бомбометание турецкого аэродрома Эндерес.

20 июля 1917 г. на аэродроме Эрзинджан, в День покровителя российской авиации Св. пророка Ильи, личный состав 1-го и 2-го Кавказских авиаотрядов

¹ Четинэрлер Э. Турецкая авиация на Кавказском фронте. URL: www.retroplan.ru (дата обращения: 20.11.2017).

² Мачавариани М.С. Указ. соч. С. 118.

³ РГВИА. Ф. 6110. Оп. 1. Д. 3. Л. 12; Д. 5. Л. 1.

поздравил и поблагодарил за службу командир 1-го Кавказского корпуса генерал-лейтенант В.П. Ляхов.

Для поднятия морального духа в Русской армии летом 1917 г. прошла акция создания ударных частей. В этот список вошёл 2-й авиационный отряд кавказской авиации, который стал называться — 2-й Кавказский авиационный отряд смерти¹.

Летом 1917 года в авиаотрядах Кавказской армии воевал 21 боеготовый самолёт, из них 7 «Вуазенов» и 5 «Моран-парасолей» были устаревшие² и ещё 3 самолета находились в пути на Кавказ, отправленные из европейской части страны. До штатного числа не доставало 8 самолётов. Службу несли 28 летчиков вместо 32 по штату.

Таким образом, несмотря на второстепенность Кавказского фронта, организационно в годы Первой мировой войны авиация была увеличена с одного отряда до четырёх. Командование планировало создать ещё 5 и 6 Ао (см. Приложение 1), но события 1917 и 1918 гг. не позволили этим планам осуществиться.

С 10 сентября 1917 г. в авиационном руководстве Кавказского фронта происходят переназначения. С Западного фронта Инспектором авиации Кавказской армии назначается полковник Ф.Е. Коновалов, а капитан Н.Н. Коновалов переназначается на должность помощника Инспектора авиации³. Но он убывает на учёбу в Академию Генерального штаба, его заменяет подполковник П.К. Рыбальченко⁴. Командир 1-го Кавказского отряда поручик Н.В. Косовский был отстранён от должности и направлен на Юго-Западный фронт⁵.

Несмотря на хаос на фронте для лётчиков продолжались боевые военные будни. Так, впервые на Кавказском фронте произошло боевое столкновение

¹ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1923. Л. 1; Росс Н.Г. Ударные части в русской армии (весна и лето 1917 г.). Документы // Новый часовой. 1994. № 2. С. 130-140.

² РГВИА. Ф. 493. Оп. 2. Д. 56. Л. 297.

³ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 147, 161.

⁴ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1826. Л. 24; Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С. 161, 265.

⁵ РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 1499, Л. 21, 24.

самолётов в воздухе. Командир 2-го Кавказского отряда штабс-капитан Мачавариани на истребителе «Ньюпорт-XXI», над горой Чердакли стрелял из пулемёта по турецкому самолёту. Турецкий аэроплан скрылся, оставив русского лётчика в неизвестности о результате атаки¹.

День 25 сентября 1917 г. вошел в историю авиации на Кавказе. При попытке бомбометания объектов российской авиации на аэродроме Эрзинджан, М.С. Мачавариани сбил двухместный турецкий самолёт «Альбатрос». Он упал на окраине аэродрома. Знаменитый турецкий лётчик унтер-офицер Веджихи Фегам и лётчик-наблюдатель старший лейтенант Бахаттин были пленены. От них русский лётчик узнал, что в бою над горой Чердакли был наёмник у турок немецкий лётчик². За эту единственную победу в воздушном бою на Кавказском фронте М.С. Мачавариани был награждён орденом Св. Георгия 4-й степени³.

Информацию о сбитом самолёте и пленении турецкого экипажа русские лётчики сбросили на аэродром у Кемах на следующий день⁴.

Продолжалась боевая работа и в других отрядах. Только за осенний период лётный состав 3-го Кавказского Ао с аэродрома Хныс-Кала на турецком направлении выполнили 24 боевых вылета⁵.

На начало декабря 1917 г. части кавказской авиации располагались в Трапезунде, Эрзинджане, в г. Урмия (Персия) и в Эрзеруме (см. Приложение 2). В Карсе находился Кавказский авиационный парк, в Эрзеруме его передовая база. В Тифлисе вела обучение лётчиков Кавказская военная авиашкола⁶.

С началом вывода Кавказского фронта руководство авиации Кавказской армии на имя Военного комиссара Временного правительства представило предложение по сохранению кавказских авиационных частей. План предусматривал сохранение оставшихся аэропланов в двух национализирующихся

¹ Мачавариани М.С. Указ.соч. С. 119.

² РГВИА. Ф. 2008. Оп. 1. Д. 123. Л. 439; Мачавариани М.С. Указ. соч. С. 119-121;

³ Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия... С.188.

⁴ Четинэрлер Э. Указ. соч.

⁵ РГВИА. Ф. 6112. Оп. 1. Д. 1. Л. 16.

⁶ РГВА. Ф. 28. Оп. 1. Д. 28. Л. 124.

грузинской и армянской властями авиаотрядах, переформированном в «казацкий» с базированием в Тифлисе. Один авиаотряд предлагалось расформировать.

Пока не поступило приказа, Ф.Е. Коновалов, для сохранения авиации, перебазировал её через Эрзерумский и Карский аэродромы в Тифлис. Перелёт 1-го, 2-го и 4-го КАо с территории Турции начался в декабре 1917 г. и закончился в конце января 1918 г. посадкой на Навтлугском аэродроме под Тифлисом. При посадке в Эрзеруме шесть из семи самолётов получили повреждения из-за посадки на снег, в полёте с Эрзерума в Карс у командира 2 Ао М.С. Мачавариани оторвалась лыжа и он сел в горах. После ремонта аэропланы благополучно долетели до места назначения.

Технический состав этих авиаотрядов с остатками материально-технического имущества по железной дороге через Сарыкамыш 6 февраля прибыл на станцию Навтлуг, где разместил авиационное имущество в ангарах и складах аэродрома. Здесь в Тифлисе и остались базироваться остатки авиатехники трёх Кавказских авиационных отрядов, впоследствии из которых грузинское военное командование сформировало свой национальный авиаотряд.

Оставшиеся три самолета «Вуазен», «Моран – Ж» и «Ньюпорт» 3-го Кавказского Ао с аэродрома в Гейдерабаде, через Шерапхан в Персии, перебазировались в Эривань в начале 1918 г.¹ Имущество было разграблено мусаватистами. Из прибывшего лётно-технического состава и технического имущества 3-го Кавказского авиационного отряда дашнаками был сформирован армянский национальный авиационный отряд².

В начале 1918 г. на территорию Закавказья из Турции вернулось 10 аэропланов (7 в Навтлуг, 3 в Эривань). На Кавказском фронте в конце 1917 г. оставалось 12 военных турецких аэропланов, а всего к концу войны турки имели в армии около 200 самолетов³.

¹ Кушнерёв В.В. Русская авиация на Кавказском фронте в 1-ой Мировой войне (1914-1918 гг.) // Военно-исторический журнал. 2014, № 9. С. 18.

² Мачавариани М.С. Указ. соч. С. 131

³ Erickson E.J. Op. cit. P. 230.

После Октябрьской революции, и в соответствии с Декретом о мире, Совет Народных Комиссаров заключил перемирие на фронтах. 5 декабря 1917 г. представители противоборствующих сторон Кавказского фронта подписали Эрзинджанское перемирие. В русские войска пришёл приказ о выводе их с территории Турции.

Воспользовавшись возникшей ситуацией падения Российской Империи, Турция решила вернуть себе на Кавказе территории в границах до 1877–1878 г. и добраться к Бакинской нефти. Турецкие войска перешли в «освободительное» наступление и уже к концу марта 1918 г. дошли до старой границы с Россией. Имперская Кавказская армия распалась на национальные корпуса и самостоятельно не могла противостоять турецкой агрессии. В этот период на фронте авиация бездействовала.

После подписания договора 3 марта 1918 г. в Брест-Литовске Советская Россия вернула Турции территории Восточной Анатолии, Карский, Ардаганский и Батумский округа, но созданный Закавказский сейм не принял эти условия. В ответ турецкие войска, в преддверии лёгких побед, продолжили своё наступление на Закавказье и Баку¹.

На этом боевое применение имперской авиации на Кавказском фронте в Первой мировой войне прекратилось (см. Приложение 2).

Для оказания помощи национальным наземным войскам Закавказья по воспрепятствованию вторжения турецких войск на территорию Закавказья, 6 марта в Тифлисе была создана боевая авиационная группа составом из пяти самолётов. Под командованием капитана Т.Я. Заболоцкого для ведения боевых действий группа перелетела в Батум, но перед захватом города турками 17 апреля вернулись назад в Тифлис².

Необходимо несколько слов сказать и о военной гидроавиации, которая появилась на Чёрном море к лету 1914 г. Гидросамолёты типа «Кертисс» и

¹ Армяно-турецкая война 1918 // Военная энциклопедия. М., 1997. Т. 1. С. 252.

² Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914-1918 годов: Биографический справочник / Сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. М., 2006. С. 112, 168.

летающая лодка Григоровича «М-5» базировались на переоборудованных пароходах «Император Николай I», «Император Александр I», имевших на борту по семь аэропланов¹, способных нести по две 20-килограммовые или несколько 4-килограммовых бомб. К началу 1915 г. в составе Черноморского флота было уже 5 авиатранспортов, которые могли принимать по 7 гидросамолётов.

Первое боевое применение авиатранспортов состоялось в марте 1915 г., когда к Босфору направилась русская эскадра. Основными целями для гидроавиации в составе флота были блокировка Босфора и блокада Угольного района Турции (Зонгулдак). В марте-июне 1916 г. в интересах Кавказского фронта гидроавиация выполняла внешнюю охрану берега при высадке десантов в районе Атине, Мепаври, Ризе, Хамуркане и Трапезунде². Гидросамолеты производили разведку района с целью обнаружения подводных лодок и поставленных неприятелем минных заграждений.

Анощенко Н.Д. в своей работе остановился на деятельности гидроавиации: «Одной из основных задач, которая возлагалась на морские самолеты, в том числе и на Чёрном море, являлось патрулирование против подводных лодок. Эта работа сводилась к выполнению трех следующих заданий: 1. Морская разведка и охрана определенных участков моря. Поиски подводных лодок с целью атаки их и принуждения покинуть поверхность моря, чем достигалось уменьшение их деятельности. 2. Конвоирование судов, поиски минных полей и защита судов от подлодок. 3. Атака и бомбежка береговых баз подводных лодок с целью их разрушения»³.

К 1917 г. на Черноморском побережье Кавказа гидроавиация располагалась в организованных станциях 1-го разряда: в Кавказском воздушном районе, с оперативным пространством от Керчи до Батума (Керчь, Новороссийск,

¹ Новиков Н. Операции флота против берега на Черном море в 1914–1917 гг. М., 1937. С. 70.

² Новиков Н. Операции флота против берега на Черном море в 1914–1917 гг. М., 1937. С. 220; Корсун Н.Г. Первая Мировая война на Кавказском фронте. М., 1946. С. 59.

³ Анощенко Н. Д. Война в воздухе. М., 1923. С. 112.

Туапсе, Сухум), Южном воздушном районе, с оперативным пространством от Батума и далее по Анатолийскому берегу (Батум, Ризе, Платана) на морских самолётах «М-9»¹ и в корабельном авиаотряде, в отряде кораблей особого назначения по обороне черноморского побережья. Самолеты производили налеты на Варну, Евксиноград, Мангалию, Генеджик². (см. Приложение 3)

В Бакинском регионе на апрель 1918 г. было два гидроотряда. Один из них находился в городе Порт–Петровске (ныне Махачкала), а два его гидросамолёта охраняли береговую черту Каспийского моря. Второй отряд – на острове Сара у Ленкорани состоял из трёх гидросамолётов.

Для обучения летчиков морской авиации в Баку 22 ноября 1915 г. было открыто отделение Петроградской офицерской школы Морской Авиации. Выбор места определялся тем, что Каспийское море не замерзало, Баку находился вдали от Кавказского театра Первой мировой войны, город имел хорошо технически оснащенный порт. Начальником школы стал капитан I ранга в отставке Андрей Александрович Янович. Курсанты прибыли в ноябре-декабре 1915 г. Школа должна была подготовить квалифицированных морских летчиков для участия в первой мировой войне. В распоряжении школы числилось 14 самолетов.

На открытие были приглашены «все власти, представители Городского самоуправления, по 20 человек учащих при своем начальстве от каждого из учебных заведений Баку, произнесены здравицы в честь представителей царствующей фамилии и были продемонстрированы первые публичные полеты»³.

До 1917 г. в школе прошли обучение 40 офицеров и 17 нижних чинов, имеющих право на производство в офицеры, а также 6 нижних чинов, этого права не имеющих. Из них было выпущено 20 морских летчиков офицеров и один нижний чин⁴.

¹ Новиков Н. Операции флота против берега... С. 132.

² Описания к картам. Морской атлас. М., 1958. Т. 3. Ч. 1. С. 813.

³ Вагабова Э. Р. История открытия и деятельности Бакинской офицерской школы морской авиации // Гуманитарные и юридические исследования. Ставрополь, 2019. № 1. С. 44-48.

⁴ История авиации в Азербайджане. Библиография материалов на русском языке. Сост. Ш. Ахундов. Баку, 2012. С. 9.

С 25 февраля 1917 г. Бакинское отделение стало Бакинской школой морской авиации.

Императорская авиация прекратила свое существование вместе со «старой» армией в конце 1917 – начале 1918 г. Много летчиков вместе со своими аэропланами перешли на сторону белогвардейцев, но и советской власти удалось сохранить костяк российского воздушного флота.

Подводя итоги анализа становления и деятельности отечественной авиации в Кавказском регионе в 1914-1920 годах, необходимо отметить, что русское военное командование в первое десятилетие XX в. к появлению и развитию авиации в России относилось весьма скептически и настороженно. Российская промышленность способна была поставлять в армию только часть самолётов, а большую часть, приходилось закупать за границей. К началу Первой мировой войны Россия имела около 230 самолётов всевозможных типов, не подготовленных для военных действий.

Развернувшиеся боевые действия в Европе отодвинули Кавказский фронт на второй план, и царское правительство приняло решение в 1916 г. отказаться от активности на этом театре военных действий. Мощности промышленности России не успевали за потребностями войны, что вынудило командование принять решение о передаче с Кавказского региона на Западный фронт вооружения и боеприпасов. Из имевшихся в России к августу 1914 г. шести рот и тридцати девяти авиационных отрядов на начало войны с турками лишь один был в крепости Карс, в дальнейшем усиленный ещё тремя.

Сформированные авиационные отряды на Кавказском фронте имели на вооружении аэропланы с маломощными моторами. Они сильно зависели от ветра, преобладающего в горах по ущельям, перелетая горные хребты, быстро изнашивались. Недолговечные фанерно-полотняные аппараты, «адские» топливные смеси, вибрации мотора и знакопеременные нагрузки разрушали натяжение расчалок систем управления. Самолеты выходили из строя.

Трудности поставок в Кавказский регион запасных частей для разнотипной техники, их дефицит, требовали от лётчиков и техников технической грамотности в ремонте и восстановлении аэропланов, эвакуации остатков авиатехники с оставляемой территории Турции.

Опыт применения Россией устаревших иностранных аэропланов в высокогорных условиях Турции позволил в дальнейшем пересмотреть требования к разработке отечественных самолётов для полётов в данном регионе.

В военную авиацию попадали военнослужащие разных национальностей из сухопутных, кавалерийских и флотских частей. Лётчики должны были получить соответствующее образование. Но, даже имея отменное здоровье, не многие могли воевать в горных условиях, летая на больших высотах.

Таким образом, в годы войны военная авиация становится основным средством разведки фронта, залетая из Карса на территорию противника на глубину 300 – 400 км, хотя военное командование больше интересовало данные о противнике в тактической глубине до 50 км. С 1916 г. главное внимание обращалось на совершенствование самолётов-разведчиков лёгкого типа, оборудованных аэрофотоаппаратами и пулемётами. Применение авиации в секторах ответственности, непрерывная разведка и немедленный доклад о результатах, позволяли сухопутному и морскому командованию оперативно и качественно принимать решения.

На Кавказском фронте впервые были применены групповые атаки наземных целей в горной местности, позволившие увеличить огневое воздействие на цель и обеспечить прикрытие (при подавлении зенитных средств цели) атакующего самолёта, что остаётся особенно актуально для тактики военной авиации в настоящее время.

1.2. Использование военной авиации в ходе гражданского противостояния на Северном Кавказе и в Закавказье в 1918 – 1920-е гг.

Падение имперской России, события Октября 1917 г. привели к развалу царской армии. Эта участь постигла и военную авиацию в Кавказском регионе. Аэропланы и авиационные специалисты перешли к двум противоборствующим лагерям — красным и белым.

Советская власть занялась организацией военной авиации. 10 ноября (28 октября) 1917 г. Военно-революционный комитет образовал Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания, которое приступило к формированию первых красноармейских авиаотрядов. 2 января 1918 г. (20 декабря 1917) была организована Всероссийская коллегия по управлению Воздушным флотом Республики, которая смогла за короткое время воссоздать боеспособные лётные части.

28 (15) января был принят Декрет СНК об организации Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА), в состав которой вошла и военная авиация.

24 мая был образован Главвоздухофлот – Главное управление Рабоче-крестьянского Красного Воздушного Флота. Во главе стояли М.А. Соловов, комиссары К.В. Акашев и А.В. Сергеев. 10 августа 1918 г. при Реввоенсовете создаётся Авиадарм – Полевое управление авиации и воздухоплавания действующей армии.

В наследство от старой армии из 91 военного авиационного отряда новой власти досталось 33, а с вновь сформированными их стало 62. Но аэропланы Кавказского фронта и гидроавиации Черного моря к апрелю 1918 г. для Красной Армии не достались¹. Кроме того, возникла проблема с лётным составом,

¹ Хайрулин М.А., Кондратьев В.И. Военлеты погибшей Империи. Авиация в Гражданской войне. М., 2008. С. 10.

который необходимо было пересмотреть с точки зрения профессиональной и идеологической пригодности («профильровать»)¹.

С началом Гражданской войны проблемой было наличие и состояние самолётного парка: главным источником пополнения частей были трофеи, отбитые у противника, их восстановление и ремонт². Выполняемые на воздушную разведку полёты часто заканчивались перелётом лётчиков к противнику, их гибелью или пленением из-за поломок аэропланов. Изношенная авиационная техника и отсутствие опыта в пилотировании самолётов приводили к гибели лётчиков и потере аэропланов.

Авиация РККА с началом её возрождения испытывала трудности и из-за отсутствия горючего. Так, был случай, когда командующий 9А П.Ф. Княгницкий предоставил авиации цистерну цимлянского чистого спирта, лётчики приспособили свои машины для полётов на спирту³.

После победы советской власти в центре страны на Кавказе стали возникать советские республики: Черноморская (март), Ставропольская (январь), Кубанская (апрель), Терская (март) и Муганская Советская республика (май). Вооруженные силы большевиков в этом регионе состояли из Таманской армии и частей Красной Армии. Авиации здесь не было из-за отсутствия исправных аэропланов.

Сложная ситуация сложилась в апреле 1918 г., когда в Баку ополченцы при поддержке войск Красной Армии из Дагестана и армянских партизан установили свою власть. Была создана Бакинская коммуна под председательством С.Г. Шаумяна. Пилоты Бакинской летной школы поддержали новую власть и с гидросамолетов бомбили город. Но после вступления в Азербайджан турецких войск, бакинские комиссары обратились в Москву за помощью. По указа-

¹ Лапчинский А. Красный воздушный флот 1918-1922. Военный вестник. М.: 1928. С. 16.

² Сергеев А.В. Пять лет строительства и борьбы Воздушного Флота 1917-1922 гг. М., 1926. С. 21.

³ Лапчинский А. Красный воздушный флот... С.35.

нию Л.Д. Троцкого был выделен авиаотряд из 13 истребителей и разведывательных аэропланов¹ и летчики кубанского дивизиона во главе с С.П. Девелем. После сборки самолеты отправились на фронт для проведения разведки и бомбометания. Прибывшими отрядами командовали летчики Луканидин, Громов и Торосов (Торосян).

По-прежнему на Закавказском фронте воевал гидродивизион Каспийского моря. В его составе были пилоты Бакинской летной школы и летчики-балтийцы русской и армянской национальности (Н. Сахаров, Г. Ервандян, Ф. Очеретян, А. Юзбашьян и др.). Гидродивизион под командованием А.А. Степанова состоял из двух отрядов, которыми командовали Кропотов и Ервандян. В начале 1919 г. часть летчиков перешла на службу к А.И. Деникину².

Но победа большевиков устраивала не всех. На юге страны отряды противников советской власти концентрировались на Дону, Прикубанье и на Северном Кавказе.

8 января 1919 г. путём объединения армии Всевеликого Войска Донского и Добровольческой армии под командованием А.И. Деникина против большевиков, при активной помощи Англии и США³, создаются Вооружённые силы Юга России (ВСЮР). Здесь же, в мае – июне 1918 г. в Ростове-на-Дону создаются авиационные отряды. Командовал 200-ми авиаторами, не поддерживающими революционные взгляды, полковник И.И. Кравцевич, штаб которого располагался в Екатеринодаре. В их распоряжении было всего 50 аэропланов. Желая помочь фронту, летчики, оставшиеся без самолетов, сформировали пулемётную роту под командованием летчика полковника Дацкевича. Армии также был придан 1-й авиационный дивизион (2-й и 6-й авиаотряды и 1-я авиабаза). В январе-феврале 1919 г. численность самолётов ВСЮР увеличилась «Фарманами» и «Анасалями», перевезёнными из Одессы.

¹ РГВА. Ф. 1. Оп. 2. Д. 36. Л. 264.

² Хайрулин М.А., Кондратьев В. И. Указ. соч. 2008. С. 35.

³ Bechhofer Roberts С.Е. In Denikin's Russia and the Caucasus, 1919-1920. Clagow, 1921.

Войска Добровольческой армии активизировали свои действия в 1918 г., захватив в мае Ростов-на-Дону, в июле – Тихорецкую, в августе – Екатеринодар, в сентябре – Ставрополь. Таманская армия, оставшаяся отрезанной от главных сил Красной Армии, с 27 августа по 17 сентября вышла в поход на Армавир и Ставрополь на воссоединение с ними. Из остатков Таманской армии и частей Красной Армии на Северном Кавказе была сформирована 11 Армия, имевшая 7 аэропланов. Был образован фронт против войск Добровольческой армии.

По мере продвижения белой армии к концу 1918 г. перестала существовать Северо-Кавказская Советская республика. В Закавказье в августе пала Бакинская коммуна, там хозяйничали турки, немцы и англичане, контролирующие железную дорогу, перевозку нефти из Баку в Батуми. В январе – феврале 1919 г. деникинцы овладели Пятигорском, Владикавказом и Грозным, пала Терская республика.

Кубанское краевое правительство и Войсковой Атаман Кубанского казачьего войска в ноябре 1918 г. начинают формировать Кубанский казачий авиационный дивизион¹. Организационно он входил в состав казачьего корпуса и состоял из управления, двух авиационных отрядов и тыловой авиационной базы. Управление из 7 офицеров согласовывало вопросы взаимодействия, движение личного состава и учёт эксплуатируемой авиатехники. Задачей авиаотрядов было оказание помощи наземным войскам по ведению боевых действий с Красной Армией. Авиационная база выполняла ремонтно-хозяйственные функции и располагалась на передвижном железнодорожном составе². (см. Приложение 4)

Приказом № 116 по штабу Кубанского Казачьего войска 12 декабря 1918 г. был организован 1-й Кубанский Авиационный отряд³ (1 КубАо). Командиром был назначен Георгиевский кавалер военный лётчик полковник

¹ ГАКК. Ф. Р-56. Оп. 1. Д. 1. Л. 8.

² ГАКК. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 13. Л. 1.

³ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 1. Л. 2.

Ткачёв Вячеслав Матвеевич. Приказом № 1 по отряду он утвердил штат из 18 офицеров-лётчиков и 143 казаков нижних чинов¹. (см. Приложение 5)

Для жизнедеятельности отряда и подготовке к началу полётов был разработан и утвержден распорядок дня². (см. Приложение 6)

Кроме того, штаб Кубанского Казачьего войска утвердил смету на 1919 г. по поставкам 1-му Кубанскому Казачьему авиационному дивизиону 40 самолётов (стоимостью каждого – 300000 рублей) и денежные средства в количестве 2823100 рублей³.

Более двух месяцев шла организационно-подготовительная деятельность отряда. Так, из Одессы через порт Новороссийска в Екатеринодар 21 января 1919 г. прибыли первые 4 самолёта⁴.

Офицеры отряда колесили в командировках по всему югу России, прилагая титанические усилия к ремонту и восстановлению авиационной техники и неоднократно выезжая с целью контроля ремонта самолётов «Ньюпорт XXII» в Таганрог, Новочеркасск. Интересна судьба самолета «Сикорский 16», который в нерабочем состоянии был вывезен военным летчиком есаулом Лобовым с Украины и успешно восстановлен на заводе «Кубаноль» мотористами унтер-офицером Ясюнась и старшим урядником Яковенко⁵.

Кроме того, летчиками осуществлялись командировки в Ростов-на-Дону для закупки аэрофотографических принадлежностей⁶, за техническим имуществом для отряда в Терскую область⁷ и в Симферополь⁸. Они ездили в Русско-Кубанскую промышленную нефтяную компанию за горюче-смазочными материалами для самолётов и жизнедеятельности отряда, за денежным доволь-

¹ Кушнерёв В.В. История 1-го Кубанского казачьего авиационного дивизиона (1918-1920 годы) // Культурная жизнь юга России, 2013. №1. С. 50.

² ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 17.

³ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 3. Л. 5, 47.

⁴ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 5. Л. 39.

⁵ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 4, 64.

⁶ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 15.

⁷ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 5. Л. 20.

⁸ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 54.

ствием в Кубанское Краевое казначейство (ежемесячно от 12 до 16 тысяч рублей), за стрелковым оружием¹. Отрядом было закуплено 10 английских пулемётов системы «Льюис», 10 австрийских винтовок, 33 итальянские винтовки, 1500 патронов.

Как и во всяком военном подразделении была организована внутренняя служба, назначалась дежурная команда из 12 человек по штату военного времени из казаков, прибывших из Кубанского пластунского караульного батальона и станичных отделов Кубанской области.

2 марта 1919 г. командир 1-го Кубанского авиационного отряда полковник В. М. Ткачёв на самолёте «Анараль» выполнил первый десятиминутный полёт, на следующий день – еще один.

За лётчиками были закреплены самолёты по боевому расчёту. (см. Приложение 7)

С середины марта начались регулярные полёты на восстановление навыков пилотирования у лётчиков. 24 марта был поднят в воздух восстановленный самолёт «Сикорский 16», а уже 27 и 29 марта в составе его экипажа летали мотористы Воронин, Егоров, Островерхов².

Для отбора лётчиков были выработаны следующие требования к кандидатам:

1. Служба в строю не менее 2-х лет;
2. От роду иметь не более 28 лет;
3. Не старше чина есаула;
4. Пребывание на фронте не менее 6 месяцев;
5. Медицинское освидетельствование комиссией к службе в авиации (отличное сердце, зрение, слух, нервы и почки);
6. Общее образование, не ниже полного курса средне-учебного заведения.

¹ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 20, 22, 58.

² ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 25, 70.

Примечание: Желательно хорошее знание пулемётов Льюиса, Максима, Виккерса, а также умелое обращение с картами и хорошая ориентировка по ним на местности¹.

Одним из первых в отряд был принят есаул Дмитрий Кулик, окончивший школу летчиков в Евпатории. До этого он служил в пластунских батальонах на Кавказском фронте, а с марта 1917 г. был зачислен во 2-й Кавказский авиаотряд. С началом гражданской войны воевал с красными под Майкопом. Потом был зачислен в отряд в Ткачеву в декабре 1918 г.²

С увеличением количества лётчиков в дивизионе возникла необходимость в формировании 2 Кубанского авиационного отряда. Приказом № 85 от 28 марта 1919 г. под командованием полковника Виташевского Евгения Ивановича на пяти аэропланах «Ньюпорт» XVII и XXIII серий было начато его создание³. В это же время в отряд прибыл военный лётчик есаул Лисевицкий. Александр Вячеславович происходил из дворян Кубанской области. Обучался в Киевской, потом Гатчинской школах летчиков. На Кавказский фронт Первой мировой войны прибыл в июле 1916 г. в качестве летчика-наблюдателя. Во время разведывательного полета на Кемах вместе с летчиком гвардии капитаном Виктор-Берченко, самолет потерпел крушение, но Лисевицкий остался жив. Исполнял различные должности, пока 28 марта 1919 г. не прибыл во 2 Кубанский авиационный отряд⁴.

Удивительным событием был полет на двух самолётах 31 марта над символической могилой генерала Л.Г. Корнилова на «Ферме» в годовщину его смерти. В 2013 г. казаками установлен памятник военачальнику на месте его гибели.

12 апреля из авиационной базы 2-го авиационного дивизиона поступил бензин, бомбы, техническое имущество и автомобиль «Рено», а 15-го пришел

¹ ГАКК. Ф. Р-56. Оп. 1. Д. 1. Л. 4.

² Курятникова Т. Кубанские летчики в Гражданской войне. URL: <http://beloedelo.com/researches/article/?790> (дата обращения: 10.03.2018).

³ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 70.

⁴ Курятникова Т. Указ. соч.

наряд на получение самолёта «Альбатрос». Перед убытием на фронт в апреле 1919 г. лётчик Сакирич с подполковником артиллерии Шоколи произвёл испытательные полёты применения бомб и выработал рекомендации их использования. 11 апреля был поднят отремонтированный «Фарман XX», с лётчиками летали мотористы Яковенко и Якименко¹. Лётчики за два месяца выполнили 28 полётов и налетали 10 часов.

С началом боевых действий белогвардейских войск Юга России сформированный в Екатеринодаре 1 КубАо (см. Приложение 8), 19 апреля 1919 г. был отправлен на восточный участок фронта в группу генерала Кутепова².

После 2-х часового полёта 4 аэроплана приземлились в Тихорецкой, а затем, после уточнения места базирования, 21 апреля в Песчанокопской, куда вскоре перелетели основные силы отряда.

В тот же день были выполнены первые вылеты на разведку района боевых действий, а командир Ткачёв слетал в Сандету для установления связи штаба генерала Кутепова с 1-ой конной дивизией³. 24 апреля Лобов полётом в с. Бараниковское установил связь с конными отрядами генерала Шатилова. Началась боевая работа полётами каждый день до конца апреля.

В апреле авиаторы получили самолёты «Ньюпорт XVII», «Ньюпорт XXIII», «Вуазен», бомбы немецкого производства, запасные части и техническое имущество.

Основной задачей для лётчиков в это время была разведка расположения войск 10А РККА на Манычском плацдарме для войск генералов А.П. Кутепова, Р.Н. Шатилова, В.Л. Покровского. Основные маршруты полётов были в районе Великокняжеской, вверх по р. Маныч, Казённая переправа, зимовник Степаненко, Корольково, Жеравково, р. Казынка, Екатериновка, Бараниковское. Полёты выполнялись как на разведку, так и на бомбометание и стрельбу по позициям противника.

¹ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 93.

² ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 4. Л. 71.

³ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 104.

Начало штурмовки наземных целей лётчиками отряда открыл 25 апреля Журкевич с Удовико на «Анасале», бомбометанием и стрельбой из пулемёта позиций по реке Маныч в районе Великокняжеской. Неоднократно выполнялись полёты в штаб к генералу Покровскому с донесениями, результатами боевых действий и приказами. В основном в этот период летали Ткачёв и Журкевич с Удовико, Белым, Соляник-Крассом, Таракановым ¹.

В начале мая отряд усилился с прибытием лётчиков Сакирича, Носенко и старшего унтер-офицера Сутковкого.

13 мая 1919 г. белогвардейские войска начали активные боевые действия. Форсировав реку у станицы Великокняжеской, они прорвали оборону частей 10-й армии РККА. Командование армии решило отразить наступление белых кавалерийскими дивизиями С.М. Будённого и Б.М. Думенко. Здесь лётчики 1-го Кубанского казачьего авиационного отряда совместно с лётчиками 4-го Донского самолётного отряда впервые разгромили красную конницу: «... Деникинские аэропланы неожиданно атаковали колонны конницы на марше. Бомбы и пулеметный огонь повергли в панику многотысячные массы всадников, абсолютно не готовых к отражению воздушного удара. Искать спасения на открытой равнине было негде. Испуганные лошади носились по степи, сбрасывали седоков и топтали упавших... Точность бомбометания при этой операции была чрезвычайно велика, так как цели поражались прицельным прибором Алдиса»². Об этом в своих «Записках» пишет П.Н. Врангель, отмечая: «Налет полковника Ткачева оказался весьма удачным. Противник потерял большое число людей и лошадей; морально потрясенные его части расстроились»³.

Таким образом, авиация впервые в Гражданской войне показала, что способна при правильном выборе цели и умелом использовании, несколькими са-

¹ ГАКК.Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 109, 110-114.

² РГВА. Ф. 29. Оп. 24. Д. 159. Л. 51.

³ Врангель П.Н. Записки // Трагедия казачества. В 2-х тт. М., 1996. Т. 1. С. 422.

молетами фактически «вывести из игры» две полнокровные дивизии. Одновременно с этим другие белые аэропланы «утюжили» пехоту неприятеля, заметно облегчая работу своим наземным войскам¹.

17 мая 1919 г. войска ВСЮР начали операцию против Южного фронта Красной армии. Войска 9 Армии РККА под натиском деникинцев отступали, их прикрывали аэропланы авиационных отрядов. Полёты выполнялись для связи с дивизиями, отступающими с Маныча и лишёнными связи, розыска отрезанной конницы Будённого, которая разгромила три дивизии противника вглубь обороны на 60 вёрст². Необходимо отметить, что казаки генерала Мамонтова, увлекшись преследованием красноармейцев, также потеряли связь со своей армией. Пилот Багровников и летнаб Куллама вылетели на «Буазене» и отыскивали конницу мамонтовцев, передав пакет от командования³.

Для усиления совместных действий авиации на фронте в помощь 1-му КубАо на Екатеринодарский аэродром из Новороссийска 19 мая прибыли 6 английских самолётов 47 английского авиационного отряда⁴. Командовал отрядом капитан Девис⁵. Но из-за непогоды перелёт периодически откладывался. И только 28 июня в 8 часов 15 минут началось движение пяти английских экипажей на станицу Великокняжескую, где в 10 часов 50 минут произвели посадку четыре летательных аппарата, один самолет из-за неисправности мотора произвёл посадку у станицы Донская. Передвижение личного состава и самолётов было перенацелено на станицу Липки, куда они добрались только к концу июля.

Боевые действия лётчиками отряда продолжались до конца мая в районе населенных пунктов от Зимовников до Верхне-Царицынского. В докладе о вы-

¹ Хайрулин М.А. Указ. соч. С. 99.

² Лапчинский А. Красный воздушный флот... М., 1928. С. 38.

³ Хайрулин М.А., Кондратьев В.И. Указ. соч. С. 108.

⁴ Kopisto L. The British Intervention in South Russia 1918–1920. Academic Dissertation. Helsinki, 2011. P. 120.

⁵ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 41.

полнении задания зафиксировано, что 21 мая В.М. Ткачёв слетал в Котельниково к командующему армией генералу Врангелю¹. В ходе этих боев, «полковник Ткачев, лично производя воздушную разведку, был ранен ружейной пулей в руку»². По ранению Ткачёв убыл в Екатеринодарский госпиталь, поблагодарив личный состав за боевую работу. После этого командовать отрядом остался Лобов.

24 мая приступил к полётам Лиманский с Куликом. Противодействия со стороны красной авиации отряду не было, хотя она была в наличии.

Успешные действия А.И. Деникина на Юге Дона и продвижение в сторону Царицына потребовали передислокации отряда в станицу Куберле и далее в станицу Гашунь³. Однако, железнодорожный состав для летчиков и техники был выделен не своевременно, а по прибытию к месту назначения для техники и самолётов не нашлось бензина (кризис Бакинских поставок ГСМ). Приказным порядком он был всё-таки доставлен из Котельниково в Жутово. Туда же 27 мая передислоцировались самолёты и стали выполнять вылеты по штурмовке отступающих частей 10 и 11 Армий РККА.

Появились и первые боевые потери в отряде. 29 мая разбился аэроплан «Анасаль», пилотируемый Лиманским. Обустроив аэродромы, вслед за передвижением наземных войск, с них лётчики отряда выполнили 46 вылетов, из них 35 боевых.

В г. Екатеринодаре продолжал формироваться 2-й Кубанский авиационный отряд, лётчики готовились к боевым действиям, иногда приходилось выполнять и боевые вылеты. Так 29 мая 1919 г. есаул Миронов в 5 часов 40 минут произвёл боевую разведку расположения красноармейских частей в районе Темрюка и плавней⁴.

¹ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. Д. 10. Л. 708.

² Врангель П.Н. Записки ... С. 422; ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 10. Л. 710.

³ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 52.

⁴ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 10. Л. 753.

Пока шла английская помощь, авиационный отряд вёл боевые действия за Царицын и на Камышенском тракте в районе Жутово — Гумрак — Вертячий — Карповка по разведке действий противника, позиций, окопов, их поражению в помощь 1-му Кубанскому корпусу генерала Покровского. Первым в небе над Царицыным появился экипаж Журкевича.

В одном из печатных изданий Белого движения (ВСЮР), журнале «Донская волна», издатели извещали читателей о постоянной бомбардировке освободителями пристани на р. Волга и «большевицских кварталов» Царицына. Таким образом, белогвардейские летчики сбрасывали бомбы на дома мирных жителей, а командование сообщало об этих налетах прессе. Гражданская война в России шла с нарастающим обоюдным ожесточением¹ не только на земле, море и в воздухе, но и за умы обывателей.

18 июня 1919 г. Добровольческая армия взяла Царицын. Лётчики Лиманский, Удовико, Носенко, Белый были отмечены благодарностями Командующего Кавказской Армией генерала Врангеля. Командир Ткачёв из госпиталя поздравил телеграммой личный состав. За время Царицынской операции было сброшено 144 бомбы (120 шт. 5 фунтовых немецких осколочных, 16 шт. фунтовых фугасных Орановских, 8 шт. 2-х пудовых Орановских)², отправлено на ремонт три самолёта, один — разбит.

20 июня 1919 г. произошла еще одна потеря в Кубанском отряде. В районе Царицынского аэродрома из-за отказа мотора на «Ньюпорте XVII» погиб Георгиевский кавалер лётчик Журкевич. 27 числа отряд по приказу Генерал-Квартирмейстера Штаба Кавказской Армии перелетел в станицу Александровскую. За этот месяц лётчики отряда выполнили 37 боевых вылетов.

Войсковые части Красной Армии отступали на север, к Камышину. Недалеко от поселка Эльшанка им предстояло преодолеть глубокую балку с крутыми склонами. В этом районе их настигли аэропланы Кубанского авиаотряда. В скопление красноармейцев, двигавшихся по дну оврага, лётчики сбросили

¹ Хайрулин М.А. Указ. соч. С. 110.

² ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 10. Л. 250, 561.

бомбы. Для многих десятков красноармейцев эта балка стала братской могилой¹.

Кубанский авиаотряд продолжал обеспечивать боевые действия наземных войск. Летчик Сакирич за успешно выполненные боевые задачи получил благодарность от генерала Покровского². 10 июля после лечения вернулся из госпиталя командир отряда В.М. Ткачёв.

Отряд перебазировался в Бекетовку под Царицын, откуда и выполнял вылеты по заданию командования. В июле 1919 г. лётчики разведывали положение красноармейских войск, бомбили большевистскую флотилию у с. Быково, рассеивали конницу противника на поле сражения. К полётам приступил Ткачёв на аэроплане «Сопфич-Каммель». Всего за месяц отряд выполнил 41 полёт, из них в 26 боевых вылетах сброшено 70 бомб.

В то время у белогвардейцев не было наград, формой поощрения за боевые заслуги было присвоение очередного воинского звания или продвижение в должности по службе. Так были произведены в есаулы Ильин, Миронов, Лиманский, Удовико, Тараканов, Кулик, Носенко, Белый, а в чин войскового старшины Соляник-Красса³. 20 июля в День образования военной авиации на имя генерала Ткачёва от командования ВСЮР личному составу пришли поздравления и благодарности за успешную помощь наземным войскам⁴.

Темпы наступления частей ВСЮР замедлились, только на правом фланге Кавказская армия овладела Камышином. В этом районе боевых действий отличились Сакирич и Лобов, получив благодарности от генерала Покровского⁵. Лётчики отряда были рассредоточены по нескольким посадочным площадкам и обеспечивали боевые действия от Ахтубинска по Волге до Камышина. 6 августа В.М. Ткачёв из-за болезни убыл в Екатеринодар.

¹ Хайрулин М.А. Указ. соч. С. 112.

² ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 10. Л. 725.

³ Кушнерёв В.В. История 1-го Кубанского казачьего авиационного дивизиона (1918-1920 годы) // Культурная жизнь юга России, 2013. №1. С. 52.

⁴ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 130.

⁵ ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 176.

Войска противоборствующих сторон к лету имели 22 авиационных отряда у белогвардейцев и 23 – у красноармейцев¹. Войска Вооруженных сил Юга России взяли Донбасс, Крым, Харьков, Екатеринослав, Царицын, Воронеж, Орёл с задачей овладеть Москвой.

В середине августа 1919 г. Южный фронт Красной армии попытался перейти в контрнаступление для разгрома наступающих белых войск. Деникинское командование направило по тылам красных войск Казачий корпус генерал-лейтенанта Мамонтова. В поисках кавалерии генерала С. М. Топоркова лётчик Миронов был ранен и направлен в госпиталь. Вечером 25 августа у населённого пункта Авилово экипаж Ильина с Никулиным, воевавшие на Кавказском фронте в Первую мировую войну, провёл воздушный бой с двумя «Ньюпортами». Опыт и мастерство пилотирования вынудили отступить неприятельские самолёты красных². Лётчики выполнили поставленную боевую задачу и получили благодарность от командования.

О.И. Городовиков вспоминал, как 29 августа его бойцы увидели самолет, круживший над их позициями. Опустив знамена, солдаты стали махать летчику шапками. Когда самолет приземлился, английский летчик с ужасом обнаружил, что он попал на позиции конников Буденного. Он вез письмо от генерала Шкуро генералу Мамонтову с предложением объединить свои силы против красной конницы. Английского офицера доставили в штаб, а самолет отвезли в соседнее село и сдали на хранение местному кузнецу. Этот самолет потом «сослужил большую службу» Красной армии³.

Рейд Мамонтова по советским тылам продолжался уже два месяца, красная авиация пыталась найти эту конницу, чтобы уничтожить. Только 17 сентября летчик Герасимов с летнабом Гореловым обнаружили один из обозов растянувшийся в дороге на полтора километра и сбросили на него восемь бомб. Мамонтовцы в ответ открыли стрельбу по самолету.

¹ Яблоновский В.И. В орлином краю. Ростов н/Д., 1977. С. 12.

² ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 10. Л. 314.

³ Городовиков О.И. В рядах Первой конной. М., 1939. URL: http://militera.lib.ru/memo/russian/gorodovikov_oi/index.html (дата обращения: 18.08.2018).

19 сентября четыре самолета отряда снова атаковали колонну мамонтовцев, сбросив 18 авиабомб и 15 фунтов стрел. В налете участвовали «Сопвичи» экипажи Братолюбова, Трускова, Кудрина с летнабами Мининым, Карпом, Кошелевым и «Ньюпорт» красвоенлета Лёвина¹.

В это период авиация особенно была востребована в низовье р. Волги для поражения укрепленных позиций на северной окраине Чёрного Яра. За месяц лётчики выполнили сюда 62 полёта. На аэродроме Бекетовка для оказания помощи Кубанскому отряду, дислоцировалось звено «С» 47 эскадрильи Королевских ВВС. Британские лётчики на лёгких бомбардировщиках DH9 активно участвовали в боях за Царицын. Так, по доносу шпиона, они разбомбили 112-фунтовой бомбой совещание большевицких командиров в городе, где погибло восемьдесят военнослужащих. Л. Троцкий выступавший с докладом на совещании чудом остался жив, покинув здание за полчаса до бомбардировки. За этот вылет британские лётчики были награждены орденами Св. Владимира и Св. Георгия².

В августе для инспекции и оказания помощи в доставке газовых боеприпасов белогвардейским войскам прибыли представители английского командования³. После проведения инспекции лётчики получили английское обмундирование, медикаменты, винтовки, пулемёты «Льюис», 1078 авиационных бомб и 115 ракет.

Восстановленная после боев 10 армия РККА при взаимодействии с более чем 40 кораблями Волжско-Каспийской военной флотилии в начале сентября 1919 г. подошла к Царицыну и завязала бои за его освобождение. Британские лётчики совершили более 20 боевых вылетов за три дня, атакуя большевистскую флотилию, потопив при этом 15 лодок и повредив несколько из них⁴.

¹ Хайрулин М.А. Указ. соч. С. 138.

² Hodgson J. With Denikin's Armies, War Diary of 47th Sqdn. RAF, South Russia, June 1919, AIR I/1959. P. 142.

³ Уильямсон Х. Прощание с Доном: Гражданская война в дневниках британского офицера. 1919-1920 г. М., 2007. С. 151.

⁴ Kopisto L. Opt. cit. P. 123.

Воинские части Донской и Кавказской армий белогвардейцев с кубано-терским корпусом остановили наступление 8-й и 9-й армий РККА на среднем течении Дона и 11-й армии на Нижней Волге. Вклад в этот успех внесла и белогвардейская авиация.

В сентябре лётчики отряда с аэродрома Бекетовка на 3-х исправных самолётах выполнили 71 вылет, сбросив при этом на противника 290 бомб¹. В итоговых донесениях был отражён факт полёта Бордовского с Лобовым в район Гумрак, где они сбросили на цели за этот вылет 30 бомб. В конце месяца был издан приказ, обязывающий лётчиков-наблюдателей брать с собой в полёт прокламации и разбрасывать их над позициями противника.

Для поднятия боевого духа защитников Царицына, 3 октября Командующий Кавказской армией генерал Врангель, посетил авиаторов на аэродроме Бекетовка, поблагодарил всех за работу и ходатайствовал перед Войсковым Атаманом о поощрении казаков². Несколько раз в сводках по Кавказской армии был отмечен летчик Бордовский, за то, что в полёте «... заставил бомбами и пулемётным огнём с малой высоты замолчать противника, и рассеял пехоту и конницу его»³. В начале октября лётчиками было выполнено 19 полётов и сброшена 81 бомба. Отряд пополнился лётчиком-наблюдателем хорунжим Горбачь. Для бомбардировок красной Астрахани белогвардейцы совместно с англичанами задействовали 5-ый Ао Добровольческой армии (10 аппаратов), отозванный из Чечни⁴.

К середине октября 1919 г. положение в белогвардейской армии заметно ухудшилось. Красная Армия перешла в контрнаступление. К концу октября в 1 КубАо отряде оставалось 2 исправных самолёта и 8 неисправных. 25 октября произошла авария «Ньюпорта XVII», пилотируемого Лобовым. В конце октября пришел приказ о перевооружении на самолеты «Ариейт» в Таганроге⁵.

¹ ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 86. Л. 52.

² ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 10. Л. 372.

³ Там же. Л. 386.

⁴ РГВА. Ф. 39540. Оп. 1. Д. 219. Л. 110

⁵ ГАКК. Ф. Р-56. Оп. 1. Д. 5. Л. 1.

Личный состав отряда с неисправными самолетами прибыл в Таганрог в середине ноября. Оставшиеся два боеготовых самолёта с лётчиками остались в Бекетовке выполнять боевые задачи. 23 ноября отряд прибыл в Екатеринодар¹.

Несмотря на трудное положение белогвардейских войск на фронте в декабре 1919 г., Екатеринодарская авиационная база получила аэропланы «Фарман XX», «Парасоль», «Альбатрос», техническое имущество из Севастополя и техотдела Управления Кубанской Войсковой флотилии. Производился ремонт «Ньюпорта», «Сопфича» и «Вуазена» Ясюнасем в 1 КубАо, налаживалось обеспечение жизнедеятельности подразделений авиационного дивизиона в холодную зиму, принималось техническое имущество от 1 КубАо² и 2 КубАо из Милованово (18.2.1920 г.)³.

Были оформлены ликвидационные, эвакуационные документы, денежное довольствие, заграничные паспорта и организована отправка поездов, эвакуированных из Екатеринодара (последний ушёл 23 февраля 1920 г.). На центральной базе казачьей авиации в Екатеринодаре 1-й КубАо восстанавливал боеготовность, уже были отремонтированы 4 аэроплана, вводились в строй ещё 2, в Новороссийске принимались английские самолёты. На фронте 1-й Кубанский отряд заменил 2-й, под командованием есаула Лобова⁴.

Приказом главнокомандующего ВСЮР № 2752 от 31 декабря 1919 г. кубанские корпуса были сведены в Кубанскую армию, а документы Кубанского Авиационного дивизиона были переданы в войсковой архив⁵.

В начале января 1920 г., по прибытию отряда в Милованово, после сборки первых двух самолетов из пяти, при опробовании в воздухе один из аэропланов потерпел крушение.

Авиации в полной мере была востребована находившимися в тяжёлом положении войсками Белой гвардии на юге России. Лётчики в помощь наземным

¹ ГАКК. Ф. Р-56. Оп. 1. Д. 5. Л. 7.

² ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 2. Л. 81.

³ ГАКК. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 9. Л. 144.

⁴ ГАКК. Ф. Р-56. Оп. 1. Д. 1. Л. 58.

⁵ ГАКК. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 9. Л. 144.

войскам выполняли боевые задачи, используя посадочные площадки у Кавказской, Песчанокопской, Еи, Тихорецкой, периодически возвращаясь на базу в Милованово для ремонта¹.

Ожесточённые бои на юге страны шли с переменным успехом. Войска фронта под командованием А.И. Егорова к концу октября нанесли поражение белогвардейцам. Зимой 1919-1920 г. деникинские войска оставили Харьков, Киев, Донбасс, Царицын, Ростов-на-Дону, Таганрог, Новочеркасск. Красной армии достались 8 самолётов².

В феврале 1920 г., после освобождения Таганрога, на брошенном белогвардейцами английском и французском авиационном имуществе был создан 52 Ао³.

Имея трехкратное превосходство 1 Конная, 8-я, 9-я армии РККА наступали на Новороссийск, 10-я – на Екатеринодар и Майкоп, 11-я армия – на Ставрополь, Владикавказ, Баку. В этот период сухопутные армии красных имели авиацию: 8А – 4, 23 и 2 Авиационные отряды, начальник авиации Иван Ульянович Павлов⁴, 9А – 15, 34, 35, 37 и 9 Ао, начальник авиации Богдановский, бывший начальник Севастопольской авиашколы⁵, 10А – 3, 10, 16 Ао, 11А – 33, 36, 46, 47 Ао, начальник авиации Иван Кириллович Михалюк, Первая Конная – 19, 24, 36 и 41 Авиационные отряды, начальник авиации Михаил Павлович Строев.

Командование Кавказской Армии, предвидя прорыв фронта конницей Будённого, на опыте её разгрома авиацией под Великокняжеской, направило на помощь кубанским лётчикам в район Валуйки авиацию 47 английской эскадрильи.

Попытка создать 15 февраля 1920 г. Тихорецкую авиационную группу из 96 самолётов двух Кубанских⁶ и английских авиационных отрядов «Z» и «С»

¹ ГАКК. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 6. Л. 19.

² История Гражданской войны в СССР. 1917-1922. М., 1957. Т. IV. С. 292.

³ Петренко А.К. В небе старой и новой России. М., 1952. С. 192.

⁴ РГВА. Ф. 191. Оп. 5. Д. 21 Л. 2.

⁵ Из боевых действий 9А // Вестник Воздушного Флота. 1920. № 1. С. 27-30.

⁶ Гражданская война в СССР. М., 1986. Т. II. С. 204.

майора Ариера¹ под общим командованием генерал-майора Ткачёва закончилась неудачей.

17 февраля 10 Армия М.Н. Тухачевского начала успешные действия, имея 10 аэропланов. Для белогвардейских войск это создало кризисную ситуацию. 2 КубАо из Милованово вернулся в Екатеринодар. 17 марта 1920 г. 9 Армия РККА овладела Екатеринодаром.

Массовая сдача в плен красным и переход на сторону «зелёных», привели к развалу фронта белых и отступлению Белой армии к Новороссийску, расформированию её 11 мая 1920 г. Остатки Кубанской Казачьей авиации и 5-го Ао Добровольческих воздушных сил бежали в Крым во вновь образованную Русскую Армию под командованием П.Н. Врангеля. Английская авиация из Кущёвской также перебазировалась в Крым, чтобы потом отбыть в Англию². Красной армии досталось около 30 самолётов³. Так закончился боевой путь Кубанской казачьей авиации. (см. Приложение 9)

Последний раз о лётчиках 1-го Кубанского отряда информация была из Феодосии⁴. Лётчики отряда участвовали в боевых действиях при высадке десанта Улагая на Кубань 2 августа 1920 г. Они, перелетев из Керчи в Приморско-Ахтарск, получили отпор от войск РККА и вернулись назад в Керчь⁵.

Сам же В.М. Ткачев, бывший командующий 1-м Кубанским отрядом, авиадивизионом, назначен главнокомандующим всей белой военной авиацией⁶.

Известный советский летчик Иван Константинович Спатарель в 1920 г. был командиром 2-го авиационного дивизиона истребителей 13-й армии РККА и воевал против Врангеля. В своих воспоминаниях он писал, что в отряде у Ткачева служили летчики Шебалин, Гартман, Антонов. Ткачев показал

¹ ГАКК. Ф. Р-56. Оп. 1. Д. 1. Л. 66.

² Уильямсон Х. Указ. соч. С. 275.

³ История Гражданской войны в СССР. 1917-1922. М., 1957. Т. IV. С. 299.

⁴ ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 86. Л. 52.

⁵ Вестник Воздушного Флота. 1922. № 13. С.15.

⁶ Кондратьев В. Белый авиадарм генерал авиации Вячеслав Матвеевич Ткачев. URL: <https://topwar.ru/22053-belyy-aviadarm-general-aviacii-vyacheslav-matveevich-tkachev.html> (дата обращения: 17.07.2018).

себя талантливым организатором белой авиации: «Он же ввел в систему дальние разведывательные полеты своих английских «хэвилендов» — прочесывают весь театр военных действий, все видят, как на тарелке. Кроме того, Ткачев приказал сбивать наши аэростаты наблюдения, столь важные в степной местности...»¹.

Ожесточённые боевые действия способствовали резкому росту потерь в живой силе и военной техники. После освобождения Кубани в четырёх авиационных отрядах 9-й Кубанской Красной армии осталось около десяти боеготовых самолётов. На их основе авиационное руководство армии создало Свободное боевое отделение с базированием под Темрюком. Отсюда с начала мая красноенлёты начали налёты по белогвардейским объектам на Керченском побережье².

5 мая 1920 г. лётчики Красной армии в Керченском проливе обнаружили английский гидрокрейсер «Пегас» с гидроаэропланами «Шорт 184» на борту³. На следующий день четыре «гидры» выполнили бомбовую атаку целей на аэродроме красных. Осколочные повреждения получили крылья одного из «Сопвичей». 12 мая был выполнен очередной налет двумя английскими гидроаэропланами на бомбардировку Темрюкского порта и аэродрома. Ущерб красногвардейским аэропланам они не причинили, но разрывы от шести сброшенных трёхпудовых бомб нарушили лётное поле аэродрома. После этого налёта гидроаэропланы англичан появлялись над Таманским полуостровом ещё несколько раз.

По итогам боевых действий авиации в этом районе в мае 1920 г. налётам красных противостояли ещё находившиеся в Крыму самолёты 47 английского авиационного отряда, но потом лётчики с аппаратами убыли на Родину.

¹ Спатарель И.К. Против черного барона. М., 1967. С. 93.

² Кушнерёв В.В. Исторические предпосылки появления и дислокации авиации в Краснодаре (Екатеринодаре) в 1910-1921 гг. // Историческая и социально-образовательная мысль. 2017. №2. С. 49.

³ Хайрулин М.А. Указ. соч. С. 21.

Основными целями для красноенлётов были Керченский металлургический завод и белогвардейские суда в проливе. Во время Первой мировой войны завод выполнял заказы для фронта: изготавливал снаряды для тяжёлых орудий, гранаты, рельсы для железных дорог, собирал паровозы и вагоны, ремонтировал военную технику. В 1917 г. производство на металлургическом заводе стало быстро сокращаться, а 26 июня и вовсе остановилось, так как перестал поступать уголь. Брянский завод долго агонизировал, подвергаясь нещадному разграблению при менявшихся властях. В 1920 г. белогвардейцы использовали его для ремонта железнодорожной техники, в том числе и бронепоездов.

Постоянные бомбардировки красноармейскими лётчиками военных объектов на заводе вынудили врангелевское командование принять решение о прикрытия Керчи истребителями. Эту задачу стал выполнять 3-й авиаотряд капитана Стройновского с аэродрома Катерлез. Уже 30 мая на своём истребителе пилот вылетал на перехват аэроплана противника. По сообщению керченской газеты «Голос жизни»¹, в этот день красноармейского самолета, который не смогли сбить белогвардейцы, сброшенные бомбы упали в жилые кварталы, при этом красноенлёт Каминский с лётнабом Земуленом на «Сопвиче» из 35-го авиаотряда не имели задания бомбить мирные кварталы. На самом деле красноармейские авиаторы сбросили бомбы не на кварталы, а на линейный корабль «Ростислав» в Керченской гавани, так как он разворачивался для их обстрела из дальнобойных орудий.

С июня по август лётчики Красной армии часто бомбили белогвардейские суда на рейде и город Керчь, но эффект был мал. Керченская газета «Русское дело» от 29 июля писала: «Вчера советский аэроплан сбросил 4 бомбы. Ранена лошадь»²

3 июня 1920 г. между авиаторами противоборствующих сторон состоялся первый воздушный бой. В нём участвовали на аэроплане «Ньюпорт» штабс-

¹ Голос жизни (газета Вооруженных сил Юга России). Керчь, 1920. 31 мая

² Хайрулин М.А., Кондратьев В.И. Указ. соч. С. 27.

капитан Денисенко и красноармеец Чулков. Позднее в своём донесении красноармейский лётчик писал: «...Южнее мыса Ак-Бурун... заметили неприятельский «Ньюпорт», который был на одной высоте с самолётом и шёл прямо на наш самолёт, всё время атакуя и стреляя пулемётным огнём. После обстрела нашими лётчиками в районе косы Тузлы неприятельского самолёта он повернул и пошёл на снижение...»¹. В июне и июле продолжались налёты красноармейской авиации на Брянский (Керченский) завод, суда в гавани и Керченском проливе. Им противодействовало всего три истребителя «Ньюпорт» и два разведчика белогвардейской авиации.

Белогвардейский офицер Борис Павлов из Алексеевского полка, служивший в то время на аэродроме Катерлез, вспоминал: «Спокойное течение жизни лишь иногда нарушалось налётами красных самолётов или, как тогда говорили, аэропланов: Тамань, занятая большевиками, была через пролив. Иногда, как предупреждение о приближающемся неприятельском самолёте, раздавались выстрелы с «Ростислава» броненосца, стоящего на якорях при входе в Керченский пролив. Передвигаться он не мог, так как на нём англичанами были взорваны котлы. Он служил как бы плавучей крепостью, защищающей от большевиков проход из Азовского в Чёрное море. Прилетал обычно один самолёт и бросал две или три бомбы. Зенитной артиллерии не было, и поднималась бестолковая стрельба из пулемётов и винтовок. Бомбы бросались не только на военные объекты, как, например, Керченскую крепость, находящуюся при входе в гавань, но и на центр города. Разрушений и жертв от этих бомб, которые по сравнению с теперешними были просто игрушечными, почти не было; только поднималась паника, особенно среди торговцев на базаре, которые, бросая свои лотки на произвол судьбы, разбегались в разные сто-

¹ Хайрулин М.А. Чёрный барон против «красных пиратов» // Родина. 2008. № 3.

роны. Иногда эти самолёты разбрасывали листовки. Как-то раз разбрасывались листовки, подписанные генералом Брусиловым, бывшим главнокомандующим русской армией, перешедшим на службу к большевикам»¹.

Интересно привести воспоминания советского летчика Б.Н. Кудрина о бомбах, которыми приходилось воевать в годы Первой мировой и гражданской войн. Фугасные бомбы весили десять фунтов и «одноместный истребитель мог взять максимум две такие бомбы. Чтобы сбросить бомбу, надо было вынуть ее из мешка, положить себе на колени и «расконтрить», то есть с помощью отвертки или плоскогубцев отогнуть вильчатую контровую пластинку... Все операции по сбросу бомбы через борт истребителя летчик мог выполнять только одной рукой, так как другая его рука была занята управлением... Однако не один раз, покрывшись холодным потом, все же приходилось бросать управление, чтобы другой рукой схватить упущенную при всех этих манипуляциях и с бешеной скоростью выкручивающуюся ветрянку...»².

За июнь 1920 г. Сводное боевое отделение 9 А РККА налетало 155 часов на поражение целей, а 3-й авиаотряд белогвардейцев 49 часов 25 минут по охране воздушного пространства над Керчью. Первая боевая потеря врангелевского 3-го авиаотряда произошла 19 июля, на аэродром не вернулся штабс-капитан Денисенко. Аэроплан с лётчиком упал в Еникальский пролив. В советских документах об этом факте упоминаний не найдено.

Утром 29 июля шесть красноармейских самолётов выполнили групповой налёт на Керченскую гавань. По обнаруженным целям сброшено 45 бомб и проведён воздушный бой. Вечером этого дня белогвардейские лётчики выполнили ответную бомбардировку аэродрома Темрюк. Эффект сброшенных 30 бомб был минимальный, из строя вышел лишь один «Сопвич». Красноармейская военная авиация сохраняла боеспособность.

¹ Пылин Б.А. Первые четырнадцать лет: Посвящается памяти Алексеевцев. Калифорния, 1972. С. 135

² Кудрин Б.Н. В отряде особого назначения // Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации). М., 1959. С. 32-33.

Позднее, когда Красная армия бросила все силы на разгром Врангеля, активность военной авиации с обеих сторон возросла. Бывший летчик 3-го истребительного отряда полковник Александр Константинович Петренко вспоминал: «Летали много и рискованно; врангелевские летчики оказались крепкими соперниками... Впервые за всю гражданскую войну нам приходилось чуть ли не ежедневно вступать в воздушные бои...»¹.

К сожалению, на фронте гражданской войны воевали друг против друга сражавшиеся вместе в Первую мировую войну, например, в 3-м авиаотряде белых ротмистр Горчанинов и поручик Краснощёков в 34-м авиаотряде красных.

Летчик истребительного авиаполка А.Н. Ситковский в своих воспоминаниях привел случай воздушного боя между красноенлетом Спатарелем и белогвардейцем Шебалиным, с которым они были знакомы еще по Первой мировой войне: «Спатарель ясно увидел перекошенное от злобы лицо Шебалина. Машинально погрозил ему кулаком. ... Спатарель, имитируя атаку, умелыми маневрами заставил Шебалина удрать»².

В июле для поддержки, планируемой у станицы Ахтарской высадки десанта генерала Улагая на Кубань в Катерлез перебазировался врангелевский 1-й авиаотряд под командованием штабс-капитана Кованько. 11 дней лётчики отряда обеспечивали прикрытие операции с воздуха, совершили 12 разведывательных полётов и 3 групповых бомбометания³.

Случаи появления белогвардейских аэропланов, «...имевших задание до начала подготовки к операции оценить возможность высадки десанта в районе посёлка Ахтарский...» отмечались в оперативных сводках штаба 9-й армии РККА. После 25 июля полёты на азовское побережье Кубани выполнялись по несколько раз в день.

¹ Спатарель И.К. Указ.соч. С. 97.

² Ситковский А.Н. В небе «Соколы»: Документальная повесть (Литературная запись А.Е. Чернаткиной). Махачкала, 1990. URL: http://militera.lib.ru/memo/russian/sitkovsky_an/ (дата обращения: 16.10.2018).

³ Пистоленко И. Лётчик и авиаконструктор А.А. Кованько // Авиация и Время. 2008. № 4. С. 19.

Десантная операция была начата 14 августа 1920 г. под командованием полковника Улагая. Интересную характеристику Улагаю дал П.Н. Врангель: «Полковник Улагай был натурой несравненно более сложной: нервный, до болезненности самолюбивый, честный и благородный, громадной доблести и с большим военным чутьем, он пользовался обаянием среди своих офицеров и казаков.... он имел и недостатки: неровность характера, чрезмерную, иногда болезненную обидчивость, ... но блестяще проводил решение в жизнь»¹.

В данной операции полководческое искусство подвело полковника. Операция через месяц закончилась неудачей. Красноармейцы вынудили улагаевцев бежать обратно в Крым, оставив на Кубани неисправные аэропланы «Девилленд» и «Ньюпорт».

При ведении воздушной разведки лётчиками РККА 25 сентября в районе Хоста были обнаружены три подводные лодки², а 26 – на рейде 5 больших кораблей врангелевских вооружённых сил³.

Стремительные и эффективные действия Красной Армии вынудили последние подразделения Армии возрождения 13 ноября уйти в Гагры, отступить к границам Грузии по побережью.

После окончания гражданской войны большинство белых летчиков эмигрировало за границу, незначительная часть перешла на сторону красных. Бывшие белые летчики С.Я. Корф (дважды), М.А. Волковойнов (дважды), А.Д. Муратов за боевые заслуги получили награды советского правительства.

Всего за период Гражданской войны в Советской России был официально зафиксирован 131 воздушный бой между красными и белыми летчиками и их союзниками. На счету Рабоче-крестьянского красного военно-воздушного

¹ Врангель П.Н. Указ. соч. С. 388 - 389.

² РГВА. Ф. 33424. Оп. 1. Д. 137. Л. 71.

³ РГВА. Ф. 192. Оп. 3. Д. 1331. Л. 105.

флота имелось 9 сбитых самолетов противника, военно-воздушного флота белых армий – 3 самолета и 2 аэростата, английской авиации – 2 самолета и 3 аэростата, польско-американской авиации – 1 самолет и 3 аэростата¹.

Победы Советской власти на фронтах Гражданской войны, разгром бело-гвардейцев и изгнание их в Крым позволили ей обратить свое внимание на Закавказье, всегда входившее в сферу интересов России. К этому времени здесь шел активный процесс становления собственных независимых государств по этническому принципу. Проявления сепаратизма обострили в этом регионе межнациональные отношения и социально-политические конфликты².

Мы не будем углубляться в ход политических баталий, развернувшихся в Закавказье, т.к. об этом написано достаточно много исследований³. Мы лишь кратко обозначим сложившуюся ситуацию.

10 февраля 1918 года в Тифлисе был созван Закавказский сейм из представителей от бывших закавказских губерний, который 9 апреля провозгласил создание независимой Закавказской Демократической Федеративной Республикой (ЗДФР)⁴.

После подписания в марте Брестского мира, Грузия потеряла часть своих территорий в границах бывшей Российской империи и не хотела с этим мириться. Однако, когда турецкая армия, пользуясь отсутствием войск на фронте, перешла в наступление и захватила ряд городов, закавказское правительство пошло на переговоры.

¹ Отечественная ПВО: вехи истории. URL: <https://structure.mil.ru/structure/forces/vks/pvo-pro/history.htm> (дата обращения: 04.06.2019).

² Дарабади П. Геополитическое соперничество на Кавказе в начале XX века (геоисторический очерк) // Кавказ и глобализация. Лулео, 2006. Т. 1. С. 198.

³ Мустафа-заде Р.С. Две Республики. Азербайджано-российские отношения в 1918-1922 гг.: -М., 2006; Каземзаде Ф. Борьба за Закавказье (1917–1921). Лулео, 2010; Топчибаши А.М. Парижский архив 1919–1940. В 4-х кн. Кн. 1. 1919–1921. Сост. Г. Мамулиа и Р. Абуталыбов. М., 2016 и др.

⁴ Гасанлы Д. Азербайджан на перекрестке эпох: первая попытка интеграции в свободный мир (1917 – 1920 гг.) // Кавказ и глобализация. Лулео, 2009. Т. 3. Вып. 4. С. 145.

Сказалось отсутствие дисциплинированных армий, территориальные претензии, политические разногласия между тремя частями Федерации. Грузинские меньшевики и армянские дашнаки ориентировались на Германию, а азербайджанские мусаватисты – на Турцию¹.

В качестве посредника выступала Германия, также имевшая свои интересы в этом регионе. Новые требования Турции приводили к еще большим территориальным потерям. Кроме того, выявились серьезные территориальные разногласия между правительствами Грузии, Армении и Азербайджана. Эти споры предполагалось решить на Парижской Конференции.

Однако, уже 26 мая 1918 г. прекратила свое существование ЗДФР, а Грузинская Демократическая Республика провозгласила свою независимость. 28 мая стала независимой республика Азербайджан, однако в мае – октябре 1918 г. на большей ее части находились турецкие войска, с ноября 1918 г. по август 1919 г. – в Баку и восточной части страны находились британские войска.

28 мая 1918 г. на территории Восточной Армении была провозглашена независимая республика Армения. Остальная часть была оккупирована Турцией. Армия республики, сумев приостановить дальнейшее наступление турок, летом была вынуждена подписать договор о мире. Его условия значительно улучшились после подписания 30 октября 1918 г. Англией Мудросского перемирия о капитуляции Турции. Армения вернула себе ряд территорий. Турецкие войска покинули Закавказье, но им на смену пришли британцы, в декабре вошедшие в Тифлис².

Закавказские республики в этот период создают собственные органы власти, национальные вооружённые силы, в которых формируются авиационные отряды.

¹ Системная история международных отношений в 4-х томах. 1918–1991. М., 2000. Т. 1. URL: <http://www.obraforum.ru/lib/book1/foreword.htm> (дата обращения: 16.04.2019).

² Петросян Г.А. Отношения республики Армения с Россией (1918–1920 гг.). Ереван, 2012. С. 202.

Власти Грузии хотели создать на остатках расформированных Кавказских авиационных отрядов и Тифлисской лётной школы Грузинский авиационный отряд. Командование было возложено на М. Мачавариани. В Грузии остались лётчики Русанов, Кукуречкин, Егоров, Хандожко, штабс-капитан Николай Макшвили, поручики Александр Макашвили, Авалиани, Давиташвили, Строев-Ратишвили, поручик Сехниашвили, подпоручики Малашхия, Тохадзе, поручик Хачинашвили. Грузинские лётчики Сехниашвили, Хачинашвили, Малашхия поддерживали связь между наземными грузинскими отрядами и вели разведку в Ахалкалакском направлении и Западной Грузии.

В грузинской авиации имелись французские, британские и российские самолёты разных типов: «Фарман – VII», «Фарман – XVI», «Моран-Парасоль», «Вуазен», «Лебедь – 12», «Кодрон», «Ньюпорт – XXI», оставшиеся от Кавказской армии. Самолёты и имущество устарели, пришли в негодность, требовалось их обновление.

Грузинские исследователи подсчитали, что в 1918 г. во время полета произошла авария 18 самолетов, из которых 4 разбились. В 1919 г. произошло 32 авиационных происшествия, 6 самолетов были признаны неудовлетворительными. В 1920 г., с января по сентябрь, произошло 29 авиационных происшествий, и 7 самолетов так и не удалось отремонтировать. ... Погибли грузинские пилоты: майор Николоз Макашвили, лейтенант Прокл Килтава, младший лейтенант (подпоручик) Григол Малашхия.

Поднявшись с аэродрома для проверки двигателя, Н. Макашвили на малой высоте не смог выровнять самолет, который ударился о землю. Подобная авария произошла в августе 1920 г., когда после катастрофы летчик-лейтенант Килтава умер в госпитале¹.

¹ Силакадзе Д. Вооружение вооруженных сил и народной гвардии первой республики Грузии. Тбилиси, 2007. С. 55-56. URL: <http://www.academia.edu/36079113/%E1%83%> (дата обращения: 17.01.2018).

В июне 1918 г. на Тифлисский аэродром прибыл немецкий авиационный отряд, который вместо обещанной помощи вёл разведывательную деятельность по фотографированию важных наземных стратегических объектов¹. В июне 1918 г. из Тифлиса во Владикавказ дезертировал на «Кодроне» военный лётчик Русанов².

В начале 1919 г. возобновила работу восстановленная Тифлисская лётная школа.

Деникинцы в феврале 1920 г. передали меньшевистскому правительству Грузии вооружение и 9 аэропланов³. Грузинское правительство приняло решение о закупке еще десяти самолётов в Италии на заводе «Ансальдо» и отправке их морем в Батум. Самолеты имели двигатель на 250 л.с., фотографическое оборудование, но без вооружения.

Грузинские воздушные силы столкнулись также с нехваткой смазочных материалов, запасных частей.

Весной 1920 г. на территорию Грузии, чтобы не попасть в плен к красным, перелетели летчики Вержбицкий, Пишванов, Зарин и Тихомиров на своих «Кэмелах». Они воевали в 6-м добровольческом отряде, в Грозном оказались в окружении чеченских повстанцев и Красной Армии. Летчики поступили на службу в грузинскую армию. Их зачислили водителями в тифлисскую автомобильную роту⁴.

Армянский авиаотряд был организован после возвращения в 1918 г. имперской авиации с Турецкого фронта из остатков неисправных самолётов лётчиком Михаилом Сундукьяном. Однако, единственный исправный самолёт, полученный в Тифлисе, разбился при посадке в Карсе, и отряд практически бездействовал.

¹ Bechhofer Roberts C.E. In Denikin's Russia and the Caucasus, 1919-1920. Clagow, 1921. P. 32.

² Воевода М. Указ. соч. С.21.

³ Траскунов М.В. Кавказская Краснознамённая. Тбилиси, 1961. С. 209.

⁴ Хайрулин М.А. Указ. соч. С. 144.

В 1919 г. во Франции находился лётчик-армянин Артур Гулян (Рильский) – будущий командир Первого Армянского авиационного отряда. Он пытался собрать средства для закупки в Англии самолётов для Армении, но богатые армяне отказались дать деньги. И всё же Артур Васильевич сумел купить два самолёта «Сальмсон-2А» и переправить их в Карс, где командование гарнизона назначило его командиром армянского отряда, а М. Сундукяна – его заместителем. За весну 1920 г. отряд был сформирован. В штат вошли летчики М. Хаян, Г. Ервандян, П. Вержбицкий, Я. Садовский; летчики-наблюдатели (летнабы) В. Нуров, В. Абовянц, Н. Хорозов; мотористы А. Рафаэлянц, Р. Бабаян, С. Егиазарян, С. Задоян; помощник главного механика С. Багдасаров и др.¹

30 октября 1920 г. турки начали бой за Карс, А. Гулян на одном самолете вместе с летнабом Н. Хорозовым и механиком Р. Бабаяном пытались долететь до Эривана, но разбили самолет при вынужденной посадке. Попытка спасти остальную авиационную технику не удалась, её пришлось сжечь.

Днем рождения Военно-воздушных сил Азербайджана является 14 сентября 1919 г., когда военный министр издал приказ о создании в армии авиаотряда. Начальником авиаотряда приказом № 370 от 19 августа, за подписями генералов Самеда бека Мехмандарова и Мамеда бека Сулкевича, был назначен военный летчик подпоручик Теймур хан Афшар (бывший пилот при мусаватском правительстве)².

После его перевода в штаб воздушного флота Азербайджана, на эту должность назначили командира 33-го отряда Граудин-Граудса, а шведского коммуниста Гарри Флекмооре – военным комиссаром. Впоследствии Граудин-Граудса сменил Борис Людвигович Младковский, а Гарри Флекмооре – С.А. Красовский. Но еще в январе 1919 г. министр обороны Азербайджанской

¹ Петросянц Х.С. В рядах советских авиаторов. Ереван, 1969. С. 30-34.

² Военная армия Азербайджана. URL: http://voinanet.ucoz.ru/index/armija_azerbajdzhana/0-4836 (дата обращения: 24.02.2018).

республики, генерал Самед бек Мехмандаров просил выяснить «...возможен ли прием азербайджанцев ... в летное училище, находящееся в Тифлисе...»¹.

В первый авиационный отряд вошли девять человек, окончивших трехмесячные курсы в Тифлисском авиационном училище, прапорщики второго Бакинского полка Алигусейн Дадашев, Теймур Мустафаев, подпоручик первого Джаванширского полка Асад Алиев, капитан Фиридун Мирза Гаджар из первой артиллерийской бригады, прапорщики третьего Гянджинского кавалерийского полка Ахмедали Аждар Гасанзаде, Мамед Гарашаров и другие лётчики².

В отряд прибывали и летчики, только что вернувшиеся из эмиграции. Так были приняты поручик С.Ф. Грабовский со своим младшим братом-мотористом, им вручили новый «Ньюпорт-ХVII».

Однако, несмотря на некоторые успехи государственного строительства, страны Закавказья были не способны решить свои споры. Межнациональные, межпартийные противоречия, вмешательство Турции, Германии, Англии помешали налаживанию сотрудничества между ними.

Весной 1920 г. Красная армия начала активные действия в Закавказье. Накануне наступления на Баку 11 А имела 15 самолётов³. В марте 1920 г. Реввоенсовет 11 армии на самолетах 33 Ао передислоцировался из Астрахани в район Святого Креста (Будённовск). Туда же на верблюдах отправили техническое имущество и горючее, а морским путём в Петровск-Кавказский (Махачкала) технический состав. Первыми вылетели командарм М.В. Василенко и начавиаарм И.К. Михалюк, за ними – С.А. Монастырев с С.М. Кировым на двухместном «Фарсале» без компаса. «Горючего, чтобы покрыть все расстояние в 500 верст, не хватало – пришлось приземляться и заправлять бак. Ночь просидели в пустыне. Утром продолжили полет»⁴.

¹ Сулкевич М. Первый военный лётчик Азербайджана Фаррух Ага Гаибов. Баку, 2007. С. 29

² Назирли Ш. Военные летчики Национальной армии АРД. URL: <https://www.ourbaku.com/index.php> (дата обращения: 04.06.2018).

³ РГВА. Ф. 109. Оп. 2. Д. 242. Л. 32.

⁴ Московский В.П. Твои крылья. М., 1977. С. 29.

При посадке на аэродроме Петровск-Кавказский были обнаружены неисправные английские самолеты и авиационно-техническое имущество. Авиатряд активно включился в боевую деятельность.

Из Петровска-Кавказского отряд перелетел на аэродромы Арменикенд, Кишлы, затем Евлах. В ходе проведения Бакинской операции 28–29 апреля 1920 г. войска 11-й армии Кавказского фронта взяли под контроль Апшеронский полуостров и г. Баку – крупный нефтяной район. В городе была установлена Советская власть и провозглашена Азербайджанская Социалистическая Советская Республика. Современные азербайджанские политики, историки оценивают это событие как оккупацию, приведшую к падению первой Демократической Азербайджанской республики¹. 18 мая части 11 А захватили в Энзели Каспийский флот, угнанный англичанами и белогвардейцами, там же остались 6 гидросамолётов².

29 ноября 1920 г. было свергнуто прежнее правительство Армении, и в Ереване установилась советская власть. 2 декабря 1920 г. была образована Армянская ССР. Пользуясь временными затруднениями советской власти, в феврале 1921 г. была предпринята попытка ее свержения, захвачена Эривань. Немногочисленные армянские и азербайджанские отряды, части РККА были прижаты к границе с Турцией. В течение полутора месяцев шли бои. Не хватало продовольствия, одежды, оружия. Дивизия с трудом доставала у населения Армении хлеб и мясо в обмен на лошадей и сбрую.

Положение группы советских войск Карамалинского фронта было критическим. 20 марта Реввоенсовету 11 армии РККА была послана радиограмма: «Продовольствие на исходе. Денежных знаков очень недостаточно. Срочно необходима присылка только на аэроплане двадцати пудов золота для обмена на продовольствие. Для спуска аэроплана приготовим площадку в Нахичевани. Оознавательными знаками с каждой стороны по три белых квадрата,

¹ Алиева К. Азербайджан отмечает 100-летие АDR // AzerNews. 2018. 25 мая. № 40. С. 2. URL: http://www.elibrary.az/docs/qazet/qzt2018_3287.htm (дата обращения: 19.07.2019).

² РГВА. Ф. 195. Оп. 3 Д. 445. Л. 25. С. 340. Московский В.П. Твои крылья М., 1977. С. 29

между ними белая стрела в сторону полета. От выполнения настоящей просьбы зависит наше существование. № 607/опсек. Предревкома Касьян, Комвойск Москачанов, военком войск Свиридов»¹.

По указанию Г.К. Орджоникидзе 25 марта 1921 г. летчики 11 армии РККА Всеволод Лукьянович Мельников и Борис Николаевич Кудрин доставили пять пудов золотых монет красноармейцам, отрезанным от баз снабжения². Они выполнили трехсотпятидесятивёрстный перелет над глубокими ущельями и высокими горами³.

Реввоенсовет армии объявил им благодарность, на аэродроме в Тифлисе 1 мая 1921 г. лётчикам были вручены награды – ордена Красного Знамени.

Летом 1921 г. авиаторы 11 А РККА выполняли и боевые задачи. Здесь в мае погибли экипажи Смирнова с Васильевым на «Фармане-XXX» и Карновского с Головацким на «Ньюпорте-Х»⁴.

Коммунисты Грузии, поддерживаемые Советской Россией, 11 февраля 1921 г. возглавили восстание под лозунгами установления советской власти. Ревком Грузии попросил Россию о помощи. Уже 16 февраля 11 армия РККА из приграничных районов Армении и Азербайджана и части 9 Кубанской армии из района Гагр и Сухум, поддерживаемые авиацией, выступили на Тифлис.

Авиационные отряды поражали объекты тыла врага, цели на аэродроме Навтлуг и арсенал в Тифлисе. На начало Тифлисской операции Красная Армия имела 56 самолётов⁵, в воздушном ударе принимало участие 16 самолётов⁶. Грузинская авиация бездействовала. Большую помощь РККА оказывали про-

¹ Амирханян Ш.М. Из истории борьбы за советскую власть в Армении. Ереван, 1967. С. 155-156.

² Яблоновский В.И. и др. В орлином краю. Ростов н/Д., 1977. С. 15; Кудрин Б.Н. На помощь боевым друзьям. Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации). М., 1959. С. 85-91.

³ Траскунов М.В. Указ. соч. С. 270.

⁴ Сергеев А.В. Указ. соч. С. 145, 149.

⁵ Гражданская война в СССР. М., 1986. Т. II. С. 348.

⁶ РГВА. Ф. 195. Оп. 4. Д. 605. Л. 83.

тивники меньшевистского режима. Подпольщики на аэродроме Навтлуг подсыпали поташ в масло моторов аэропланов, и авиация меньшевистской Грузии не поднялась в воздух.

Единственный случай противостояния в воздухе при выполнении воздушной разведки в районе г. Тифлис произошёл 23 февраля, когда краснолёт Серёгин атаковал грузинский аппарат и преследовал его до аэродрома Навтлуг¹. Грузинские лётчики отличились лишь при отступлении частей 11-й армии у Соганлуги 18 февраля и 24 февраля у разъезда Караджалар. В 14 часов четырьмя аппаратами они атаковали советский бронепоезд № 5, сбросив на него 30 бомб, при этом один их аэроплан был подбит².

Современные грузинские авторы отмечают, что «19 февраля 1921 г., во время войны с Россией, Военно-воздушные силы Грузии выполнили успешный боевой полет, ... два грузинских самолета бомбили вражеские (российские) войска». Генерал Георгий Квинитадзе в своих мемуарах писал: «... в этой обстановке пилоты постоянно вызывались для выполнения задач, воздушные силы непрерывно атаковали неприятеля»³.

В тоже время, по данным на конец октября 1920 г. общая численность вооруженных сил Грузии достигала 38 батальонов, 10 эскадронов (23 тыс. штыков) при 543 пулеметах, 83 орудиях, 3 бронепоездах, 8 бронемобилях и танках, 12 аэропланах⁴. Возможности для отражения нападения Красной Армии у грузинского правительства были.

После своего падения и побега в феврале 1921 г., грузинские меньшевики пытались продать имевшиеся в республике самолеты, но грузинские лётчики не дали это им сделать и перелетели в Тифлис, занятый 25 февраля 1921 г. наземные войска Красной армии. Но в горах еще продолжались сопротивления банд меньшевиков.

¹ РГВА. Ф. 29. Оп.75. Д. 175. Л. 3.

² Зун В. Бронесилы 11-й армии в борьбе за освобождение Грузии (15-летие разгрома грузинских меньшевиков) // Механизация и моторизация РККА. 1936. № 2. С. 22.

³ Силакадзе. Д. Указ.соч.

⁴ Безугольный А.Ю. Грузинская Демократическая республика 1918–1921. URL: <http://www.diary.ru/~15061981/p211859012.htm?oam> (дата обращения: 16.05.2018).

3 марта лётчики 35-го отряда Петров и Илюхин атаковали осколочными и зажигательными бомбами у пристани Гудауты неприятельскую паровую шхуну. В этот же день были сброшены 31 бомба на несколько французских миноносцев у Нового Афона¹. Лётчики 9А РККА прикрывали приморские районы Абхазии и Западной Грузии от кораблей Антанты.

К середине марта 1921 г. Красная Армия заняла всю территорию Грузии, где была провозглашена советская власть. В современной грузинской историографии отмечается, что российская Красная Армия напала на Грузию и в результате войны февраля — марта 1921 г. оккупировала страну².

«Долгая и полная драматизма военно-политическая борьба за обладание Закавказьем и Каспием завершилась в пользу Советской России. Огромное геостратегическое значение имела советизация всего Закавказья, закончившаяся к весне 1921 г., после чего наступило военно-политическое затишье, продолжавшееся до Второй мировой войны»³.

Авиационные отряды закавказских республик вошли в состав авиации РККА. В целом самолётный парк Красной Армии на начало 1921 г. насчитывал 752 самолёта, в основном устаревшие и требующие ремонта⁴. М.В. Фрунзе, анализируя состояния Воздушного Флота в стране, указывал на невозможность рассматривать Красный Воздушный Флот, летающий, по мнению лётчиков, на «гробах», как Флот. Самолёты ремонтировались от двух до пяти раз, слабая подготовка лётчиков, отсутствие специального оборудования на аэродромах вело к большому числу аварий и гибели лётчиков⁵. Такое же состояние военной авиации было и в Кавказском регионе, т.к. она прошла испытание в экстремальных горных условиях.

¹ РГВА. Ф. 109. Оп. 3. Д. 211. Л. 330.

² Мацаберидзе М. Россия и Грузия в постсоветский период: метаморфозы отношений // Центральная Азия и Кавказ. Лулео, 2008. № 5. С. 170.

³ Дарабади П. Указ. соч. С. 205.

⁴ Шумихин В.С. Советская военная авиация... С. 82.

⁵ РГВА. Ф. 33988. Оп. 1. Д. 1. Л. 4.

Таким образом, события февраля – октября 1917 г. приведшие к распаду царской армии, в том числе военной авиации, разделили лётчиков на два лагеря. Военная авиация была сохранена, однако имела большие проблемы. В ходе Гражданской войны на основе авиационных отрядов 11 А, 9 А и 1 Конной армии зародился красный воздушный флот СКВО. В боевом содружестве с другими родами войск он внес значительный вклад в достижение победы над силами внутренней и внешней контрреволюции в Кавказском регионе.

Тактика военной авиации вооружённых формирований Гражданской войны сводилась к выполнению задач против и в пользу конницы, разведке передвижения войск противника, розыску войск противника, а также собственных пехотных и кавалерийских частей, с которыми прерывалась связь во время боевых действий. Аэропланы проводили бомбометание позиций противника, сбрасывали прокламации.

Полёты проводились на небольшие расстояния из-за возможного отказа изношенной техники. На выполнение поставленных задач оказывали влияние сложные погодные условия и отсутствие точных карт местности.

С весны 1920 г. на Северном Кавказе закончилась в основном Гражданская война. В её историю вписаны страницы авиаторов, сражавшихся в небе Кавказа против белогвардейцев и иностранных войск. Десятки авиаторов награждены высшей наградой Республики Советов – орденом Красного Знамени: дважды – И.И. Петрожицкий, Б.Н. Кудрин, В.Л. Мельников, Н.Н. Васильченко, Я.Я. Гуляев, трижды – И.У. Павлов, П.Х. Межерaup, С.А. Монастырёв. 1-й истребительный дивизион и 35-й разведывательный отряд были отмечены Почётными Красными знамёнами ВЦИК и ЦИК СССР.

Известны имена лётчиков, воевавших за белую идею: В.М. Ткачёв, А.В. Лисевицкий, Г.П. Сакирич, В.В. Журкевич и др.

После распада Российской империи и развала Кавказского фронта в бывших закавказских губерниях происходит создание новых демократических государств. Власти Грузии, Азербайджана и Армении строят и свою военную авиацию из остатков самолетов Кавказского фронта и лётчиков-добровольцев.

Однако, проблемы с техникой, запасными частями, топливом для самолетов не позволили создать полностью боеспособные авиационные подразделения. После установления в Закавказье советской власти национальные авиационные отряды вошли в состав военной авиации РККА.

Таким образом, делая выводы по первой главе надо отметить, что военная авиация Кавказского региона, как новое средство вооружённой борьбы в Российской Имперской Армии, показала себя как необходимое и мобильное средство поддержки наземных частей Кавказского фронта Первой мировой войны.

В силу особенностей горного театра на Кавказском фронте действия войск были возможны только на нескольких изолированных направлениях, из которых лишь Эрзерумское имело не очень трудные дороги. Летчики, используя наземные ориентиры для своих маршрутов (дороги, ущелья, излучины рек в узких ущельях), летали в горных условиях, держась друг от друга на минимальной дистанции. При этом в групповых полётах ограничивались возможности маневрирования в случае обнаружении препятствия. Существовала также угроза столкновения с горами в ущельях при наборе высоты, когда восходящие потоки воздуха начинали прижимать аэропланы к вершинам гор в густом тумане. Почти все полёты выполнялись практически на «потолке» тактико-технических данных самолётов.

Летчики находились в большом нервном напряжении и самообладании, а летчики-наблюдатели – с удвоенным вниманием следили за окружающей обстановкой. Устаревшие карты местности, с неточностями и ошибками, не позволяли оперативно ориентироваться в горах, часто ставили под угрозу выполнение поставленной боевой задачи. Несмотря на все эти сложности, пилоты только несколько раз не смогли выполнить поставленную задачу из-за плохих погодных условий.

Горы, узкие ущелья, высота расположения целей, тыловые склоны, закрытые участки местности, плохая видимость целей, ветер приводили к неэффективности применения аэростатов для корректирования огня артиллерии.

Поэтому на Кавказе именно авиация стала прообразом современных разведывательно-ударных комплексов (лето 1917 г., Эрзинджанская долина) с применением новых средств связи и обозначения целей (сигнальные полотнища, цветные ракеты и флажки).

Применение авиации вынудило воюющие стороны принять ряд мер по маскировке основных намерений и вводу противника в заблуждение (ложные цели, ложная подготовка прорыва в нескольких направлениях).

Турецкому командованию немало беспокойства принесла авиация русских, бомбардируя тылы и штабы турецких войск, вынуждая перебазировать штабы в тыл, передислоцировать лётчиков с сирийского фронта на кавказский.

В ходе выполнения перечисленных задач с накоплением опыта организации и ведения боевых действий сложились основные принципы боевого использования авиации: массированные усилия авиации на важнейших направлениях; внезапность; непрерывность; взаимодействия авиации с наземными войсками и силами флота.

Война на море дала резкий толчок развитию гидроавиации. Пароходы, переоборудованные на Чёрном море в «гидрокрейсера», позволили с помощью гидросамолётов успешно выполнять боевые задачи флоту на западном и турецком побережьях моря. При этом гидроавиацией выполнялись разведка, наведение огня корабельной артиллерии, бомбардировка целей на угольном побережье Турции, в дельте Дуная, в интересах высадки десантов войск Кавказского фронта, борьба с подводными лодками.

Боевые потери, отсутствие опыта пилотирования в горах и на море, несовершенство техники и выработка ресурса аэропланов и их оборудования, отсутствие надёжных парашютов явились причинами, подтолкнувшими руководство страны на создание специализированных авиационных школ в Тифлисе, Баку, Батуми для подготовки лётчиков в Кавказский регион.

Малочисленная авиация и лётчики Кавказского фронта с честью исполнили свой воинский долг при взятии Эрзерума, Эрзинджана, Трапезунда, в Огнотской операции. За боевые действия Т.Я. Заболоцкий и М.С. Мачавариани

стали полными Георгиевскими кавалерами, Н.Н. Курбатов, А.Д. Кособрюхов, Б.И. Майер (Мерцалов) получили в награду за свои подвиги Георгиевское оружие. Благодаря архивным материалам пока удалось определить имена 10 летчиков, награжденных орденом Св. Георгия (В. Журкевич, Т.Я. Заболоцкий, А.Д. Кособрюхов, Н.Н. Курбатов, Б.И. Майер, А. Манучарянц, М.С. Мачавариани, Н.В. Петров) и 17 человек, награжденных орденами Св. Владимира, Св. Анны и Св. Станислава разных степеней.

В годы Гражданской войны часто воевали друг против друга летчики, еще вчера защищавшие Россию от внешнего врага. Политические взгляды развели их по разные стороны.

Военная авиация, как и прежде, сбрасывала листовки, проводила разведку, бомбометание конных и пехотных частей противника, групповое бомбометание, сбрасывала бомбы на мирные города, занятые неприятелем.

Шла ожесточенная борьба за господство в воздухе. Перед летчиками обеих армий стояла задача уничтожения неприятеля в воздушных боях. Для увеличения эффективности деятельности авиации в боевой обстановке авиационные отряды объединялись в группы, затем эскадрильи.

В Закавказье после падения империи, создаются свои вооруженные силы и военная авиация. Боевые действия на старых и изношенных самолетах унесли жизни талантливых авиаторов, которые могли бы развивать авиацию в регионе. Одним из решений этой проблемы стало повторное открытие в 1919 г. в Тифлисе лётной школы по подготовке лётчиков, а 1920 г. в Баку – Школы морской авиации.

Однако, вооруженные силы молодых государств, в силу разных причин, не смогли противостоять 11 Армии Рабоче-Крестьянской Красной Армии, которая помогла своим сторонникам, революционно настроенным гражданам Армении, Азербайджана и Грузии установить советскую власть в этих республиках. Национальные авиационные отряды стали частью военной авиации Армии Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

В начале Первой мировой войны Россия имела 263 боевых самолёта, больше всех из стран Антанты и Германской коалиции, то, с учётом производства и потерь, на 1918 год осталось около 700. На Западном фронте, основном театре боевых действий, где проходили основные воздушные батальи военной авиации в Европе существовало мнение об отсталости русских лётчиков основанное на недостатке современных самолетов в России и на лживой немецкой пропаганде. Это положение подтверждают и слова русского авиационного аса Евграфа Крутения на конференции в Лондоне 25 февраля 1917 г. На Кавказском фронте ситуация была иная. Кавказский, второстепенный, фронт имел на начало войны всего 8 аэропланов, на котором к концу войны из 104¹ воевавших осталось 10. Германия поставила в Турцию в 1915-1918 годах 260 аэропланов, но русская военная авиация сумела лишить турецкую авиацию оказывать влияние на ход боевых действий и воздействие на российские наземные войска.

Руководство страны и военное командование приложило усилия к развитию и совершенствованию молодого средства вооружённой борьбы - военной авиации. Как результат, промышленностью произведено для фронта 5012 и закуплено за границей 1800 аэропланов². В процессе боевых действий отношение к российской военной авиации изменилось. Действия русских лётчиков на фронтах изменили отношение к ним иностранных специалистов, о чём неоднократно свидетельствовали публикации в европейских газетах.

История показала, что поставленные боевые задачи перед авиационными частями Кавказского фронта Первой мировой войны молодой Императорский Военный Воздушный флот выполнил с честью, тем самым создав условия для особенностей его дальнейшего развития.

¹ Дузь П.Д. История Воздухоплавания и Авиации в России. М: Машиностроение. 1989. С.93.

² Рохмистров В. Г. Авиация великой войны. — М: АСТ: ВЗОИ, 2004. С. 526

Период Гражданской войны в Кавказском регионе показал, что даже в условиях разных политических и национальных взглядов, руководство создаваемых Добровольческой армии, Закавказских республик совместно с авиационными фанатами, понимая значимость и эффективность аэропланов, пытались сохранить и приумножить авиацию. Это свидетельствуют, при дефиците финансирования, закупки авиационной техники за границей и заводе «Анатра» в Одессе, ремонт изношенных аэропланов в мастерских Таганрога, Екатеринодара, Тифлиса, Баку. Учитывая все трудности русские пилоты при-творствующих сторон при выполнении боевых задач берегли самолёты. Опыт формирования и руководства авиационных подразделений в период Гражданской войны показал необходимость единоначалия и централизованного обеспечения военной авиаций, что стало фундаментом дальнейшего строительства и совершенствования Воздушного флота Армии Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

2. РАЗВИТИЕ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВЕТСКОЙ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ КАВКАЗСКОГО РЕГИОНА В 1920-е – 1930-е гг.

2.1. Проблемы организации советской авиации в Кавказском регионе в межвоенный период

В процессе строительства вооруженных сил Советской республики, руководство понимало важность и значение кавказского региона, поэтому уже 4 мая 1918 г. был издан Декрет об образовании Северо-Кавказского военного округа, т.е. общевойскового оперативно-стратегического территориального объединения вооруженных сил страны.

В состав СКВО входили Ставропольская и Черноморская губернии, Дагестан, области Донского, Кубанского и Терского казачьих войск, несколько позднее – Астраханская губерния. Центром стал г. Царицын. В результате ряда формирований к 1941 г. в СКВО входила часть Ростовской области, Краснодарский и Ставропольский (Орджоникидзевский) края, Дагестан, Калмыкия, Кабардино-Балкария, Чечено-Ингушетия, Северная Осетия, Астраханский округ. Центром СКВО был уже Ростов. В состав округа входила и военная авиация.

К началу 1921 г. Красный Воздушный флот состоял из штаба ВФ, управления снабжения, сухопутной авиации (18 штабов воздушных флотов, 4 авиадивизиона, дивизион воздушных кораблей «Илья Муромец», 65 авиаотрядов, 4 авиазвена, части обеспечения), морской авиации (2 штаба воздушных флотов, 4 гидродивизиона, 14 гидроавиаотрядов и 6 мастерских), отдела воздухоплавания и учебных заведений¹. (см. Приложение 10)

Авиация фронтов перешла в состав военных округов и была сведена в авиационные эскадрильи, в конце 20-х годов объединенные в бригады.

¹ РГВА. Ф. 29. Оп. 46. Д. 47. Л. 50.

Начальником красного воздушного флота (КВФ) Северокавказского военного округа стал красновоемлёт, кавалер двух орденов Красного Знамени Петрожицкий Иван Иосифович. Он был родом из Туапсе. Обучение прошел сначала в артиллерийском училище, затем в Севастопольской летной школе. Служил в царской армии, получив Георгиевский крест 4-й степени. Перейдя на службу в РККА, участвовал в Гражданской войне, занимал различные должности. Иван Иосифович был председателем комитета 26-го авиационного отряда, командиром 6-го авиационного дивизиона (АД), командовал авиацией различных фронтов, в том числе Кавказского. Начальником штаба Северокавказского военного округа был назначен краслетнаб Жигалов Николай Евгеньевич¹. (см. Приложение 11)

Осенью И.И. Петрожицкого заменяет Феликс Антонович Ингаунис, а в ноябре 1922 г. на должность начальника был назначен кавалер трёх орденов Красного Знамени Иван Ульянович Павлов, ученик П.Н. Нестерова.

Несмотря на финансовые трудности в стране, В.И. Ленин отдал распоряжение о выделении на восстановление авиационных предприятий три миллиона рублей золотом, а решением Пленума ЦК РКП(б) на развитие авиации в 1922 г. и 1923 г. было выделено тридцать пять миллионов. Это решение было вызвано желанием отказаться от иностранных поставщиков и сильно устаревшей и изношенной техники. Известен случай, когда лётчик Шкорников и механик Объедков разбились над Кущёвской, т.к. самолёт рассыпался в воздухе при перелёте из Ростова-на-Дону в Краснодар.

После утверждения советской власти в Закавказье национальные авиаотряды постепенно входили в состав воздушного флота России. Осенью 1921 г. 1-й истребительный дивизион и оставшиеся в Закавказье после войны авиационные отряды были отправлены в европейскую часть страны на переформирование. Здесь остаются грузинский авиадивизион с несколькими отрядами и азербайджанское авиационное крыло в дивизии Хан-Нахичеванского под командованием боевого летчика Аркадия Романова.

¹ РГВА. Ф. 25896. Оп. 3. Д. 1124. Л. 1

Новое советское правительство Азербайджанской Республики решило создать Военно-воздушный флот Азербайджана на базе школы морских летчиков, первого азербайджанского авиационного отряда, зенитной батареи и штаба Воздушного флота. Уже 28 апреля 1920 г. в Баку была снова открыта Школа морской авиации, здесь готовили летчиков в основном из азербайджанской молодежи¹. Школой командовал морской летчик Павлов. Большую помощь в организации авиационных подразделений оказало руководство Азербайджана — Али-Гейдар Караев, Александр Иванович Годорский, Хан-Нахичеванский и Шекинский.

В 1920 г. командование Азербайджанской армии делегировали Теймура Мустафаева и Махмуда Махмудзаде в Бакинское военно-воздушное училище. Начальник училища, военный летчик Павлов, поручил им сборку гидросамолета М-5. После этого лётчики стали летать по очереди.

В связи с возникшей угрозой налётов из Персии английской авиации в июне 1920 г. была организована воздушная оборона этого района² и военная помощь Гилянской советской республике³.

В основу взаимодействия наземных и воздушных сил был положен «План воздушной обороны Бакинского района»⁴, состоящий из 5 боевых участков⁵ и утверждённый приказом по войскам № 9 от 23 августа 1920 г.⁶

Замечательно проявили себя 1 Азербайджанский авиационный отряд и боевое звено 15 Ао под командованием И.К. Михалюка, которые в сентябре – октябре выполнили 39 боевых вылетов по блокированию действий английской авиации в районе г. Энзели. В 1921 г. первым совершил полет Теймур Мустафаев. Затем летали Махмуд Махмудзаде, Алигусейн Дадашев и курсант Асад

¹ Вестник Воздушного Флота. 1922. № 14. С. 72.

² РГВА.Ф. 109. Оп. 5. Д. 30. Л. 424.

³ Большевики в Гиляне: провозглашение Персидской Советской Республики. URL: https://etargentuma.my1.ru/load/stati/istoricheskie/bolsheviki_v_giljane_provozglashenie_persidskoj_sovetskoj_respubliki/35-1-0-201 (дата обращения: 07.02.2018).

⁴ РГВА. Ф. 195. Оп. 6. Д. 148. Л. 219.

⁵ РГВА. Ф. 195. Оп. 3. Д. 250. Л. 11.

⁶ РГВА. Ф. 195. Оп. 6. Д. 158. Л. 43-45.

Алиев, Ахмедали Аждар Гасанзаде, Мелик Микаил Мирза. Алигусейн и Махмудзаде, сдав дополнительный экзамен, получили звание военного летчика. К пионерам азербайджанской авиации относятся также лётчики Фаррух ага Гаибов, Теймур хан Афшар. Среди них была первая женщина-лётчица на Кавказе Лейла Алескеровна Мамедбекова.

У летчиков были серьезные проблемы с техникой. Нелегко было организовать ремонт и эксплуатацию самолетов, в Азербайджане не было авиазавода. Авиамастерские приобретали детали на частном рынке. Только пулеметы привозили из Ганджи.

С конца 1922 г. военная авиация с успехом применялась для наблюдения и фотографирования Каспийского моря с геологической целью. При содействии гидропланов авиационной школы имени Караева, геологу инженеру Р.Р. Зуберу удалось открыть несколько подводных сопок и извержение нефти¹. В 1924 г., совершая облет Каспия на высоте 500-600 метров, военный лётчик Теймур Расулович Мустафаев и летчик-наблюдатель Гаджиев заметили на поверхности моря маслянистые пятна нефти и сообщили об этом в наркомат нефтяного хозяйства². В 1922 г. Т. Мустафаева дважды наградили как отличного пилота.

В период с 15 до 17 ноября 1920 г. личный состав Карсского армянского авиаотряда добрался до Эривана, где был объединён с бывшим 3-м Кавказским авиаотрядом. Наркомвоен ССР Армении указом от 16 декабря назначил А.В. Гуляна командиром отдельного Армянского авиационного отряда, а комиссаром стал Арам Назарович Рафаэлянц³. Часть личного состава 3-го Кавказского авиаотряда демобилизовалась, а оставшиеся три старых самолета разного типа пришли в негодность. Поэтому армянский авиаотряд фактически бездействовал.

¹ Вестник Воздушного Флота. 1923. № 2. С. 146.

² Красовский С. А. Жизнь в авиации. М., 1968. С. 54-55.

³ РГВА. Ф. 612. К. 617. Д. 260859. Л. 1-8.

К началу 1922 г. авиаотряд имел следующий состав: командир А.В. Гулян, комиссар А.Н. Рафаэлянц, летчики: П. Вержбицкий, Г.Ф. Натаров, Г.В. Григорьев, С.Я. Бразас Я. Садовский, П.И. Некрасов, Г.К. Горбань; штурман отряда Н. Зайничиковский; летнабы В. Абовян, И. Ефимов, Н. Нуров, старший моторист Волобуев¹.

Осенью 1923 г. отряды Закавказских республик и Особой Краснознаменной армии объединяются в многонациональный 47-й сводный авиационный отряд с расположением в Навтлуге под Тифлисом под командованием Георгиевского кавалера полковника Мачавариани Михаила Сергеевича, комиссаром отряда назначен С.А. Красовский. На вооружении объединённого авиаотряда имелись сильно изношенные самолеты различных типов: английские «Сопвичи» и «Сопвичи-кемель», итальянские «SVA», французские «Сальмон», отечественные «Лебедь-12», «Ньюпорты». В сложившейся ситуации весной 1924 г. командующий Особой Кавказской Краснознаменной армией С.А. Пугачев обращался с просьбой к начальнику Военно-Воздушного Флота РККА о перевооружении отряда на новую технику. Через некоторое время из Москвы в закавказские авиаотряды стали поступать аэропланы отечественного производства «Лебедь-12» и «Ньюпорт-ХVII».

Лётчики Закавказского авиаотряда участвовали в воздушном параде над Москвой на десятилетие годовщины Великой Октябрьской социалистической революции². В составе шести самолётов Р-1 из Тифлиса, через Кавказский хребет, Владикавказ, Минеральные Воды, Ростов-на-Дону, Харьков, Орёл с 23 по 31 октября авиаторы перелетели в Москву. В перелёте участвовали командиры звеньев Мансветов, Лункевич, старшие лётчики Ратиани, Ардазиани, Татанашвили с лётчиками-наблюдателями Ефимовым, Лобахиным, старшим механиком Никурадзе, младшими механиками Хорошевым, Митановым. Возглавлял

¹ ЦАМО. Ф. 29. Оп. 5. Д. 64.

² Шумихин В.С. Советская военная авиация 1917-1941 г. М., 1986. С. 129.

перелёт нарком ВВС Кавказской Краснознамённой Армии Н.Н. Васильченко с командиром отряда М.С. Мачавариани¹.

Особого денежного вознаграждения был удостоен личный состав отряда за то, что «... в полном своём боевом составе выполнил славный перелёт из Тифлиса до Москвы через Кавказский хребет в исключительно тяжёлых метеорологических условиях без всяких поломок и успешно выполнившего всю программу за истекший год без единой катастрофы и аварии»².

Большинство летчиков, служивших в Кавказском регионе, добросовестно выполняли все задания командования и были прозваны реввоенсоветом «...красными орлами Кавказа»³. В архивных материалах сохранились их имена: А.Н. Гаевский, К.А. Павлов, И.С. Недобежкин, Москвин, летнабы Вигант, Андронников, Гаджиев.

Появившиеся в начале XX в. аэропланы, возникновение целой плеяды людей, любящих небо и свою профессию, помогли выявить эффективность и полезность этого технического средства ведения боевых действий на фронтах Первой мировой, гражданской войн. Авиацию использовала и молодая советская власть для борьбы в горах со своими противниками. Однако самолетов было мало, не доставало запасных частей, топлива. Это создавало определенные проблемы в использовании самолетов.

В 1923–1925 гг. издаются первые руководящие документы, регламентирующие деятельность авиации, в разработке которых принимали участие лётчики, служившие и принимавшие активное участие в боевых действиях на Кавказе.

Согласно постановлению СНК СССР от 15 апреля 1924 г. Красный Воздушный Флот был преобразован в Военно-воздушные силы РККА.

¹ Мачавариани М.С. Указ. соч. С. 150.

² Там же. С. 153.

³ РГВА. Ф. 128. Оп. 1. Д. 297. Л. 102.

С целью эффективной организации деятельности военной авиации в Кавказском регионе происходили процессы формирования и реформирования лётных частей.

В соответствии со штатными указаниями от 10 октября 1925 г., в состав КВФ СКВО входили 3-й и 10-й авиационные отряды, дислоцировавшиеся в Ростове-на-Дону, 34-й отряд в Екатеринодаре и 9-й в Новочеркасске – ст. Гниловская. Отряды имели 60 самолётов.

9-й авиаотряд, в котором раньше служил знаменитый итальянец летчик Примо Анжелович Джибелли, имел на вооружении 6 самолётов Р-1. 2 августа 1923 г. в Таганроге в День Красного Воздушного Флота СССР, краснолёт 9-го ОРАо В.К. Шкуро получил звание Героя труда, ему были вручены золотые часы.

В 1927 г. в Новочеркасске на базе 9 Ао формируется первое военное авиационное подразделение – 15-й отдельный корректировочный авиационный отряд (ОККАо) на 15 самолетах Р-1, под командованием Героя Гражданской войны А.В. Добролеж. Летчики корректировали стрельбы над полигоном у артиллеристов, входящих в СКВО.

26-я легкобомбардировочная разведывательная авиаэскадрилья (ЛБРАЭ) была образована из 24, 35 и 49-го авиаотрядов. В том же, 1924 г., эскадрилья получила 19 новых самолётов Р-1¹, построенных на деньги рабочих и крестьян. Базировалась она на аэродроме в Ростове-на-Дону. На этой территории сейчас располагается завод «Ростсельмаш». В разное время эскадрильей командовали А.В. Краснощёков, И.Д. Фроловский, И.Я. Лейцингер.

Лейцингер Игорь Яковлевич родился в многодетной семье общественного деятеля и градоначальника Архангельска. Получил профессию механика. В 1914 г. был призван в армию. Он был боевым летчиком сначала царской, а потом и Красной Армии, служил на Кавказе. В 1926 г. он был назначен начальником звена 3-го отдельного разведывательного отряда. В 1929 г. командовал 26-ой Отдельной авиационной эскадрильей, участвовавшей в операции на

¹ Каманин Н.П. Лётчики и космонавты. М., 1972. С. 41.

КВЖД. За «особую храбрость, самоотверженность и мужество, проявленные при защите социалистического Отечества»¹ в 1926 и 1930 гг. был награжден орденами Красного Знамени, затем руководил летной подготовкой в Качинской школе летчиков².

Вместе с ним в 26-й истребительной авиационной эскадрильи воевал и Михаил Георгиевич Аксаков. Учился в школе мотористов, военно-воздушной школе в Ленинграде, в Борисоглебском военном авиационном училище. Друзья, служившие с ним в Северо-Кавказском военном округе, отмечали его несомненный талант в летном деле. Он безупречно летал на самолетах У-1, Р-1, И-3, И-4, И-5, И-7, И-15. Через два года службы стал командиром звена, затем командиром 9-го отдельного отряда. На истребителе Р-1 участвовал в боях на КВЖД, проявляя мужество и героизм. В октябре 1930 г. был награжден орденом Красного Знамени³.

В эскадрильи служил летчиком-наблюдателем П.Ф. Жигарев, ставший главным маршалом авиации СССР в 1949–1950 гг. Эта часть участвовала на воздушном параде 10 ноября 1927 г. в Москве, в боях на КВЖД в 1929 г., в САВО (Среднеазиатский военный округ) в начале 30-х годов, спасала челюскинцев. Один из отрядов эскадрильи за участие в строительстве Нахичеванского (Ростовского) аэродрома в 1924 г. был награжден орденом Трудового Красного Знамени. После сражений с китайскими милитаристами 26 эскадрилья осталась в Забайкалье⁴.

В 1927 г. в Новочеркасске под командованием Ивана Даниловича Флоровского формируется 13-я легкобомбардировочная бригада (ЛБАБ). Он был призван в царскую армию, после революции вступил в РККА, участвовал в Гражданской войне, занимая различные посты, учился. С 1923 г. его жизнь

¹ Символы и награды Российской державы. М., 2005. С. 390.

² Лейцингер Игорь Яковлевич. URL: <https://arc.violity.com/lejcinger-igor-yakovlevich-komandir-26-j-otd-eskadrili-chita-1930-g-28717134> (дата обращения: 16.07.2019).

³ Аксакова Т.М. Выпускник 1926 г. URL: <https://www.bvvaul.ru/profiles/2235.php> (дата обращения: 16.07.2019).

⁴ Яблоновский В.И. и др. В орлином краю. Ростов н/Д., 1977. С. 29.

тесно связана с авиацией. С ноября 1926 г. Флоровский назначается командиром и военкомом 26-й авиаэскадрильи, через год командиром 13-й ЛБАБ. С мая 1929 г. был исполняющим обязанности начальника ВВС СКВО, в январе 1930 г. утвержден в этой должности. Политотдел 13-й легкобомбардировочной бригады в 1927-1928 гг. возглавлял П.Ф. Жигарев. На его долю выпала организация системы политического воспитания личного состава авиабригады¹.

В 1936 г. 13 ЛБАБ была переформирована в 55 ЛБАБ и перевооружена на самолёты Ил-1. Части бригады принимали участие в Советско-финской войне в 1939–1940 гг. С поступлением в бригаду 61 бомбардировщика ДБ-3Ф в июне 1940 г. авиабригада была переформирована в 81-й дальнебомбардировочный авиаполк².

В штат авиабригады входили 32-я и 44-я легкобомбардировочные авиаэскадрильи по 30 самолётов Р-1 под командованием В.И. Попова и А.П. Минина. На базе 44-й эскадрильи в 1932 г. создаются курсы штурманов легкобомбардировочной авиации. В 1930 г. в СКВО формируются 46-я и 6-я истребительные авиационные эскадрильи.

На основании приказа от 26 апреля 1932 г. создается 21-я авиабригада тяжёлых бомбардировщиков (ТБ-3) под командованием Анатолия Петровича Минина с дислокацией в Ростове-на-Дону. К 1936 г. бригада состояла из 4-х эскадрилий. На вооружении состояли самолёты ТБ-1, ТБ-3 и Р-5, затем прибыли Р-6 и истребители И-5. В 1937 г. часть экипажей были направлены в горы Памира, где они участвовали в боях совместно с Китайской Красной Армией, помогая ей в борьбе с Японией. Летчики также поставляли китайской армии боеприпасы и продовольствие.

В 1938 г. бригада переформируется в 1-й отдельный тяжёлый бомбардировочный авиационный полк и переподчиняется АОН-3 (Армия особого

¹ Гапонов В. Крылья Новочеркасска: 1917–1970. URL: <http://novocherkassk.net/lavochka/2018/01/> (дата обращения: 09.06.2019).

² И поросло травой... URL: <https://kerrangjke.livejournal.com/99946.html> (дата обращения: 09.06.2019).

назначения). Часть лётного состава полка принимала участие в войне с японцами на Халхин-Голе в 1939 г., часть – в освобождении Западных районов Украины и Белоруссии в 1939 г., часть – в Советско-финской войне в 1939–1940 гг. В 82-й тяжелобомбардировочной эскадрилье этой бригады служил Н.Ф. Гастелло¹.

После Гражданской войны на южных границах СССР в Персии и юго-востоке Ирака Королевские ВВС Великобритании сосредоточили около 300 самолётов². В Северной Персии южный сосед подготовил на границе аэродромную сеть. В 1924 г. в сложившейся ситуации командование Краснознамённой Кавказской армии приняло меры по организации воздушной обороны границ Закавказья. В апреле 1925 г. на заседании Реввоенсовета РККА М.В. Фрунзе поднял вопрос о создании серьёзной системы обороны южных границ Кавказа. Уже в августе для прикрытия Апшерона формируется Отдельный истребительный авиаотряд, вооружённый 12 самолётами И-2, а в 1927 г. на его базе – 70 отдельный авиаотряд с 35-м авиапарком. Другой стратегический объект, г. Тифлис, прикрывался в системе ПВО 6-й зенитной батареей и авиационным отрядом³. В это подразделение были переданы самолёты «Тифлисский пролетариат» и «Профсоюзы Грузии», построенные на средства, собранные трудящимися Грузии.

14 мая 1927 г. руководством страны было принято «Постановление об организации воздушно-химической обороны (ВХО) Союза ССР», на основании которого территория разделялась на приграничную полосу и тыл. В приграничных районах Северокавказского ВО и Краснознамённой Кавказской армии

¹ История авиации России. ВВС СКВО. 4 А ВВС и ПВО. Ростов н/Д, 2009. С. 34

² Татарченко Е. Английские воздушные силы в Индии // Вестник Воздушного Флота. 1930. № 7. С. 42.

³ Краснознаменный Закавказский: Очерки истории Краснознам. Закавк. воен. округа / Н. И. Чебыкин и др. Тбилиси, 1981. С.74.

были организованы пункты ВХО (в СКВО – Ростов-на-Дону, Грозный, Краснодар, Таганрог, Новороссийск; в ККА – Баку, Тифлис, Батум, Ленинакан)¹. Для прикрытия г. Баку в 1931 г. прибыла 2-я эскадрилья ВВС КА².

В соответствии с постановлением СНК СССР от 5 апреля 1932 г., директивы НКВМД и председателя РВС СССР «О состоянии и развитии противовоздушной обороны Союза ССР» командному составу предписывалось рассмотрение и подготовка территории страны к ПВО. Одним из стратегических центров был промышленный регион г. Баку³. Накануне войны перестройка ВВС была в самом разгаре.

Пришедшая в 1930-х гг. к власти в Германии национал-социалистическая партия взяла курс на расширение своего «жизненного пространства», чтобы добиться мирового господства. Результатом этой политики стала Вторая мировая война. Германия испытывала недостаток в сырье для военных нужд. Кавказская нефть, иранский хлопок и аэродромы для базирования своих ВВС привлекали сюда нацистов. Они оказывали всестороннее давление на руководство Ирана, формально сохранявшее нейтралитет, чтобы сделать их союзником в войне и создать здесь плацдарм для нападения на СССР с юга. Необходимо отметить, что подобную политику немцы уже проводили в годы Первой мировой войны⁴.

С началом Второй мировой войны руководство США, Франции, Англии разрабатывали план авиационного удара с территорий Ирана и Турции по кавказским стратегическим объектам СССР⁵. В Сирии находились 150 тысяч войск Франции, авиация Англии в Персии «готовилась» вторгнуться в Закавказье. Полёты самолётов разведчиков в 1940 г. над районами Батуми и Баку подтвердили их намерения.

¹ РГВА. Ф. 37791. Оп. 1. Д. 5. Л. 74-75

² РГВА. Ф. 37791. Оп. 1. Д. 86. Л. 15

³ РГВА. Ф. 37791. Оп. 1. Д. 201. Л. 85.

⁴ Зайончковский А.М. Первая мировая война. СПб., 2002. С. 527.

⁵ Osborn P.R. Operation Pike: Britain Versus the Soviet Union, 1939-1941. Santa Barbara, 1966.

Создавая противодействие операции «Копье» военное руководство страны перебросило в Закавказский военный округ 3-ю, 17-ю, 64-ю авиабригады, 6-ю и 42-ю дальнебомбардировочные бригады, 12-й и 83-й дальнебомбардировочные, 18-й и 41-й средне бомбардировочные, 35-й и 133-й истребительные полки. Кроме того, была сформирована 45-я авиабригада (82-й, 84-й, 83-й авиаполки).

Усилив свою группировку на южных рубежах, доведя самолётный парк в округе с 246 самолётов до 1023, командование провело «военную игру» по отражению налёта и нанесению ударов по первоочередным целям противника на Ближневосточном ТВД. В опережающем ударе планировалось участие шести дальнебомбардировочных полков (более 350 бомбардировщиков ДБ-3) по военным целям в Турции, Сирии, Греции и на Кипре¹.

В 1937 г. Комитетом Обороны при СНК СССР было принято решение о создании авиационных корпусов ПВО для прикрытия стратегических городов, г. Баку с 1938 г. стал прикрывать 3-й корпус².

Кроме того, Постановлением СНК от 5 ноября 1940 г. № 22-977сс п.5. «О Военно-Воздушных Силах Красной Армии» было решено из вновь создаваемых дивизий дальнего действия 26 бомбардировочную авиационную дивизию дальнего действия (бад ДД) в составе 6, 12, 42, 83 авиаполков на самолётах ДБ-3 дислоцировать в ЗакВО на аэродромах Евлах, Кутаиси, Кировабад, Вазиани для охраны государственной границы.

В. И. Ленин 28 мая 1918 г. подписал декрет об учреждении пограничной охраны РСФСР и проведении ряда мероприятий в этой области. 7 мая 1923 г. утверждено «Положение об охране границ СССР». В это время и возникло решение о создании авиации пограничных войск, реализацией которого стал заниматься Ф.Э. Дзержинский. Планом усиления погранвойск на особо опасных направлениях границы СССР предполагалось сформировать 5 авиационных

¹ Бешанов В.В. «Летающие гробы» Сталина. «Всё ниже, и ниже, и ниже...» М., 2011. 352 с.

² РГВА. Ф. 37797. Оп. 2. Д. 41. Л. 7-9.

отрядов. Это организационное решение требовало поставок самолётов, материально-технического обеспечения и квалифицированных авиационных кадров. Но самолётов не хватало, поэтому для выполнения задач по охране границ, привлекалась авиация РККА. Преодолевая трудности военного строительства лишь только 21 июля 1932 г. на основании постановления Совета труда и обороны в пограничных войсках страны создаются собственные авиационные отряды. К концу года в Кавказском регионе в Тбилиси формируется 9-й отдельный авиационный отряд пограничной охраны ОГПУ СССР, а в 1935 г. – 15-й Отдельный авиационный отряд пограничной и внутренней охраны НКВД СССР в г. Грозный и 8-й отдельный авиационный отряд пограничной и внутренней охраны НКВД в г. Ростов-на-Дону.

Авиационные отряды эксплуатировали одномоторные двухместные Р-1, Р-3, У-2 и имели по 12-15 самолётов. В середине 30-х годов на смену этим аэропланам стали поступать самолёты конструкции Н. Поликарпова Р-5, самые современные на то время, позволявшие производить посадку на небольшие площадки, летать на малой высоте для осмотра и контроля следовой полосы и связи с пограничными постами. Пограничные авиаотряды Кавказского региона выполняли своё предназначение недолго, их расформировали 9 августа 1939 г.

Стремительное развитие авиации требовало и соответствующего тылового обеспечения боевых действий¹. Если во время Гражданской войны авиационные отряды базировались на поездах и устраивали аэродромы около железных дорог, то в СССР было заложено научное проектирование строительства аэродромов. В начале 1924 г. в Главном управлении Военно-воздушных сил РККА был сформирован отдел аэродромного строительства².

В 1924–1925 гг. были разработаны проекты объёмных деревянных и металлических ангаров для хранения самолетов. Основу круглых и квадратных

¹ Зарецкий С. В. Развитие тыла ВВС Красной Армии в межвоенный период (1921-1941): дис... канд. ист. наук. М., 2006. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01003280271> (дата обращения: 21.04.2019).

² РГВА. Ф. 4. Оп. 3. Д. 2575. Л. 210.

летних полей до 1933–1934 гг. составлял дерновой покров, который требовал трудоёмких земляных работ по борьбе с грунтовыми водами (дренаж). Новые требования строительства аэродромных сооружений требовали больших денежных и людских затрат.

В Северокавказском военном округе военный аэродром «Военвед» был создан на окраине Ростова и стал местом базирования первых советских бомбардировщиков. Он торжественно открылся 6 мая 1923 г. 11 августа Приказом Командующего СКВО № 286 ему присвоено имя выдающегося летчика И.У. Павлова. Весной 1927 г. встал вопрос о создании военного аэродрома в Новочеркасске. По заданию командования на окраине города под название Хотунок сделал первую пробную посадку на пустыре летчик 26-ой ЛБРАЭ Николай Николаевич Фаюткин. Площадка оказалась пригодной для строительства, к осени 1927 г. аэродром был готов. Он стал местом дислокации 15-й отдельного корректировочного авиационного отряда¹.

Проблемы с военными аэродромами были и в Краснодарском крае. Так на момент создания Армавирской военной авиационной школы пилотов, у нее было всего четыре аэродрома: Армавирский, Бароновский, Новокубанский, Советский. Этого явно не хватало, неразвитость аэродромной сети замедляла обучение пилотов. Поэтому аэродромы строили своими силами, специальной строительной техники тоже не было. Городские власти, руководители колхозов, промышленных предприятий, понимая необходимость такого строительства, оказывали всяческую помощь. Активно помогало местное население. В Армавире, например, в строительстве авиагородка для курсантов и офицеров и аэродрома ежедневно участвовало свыше двух тысяч горожан. Всего был построен 21 аэродром в Армавире, станицах Советская, Бесскорбная, Новоалексеевская, Константиновская, Курганская, Лабинская².

¹ Гапонов В. Крылья Новочеркаска: 1917–1970. URL:<http://novocherkassk.net/lavochka/2018/01/> (дата обращения: 09.06.2019).

² Тетенев М. Крылатая юность (Документальные очерки боевой истории Армавирского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков имени Главного маршала авиации П.С. Кутахова). Армавир, 1991. С. 12.

Первые аэродромы в Закавказье были введены в эксплуатацию в Баку и Евлахе в начале XX в.¹ Увеличение количества самолётов на аэродромах, их весовых характеристик и мощностей авиационных двигателей, увеличение потребностей хранения топлива потребовали создавать централизованные гарнизоны с искусственными взлётно-посадочными полосами (ИВПП). С 1933 г. аэродромостроители начинают строить ВПП, рулёжные дорожки, места стоянок с искусственным покрытием из цементно-бетонных плит и грунтоасфальта для обеспечения круглогодичной работы авиации². В 1934 г. были проведены исследования о расчетном боковом ветре, появилось понятие строительства взлётно-посадочных полос по «розе ветров»³.

В мае 1937 г. в управлениях ВВС округов были созданы отделы, которые стали выполнять задачи по проектированию и строительству аэродромов на подконтрольных территориях округа⁴. Они открылись также в Северокавказском и Закавказском военных округах.

В предвоенный период в стране планировалось построить 424 аэродрома, где в слаборазвитую аэродромную сеть входил ЗакВО⁵. Однако было построено всего 254 аэродрома, из них 10 в Закавказском ВО и 5 в Краснодарском крае⁶, на которых проверками постоянно выявлялись недостатки. Так, 16 апреля 1941 г. в справке 3-го управления НКО СССР о состоянии аэродромного строительства в Кавказском регионе указывалось ... «завод Цнитмаш, согласно разверстки отгрузил 89 цистерн в ЗакВО. В свою очередь в Грузии имеется завод по изготовлению бензоцистерн, ...десятки конструкций изготовлены и находятся в бесхозном состоянии, в то время как самолеты из-

¹ История авиации в Азербайджане. Библиография материалов на русском языке. / сост. Ш. Ахундов. Баку, 2012. С. 8.

² Зарецкий С.В. Развитие тыла ВВС Красной Армии в межвоенный период (1921-1941): дис... канд. ист. наук. М., 2006. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01003280271>(дата обращения: 21.04.2019).

³ Блинов В. Советская школа аэродромного строительства // Вестник воздушного флота» № 8, 1948.

⁴ Мякошин В.А., Паршинцев А.А. Развитие авиационного тыла (1914–1990 гг.). Монино, 1991. С.33.

⁵ Доклад о состоянии ВВС в КА. Неизвестные документы (1931-1967 гг.). М., 2003. С. 92.

⁶ ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1165. Л. 32–44.

за отсутствия ангаров в ЗакВО ... гниют...»¹. Строительство в горных условиях аэродромов было связано с большими проблемами: ограниченное территориальное и воздушное пространство, влияние ветра в ущельях, затруднённые условия обеспечения материально-техническими средствами и практически отсутствие наличия людских ресурсов для обеспечения деятельности авиации.

Руководство Советской России с началом Гражданской войны планировало получить от авиационных заводов 1400 самолётов², но военно-воздушный флот получил к концу 1921 г. всего 166 аэропланов.³ Для успешной деятельности военной авиации нужны современные безопасные самолёты. В 1924 г. Реввоенсовет СССР принял трёхлетний план развития Воздушных сил РККА («План 1200»), который предусматривал доведение численности самолётов в 1925–1926 гг. до 575, а в 1927–1928 до 1200. Но пока принимались решения по развитию отечественной авиапромышленности, приходилось пользоваться иностранной техникой. Основную массу боеспособных самолётов составляли самолёты-разведчики и только 18,4% – самолёты других предназначений, моторный парк на 70% был импортным⁴. В 1925 г., для поддержания «на крыле» советской авиации, было закуплено около четырёх тысяч авиамоторов «Рон» по цене «металлолома» и несколько бомбардировщиков «Фарман-голиаф». В данной акции лично принимал участие начальник Военно-воздушных сил П. И. Баранов под фамилией «инженер Петров»⁵.

К 1925 г. более 70% авиации имели на вооружении самолёты «Фоккер С-IV», «Фоккер D.XI», «Дехевилленд HD.9», его советская копия Р-1, «Ансальдо А.1», «Мартинсайд Ф.4», И-2.

¹ О строительстве аэродромов накануне 22.06.41 (воспоминания И. Б. Карасик) // Геодезия и картография, 2005. № 3. С. 47.

² РГВА. Ф. 29. Оп. 17. Д. 46. Л. 6-7.

³ РГАЭ. Ф. 2097. Оп. 4. Д. 55; Оп. 7. 34. Л. 13.

⁴ РГВА. Ф. 29. Оп. 34. Д. 39. Л. 72. История авиации России. ВВС СКВО. 4 А ВВС и ПВО. Ростов н/Д, 2009. С. 34

⁵ Шелест И.И. С крыла на крыло. М., 1977. С. 141.

Начиная с 1925 г. строевые авиационные части стали вооружаться отечественными самолётами. Первым массовым самолетом отечественного производства был самолет Р-1, или «Разведчик-1», созданный авиаконструкторами Дмитрием Григоровичем и Николаем Поликарповым. 29 июня 1923 г. два самолета были переданы летчикам представителями Общества друзей воздушного флота, которые организовали по всей стране сбор денег на это строительство. Доработка машин продолжалась весь следующий год. В 1924 г. войска получили еще 19 бипланов этой модификации. Как было принято в те годы, они получили собственные имена, зависящие от того, на чьи средства самолеты были построены, например, «Красное Черноморье», «Грозный», «Красный северокавказец».

Этот самолет выполнял роль легкого бомбардировщика, разведчика, штурмовика вплоть до 1931–1932 гг. По мере появления в войсках новых военных самолетов, Р-1 передавались в учебные части. Р-1 стал первой экспортной машиной в СССР¹.

Самым массовым бипланом в истории авиации был У-2, впервые поднявшийся в воздух 27 июня 1927 г. Создавался этот самолет как учебный, чтобы летчики отрабатывали простейшие навыки в летном деле. Совершенствовать летное мастерство они должны были на более сложных машинах. Создавался самолет в отделе сухопутного самолетостроения ЦКБ, который возглавлял Николай Поликарпов. Высоту в 2 км самолет набирал за 13 минут, оснащался первыми серийными авиамоторами отечественной разработки — швецовским М-11².

¹ Антонов С. Первая ласточка советской авиапромышленности. URL: <https://rusplt.ru/wins/samolet-r1-26787.html> (дата обращения: 06.03.2019).

² Антонов С. Рождение «небесного тихохода». URL: <https://rusplt.ru/wins/nebesnyiy-tihohodu2-26588.html> (дата обращения: 06.03.2019).

К 1936 г. уже был готов, разработанный в КБ Сергея Ильюшина, дальний бомбардировщик ДБ-3 (позже получивший индекс Ил-4), который вскоре прошел государственные испытания. Он показал высокую скорость, маневренность и был принят на вооружение в ВВС¹.

Таким образом, с середины 1920-х годов были приняты на вооружение истребители И-2, разведчики Р-1, Р-2, Р-5, бомбардировщики ТБ-1, ТБ-2, в начале 30-х — истребители И-5, И-15, бомбардировщик ТБ-3, а в предвоенные годы — И-16, И-153, ДБ-3ф, Тб-7 и в Кавказском регионе.

В целях испытания возможностей создаваемой отечественной авиационной техники, изучения оперативно-тактической обстановки по южным маршрутам Кавказского региона с 1926 г. стали выполняться испытательные полёты. Так 14 июля лётчиком Я.Н. Моисеевым на самолёте Р-1 за 17 ч 50 мин выполнен перелёт по маршруту Москва – Ростов – Баку – Тегеран, 19 июля лётчик П.Х. Межерауп пролетел 1940 км из Москвы в Анкару, через Харьков, Севастополь и Чёрное море за 11 ч 16 мин. Экипажи самолётов за эти перелёты были отмечены орденами Красного Знамени.

В 1930 г. в Тегеране на международном авиационном конкурсе представленный СССР новый самолет Р-5 занял 1-е место среди однотипных французских, английских и голландских самолетов-разведчиков².

В сентябре этого года, при отсутствии необходимых полётных карт, в условиях сложной метеорологической обстановки, звено военных самолётов Р-5 под командованием Ф.А. Ингауниса выполнило 61 часовой (10500 км) испытательный «Большой восточный перелёт» из Москвы через Турцию, Персию, Афганистан и Среднюю Азию, с целью проверки качества созданной советской авиационной техники. Ф.А. Ингаунис, уже имевший два ордена Красного Знамени, за этот перелет был награждён только что учрежденным орденом Красной Звезды (№5 1930г.).

¹ Антонов С. Рождение рекордсмена: Как вставала на крыло «Родина». URL: <https://rusplt.ru/wins/rojdenie-rekordsmena-kak-vstavala-na-kryilo-rodina-21437.html> (дата обращения: 06.03.2019).

² Новиков В.С. Крылья границы: Историко-документальный очерк. М., 2008. С. 36.

В испытательную работу вложила свой вклад и авиация пограничных войск. 14 августа 1935 г. два самолёта У-2 пролетели без поломок 12147 км за 83 часа по маршруту Москва – Казань – Термез – Ашхабад – через Каспийское море – Баку – Грозный – Ростов – Москва¹. Всем участникам перелёта были объявлены благодарности от Наркома внутренних дел².

Такие дальние перелеты в экстремальных условиях не только показывали устойчивость самолетов, их маневренность, надежность, но и поднимали престиж нашей страны.

На XV съезде ВКП(б) в декабре 1927 г. «учитывая возможность военного нападения со стороны капиталистических государств на пролетарское государство» было обращено внимание на быстрейшее развитие отраслей народного хозяйства, обеспечивающих обороноспособность страны³. На XVI партийной конференции в 1929 г. были уточнены цифры по развитию авиации. Созданная тяжелая промышленность позволила уделить особое внимание производству боевой техники, и в частности самолётов. 1920-е годы стали началом реорганизации и переориентации авиационных частей страны на выработанный русский опыт структуры и вооружения в независимости от иностранного фактора.

На развитие авиапромышленности влиял, прежде всего, экономический фактор, т.к. в стране слабо была развита цветная металлургия, конкретно производство алюминия. СССР использовал и зарубежные технологии, прежде всего американские, в самолетостроении. Но с началом второй мировой войны США ввели санкции против СССР в авиационных поставках, так называемое «моральное эмбарго»⁴, поэтому советской авиапромышленности пришлось форсированными темпами выпускать собственные военные самолеты. С

¹ Новиков В.С. Крылья границы: Историко-документальный очерк. М., 2008. С. 29.

² ЦА ФСБ. Ф. 6. Оп. 1. Д. 369. Л. 230.

³ О директивах по составлению пятилетнего плана // XV съезд ВКП(б). Стеногр. отчет. М., Л. 1928. С. 1292; 50 лет Вооруженных сил СССР. М., 1968. С. 205

⁴ Kilmarx R. A. A History of Soviet air power. N. Y., 1962. P. 163

1923 г. на развитие советской авиации скрыто влиял английский фактор «воздушного устрашения», ведь Великобритания считала СССР своим вероятным противником в борьбе за влияние в азиатском регионе.

Разработанный Реввоенсоветом СССР 23 января 1930 г. план развития ВВС РККА предусматривал основное внимание уделить созданию мощной бомбардировочной и истребительной авиации и довести число самолётов до 38% и 31% соответственно от общего числа¹.

В 1932 г. в ВВС бомбардировщики и штурмовики составляли 45%, истребители – 25%, а самолёты-разведчики – 30%² (см. Приложение 12), созданных на 22 авиазаводах СССР.³

В 1938 г. удельный вес бомбардировщиков и штурмовиков составил 51,9%, истребителей – 38,6%, разведчиков – 9,5%⁴. (см. Приложение 13)

Рост поставок самолётов в ВВС, и в частности дальних бомбардировщиков на Кавказ, позволило создать здесь ударную авиационную группировку способную нанести бомбовые удары по аэродромам базирования английской авиации в Сирии, Греции и на Кипре.

Проводя сравнительный анализ эксплуатируемых аэропланов на Кавказе, можно сказать, что созданные советскими конструкторами самолёты стоили дешевле и не уступали иностранным, а по некоторым характеристикам даже их превышали. (см. Приложение 14)

В целом для развития авиационной техники был характерен отказ от иностранных типов, увеличение скорости, дальности, высоты полёта, повышение огневой мощи и бомбовой нагрузки отечественных модификаций самолетов⁵.

¹ 50 лет Вооруженных сил СССР. М., 1968. С. 205.

² История второй мировой войны. 1939-1945. М., 1973. Т.1. С. 261.

³ РГАЭ. Ф. 8328. Оп. 1. Д. 1029. Л. 1, Д. 695. Л. 25.

⁴ История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945. М.: 1960. Т.1.С. 93.

⁵ Степанов А.С. Авиация СССР в межвоенный период (начало 1930-х – начало 1940-х гг.): дис... докт. ист. наук. М., 2009. URL::<https://search.rsl.ru/ru/record/01003465414>(дата обращения: 06.03.2019).

Исследователи отмечают, что в период с 1927 по 1934 гг. высота полета отечественных самолетов увеличилась на 153%, скорость – на 165%, дальность полета – на 273%, а грузоподъемность самолетов – на 1.200%¹.

Так как авиационной промышленности на Кавказе не существовало, в авиационные части региона самолеты поступали с заводов центральной России. Новые по тому времени модификации, успешно выполняли задачи в сложной горной местности, противостоя американским «Локхид-12А», английским «Halifax», «Бленхейм МК-4», французским «Фарман-222», располагавшимся в ближневосточных странах.

Учитывая хорошие летные качества и приемлемые цены на мировом рынке, с 1921 г. Советская Россия начала экспортировать самолёты своего производства за границу в Афганистан, Иран и Турцию.

Первой страной импортёром в Кавказском регионе стал Афганистан. Разнотипные аэропланы «Ньюпорты» и Д.Н.9. поставлялись в страну до 1924 г. вывучным способом. Вместе с самолётами в страну были направлены военные авиационные специалисты под командованием лётчика Г.М. Бондарюка². 29 сентября 1924 г. сюда под командованием героя гражданской войны П.К. Межераупа перелетели самолёты Р-1. Полёт протяженностью 1400 км проходил на высоте более 5000 м. Лётчики Ю.Н. Арватов, М.М. Гаранин, М.М. Гоппе, А.И. Залевский, А.И. Якобсон за выполненную боевую работу в Афганистане были награждены орденами Красного Знамени.

2 сентября 1925 г. в Кабуле была открыта авиашкола, в которой находилось 20 советских и 10 афганских авиаторов, которые и составили афганскую авиацию из 4-х рот. Всего Афганистану к осени 1928 г. было продано более 20 самолётов Р-1. Советское правительство приняло решение о продаже и

¹ Кононенко С. В. Развитие авиации как один из факторов становления парашютизма в СССР в 1930-е годы // Гуманитарные и юридические исследования. Ставрополь, 2019. № 1. С. 101.

² РГВА. Ф 110. ОП. 7. Д. 52. Л. 77об.

2400 бомб для афганской авиации¹. В ноябре 1928 г. на 12 самолётах советские лётчики принимали участие в подавлении восстания племён шинвари².

С февраля 1921 г. стали развиваться дружеские советско-персидские отношения, а с 1923 г. начались поставки в страну советского вооружения. Иран принял решение о перевооружении своих ВВС на современную авиационную технику и стал закупать самолёты за рубежом. До 30-х годов в Тегеран из СССР было поставлено 5 самолетов У-1, 8 И-2 бис и 48 Р-1³. Авиация активно применялась при «подавлении» крестьянских волнений в Южном Иране с 1928 по 1930 гг. Интересно отметить, что в это время в соседнем Ираке базировалось 8 эскадрилий английской авиации, которая активно применялась для подавления выступления против правительства курдов⁴.

В сентябре 1930 г. три самолёта Р-5, пилотируемые лётчиками Лиховским, Лозовским, Широкиным, совершили перелет по маршруту Москва – Севастополь – Анкара – Тбилиси – Тегеран – Термез – Кабул – Ташкент – Оренбург – Москва, продемонстрировав возможности новой советской авиатехники. 10 этих самолётов были закуплены Ираном⁵. Самолёты советского производства использовались в иранских ВВС до начала Второй мировой войны.

С конца 1920-х гг. СССР стал обеспечивать военным имуществом турецкую армию, сюда продано три самолета Р-1 и один ТБ-1, а в 1933 г. ещё три самолета Р-5 и один АНТ-9, которые использовались турецкими ВВС как учебно-тренировочные. В 1930-х гг. в Турцию дополнительно было продано два самолета У-2. Весной 1934 г. СССР посетил турецкий авиационный отряд и принимал участие в первомайском авиационном параде⁶. В СССР проходила обучение первая турецкая лётчица Сабиха Гёт Чен⁷.

¹ РГАСПИ. Ф. 17. ОП. 3. Д. 715. Л. 68

² Панин Б. Советская Россия и Афганистан. 1919–1929. М., 1998. С. 197

³ Котельников В. Р. Семейство самолетов Р-5. М., 2005. С. 56.

⁴ Omissi D.E. Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force, 1919–1939... P. 37-38.

⁵ Иванов В.П. Самолеты Н.Н. Поликарпова. М., 2004. С. 131

⁶ Гаспарян М.А., Моисеев П.П. СССР и Турция. 1917-1979. М., 1981. С. 132.

⁷ Симонов А. Человек-легенда // Самолеты мира. 2000. № 2. С. 27.

Важную роль в развитии военной авиации играл уровень подготовки военных лётчиков. Такой опыт имелся в России еще до революции. Советская власть приступила к подготовке собственных летчиков, наблюдателей, инструкторов.

Оценив метеорологические условия южного Кавказского региона страны, авиационное руководство уже в 1930-х г. принимает решение и создаёт здесь ряд авиационных училищ, которые внесли большой вклад в подготовку авиационных кадров, в том числе и для ведения боевых действий в горах.

В 1931 г. из севастопольской бухты Голландия в Ейск перебазировалась Школа морских лётчиков, имевшая в своем распоряжении 54 самолёта Р-1 и 38 МР-1. К 1933 г. число самолётов в школе увеличилось до полутысячи, стали поступать новые типы У-2, Р-5, ТБ-1, ТБ-3, С-62, МБР-4. В 1937 г. школа морлётов была преобразована в Военно-морское авиационное училище. Выпускники училища бесстрашно сражались в небе Испании, в районе озера Хасан и на реке Халхин-Гол. В начале декабря 1939 г. на Карельский фронт убыла группа боевых самолётов под командованием майора Х.А. Рождественского¹.

В августе 1936 г. в Краснодаре была сформирована 6 военная авиационная школа лётчиков-наблюдателей. Первоначально, пока создавалась инфраструктура Краснодарского аэродрома, курсанты обучались в ст. Лабинской на базе 221-го стрелкового полка, но уже осенью этого года училище перебазировалось на постоянное место обучения. В 1938 г. на должность начальника авиашколы был назначен лётчик, [участник боёв в Испании, подполковник А.И. Трушин]. В марте 1940 г. его сменил генерал С.А. Красовский², который руководил школой до 1941 года. На начало войны училищем командовал полковник Л.Я. Ошурков.

С 20 декабря 1940 г. в Краснодаре формируется военная авиационная школа пилотов. В конце года в составе пяти эскадрилий было 188 самолётов

¹ Приложение к Историческому журналу Военно-Морского Авиационного училища. Музей. Ейск. 1943-1954. С. 57.

² Красовский С.А. Жизнь в авиации. М., 1968. С.113.

(И-16, УТИ-4, УТ-2, У-2). Командовал лётной школой полковник Н. И. Дашутин. Здесь в 1944–1945 гг. обучались югославские курсанты¹. В соответствии с директивой Генерального штаба Красной Армии от 25 июля 1945 г. школа была расформирована.

14 октября 1939 г. в Батайск из Читы, на базу Первой Краснознамённой авиационной школы Гражданской авиации им. П.И. Баранова, перебазировалась 30-я военная школа пилотов им. А.К. Серова. На новом месте школа сначала разворачивается в составе 6-ти, а затем 8-ми эскадрилий, причём 4-я была сформирована из личного состава батайцев. Приказом Наркома Обороны СССР от 28 декабря 1939 г. школа была переименована в Батайскую военную авиационную школу им. А.К. Серова².

В 1937 г. в Армавире начала работу школа парашютистов и аэроклуб, здесь же находилась школа младших авиаспециалистов и резервный истребительный авиаполк ВВС Северо-Кавказского военного округа.

1 декабря 1940 г. в Армавире формируется ещё одна школа военных лётчиков. Первым начальником был назначен К.И. Шубин, за летную подготовку отвечал майор Г.Г. Голубев. Комплектование учебного заведения велось за счет кадров Остафьевской, Батайской, Херсонской, Борисоглебской, Конотопской и других авиационных школ.

Набирались в школу молодые люди не старше 23 лет с образованием не ниже семи классов средней школы. Они должны были уже иметь опыт летной подготовки. Первые самолеты предоставил Армавирский резервный полк и Борисоглебская авиашкола.

В январе 1941 г. школе было присвоено наименование «Армавирская военная авиационная школа пилотов» /АВАШП/.

Василий Сапьян вспоминал: «Прибыл в Армавир в январе 1941 г. Школа тогда начиналась с «нуля»: казармы, учебные классы, штаб – все размещалось

¹ ЦАМО. Ф. 60356. Оп. 35777. Д. 2. Л. 2.

² Очерк истории Батайского авиационного училища лётчиков им. А.К. Серова. Музей. Краснодар, 1958. С. 23-104.

в малоприспособленных помещениях, удаленных друг от друга. Аэродром – ровная площадка на окраине города. Но нам, 18-19-летним юношам, все приносило радость. Мы готовы были переносить любые трудности, чтобы скорее стать военными летчиками-истребителями»¹.

Полеты начались в апреле 1941 г. Летной программой предусматривались самостоятельные полёты курсантов на УТ-2, УТИ-4 и И-16 в объеме 36 часов. В трех отрядах было по 60 курсантов, в учебной группе по 5-6 и более человек. К началу войны в школе обучалось более 1400 курсантов, было около 290 самолетов. Уже 25 июля 1941 г. был произведен первый пуск 227 лейтенантов, подготовленных на самолете И-16².

В ноябре 1940 г. по решению Постановления СНК от 6 ноября 1940 года № 2276: «Об организации специальных школ Военно-Воздушных Сил» – «В целях подготовки кадров для комплектования военно-воздушных училищ, летчиков и летчиков-наблюдателей ВВС Красной армии создаются 20 специальных средних школ Военно-воздушных сил, из них на Кавказе: Ростовская – № 10, Краснодарская – № 12, Тбилисская – № 17, Ереванская – № 20.³

Важную роль в подготовке пилотов играли школы и клубы общественной организации ОСАВИАХИМа (Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству). Видя мобильные возможности авиации во многих городах страны уже с 1923 г. стали создаваться аэроклубы в Обществах друзей воздушного флота (ОДВФ). На Кубани также появились массовые оборонные организации, например, в 1923 году ОДВФ в Новороссийске и его отделения в Анапе, Геленджике, Сочи, Туапсе. Именно они стали прототипами Добровольного Общества Содействия Армии Авиации и Флоту (ДОСААФ) в регионе.

¹ Тетенев М. Крылатая юность (Документальные очерки боевой истории Армавирского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков имени Главного маршала авиации П.С. Кутахова). Армавир, 1991. С. 4-10.

² Там же. С. 15-26.

³ Собрание постановлений и распоряжений правительства Союза Советских Социалистических республик. 1940. № 30. С. 1003-1005.

В марте 1923 г. лётчик Сергей Исаев, авиационный механик Фёдор Жицкий и военлёт Константин Роганович организовали в Краснодаре «Кубано-Черноморский авиамодельный кружок»¹.

Для контроля качества деятельности молодёжных организаций Краснодарский Горрайком ВЛКСМ 17 апреля 1926 г. принял решение об организации шефской работы в Армии², в 1927 г. – над добровольными обществами³, а 20 декабря 1928 г. – в ОСАВИАХИМе и вовлечении в эту организацию 100% комсомольцев Краснодара⁴.

ОСАВИАХИМ был создан в январе 1927 г. в результате слияния прежних добровольных обществ⁵. Общество вело активную работу по распространению военных знаний среди молодежи, оказывало большую помощь в развитии авиационной промышленности. Многие будущие военные и гражданские лётчики именно в аэроклубах при обществе получили начальную лётную подготовку без отрыва от производства. Члены общества изучали военную технику, постоянно проводили тренировочные полеты. Теоретические предметы изучали уже в летных военных училища, куда поступали желающие получить профессию военного летчика. Это помогло увеличить количество летчиков, которые в годы войны встали на защиту родины.

29 марта 1932 г. на базе авиакружка Кубанское окружное правление ОСАВИАХИМа открывает Краснодарскую планерную школу, в феврале 1934 г. возник аэроклуб⁶. Для аэродрома было отведено место между хутором Красным и стадионом «Динамо», здесь начали работать три школы: планерная, парашютная и лётчиков. Краснодарский Аэроклуб был одним из лучших в

¹ Красное знамя. Краснодар, 1932 г., 2 апр.

² Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). Ф. 1994. Оп. 1. Д. 6. Л. 6.

³ ЦДНИКК. Ф. 1994. Оп. 1. Д. 16. Л. 9.

⁴ ЦДНИКК. Ф. 1994. Оп. 1. Д. 31. Л. 14.

⁵ Кушнерёв В.В. Вклад краснодарских оборонцев в подготовку авиационных кадров перед войной. Историческая и социально-образовательная мысль. 2018., №5. С. 32.

⁶ Наш аэроклуб // Красное знамя. Краснодар, 1936. 18 авг. С. 3.

СССР, его авиамоделистам принадлежало 18 различных рекордов. Здесь в период с 1936 по 1938 гг. А.И. Покрышкин служил военным техником второго ранга¹.

17 августа 1933 г. было принято решение о создании аэроклуба им. Героя Советского Союза М.М. Громова в г. Майкопе. Однако для этого требовались большие материальные вложения, около 225 – 250 тыс. руб. Поскольку такой суммы в бюджете города не было, различные организации и учреждения должны были стать юридическими членами клуба, что позволило создать его материальную базу.

В аэроклубе обучались без отрыва от производства. Первыми пилотами-адыгейцами стали Совмен Рамазан, Гучетль Ахмед, Ташу Хачмиз, Аутлев Хамид, Абреч Мадин². К началу Великой Отечественной войны клуб подготовил более 600 летчиков и 300 парашютистов.³

Летом 1934 г. аэроклуб открылся в Нальчике. Одной из первых выпускниц аэроклуба была Аня Маремукова, ставшая инструктором по прыжкам с парашютом. Первой летчицей среди женщин стала кабардинка Леля Дышекова⁴.

8 августа 1939 г. страна праздновала День авиации под лозунгом «Да здравствуют советские лётчики – гордые соколы нашей родины». На аэродроме краснодарского аэроклуба состоялась «авиамассовка», на которой собралось около 40 тысяч жителей города. На празднике прошёл парад лётного и технического состава и курсантов аэроклуба. К осмотру были представлены тяжёлый и лёгкий бомбардировщики, самолёт-разведчик, пассажирские самолёты «Сталь-2», «Я-6». Самолеты поднимались в воздух, демонстрируя высший пилотаж, искусство воздушного боя. Силами курсантов Краснодарского авиационного училища был дан концерт⁵.

¹ Красное знамя. Краснодар, 1935. 22 июля; 1936. 9 янв.

² Красное Знамя. Краснодар, 1937. 29 авг.

³ Слаженева Е. Есть одна у них мечта - высота // Майкопские новости. 2015. 27 июля.

⁴ Черкесов И. Горянки в небе // Горянка. Нальчик. 2012. 19 сент.

⁵ Большевик. Краснодар, 1939. 20 авг.

Трёхсоттысячная краевая организация ОСАВИАХИМ Краснодара вступила в войну. За ратный подвиг на фронтах войны 289 наших земляков-кубанцев были удостоены звания Героя Советского Союза¹, из них 66 летчиков (5 человек – дважды), а также впервые в истории Великой Отечественной войны лётчик Николай Лошаков. Он родился 17 декабря 1923 г. в селе Малинино Краснодарского края. В 1940 г. комсомол направил его на учебу в Краснодарский аэроклуб ОСАВИАХИМа, здесь в Краснодаре, в военно-авиационной школе получил профессию летчика-истребителя. 11 августа 1943 г. Лошаков совершил побег из немецкого плена на вражеском самолете «Шторх»².

Учитывая перспективы развития авиации, стали создаваться авиационные предприятия «Добролёт», «Укрвоздухпуть», на Кавказе – «Закавиа», ставшие основоположниками гражданской авиации в СССР. Закавказские авиалинии (Закавиа) были созданы 28 марта 1923 г. в Тифлисе и имели три самолёта «Юнкерс»³. Общество проработало меньше года, самолёты после его закрытия были переданы в 47 военный авиаотряд. 2 марта 1925 г. «Закавиа» возрождаются и самолёты были возвращены обратно обществу, где они прослужили до конца года⁴.

На Северном Кавказе базисным центром стал Ростов-на-Дону, куда были приданы 15 самолётов Юнкерс Ju-13 «Жаворонок», и здесь, 1 июня произошло открытие пассажирской авиалинии в присутствии командующего Северо-Кавказского фронта К. Е. Ворошилова и командующего Первой Конной Армией С. М. Буденного. Перед этим событием, 29 мая 1923 г. два Ju 13 перелетели в Новороссийск, где было выбрано место посадочной полосы – коса, выступающая в море, и выполнен первый полёт по маршруту Новороссийск – Батум⁵.

¹ Кушнерёв В.В. Вклад краснодарских оборонцев в подготовку авиационных кадров перед войной. Историческая и социально-образовательная мысль. 2018. №5. С. 34.

² Красное знамя Севера. Сыктывкар, 2012. 19 апр. (№ 41).

³ ЦАМО. Ф. 29. Оп. 3. Д. 34. Л. 30-33.

⁴ ЦАМО. Ф. 29. Оп. 3. Д. 34. Л. 54

⁵ Санаев. С. Первая пассажирская авиамагистраль на Северном Кавказе // Мир Авиации. 1996. № 1.

Первые полёты с гражданскими грузами из аэропортов Баку, Тбилиси (1923 г.), Минеральных Вод (1925 г.), Еревана (1933 г.), Владикавказа (1936 г.) проходили по местным воздушным линиям Кавказского региона на иностранной авиационной технике. Но именно они стали основой становления здесь Гражданского Воздушного Флота по федеральным авиатрассам уже на отечественных гражданских самолётах.

О необходимости применения авиации в мирной созидательной работе в свое время писал И.И. Сикорский, указывая, что «значение аэроплана будет особенно велико в таких странах, как Россия, с ее огромными расстояниями». С их помощью можно ускорить доставку спешных посылок, грузов там, где не существуют другие средства сообщения. Говоря об огромных богатствах в виде ценных и необходимых для людей веществ, металлов и т. д. в Сибири, предлагал использовать аэроплан для поддержки сообщения работников с родственниками, врачами в случае болезни, чтобы исчезло осознание отрезанности от мира.

Сикорский писал: «Наша родина на севере ограничена Ледовитым океаном... С помощью аэропланов можно будет всегда разыскать дорогу среди льдов и давать знать кораблям, где лежит свободный путь. При таких условиях северный водный путь может быть всегда использован, что, в свою очередь, может очень сильно помочь развитию окраин России»¹.

В 1930 г. создаётся Закавказское управление воздушным движением и Элистинское авиапредприятие. 14 ноября 1930 г. в Батайске открывается 1-я объединённая школа пилотов и техников ГВФ имени П.И. Баранова по подготовке летных кадров для сельского хозяйства, обучавшая авиаспециалистов на самолётах У-1, У-2 и П-5.

¹ Сикорский И.И. Воздушный путь. М.; N.-Y., 1998. URL: <http://militera.lib.ru/research/sikorsky/index.html> (дата обращения: 10.10.2018).

В Краснодаре 1 мая 1931 г. открывается школа гражданских лётчиков. Однако, для совершения практических полётов в школу ещё не были поставлены самолёты, о чём докладывал партийной конференции руководитель школы Горев¹.

В народном хозяйстве военная авиация впервые была применена еще в 1922 г. для сельского хозяйства, в частности в борьбе с саранчой. За непродолжительный период с помощью ядохимикатов, распыляемых с самолётов «Конёк-Горбунок» конструктора В.Н. Хиони, были уничтожены её вековые гнездилища на Северном Кавказе². Эта авиационная техника открыла в СССР эру сельскохозяйственной авиации. Небольшая партия изготовленных самолётов с хорошей устойчивостью и маневренностью позволили использовать их в народном хозяйстве. В 1930 г. Кавказский регион становится полигоном развития авиации спецприменения. Созданный в Краснодаре филиал Московского Всесоюзного научно-исследовательского института сельхозавиации (ВНИИСА) преобразуется в самостоятельную организацию и активно разрабатывает методы борьбы с вредителями в сельском хозяйстве³.

На примере организации 218 Пашковского авиаотряда спецприменения ГВФ в Краснодаре проведены исследования образования авиационных подразделений в народном хозяйстве. Осенью 1932 г. на место базирования аэродрома «Пашковский» приземлились семь переоборудованных военных самолётов У-2АП, принадлежащие обществу по борьбе с вредителями (ОБВ), в то время на Кубани свирепствовал малярийный комар⁴. В 1934 г. общество было переименовано в 218 Пашковский авиаотряд⁵.

¹ Красное знамя, Краснодар, 1931 г., 25 июля; ЦДНИКК. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 74. Л. 69.

² Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. М., 2006. С. 512.

³ История отечественной гражданской авиации. М., 1996. С. 87.

⁴ История отечественной гражданской авиации. М., 1996. С. 99.

⁵ Постановление СНК СССР от 19.05.1934 г. № 1180 «О реорганизации органов управления гражданского воздушного флота» // История Отечественной гражданской авиации. М., 1996. С. 109.

К концу 1933 г. авиабаза переводится на нынешнее место аэропорта, где были построены ангары, служебные, складские и ремонтные помещения. Самолётный парк к этому времени увеличился до 30 самолётов¹. Появились пассажирские У-2, ПР-5, выполнявшие перевозки из Краснодара в Сочи, Анапу, Майкоп, Белореченск, Тихорецк, Темрюк и другие населённые пункты Северного Кавказа.

В декабре 1936 г. в станице Пашковской создаётся колхозно-казачий филиал лётной школы – сельскохозяйственная авиашкола под руководством Тыщенко². С 1937 г. отряд становится одним из крупных на Северном Кавказе с самолётным парком, имея около шестидесяти самолётов.

Основными задачами авиаотряда были: опыление ядохимикатами мест, зараженных азиатской саранчой; опыление водоёмов и мест, заражённых личинками малярийного комара; сеяние риса, сверххранних колосовых, многолетних трав; выполнение пассажирских и транспортных (почтовых) перевозок; санитарные перевозки больных; оказание помощи рыбакам Приморско-Ахтарского рыбзавода; увлекательные воздушные прогулки по праздникам.

Стремительное развитие возможностей авиации, её мобильность, стали использоваться другими государственными структурами страны. Первыми стали осваивать воздушное пространство в целях начальной военной подготовки, молодёжные общества ОСАВИАХИМа, создавался Гражданский воздушный флот, авиация внедрялась в народное хозяйство и пограничные силовые подразделения. Кавказский регион не отставал в авиационных преобразованиях, происходивших по всей стране.

В целом в предвоенный период к 1940 г. в СКВО были сформированы три авиационных дивизии: 50-я бомбардировочная (бад), 73-я истребительная (иад), в состав которой входил 272 истребительный авиационный полк (иап) в

¹ Кушнерёв В.В. Ранние этапы истории краснодарского авиаотряда (1932-1945). // Наследие веков. 2019. № 1. С. 98-102. URL: <http://heritage-magazine.com/wp-content/uploads/2019/03>.

² ЦДНИКК. Ф. 2013. Оп. 1. Д. 41. Л. 313

Ворошиловске, 273 иап в ст. Крымской, 274 иап в ст. Тимошевской и 74-я смешанная (сад) в составе 275 смешанного бомбардировочного авиационного полка (сбап) в Будённовске, 276 сбап в ст. Тихорецкой, 277сбап в Кропоткине. (см. Приложение 15)

В Зак ВО в 1941 г. дислоцировались 25 сад (18 сбап в Кутаиси, 35 иап в Батуми, 270 иап в Ахалкалаки); 26 бад ДД (6 дбап в Евлахе, 12 дбап в Кутаиси, 42 дбап в Кировобаде, 83 дбап в Вазиани); 71 истребительная ПВО (267 иап ПВО в Сулеймешкенте, 268 иап ПВО в Пирсагате); 72 смешанная (41 среднебомбардировочный авиационный полк (сбап) в Сандаре, 84 иап в Ереване, 269 иап в Ленинакане) авиационные дивизии. Кроме того, в состав 27 иад ПВО входил 36 иап, располагавшийся в Баку. Закавказский фронт насчитывал к началу войны около 500 самолётов ¹, а к августу 1941 г. при штатной численности 1653 боевых машины имел всего 1264 ². Всего в военном округе насчитывалось 19 авиаполков: 11 истребительных, 8 бомбардировочных. (см. Приложение 16)

Надо отметить, что в сухопутных корпусах находились отдельные авиационные эскадрильи (оаэ). В СКВО дислоцировались 9-я (ст. Пластуновская, Краснодар), 126-я (Армавир), 64-я. В ЗакВО – 23-я (Ленинакан), 33-я (Самтредди), 40-я и 128-я (Ереван). На побережье в составе авиации Черноморского флота действовали 16-я (Поти) и 83-я (Геленджик) разведывательные авиационные эскадрильи (раэ).

В целом это была серьезная военная сила, способная противостоять врагу для защиты суверенитета страны. Однако, с нападением фашистской Германии на Советский Союз, часть авиационных частей была переброшена на западный фронт, оставшиеся сведены в смешанные дивизии.

¹ Краснознаменный Закавказский. Очерки истории Закавказского Краснознаменного военного округа. М., 1969. С. 156.

² ЦАМО. Ф. 209. Оп. 1091. Д. 67. Л. 63.

Таким образом, можно сказать, что в рассматриваемый период разработанный план строительства ВВС коснулся и военной авиации Кавказского региона.

Продолжавшиеся после Первой мировой войны волнения в Турции и Иране, вмешательство Англии, Франции и Германии в суверенитет этих стран сохраняли угрозу нападения на границы республик Закавказья. Во второй половине 1930-х гг. позиции Турции и Ирана сблизились с позициями Англии и Франции в своей антисоветской направленности.

Для предупреждения вооружённых провокаций вооружённые силы в регионе были объединены, там же была объединена и авиация. Сложный горный ландшафт и необходимость контроля намерений южных соседей требовали применения современных самолётов. Начиная с 1925 г. части стали вооружаться только отечественными самолётами, перевооружился и 47 авиаотряд в Тифлисе. Было сформировано авиационное подразделение для прикрытия Апшеронского нефтяного района, создана авиация пограничных войск.

В это время для защиты нефтяного района Баку формируется 3 корпус ПВО, а на территории Кавказского региона в СКВО, формируются три авиационных дивизии: 50-я бомбардировочная, 73-я истребительная, 74-я смешанная. Здесь же базировалась 27 авиационная дивизия дальнего действия.

В мирных целях военная авиация впервые была применена на Кавказе в сельском хозяйстве, с целью геологической разведки нефтяных извержений в море, помогла становлению гражданской авиации и военно-спортивных аэроклубов.

Анализ военно-политической обстановки на южной границе страны накануне Великой Отечественной войны, опасность открытия второго фронта фашистами со стороны Турции и Ирана, помогли выработать рекомендации военному руководству страны по созданию авиационной группировки противодействия в Кавказском регионе. К началу войны авиационные полки и эскадрильи в регионе располагались на 28 аэродромах Северокавказского и Закавказского военных округов. (см. Приложение 16)

2.2. Применение советской военной авиации на Северном Кавказе и в Закавказье в 1920-е – 1930-е гг.

В первой половине 1920-х – 1930-е гг. советская власть столкнулась с активным вооруженным сопротивлением части населения Северного Кавказа и Закавказья. Советские исследователи среди причин враждебности отмечали, как правило, «деятельность международной буржуазии, остатков разбитых антисоветских партий», «недобитые остатки внутренней контрреволюции и иностранной интервенции»¹.

Современные исследователи, используя документальные источники, отмечают, что причины выступлений крылись также в экономическом состоянии регионов, влиянии исламского духовенства и родовых пережитков, действиях немецкой агентуры перед и в годы Великой Отечественной войны и др.²

В Терской области первые отряды повстанцев (зелёных, кубанских и терских казаков) появились в марте 1920 г. и через Тифлис действовали «по освобождению Терского края от большевиков». При этом руководители этой антисоветской деятельности находились в Париже. По Приказу Командующего войсками Кавказского фронта № 1247 от 29.6.1920 г. повстанцам было предложено сдать оружие, а всех «бандитов» с оружием расстреливать³. «Быстрая

¹ Махарадзе Н.Б. Победа социалистической революции в Грузии. Тбилиси, 1965; Кадишев А.В. Интервенция и гражданская война в Закавказье. М., 1960; и др.

² Баранов А.В. Социальное и политическое развитие Северного Кавказа в условиях новой экономической политики (1921–1929 гг.). СПб., 1996; он же. Повстанческие движения казачества и крестьянства на Северном Кавказе в условиях становления нэпа (1921–1922 гг.) // Кубань: 1920-е. Сб. науч. тр. Краснодар, 1996; Кратова Н.В. Формирование повстанческих отрядов на территории Кубано-Черноморской области в 1920–1922 гг. // Гуманитарная мысль Юга России. 2006. № 1; Жупикова Е.Ф. Повстанческое движение на Северном Кавказе в 1920–1925 годах // Академия исторических наук. Сборник трудов. М., 2007. Т. 1.; Зайцев А.А. Бело-зеленое движение на Юге России в поисках третьего пути (1920–1922 гг.) // Культурная жизнь Юга России. 2009. № 2; Ченцов А.С. Специальные операции по разоружению населения республик Северного Кавказа в 1925–1926 гг. // Вестник военного университета. 2009. № 4. С. 145–151; Аренин С.П. Бандитизм на Северном Кавказе в годы Великой Отечественной войны // Вестник Саратов. гос. соц.-экон. ун-та. 2010; и др.

³ Россия и современный Кавказ: история и современность. М., 2006. С. 233.

и полная ликвидация всех банд и остатков белогвардейщины на Кавказе и Кубани – дело государственной важности», – отмечалось в документе¹.

Летом 1920 г. в Сочинском округе вела боевые действия «Армия возрождения России» генерала М.А. Фостикова. Она была сформирована из зажиточных казаков, остатков белогвардейцев, скрывавшихся в ущельях, лесах, плавнях Кубано-Черноморской области. Численность их в начале апреля 1920 г. не превышала 500 чел., но с помощью денежных субсидий из Крыма к началу планируемого на август 1920 г. восстания армия превратилась в силу, серьезно угрожавшую Советской власти на Кубани. Одни авторы называют цифры численности армии в 5,4 тыс. штыков и сабель, 35 пулеметов, 10 орудий; другие – 10–15 тыс. человек, третьи – 20–30 тыс. человек².

Для ликвидации этих частей 9 армия РККА использовала и авиацию. Так, 25 августа 5 аэропланов бомбили противника у Андриюковской и Псебайской, сбросив на них 30 бомб. 26 августа эти части снова были обстреляны из пулеметов, а с 6 аэропланов на них сброшено 45 бомб. По данным Фостикова 27 августа «... Со стороны противника появилось снова несколько аэропланов, которые в продолжение часа обстреливали наши части и сбросили до 30 бомб, но без результатов...»³. Тем не менее, желая избежать полного разгрома, части генерала ушли на Адлер и Сочи⁴.

В сентябре 1920 г. Советское правительство начало выражать озабоченность деятельностью повстанцев в этом регионе. Для добровольной сдачи властям давался срок до 1 сентября 1921 г. Многие получили амнистию, но большинство банд, возглавляемых бывшими царскими генералами и офицерами, продолжало свою антисоветскую деятельность. Так, из остатков белых войск и местного населения на территории Кубани возникла Кубанская повстанческая армия под командованием генерала М.А. Пржевальского.

¹ Директивы командования фронтов Красной Армии. М., 1974. Т. III С. 353.

² Жупикова Е.Ф. Повстанческое движение на Северном Кавказе в 1920-1925 годах // Академия исторических наук. Сб. трудов. М., 2007. Т. 1. С. 50.

³ Дневник генерала М.А. Фостикова // Дневники казачьих офицеров. М., 2004. С. 132-133.

⁴ Черкасов А.В. Деятельность армии возрождения России на территории Кубани и Черноморья (март-октябрь 1920 г.). Сочи, 2004. С. 18.

Войскам Северокавказского военного округа был отдан приказ к истреблению банд, командование возлагалось на командарма 1-й Конной армии С.М. Будённого. Бои начались 4 сентября под Кисловодском, 20-го – под Краснодаром (Динская, Старо-Мышастовская). «Летучие» отряды 1-й Конной громили банды, а у Тшитского водохранилища должны были закрыть их отход в предгорья Кавказского хребта. Приказ 2-й кавбригаде у ст. Курганной об уничтожении белогвардейских частей в районе Николаевки с краснодарского аэродрома 22 сентября доставили на аэроплане лётчики Иванов и П.П. Зеленский¹.

Разгром М.А. Пржевальского привёл к развалу повстанческой армии почти на 60 отдельных самостоятельно действующих отрядов Трубачева, Турчина, Джентимирова, Сычева, Дубины, Богрова, Сапрунова, Юдина, Кривоносова, Рендскова, Конарева, Овчинникова, Кожевникова и др. Их ликвидация приняла затяжной характер. К началу ноября 1922 г. силы повстанцев увеличились до 95 бандитских организаций². Однако, осенью 1922 г. части Кубанской повстанческой армии были разбиты красноармейцами.

Одним из организаторов борьбы горских народов с советской властью являлся шейх Узун-Хаджи из аварского аула Салта. За свои убеждения он преследовался еще царской властью. После Февральской революции вновь включился в активную политическую борьбу, имел сторонников среди простых дагестанцев и чеченцев. Летом 1917 г., он поддержал Н. Гоцинского, когда в Нагорном Дагестане и Чечне ширилось движение за возрождение имамата. Вместе с ним возглавил борьбу против советской власти в Дагестане в 1918 г. Созданные шейхом отряды, разгоняли местные органы власти, фактически ее ликвидировав. В апреле 1918 г. было сожжено поселение Хасавюрт, жители

¹ Будённый С.М. Пройдённый путь. М., 1973. Кн. 3. С. 254.

² Будённый С.М. Пройдённый путь. М., 1973. Кн. 3. С. 266.

которого сочувствовали Советам¹. Главным лозунгом Узун-Хаджи был газават против неверных, сначала против красных в 1918 г., а потом против белых в 1919 г.²

После оккупации Дагестана армией Деникина, Узун-Хаджи в мае 1919 г. перебрался в Чечню и в сентябре провозгласил там Северокавказский эмират с центром в с. Ведено. К нему стали стекаться все недовольные Добровольческой армией.

Мятежники располагались в труднодоступных горных аулах, нападая на небольшие воинские структуры деникинцев. У белогвардейцев было недостаточно войск, они могли защитить лишь Грозный и Владикавказ. Поэтому для оказания психологического давления на повстанцев была применена авиация. 5-й Ао Добровольческой армии, приданный войскам Грозненской группы в Чечне, вёл бои с горскими повстанцами. Летом и осенью лётные экипажи отряда в горах вели разведку и бомбили мятежные аулы, сдерживая активность отрядов горцев на территориях Осетии, Чечни и Дагестана³.

В это время окончательно испортились отношения Узун-Хаджи и Н. Гоцинского, который делал ставку на белых, надеясь с их помощью вести борьбу с красными. Шейх постоянно поддерживал связь с повстанцами Дагестана, получал военно-техническую помощь из Азербайджана и Грузии. Правительства этих молодых государств боялись проникновения деникинцев в Закавказье и потери своей независимости. Повстанцам не удалось изгнать белую армию с Северного Кавказа, но ей приходилось держать в Чечне, Ингушетии и Дагестане несколько тысяч солдат и офицеров, а ведь они нужны были для наступления Деникина на Москву с целью свержения советской власти⁴.

¹ Аликберов Г.А. Революция и гражданская война в Дагестане. Хроника важнейших событий (1917–1921 гг.). Махачкала, 1962. С. 64.

² Эмиров Н.П. Из истории военной интервенции и гражданской войны в Дагестане. Махачкала, 1972. 215 с.

³ Хайрулин М.А. Указ. соч. С. 122.

⁴ Сулаев И.Х. Шейх Узун-Хаджи Салтинский: штрихи к портрету // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2007. № 2. С. 39.

После освобождения Чечни от белогвардейцев мятежным имамам предложено подписать соглашение с советской властью. Узун-Хаджи скончался.

Теперь уже Красной армии, как в свое время и белогвардейцам, приходилось бороться с вооруженными антигосударственными выступлениями горцев на Северном Кавказе. Сопrotивление советской власти в 1920–1921 гг. продолжал ярый противник большевиков Нажмуддин Гоцинский, скрывавшийся в Чечне. Он использовал поддержку со стороны иностранных государств, которые направляли на Северный Кавказ вооружение, на территории Грузии шла подготовка мятежных отрядов для армии Гоцинского. Духовенство настраивало горцев против России. Гоцинский выступил в сентябре 1920 г. в Нагорном Дагестане. К ноябрю под его руководством было 3,5 тыс. человек, к началу 1921 г. уже около 10 тыс.¹

Понимая опасность происходящего, командующий Кавказским фронтом 25 января 1921 г. отдал приказ о формировании специальной Терско-Дагестанской группы войск для действий в Чечне (командующий – М.К. Левандовский) и Дагестанской группы войск (командующий – А.И. Тодорский). В состав первой вошёл разведывательный авиационный отряд (РАо) из 6 самолетов². В боевых действиях принимал участие 32 авиаотряд 11-й армии Кавказского фронта (командир – военлёт Г.Б. Штегельман). В проводимой в Нагорном Дагестане операции в 1921 г. авиация вела разведывательные полёты и корректировала огонь артиллерии, позволив войскам успешно наносить удары по скоплениям мятежников на главных направлениях.

Летный состав обеспечивал связь между частями Красной Армии, входившими в состав группы войск. К сожалению, во время боевой операции, часть солдат оказалась в осаде в крепости Хунзах. Один из ее защитников, в то время молодой боец, Н.Г. Долгополов вспоминал: «Неожиданно к нам пришла большая радость. В ясный солнечный день мы стояли во дворе в очереди

¹ Лашков А. В небе Кавказа // Авиация и космонавтика. 2003. № 10. С. 29.

² Тодорский А.М. Красная Армия в горах. Действия в Дагестане. М., 1924. С. 96.

за обедом у походной кухни. Горячая водичка и кусочек конины ожидали каждого из нас. Вдруг в небе что-то загудело. Это был красноармейский самолет, который сбросил вымпел и улетел обратно»¹. Командующий Дагестанской группой войск А.И. Тодорский призывал держаться, т.к. помощь красноармейцам была уже в пути. Через несколько дней в конце января крепость была взята Красной армией и осада снята.

Красноармейские лётчики выполняли также бомбардировку аулов Ножди, Дарго, Месхеты, Черсицохк и другие в Чечне и Дагестане с 28 февраля по 5 марта. Только на Месхеты, 5 марта за 6 часов было сброшено более 300 килограммов бомб².

После завершения войсковой операции 7 марта 1921 г. войска расформированы и направлены на формирование 10-й Терско-Дагестанской армии. Позднее за активные действия и личное мужество в операции лётчики Г.Б. Штегельман, А.И. Груберг награждены орденом Красного Знамени.

Военная операция имела некоторый успех, и политическая ситуация в регионе стабилизировалась. Однако Н. Гоцинский объединил силы с Али-Митавым и развернул активную террористическую деятельность. На начало войсковой операции 1923 г. против горских повстанческих групп в 3 РАо имелось всего 4 аэроплана, при этом снабжение авиации боеприпасами осуществлялось по заявке руководства ВВС Округа³.

К концу 1923 г. две самые мощные антисоветские силы сделали ставку на одновременное вооруженное восстание в Дагестане, Чечне, Ингушетии. К весне 1924 г. ситуация на Северном Кавказе достигла критического уровня. Командование Северокавказского военного округа приняло решение о применении авиации для поиска и обнаружения «бандитских элементов».

4 сентября 1924 г. из 9-го авиационного отряда Округа было выделено специальное авиационное звено из 2 самолётов, поступившее в оперативное

¹ Долгополов Н. В осажденной крепости // Годы боевые. М., 1960. С. 172-173.

² РГВА. Ф. 109. Оп. 3. Д. 211. Л. 348.

³ РГВА. Ф. 29. Оп. 75. Д. 247. Л.1-4.

распоряжение командира 9-го армейского корпуса в г. Владикавказ. Самолеты базировались на аэродроме в Беслане, затем в Грозном. В сентябре-октябре 1924 г. летчики авиационного звена выполняли полеты на разведку, фотографировали местность, где мог скрываться Гоцинский и его отряды. После завершения активной фазы военной операции авиационное звено возвратилось в состав 9-го авиаотряда¹.

Однако опасность новых волнений сохранялась. Командование Северокавказского военного округа разработало войсковую операцию «Первое разоружение Чечни». Кроме пехоты, кавалерии и артиллерии привлекались и авиационные части – 3 отдельный разведывательный авиационный отряд (ОРАо), а позднее – 5 ОРАо под общим руководством начальника ВВС Округа Петрожицкого Ивана Иосифовича и его помощника, начальника штаба ВВС СКВО Н.П. Космо-Демьянского.

Авиация вела разведку, бомбометание в местах скопления «бандитов и их пособников». Операция началась в конце августа 1925 г. 27 августа был атакован аул Зумсой, а на следующий день огневое поражение этого селения артиллерией и бомбометание с самолетов повторилось. Туже участь получили аулы Келой, Химой, Хакмалой².

Днём 29 августа 1925 г. при подавлении выступлений отрядов шейхов М. Ансалтинского и Кайма Ходжи и воздействия на скрывающихся их местных жителей, экипажи трех самолетов 3-го авиаотряда выполнили бомбометание аула Дай, сбросив на селение 352 килограмма бомб. Были убиты четыре, ранены пять человек и 20 домов разрушены.

Руководствуясь старыми картами и не получив помощи от авиационного поста 83-го стрелкового полка, экипажи 2-х самолетов 5 Ао, ведущий – летчик Иванов, летчик-наблюдатель Качура, ведомый – летчик Мель, летчик-наблюдатель – Волков приняли аул Ансалты за Макажой. В результате, последний

¹ РГВА. Ф. 29. Оп. 75. Д. 175. Л. 3.

² Доного М.М. Н. Гоцинский и повстанческая борьба в Дагестане и Чечне (1922-1925 гг.) // Новый исторический вестник. 2008. № 18. URL: http://www.nivestnik.ru/2008_2/16_donogo_16.shtml (дата обращения: 11.03.2018).

подвергся бомбометанию¹. При разоружении Зумсоя, населения которого сдало лишь незначительную часть оружия, лётчиками было сброшено 144 килограмма бомб на несговорчивых мятежников. 30 августа 3 аэроплана 3 Ао оказывали помощь Владикавказскому отряду на юго-западе Чечни.

1 сентября 1925 г. лётчики 3-го авиаотряда на четырех самолетах попытались поразить бомбами лагеря расположения мятежников у аулов Ошни (возле Итум-Кале) и Шарой, но сильная облачность не позволила выполнить боевую задачу.

До 2 сентября 1925 г. были задействованы 4 английских самолета «Де Хэвилленд» Д.Н., захваченных у белогвардейцев. В последующем к ним был временно прикомандирован аэроплан «Фарман». С 4 сентября к боевой работе авиационного отряда с аэродрома Грозный уже привлекалось 8 летательных аппаратов.

Утром 4 сентября 3 самолета сбросили 160 килограмм бомб на аулы Химой и Хакмадой. В процессе авианалёта 2 аппарата получили незначительные повреждения.

Особое значение в ходе операции имело привлечение авиации к силовому и психологическому воздействию на мятежные районы Чечни, что во многом способствовало началу проведения мирных переговоров.

Затем авиации был поручен поиск руководителя восстания Н. Гоцинского, который скрывался около с. Хакмадой. 5 сентября он и 150 человек из ближайшего окружения были арестованы. А. Лашков отмечает, что на окончательное решение о сдаче «оказал демонстративный полет 5 самолетов»².

Но повстанческое движение продолжалось. Местные жители уходили в горы, обстреливали красноармейцев, заходивших в аулы. Вновь была применена авиация. Лётчики группировки огневым поражением помогали разоружать населенные пункты района. Так, 7 сентября было сброшено 96 килограмм бомб на активно сопротивляющиеся аулы Нижелой и Рагехой, а на следующий

¹ РГВА. Ф. 25896. Оп. 9. Д. 309. Л. 3-6.

² Лашков А. В небе Кавказа // Авиация и космонавтика. 2003. № 11. С. 8.

день сбросили 320 килограммов бомб на Урус-Мартан и Ножай-Юрт по блокированным бандитским формированиям шейха Бела Хаджи. Взрывы авиационных бомб носили устрашающий характер¹. В авианалете на населенный пункт Ножай-Юрт участвовало 2 самолёта, они сбросили на выбранные цели 8 пудовых бомб. Старейшины аулов пошли на уступки, пообещав к 9 сентября сдать оружие и трех шейхов во главе с Бела Хаджи. Для исключения гибели местного населения проведены демонстрационные полеты авиации над районами, где осуществлялась наибольшая поддержка бандитов². Эти полёты с разбрасыванием листовок были выполнены 5-6 сентября 1925 г.

Руководство Штаба РККА ограничивало использование авиации по населённым пунктам. Так, командиру отряда Кавказской Армии Джапаридзе был дан приказ о воздержании бомбардировки аула Хуландоя, где скрывались бандиты. Кроме того, военное командование удовлетворило просьбу представителей села Шали не бомбить центр населенного пункта, где находились больница и детский дом³.

Всего в ходе войсковой операции силами 3 ОРАо и 5 ОРАо было выполнено огневое воздействие по 16 населённым пунктам Чечни, сброшено 1664 (по некоторым данным – 1696) килограммов бомб⁴. В отчетах отмечено, что было «убито 5 человек, ранено – 9 ... Среди населения во время обстрела было убито 6 человек и ранено 30, убито 12 бандитов, взорвано 119 домов, ...изъято более 300 человек бандэлемента, самыми видными из которого являются: Нажмуддин Гоцинский, Атаби Шамилев и Эмин Ансалтинский. За время операции изъято 25299 винтовок, 4319 револьверов, 1 пулемет и около 80 тысяч патронов»⁵.

12 сентября 1925 г. была разоружена Чечня, 2 октября – Ингушетия, 5 – Сунженский округ, 24 – Черкесский округ⁶.

¹ РГВА. Ф. 25896. Оп. 9. Д. 286. Л. 45.

² РГВА. Ф. 25896. Оп. 9. Д. 309. Л. 11-12, 44.

³ РГВА. Ф. 25896. Оп. 9. Д. 309. Л. 10, 23.

⁴ Там же. Л. 1.

⁵ РГВА. Ф. 25896. Оп. 3. Д. 66. Л. 164; Оп. 9, Д. 284.

⁶ Россия и современный Кавказ: история и современность. М., 2006. С. 235.

В ходе операции авиация выполняла воздушную разведку дислокации частей Красной Армии, передавала им указания и распоряжения штаба Северокавказского военного округа и получала от них донесения о выполнении боевых задач. Для этого успешно использовались подготовленные сигнальные посты воздушной связи, обеспечив переговоры между войсковыми частями и экипажами самолетов. Эффективное использование данных постов воздушной связи в ходе войсковой операции в Чечне было применено впервые в истории отечественной авиации. Присвоенные каждому посту индивидуальные опознавательные знаки и порядковые номера позволяли определять местонахождение воинских подразделений Красной Армии при ведении боевых действий в горах.

Однако, даже после завершения войсковой операции, обстановка в Кавказском регионе оставалась сложной. Окончательное установление советской власти не сломило сопротивление горцев. Военная авиация Северокавказского военного округа неоднократно наносила воздушные удары по систематически возникающим бандитским формированиям.

4 сентября 1926 г. началась операция по разоружению Дагестана. В операции участвовали стрелковые и кавалерийская дивизии, местный национальный кавалерийский полк, автомобильный бронедивизион, курсанты военно-политической школы и школ ГПУ, авиация СКВО. Всего было задействовано около 16 тыс. бойцов, бронепоезд, 6 бронемашин, более 30 орудий, 350 пулеметов и 18 самолетов¹.

В другом документе отмечается, что были задействованы 6-я отдельная разведывательная эскадрилья (15 самолётов) и 9-й отдельный корпусной авиаотряд (6 самолётов)². Военная авиация выполняла полёты по плану учебной подготовки с обстрелом и бомбометанием условного противника, а также организацией ночных полётов, оказывая психологическое воздействие на местное население.

¹ РГВА. Ф. 25896. Оп. 9. Д. 316. Л. 5.

² РГВА. Ф. 25896. Оп. 9. Д. 316. Л. 22.

В целом, для подавления сопротивления были применены «административный нажим, полное окружение аулов и рейдирование авиации», после этих мер «в настроении населения произошел известный перелом»¹.

На некоторое время в регионе наступило затишье. Однако, не продуманные действия власти в ходе коллективизации вновь спровоцировали вооруженную борьбу населения. Для подавления крупного антисоветского восстания в Чеченском национальном округе в 1929 г. вновь привлекалась военная авиация составом авиаотряда из пяти самолётов 32-й эскадрильи (командир Кравцов), временно передислоцированного в г. Грозный в подчинение Чеченскому областному отделу ОГПУ. Всего при ведении боевых действий было выполнено 80 самолёто-вылетов в горных условиях².

Высокая боевая нагрузка на авиационную технику, слабосильные изношенные моторы, собранные из таких же частей в различной комплектации, постоянно требовали ремонта. Каждый полет аппарата был связан с тщательной проверкой их работоспособности, устранению обнаруженных неисправностей³. Тем не менее, техника часто приводила к совершению вынужденной посадки из-за неисправности мотора. От специалистов требовались большие усилия по поддержанию авиатехники в исправном состоянии, ведь от этого зависела жизнь лётчиков. Известен факт, когда лётчикам пришлось приземлиться возле аула Чишки, произвести ремонт мотора, взлететь и продолжить участие в боевой операции⁴.

Кроме того, к поломкам аэропланов приводили и внешние обстоятельства, например, сплошной дым от горевших нефтяных отходов в Грозном рядом с аэродром. 6 сентября после выполнения боевого задания при посадке два самолета потерпели аварию, один из них столкнулся с бугром на пробеге, другой – с пробегавшими мимо лошадьми⁵.

¹Доного М.М. Указ. соч.

²РГВА. Ф. 25896. Оп. 9. Д. 346. Л. 293.

³РГВА. Ф. 25896. Оп. 9. Д. 309. Л. 37.

⁴РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 128. Л. 12.

⁵РГВА. Ф. 4. Оп. 2. Д. 128. Л. 53.

Сопrotивление советской власти наблюдалось и в Закавказье. В мае 1920 г. произошло вооруженное восстание в Гяндже, в июне – в Карабахе, Зангезуре и других районах Азербайджана¹. В сентябре 1920 г. произошел мятеж в Кубинском уезде, в октябре генерал Нжде начал антисоветский мятеж в Зангезуре².

Осенью 1920 г. в горных районах близ Нухи и Шуши вспыхнуло контрреволюционное восстание. Для подавления мятежа командование 11 Армии применило военную авиацию. Активные действия лётчиков с аэродрома Евлах под командованием Иван Кирилловича Михалюка, принудили мятежников поднять над крепостью Нуха белый флаг. Летные экипажи Воздушного Флота Азербайджана на горной гряде в районе г. Шуша полностью дезорганизовали бандитов и не оставили им шанс на спасение³.

13 декабря на самолете «Альбатрос-Румплер» на задание вылетел экипаж братьев Ивана и Михаила Михалюков с военкомом П.М. Михайловым. Однако в горной местности Элендорфа из-за воздействия сильных воздушных потоков произошло разрушение крыльев самолета, и он врезался в скалу на высоте 3000 метров⁴. Экипаж похоронили в Баку.

Многие выступления повстанцев поддерживались из соседнего Ирана, где уже сооружались временные аэродромы в районе Хамадана, чтобы совершать воздушные налеты на Баку⁵.

В феврале 1921 года в Грузии началось движение протеста под руководством М. Дадешкелиани, Б. Пирвели и Н. Гардапхадзе. К лету восстание охватило район Сванетии, Рача-Лечхуми. Противники новой власти разоружали местные ревкомы, избивали работников милиции, перекрыли все дороги,

¹ Махмудов Я. Азербайджан: краткая история государственности. Баку, 2005. С. 31.

² Гейдаров Н. В горах Зангезура. Воспоминания о годах борьбы за победу и укрепление советского строя. Баку, 1968. С. 115-121.

³ РГВА. Ф. 29. Оп. 2. Д. 103. Л. 87.

⁴ Сергеев А.В. Указ. соч. С. 99.

⁵ Токаржевский Е.А. Из истории иностранной интервенции и гражданской войны в Азербайджане. Баку. 1957. С. 294-295.

направив в Тбилиси своих представителей с требованием вывести советские войска. О восстании стало известно за пределами региона¹.

В 1922 г. вспыхнуло восстание в Кахети и Пшав-Хевсурети под руководством Кайхосро (Какуцы) Чолокашвили, который храбро воевал в годы Первой мировой войны в российской армии на австрийском, затем кавказском фронтах. Для подавления Хевсуретского восстания были привлечены бронемашинны и авиация, т.к. мятежники заняли господствующие в местности высоты.

В документах ГПУ сообщается, что «банда Челокаева насчитывала первоначально 70–90, а затем резко возросла до 1700–2000 человек». Делался вывод о том, что «политбандитизм в Грузии в октябре 1922 г. вылился в форму восстания»². Войсками под командованием командира Грузинской стрелковой дивизии С. Лувктадзе банда была разгромлена. В этой операции принимали участие и лётчики, один из них А. Мансветов был награждён орденом Красного Знамени. Остатки отряда Какуцы после разгрома перебрались в Чечню. Полковник планировал новые выступления в Западной Грузии против советской власти в 1924 г.³

28 августа 1924 г. в 4 часа утра в Чиатури началось вооруженное выступление под руководством Г. Церетели. Американские исследователи пишут: «28 августа вспыхнуло намеченное по плану восстание на Кавказе. На рассвете вооруженный отряд приспешников Ноя Жордания напал на мирно спавший городок Чиатуры в Грузии, перебил местных советских должностных лиц и завладел городом. Террористические акты, убийства и взрывы прокатились по

¹ Communist takeover and occupation of Georgia: Special report No. 6 of the Select Committee on Communist Aggression / House of Representatives. Eighty-Third Congress. second session. Washington, 1954. P.9.

² Дьяков Ю.Л., Колодникова Л., Бушуева Т. Протестное движение в СССР (1922-1931 гг.). Монархические, националистические и контрреволюционные партии и организации в СССР: их деятельность и отношения с властью. М., 2012. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01007559068> (дата обращения: 04.06.2019).

³ Эбралидзе М. Мятежный полковник Какуца Чолокашвили // Тбилисская неделя. URL: <https://tbilisi.media/cultures/53032-myatezhnyu-polkovnik/> (дата обращения: 05.06.2019).

всему Кавказу. Были сделаны попытки захвата нефтяных промыслов...»¹. Выступления произошли в Гурии, Имерети, Мегрелии, Сванети, Кахети.

В Чиатуре восставшие захватили вокзал, административные здания, создали свое правительство. Из Тбилиси был направлен отряд курсантов, коммунары из Кутаиси и Зестафони, всего 50-60 человек, и аэроплан для разведки. Однако плохая погода не позволила в тот же день перелететь через перевал, чтобы узнать о положении в Чиатуре.

Аэроплан прилетел к городу утром 29 августа, и, спустившись ниже, открыл огонь из пулемета по мятежникам. Подошедшие вооруженные отряды разгромили восставших. В карательных экспедициях принимал активное участие 47 авиаотряд (грузинский)².

Насильственная коллективизация, допущенные советской властью ошибки привели к новой череде волнений в 1930 г. в ряде районов Грузии, Армении и Азербайджана. Развернулась агитационно-политическая работа на местах, усиливалась хозяйственная помощь населению. Однако эти меры не всегда давали быстрый результат. Ликвидация наиболее крупных банд, скрывавшихся высоко в горах, часто носила «характер военно-боевых операций»³. Правда, нам не удалось найти упоминания в этих случаях о применении военной авиации.

С началом Великой Отечественной войны вновь активизировались анти-советские силы на Кавказе. Кроме подготовки плацдарма для возможного ввода нацистских войск и их союзников с территорий Ирана и Турции вермахт рассчитывал на содействие враждебно настроенных к советской власти тер-

¹ Сейерс М., Кан А. Тайная война против Советской России. М., 1947. С. 149.

² Национальное движение в первой половине 20-х годов XX века / М.А. Бахтадзе, М. Вачнадзе, В. Гурули. История Грузии (с древнейших времен до наших дней). URL: <https://mydocx.ru/9-41104.html> (дата обращения: 17.02.2018); Джикия Л. Августовское восстание 1924 года и кровавый пир под Шорапани. URL: <http://kavkasia.net/Georgia/article/1314837029.php> (дата обращения: 18.02.2018).

³ Ломашевский Н. Великий переворот. Тбилиси, 1972. С. 340-341.

ских, кубанских казаков и горцев Кавказа. Антисоветские мятежи в горах Чечено-Ингушетии начались ещё в феврале 1940 г.¹. Войскам НКВД удалось нанести поражение повстанцам².

Но в дальнейшем замыслы немцев осуществились, сюда было внедрено большое количество подготовленных диверсантов для ведения подрывной деятельности. На Кавказе было сформировано несколько казачьих и горских соединений, влившихся в вермахт³.

Высокий уровень мастерства, хорошая летная боевая подготовка, умение воевать в сложных географических и климатических условиях способствовали тому, что военные лётчики Кавказского региона в 1920 – 1940-е гг. принимали участие в боевых действиях в разных регионах, выполняя задания руководства страны по защите национальных интересов. В 1924 г. под командованием героя гражданской войны П.К. Межераупа лётчики Ю.Н. Арватов, М.М. Гаранин, В.В. Гоппе, А.И. Залевский, Я.Я. Якобсон в Республике Афганистан оказали помощь в подавлении антиправительственного восстания в провинции Пактия, за что награждены орденами Красного Знамени⁴.

В конце 1920-х – 1930-х гг. в мире сложилась тревожная политическая ситуация, нарастала военная угроза на границах СССР. Первое боевое столкновение авиации Кавказского региона с противником произошло во время конфликта на Дальнем Востоке с китайскими войсками на КВЖД.

Здесь, трёхсоттысячная китайская армия совместно с семидесятитысячными белогвардейскими вооружёнными формированиями, при поддержке

¹ Восстание в Чечне 1940-1944. URL: <http://regesty.ru/vosstanie-v-chechne-1940-1944> (дата обращения: 26.02.2018).

² Яременко В.А., Почтарев А.Н., Усиков А.В. Россия (СССР) в локальных войнах и вооружённых конфликтах второй половины XX века / под ред. В. А. Золотарёва. М., 2000. С. 119.

³ Волгин, С. Казаки в Вермахте и СС. URL: <https://topwar.ru/75312-kazaki-v-vermahte-i-ss.html>(дата обращения: 05.03.2018).

⁴ Тихонов Ю. Афганская война Сталина. Битва за Центральную Азию. М., 2008. С. 87.

США и западных стран, под влиянием немецких советников китайского правительства полковники Бауэр и Крибель¹, захватили КВЖД

В сформированную, в августе 1929 г., Особую Дальневосточную армию (ОДВА) была переброшена с Кавказа 26-я отдельная легкомоббардировочная авиаэскадрилья в составе 18 машин. Она преодолела расстояние в несколько тысяч километров за 4 дня (44 лётных часа) и приземлилась на аэродром Даурия², далее на аэродром в Хайларе³

В ходе Маньчжуро-Чжаалайнорской операции лётчики эскадрильи И.Я. Лейцингер, И.Д. Карякин, В.Г. Урус, Ф.И. Борейко, А.А. Колосов, Л.С. Дусье, М.Г. Аксанов, В.М. Толстой, С.С. Борзов были награждены орденами Красного Знамени.

В дальнейшем боевой опыт лётчиков с Кавказа использовался в разных вооружённых конфликтах Европы и Азии. Так, по просьбе правительства Испанской республики об оказании вооружённой помощи с началом гражданской войны сюда в 1936 г. из Советского Союза прибыли добровольцы. В числе первой группы военнослужащих были и лётчики Кавказского региона в эскадрильи «Испания» на бомбардировщиках «Потез-54» и «Бреге-19»⁴. Здесь за интернациональную помощь лётчик Примо Джибелли посмертно удостоен звания Героя Советского Союза.

С 1937 г. СССР участвовал в национально-освободительной войне китайского народа, куда поставлял оружие и самолёты⁵. Здесь сражались и советские лётчики, из которых более 200 погибло. Из 21-й авиационной бригады Северо-Кавказского военного округа участвовало 18 экипажей на самолётах

¹Сунь Гоода. Гоминьдан чжэнфу чжунды Дэго цзюньши гу шулунь (К вопросу о миссии военных германских советников при правительстве Гоминьдана) // Цзиньдай ши яньцзю, 1988, № 4. С. 122.

² Авиация РККА во время боев на КВЖД. URL: <https://picturehistory.livejournal.com/1533089.html> (дата обращения: 06.06.2019).

³ В пламени и славе. Очерки истории Краснознамённого Сибирского военного округа. 2-е изд., испр. и доп. Новосибирск, 1988. С. 50–54.

⁴ Howson G. Aircraft of the Spanish Civil War 1936–1939. London, 1990.

⁵ Wagner R. Chiny 1931–1941. Preludium do Perl Harbor. Gdansk, 1995.

ТБ-3. Не вернулись с задания два экипажа А. Коваля и Г. Плешакова¹. За интернациональную помощь и лётчики были награждены правительственными наградами.

Военная авиация принимала участие в боевых действиях на Халхин-Голе в мае – сентябре 1939 г., где гибли лётчики и были большие потери самолетов². Лётчики Кавказского региона летом 1939 г. были отправлены в Монголию. Где за мужество и отвагу 19 военнослужащих награждены орденами и медалями, из них и лётчики 2-й эскадрильи 1-го тбап под командованием полковника Г.Д. Божко.

В сентябре 1939 г. 1 тбап из Ростова, относящегося к Северо-Кавказскому военному округу, принимала участие в освобождении Западной Белоруссии и Западной Украины.

Две оперативные группы 1 тбап Северо-Кавказского военного округа под командованием майора В.А. Щелкина и майора А.Е. Кузнецова, принимали участие в Советско-финской войне. После окончания боевых действий на финском фронте, экипажи вернулись в Ростов, потеряв два самолёта ТБ-3.

Среди участников боевых действий на Халхин-Голе и войне с Финляндией звание Героя Советского Союза получили лётчики Закавказского Военного округа начальник ВВС округа С.П. Денисов, командир 18-го бап И.Д. Антошкин, командир 68 иап В.В. Зеленцов, комиссар 68 иап А.Н. Кобликов и др.³

После присоединения к СССР прибалтийских республик экипажи 1 тбап с 15 июня 1940 г. выполняли перевозку военной техники и войск на аэродромы Литвы – Каунас и Паневежис.

¹ Щапов Е.С., Гастелло В.Н. ТБ-3 вступают в бой. Страницы истории 1-го гвардейского Краснознаменного Брянского бомбардировочного авиационного полка дальнего действия им. Героя Советского Союза Н.Ф. Гастелло. Ростов н/Д, 2003. С. 12.

² Малахов Д.Н. Боевое применение советской авиации в локальных войнах и военных конфликтах в 30-е гг. XX века // Ярославский педагогический вестник. 2009. № 2. С. 203–208.

³ Краснознаменный Закавказский ... С. 107.

Лётчики СКВО принимали участие в освобождении Бессарабии от оккупации её Румынией. 29 и 30 июня 1940 г. За участие в этой грандиозной операции командир Ростовского полка И.В. Филиппов получил внеочередное воинское звание – подполковник, а остальные экипажи благодарности.

В самом начале Великой Отечественной войны советская авиация понесла огромные потери, германские войска, встречая ожесточенное сопротивление, быстро продвигались на восток. Но советское командование должно было учитывать также опасность с юга – немцы рассчитывали сделать Иран своим союзником.

Непосредственно на территории Кавказа первое крупномасштабное применение авиации произошло в ходе операции «Согласие» при вводе советских войск на территорию Ирана, начатой 25 августа 1941 г. На рассвете советская авиация нанесла удар по аэродрому Мешхеда. Истребители блокировали воздушное пространство, военно-транспортные самолёты сбросили десант на места базирования авиации, перевалы, узлы дорог, вели наблюдение за продвижением своих войск. Совершая полёты над иранской территорией с помощью специальных приспособлений – «кошек», они повредили телефонную и телеграфную связь страны. Полёты самолётов ДБ-3 над районом Тегерана выполнялись с прикрытием истребителей. 29 августа бомбардировки по территории Ирана, были прекращены.

В воздухе господствовала советская военная авиация, применение её впоследствии свелось к разведывательным полетам, поиску сбившихся с пути наземных частей и разбрасыванию листовок. Кроме того, появление краснозвездных самолетов оказывало на иранских солдат сильное психологическое воздействие¹. Непосредственно в операции по овладению северным Ираном принимало участие 522 экипажа: истребителей – 225, ближних бомбардировщиков и разведчиков – 90, дальних бомбардировщиков – 207². (см. Приложение 17). Только 453 бап с аэродрома Мамед-абад под Евлахом выполнил

¹ О вводе войск в Иран // Война. История. Факты. 2004. № 8.

² ЦАМО. Ф. 209. Оп. 1089. Д. 13. Л. 4.

60 боевых вылетов, сбросил 322 бомбы, 200 тысяч листовок на города Тегеран, Казвин, Пехлеви, Зенчан, Ардебиль и другие, уничтожил 18 эшелонов с войсками и грузами, 8 самолётов на аэродромах. Советская авиация потеряла экипаж командира звена лейтенанта Худжахмедова (родом из Баку)¹.

Трагически закончился вылет 6 дбап с аэродрома Евлах 25 августа при выполнении удара по порту Энзели и аэродрому Пехлеви. Ночью при выполнении полёта, из-за неправильного выбора безопасного эшелона полёта, с горами столкнулось 8 самолётов из десяти, погиб и командир полка. Задание выполнила пара капитана В.И. Лукина, сбросив по десять стокилограммовых бомб по целям. 27 и 29 августа он же выполнил ещё 4 вылета, сбросив более 4 тонн бомб в район Казвина².

Захватив ряд городов, в том числе и Тебриз с его аэродромом, сюда перебазировались советские истребители 84 иап. «Харрикейны» и «Хавиланы» 2-го авиаполка ВВС Ирана стали трофеями.³ Полк в воздушных боях с иранскими ВВС не участвовал, а дежурное звено охраняло воздушное пространство над авиационным гарнизоном и городом Тебриз. В трех километрах восточнее аэродрома возле железнодорожной ветки Тебриз – Тегеран базировался полк скоростных бомбардировщиков (СБ)⁴. Перед летчиками 36-го и 265-го иап стояла задача искать заблудившиеся на незнакомой местности части стремительно наступавшей 47-й армии.

За время операции военная авиация произвела 1514 боевых вылетов⁵.

Шахская военная авиация Ирана имела 300 самолётов (70 бомбардировщиков, 65 самолётов разведчиков «Hawker Audax» и «Hind», 165 истребителей «Hawker Fury»⁶ на аэродромах Тегерана, Ардебиля, Джига-Мурга, Ахвазе, Тебриза, Мешхеда, и запасных – в Горгане, Кучане, Мако, Хой, Маранде,

¹ Козаченко Б.К. Книга Славы Динского района. Краснодарский край: 2010. Ростов н/Д., 2010. С. 54-61.

² Санберг Л.В., Цимбал Н.Г. Память сердца. Краснодар., 2007. С. 304.

³ ЦАМО. Ф. 447. Оп. 10181. Д. 11. Л. 51.

⁴ Полуян П.М. Моя война. Воспоминания. Иркутск, 1998. №1. С. 16.

⁵ ЦАМО. Ф. 209. Оп. 1089. Д. 13. Л. 5, 6.

⁶ ЦАМО. Ф. 209. Оп. 1089. Д. 13. Л. 2.

Ардебиле, Агаре, Хиове, Реште, Пехлеви. (см. Приложение 18). Кроме того, иранцы располагали 80 учебными самолётами «De Havilland Tiger Moth», как самолётами-разведчиками.

За весь период ввода советских войск, ВВС Ирана противодействия не оказывали. Были всего два случая бомбометания 25 августа по мосту через реку Аракс у Джульфы пятью и тремя самолётами, мост не пострадал. Иранцы заблаговременно вывели всю свою военную авиацию в глубокий тыл. Такая пассивность иранской военной авиации во многом объяснялась абсолютным превосходством советских вооруженных сил. Операции военной авиации Кавказского региона в Иране были своего рода экзаменом, показавшим высокий её уровень, достигнутый в предшествующий период.

Таким образом, анализ архивных источников подтвердил, что военная авиация стала рассматриваться командованием Северокавказского военного округа и Краснознамённой Кавказской армии (преобразованной 17 мая 1935 г. в Закавказский военный округ) как наиболее эффективное оружие, способное вести самостоятельную борьбу по поражению вооружённых формирований противников власти, особенно в труднодоступных горных районах, где пехотные части и кавалерия были не эффективны.

Военная авиация мобильно и оперативно вела разведку и фотографирование местности, маршрутов расположения банд, налаживала связь с частями армии, корректировала огонь артиллерии по скоплениям противника.

Впервые в борьбе с повстанцами были применены визуальные сигналы взаимодействия: сигнальные посты воздушной связи с индивидуальными опознавательными знаками и порядковыми номерами воинского подразделения. В практике стали использовать сигнальные полотнища, коды взаимодействия, дымовые шашки.

Привлекаемые и созданные в середине 1920-х годов авиационные подразделения для прикрытия стратегических объектов Закавказья стали прототипом авиации ПВО Кавказского региона.

Опыт, накопленный лётчиками, принимавшими участие в боевых действиях в горах Кавказа, использовался в межвоенное время в вооружённых конфликтах в разных регионах с целью обеспечения безопасности страны. Добровольцы и летчики регулярных частей Кавказского региона успешно воевали в Афганистане (1924 г.), участвовали в операции по восстановлению контроля над Китайско-Восточной железной дорогой (1929 г.), в Испанской республике (1936–1939 гг.), в национально-освободительной войне китайского народа (1937–1939 гг.), в вооружённом конфликте с японцами на Холхин-Голе (1939 г.), в освобождения Западной Белоруссии и Западной Украины (1939 г.), в Советско-финской войне (1939-1940 гг.), в освобождении Бессарабии (1940 г.). За мужество и отвагу при выполнении боевых заданий многие лётчики награждены правительственными наградами, получили звание Героя Советского Союза, многие ценой своей жизни.

В 1920-е – 1930-е г. мобильность и возможности военной авиации стали использоваться в различных областях жизнедеятельности страны. Вооружённые силы Красной армии, дислоцированные в кавказском регионе, выполняли поставленные задачи на важном оперативном направлении обороны страны. Военные летчики использовали регион как полигон испытаний возможностей авиационной техники в горных условиях.

Военная авиация стала рассматриваться командованием Вооружённой группировки на Кавказе как наиболее эффективное оружие, способное вести самостоятельную борьбу по ликвидации вооружённых повстанческих отрядов, особенно в труднодоступных горных районах, где пехотные части и кавалерия были не эффективны. Именно здесь впервые стали применять военные самолёты для оказания помощи пограничным заставам и жителям в высокогорных районах, в сельском хозяйстве, в разведке нефtezалежей.

Резкое усиление на Ближнем Востоке в 1930-х гг. английской авиационной группировки, планирующей нанесение бомбардировочных ударов по нефтяным промыслам Бакинского и Грозненского месторождений, подтолкну-

нуло военное руководство СССР к увеличению количества авиационных частей в Кавказском регионе. Авиационный парк составлял уже 1023 самолётов и ориентирован на действия по английским базам на Ближнем Востоке. Оборонительные мероприятия на границе в 1939–1940 гг., проведение операции «Согласие», предотвратили открытие второго фронта в Великой Отечественной на юге страны. Кроме того, созданная в Кавказском регионе авиационная группировка стала базой резерва боевых самолётов для Западного фронта в годы войны.

Опыт боевых действий авиационных подразделений Кавказского региона в военных конфликтах в 20-30-х годах XX в., определял основные направления и пути совершенствования авиационной техники, изменил состав тактических групп и выработал способы маскировки объектов на военных аэродромах.

Выгодное геополитическое расположение Кавказского региона, климатические условия позволили создать здесь перед войной сеть военных авиационных училищ. Курсанты и выпускники училищ принимали участие в составе сухопутных и авиационных частей при обороне Кавказа в 1941–1942 гг.

Деятельность тыла ВВС в Кавказском регионе, направленная на строительство аэродромов базирования и обеспечение полётов, была связана с большими трудностями: сложный рельеф местности в ряде районов, особые климатические условия в горах, большие расстояния для подвоза материально-технических средств, авиационных средств поражения, средств жизнеобеспечения личного состава. Тем не менее, в предвоенные годы были созданы базы для тылового обеспечения авиационных частей в годы Великой Отечественной войны.

Таким образом, организованные в 1930-е гг. в Кавказском регионе авиационные части пограничных войск стали важным средством защиты южных границ региона. Активная воздушная разведка авиаторами-пограничниками в Азербайджане, Армении, Грузии и на Черноморском побережье Краснодарского края, осмотр контрольно-следовой полосы, совместно с поисковыми

группами предотвращали нарушение границы. Кроме того, лётчики доставляли в отдаленные заставы необходимые грузы, оказывали помощь жителям высокогорных районов при стихийных бедствиях.

Продажа в 1923–1941 гг. Афганистану, Ирану, Турции военной техники и самолётов, в частности, направление сюда военных специалистов, позволяло государству получать не только валюту, но и контролировать политическую ситуацию в этих странах, создавать положительный имидж СССР, влиять на геополитическую ситуацию и защищать свои национальные интересы в регионе.

\

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современный период представляется совершенно очевидным, что исторически присутствие России на Кавказе было вызвано целым комплексом политических, экономических, социокультурных факторов. Географически Кавказ находился на пересечении торговых путей между Европой и Азией. Черное и Каспийское моря позволили включить его в мировую транспортную систему. Важное значение имело освоение плодородных земель Северного Кавказа и Кубани. Позднее были открыты залежи различных полезных ископаемых (меди, свинца, цинка, вольфрама, молибдена и др.). Но самое главное – это запасы нефти и газа.

В то же время, Кавказ исторически воспринимался сначала как приграничная территория, затем как буферное пространство на Юге России, в котором сталкивались интересы России и других великих держав, а также стран Ближнего Востока. Приоритет военных задач по защите национальных интересов на южных границах определил основные направления деятельности имперских, а затем и советских государственных органов по созданию военной авиации на Кавказе и ее использованию. Основой образования авиационной группировки в регионе стал сформированный в крепости Карс в 1913 г. первый авиационный отряд.

Первым боевым крещением российской военной авиации в Кавказском регионе стало ее участие в Первой мировой войне. На Кавказском фронте военная авиация активно использовалась в горных условиях. На протяжении всех лет боевых действий шло техническое совершенствование военной авиации и методов её применения. Летчики, используя наземные ориентиры для своих маршрутов (дороги, ущелья, излучины рек в узких ущельях), летали в горных условиях, держась друг от друга на минимальной дистанции. При этом в групповых полётах ограничивались возможности маневрирования в случае обнаружении препятствия. Существовала также угроза столкновения с горами в ущельях при наборе высоты, когда восходящие потоки воздуха начинали

прижимать аэропланы к вершинам гор в густом тумане. Почти все полёты выполнялись практически «на потолке» тактико-технических данных самолётов. Горы, узкие ущелья, высота расположения целей, тыловые склоны, закрытые участки местности, плохая видимость целей, ветер приводили к неэффективности применения аэростатов для корректирования огня артиллерии. Поэтому на Кавказе именно военная авиация стала прообразом современных разведывательно-ударных комплексов (лето 1917 г., Эрзинджанская долина) с применением новых средств связи и обозначения целей (сигнальные полотнища, цветные ракеты и флажки).

Применение военной авиации вынудило воюющие стороны принять ряд мер по маскировке основных намерений и вводу противника в заблуждение (ложные цели, ложная подготовка прорыва в нескольких направлениях). В ходе выполнения перечисленных задач с накоплением опыта организации и ведения боевых действий сложились основные принципы боевого использования авиации: массированные усилия военной авиации на важнейших направлениях; внезапность; непрерывность; взаимодействие военной авиации с наземными войсками и силами флота.

Война на море дала резкий толчок развитию гидроавиации. На Чёрном море пароходы, переоборудованные в «гидрокрейсера», позволили с помощью гидросамолётов успешно выполнять боевые задачи флоту на западном и турецком побережьях моря. При этом гидроавиацией выполнялись разведка, наведение огня корабельной артиллерии, бомбардировка целей на угольном побережье Турции, в дельте Дуная, в интересах высадки десантов войск Кавказского фронта, борьба с подводными лодками.

Документы и материалы архивов, воспоминания очевидцев убедительно свидетельствуют о том, что боевые потери, отсутствие опыта пилотирования в горах и на море, несовершенство техники и выработка ресурса аэропланов и их оборудования, отсутствие надёжных парашютов явились причинами, заставившими начать создание специализированных авиационных школ в Тифлисе, Баку, Батуми для подготовки лётчиков в Кавказский регион.

Если в начале XX в. государственные деятели и даже военачальники не воспринимали всерьез возможности нового средства вооруженной борьбы с врагом – военную авиацию, то к концу Первой мировой войны она из вспомогательного средства разведки и связи превратилась в самостоятельный род войск. Лётчики, прошедшие боевой путь в горах, заложили основу тактики применения военной авиации в горных условиях в обеспечении боевых действий наземных частей.

Следует особо указать, что лётчики Кавказского фронта с честью исполнили свой воинский долг при взятии Эрзерума, Эрзинджана, Трапезунда, в Огнотской операции, обеспечив защиту национальных интересов России в этом регионе. Т. Я. Заболоцкий и М. С. Мачавариани стали полными Георгиевскими кавалерами, Н. Н. Курбатов, А. Д. Кособрюхов, Б. И. Майер (Мерцалов) получили в награду за свои подвиги Георгиевское оружие. Благодаря архивным материалам нам удалось установить имена 10 летчиков, награжденных орденом Св. Георгия и 17 человек, награжденных орденами Св. Владимира, Св. Анны и Св. Станислава разных степеней.

1917 г. стал переломным в истории России. Сначала в Феврале, затем в Октябре как результат революций произошло системное крушение политических, экономических, социальных связей, началось радикальное изменение всех институтов российского государства и общества. Поэтому четкая артикуляция национальных интересов молодой советской республики обусловила стратегию развития армии, морского и воздушного флота. Положение осложнила Гражданская война, когда лётчики, еще вчера защищавшие Россию от внешнего врага, теперь воевали друг против друга. Политические взгляды развели их по разные стороны. На Северном Кавказе и на Дону была сформирована Добровольческая авиация, в ее составе был и Кубанский казачий авиационный дивизион под руководством талантливого летчика и организатора В.М. Ткачева, один из отрядов которого с боевыми действиями дошёл до Камышина. Большую помощь добровольческой авиации на Кавказе оказал английский авиадивизион, поставки техники из-за рубежа.

Лётчикам Красной Армии приходилось опираться только на собственные ресурсы молодой советской республики. Они находились в армиях Южного фронта для оказания помощи наземным войскам в борьбе с Добровольческой армией и вооружёнными отрядами, выступившими против Советской власти.

Военная авиация, в основном, сбрасывала листовки, проводила разведку, бомбометание конных и пехотных частей противника, вела бомбометание по городам, занятым неприятелем. Это были страшные картины противостояния двух идеологий, использовавших военную авиацию для защиты своих интересов. Шла ожесточенная борьба за господство в воздухе. Однако боевых столкновений «красных» и «белых» лётчиков в воздухе, по данным исследователей, отмечено всего два. Вчерашние братья по оружию предпочитали не вступать друг с другом в борьбу.

В Закавказье после падения Российской империи, создаются новые государственные образования, формируются вооруженные силы республик с военной авиацией. Боевые действия на старых и изношенных самолётах унесли жизни талантливых авиаторов, которые могли бы развивать авиацию в регионе. Одним из решений этой проблемы стало повторное открытие в 1919 г. в Тифлисе лётной школы по подготовке лётчиков, а 1920 г. в Баку – Школы морской авиации. Вооруженные силы молодых закавказских государств, в силу разных причин, не смогли противостоять 11 Армии Рабоче-Крестьянской Красной Армии, которая помогла сторонникам советской власти в Армении, Азербайджана и Грузии установить ее в этих республиках. Также был дан отпор иностранной авиации, базировавшейся по соглашению с местными правительствами в Закавказье. В конечном итоге эти национальные авиационные отряды стали частью военной авиации Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

После Гражданской войны советское правительство, несмотря на финансовые трудности, выделило на восстановление авиационных предприятий и развитие военной авиации большие денежные средства. Это решение было вызвано желанием отказаться от иностранных поставок цветных металлов, в частности алюминия, зависимости от зарубежных технологий и производить

свои собственные самолеты, чтобы обеспечить национальную безопасность страны от иностранного вмешательства. В 1924 г. Реввоенсовет СССР принял трёхлетний план развития Воздушных сил РККА, в результате которого к концу 20-х г. резко возросли темпы развития советской авиапромышленности. При этом характеристики выпускаемых самолетов не устраивали военных, поэтому конструкторы получили задание заняться их усовершенствованием.

Принятый план развития ВВС РККА в 1930 г. предусматривал создание мощной бомбардировочной и истребительной авиации. В результате в годы первых пятилеток происходило активное промышленное строительство, число самолётостроительных заводов возросло с 4 до 21, соответственно увеличился выпуск военных самолётов. Так как авиационной промышленности в Кавказском регионе не существовало, в авиационные части региона самолеты поступали с заводов центральной России.

Авиационная группировка в Кавказском регионе также претерпевала реорганизацию, связанную с нарастанием военной опасности на южных границах СССР. Здесь, к концу 1930-х г. была создана ударная бомбардировочная группировка на самолётах с возможностями по дальности действия и бомбовой нагрузке превосходящих английские и французские аналоги.

Анализ документов, архивных данных убеждает в том, что опыт боевых действий авиационных подразделений Кавказского региона в военных конфликтах на границе и за пределами страны в 20-30-х гг. XX в., определял основные направления и пути совершенствовании авиационной техники, изменил состав тактических групп и выработал способы маскировки объектов на военных аэродромах. В целом для развития авиационной техники был характерен отказ от иностранных типов, увеличение скорости, дальности, высоты полёта, повышение огневой мощи и бомбовой нагрузки отечественных модификаций самолетов.

Созданные в 1930-е гг. на Кавказе авиационные части пограничных войск стали важным средством обеспечения безопасности южных границ СССР. Ак-

тивная воздушная разведка авиаторами-пограничниками в Азербайджане, Армении, Грузии и на Черноморском побережье Краснодарского края, осмотр контрольно-следовой полосы, совместно с поисковыми группами предотвращали нарушение границы. Деятельность тыла ВВС в Кавказском регионе, направленная на строительство аэродромов базирования и обеспечение полётов, была связана с большими трудностями: сложный рельеф местности в ряде районов, особые климатические условия в горах, большие расстояния для подвоза материально-технических средств, авиационных средств поражения, средств жизнеобеспечения личного состава. Несмотря на это, тыловое обеспечение авиационных частей год от года становилось всё более организованным и полнокомплектным.

Продажа в Афганистан, Иран, Турцию военной техники и, в частности, самолётов, направление сюда военных специалистов, позволяло государству получать не только валюту, но и контролировать политическую ситуацию в этих странах, создавать положительный имидж СССР, влиять на геополитическую ситуацию и защищать свои национальные интересы в регионе.

Территориальное расположение Кавказского региона и климатические условия позволили создать здесь перед войной сеть военных авиационных училищ и специальных школ ВВС. Под эгидой военной авиации произошло зарождение Общества друзей воздушного флота и Гражданской авиации на Кавказе. Кавказский регион вошёл в четвёрку регионов страны, где было наибольшее количество аэроклубов, которые являлись кузницей кадров для военной авиации.

В этот период военная авиация стала рассматриваться командованием Северокавказского военного округа и Краснознамённой Кавказской армии (позднее – Закавказского военного округа) как наиболее эффективное оружие, способное вести самостоятельную борьбу с противником, особенно в труднодоступных горных районах, где пехотные части и кавалерия были не эффективны. Здесь впервые были применены визуальные сигналы взаимодействия: сигнальные посты воздушной связи с индивидуальными опознавательными

знаками и порядковыми номерами воинского подразделения. В практике стали использовать сигнальные полотнища, коды взаимодействия, дымовые шашки. Эти технические приемы позволили быстрее подавить очаги сопротивления советской власти на Северном Кавказе и Закавказье, что предотвратило вмешательство иностранных государств во внутренние дела страны и способствовало сохранению суверенитета СССР.

Опыт, накопленный лётчиками, принимавшими участие в боевых действиях в горах Кавказа, использовался в межвоенное время в вооружённых конфликтах в разных регионах. Добровольцы и летчики регулярных частей Кавказского региона успешно воевали в Афганистане (1924 г.), участвовали в операции по восстановлению контроля над Китайско-Восточной железной дорогой (1929 г.), в Испанской республике (1936–1939 гг.), в национально-освободительной войне китайского народа (1937–1939 гг.), в вооружённом конфликте с японцами на Холхин-Голе (1939 г.), в освобождения Западной Белоруссии и Западной Украины (1939 г.), в Советско-финской войне (1939–1940 гг.), в освобождении Бессарабии (1940 г.).

Резкое усиление на Ближнем Востоке в 1930-х гг. английской авиационной группировки, планировавшей нанесение бомбардировочных ударов по нефтяным промыслам Бакинского и Грозненского месторождений, подтолкнуло военное руководство страны увеличить количество авиационных частей на Кавказе. Это, а также другие оборонительные мероприятия на границе в 1939–1940 гг., в значительной мере, позволили остановить осуществление данных агрессивных намерений и планов, а также способствовали в дальнейшем предотвращению возможного участия Турции в войне против СССР на стороне Германии. Кроме того, они создали условия для проведения в рамках совместной борьбы с гитлеровской Германией операции «Согласие» по вводу советских войск и британских войск в Иран в августе 1941 г.

За мужество и отвагу при выполнении боевых заданий многие лётчики были награждены правительственными наградами, получили звание Героя Советского Союза, многие ценой своей жизни.

Таким образом, исследование показывает, что возможности военной авиации стали использоваться в различных областях жизнедеятельности кавказского региона. Вооружённые силы Красной армии, дислоцированные здесь, выполняли поставленные задачи по обороне страны. Военная авиация использовала регион как полигон для испытаний возможностей авиационной техники в горных условиях, самолёты впервые стали применяться в горах, для оказания помощи пограничным заставам и жителям в высокогорных условиях, в сельском хозяйстве, в разведке нефtezалежей, формированию подразделений гражданской авиации. Кроме того, боевой опыт, полученный военной авиацией в эти годы, сыграл неоценимую роль в ходе военных действий в годы Великой Отечественной войны и стал залогом ее побед в этот самый сложный период истории.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Источники

Архивные источники

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)

1. Ф. 9414. Дислокация аэродромов ГУАС НКВД СССР; Сводки о выполнении приказа по строительству ГУАС. Оп. 1. Д. 1165.

Российский государственный архив экономики (РГАЭ)

2. Ф. 2097. Учреждения по руководству военной промышленностью ВСНХ СССР. Оп. 4. Д. 55, Оп. 7. Д. 34.

3. Ф. 8328. Учреждения по руководству самолетостроением в СССР. Оп.1. Д. 695, 1029.

Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ)

4. Ф. 17. Центральный комитет ВКП (б) (ЦК КПСС). Оп. 3. Д. 715.

Российский государственный военный архив (РГВА)

5. Ф. 1. Управления Делами Наркомата по военным делам. Оп. 2. Д. 36.

6. Ф. 4. Управление делами при Народном комиссаре обороны СССР. Оп. 2. Д. 128, Оп. 3. Д. 2575.

7. Ф. 28. Органы управления видов Вооруженных Сил, родов войск и войск специального назначения. Оп. 1. Д. 28.

8. Ф. 29. Управление начальника военно-воздушных сил РККА. Оп. 2. Д.103, Оп. 3. Д. 34, Оп. 34. Д. 39, Оп.75. Д. 175, 247, Оп. 46. Д. 47.

9. Ф. 109. Управление армиями Кавказского фронта. Оп. 2. Д. 242, Оп. 3. Д. 211, Оп. 5. Д. 30.

10. Ф. 128. Управление 11 отдельной армии (Боевые действия в Грузии). Оп. 1. Д. 297.

11. Ф. 191. Управление 8-й армии. Оп. 5. Д. 21.

12. Ф. 192. Управление 9-й Кубанской армии. Оп. 3. Д. 1331.

13. Ф. 195. Управление 11-й отдельной армии (Боевые действия в Азербайджане). Оп. 3. Д. 250, 445, Оп. 4. Д. 605, Оп. 6. Д. 148, 158.

14. Ф. 612. Личное дело А.В. Гуляна. К. 617. Д. 260859.

15. Ф. 25896. Управление войсками Северо-Кавказского военного округа. Оп. 3. Д. 66, 1124, Оп. 9. Д. 286, 309, 316, 346.

16. Ф. 33424. Управление 31-й стрелковой дивизии 9-й Кубанской армии. Оп. 1. Д. 137.

17. Ф. 33988. Секретариат заместителя председателя РВСР. Оп. 1. Д. 1.

18. Ф. 37791. Управления, штабы соединений и частей противовоздушной обороны. Оп. 1. Д. 5, 86, 201.

19. Ф. 37797. Оперативное управление Генерального штаба РККА. Оп. 2. Д. 41.

20. Ф. 39540. Штаб Главнокомандующего «Русской Армии». Оп. 1. Д. 219.

Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА)

21. Ф. 2003. Штаб Верховного главнокомандующего (Ставка). Оп. 1. Д. 637, 1224.

22. Ф. 2008. Полевое управление авиации и воздухоплавания при Штабе верховного главнокомандующего. Оп. 1. Д. 46, 55, 116, 123, 162, 205, 392, 1380, 1499, 1826, 1871, 1923, 1936, 2088.

23. Ф. 2100. Штаб главнокомандующего войсками Кавказского фронта. Оп. 2. Д. 415.

24. Ф. 6072. 4-й корпусной авиационный отряд. Оп. 1. Д. 58.

25. Ф. 6110. 1-й кавказский авиационный отряд. Оп. 1. Д. 1, 3.

26. Ф. 6111. 2-й кавказский авиационный отряд. Оп. 1. Д. 1, 2, 3.

27. Ф. 6112. 3-й кавказский авиационный отряд. Оп. 1. Д. 1, 3.

Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО)

28. Ф. 29. Закавказский фронт 1923 г. Оп. 5. Д. 64.

29. Ф. 209. Закавказский фронт (1 формирование). Оп. 1089. Д. 13, Оп. 1091. Д. 67.

30. Ф. 447. Сведения о результатах действий Туркменского округа по разоружению иранских войск. Оп. 10181. Д. 11.

31. Ф. 60356. Краснодарская военная авиационная школа пилотов. Оп. 35777. Д. 2.

Центральный архив ФСБ России (ЦА ФСБ)

32. Ф. 6. Приказ Наркома внутренних дел от 29 февраля 1936 г. № 73. Оп.1. Д. 369.

Государственный архив Краснодарского края (ГАКК)

33. Ф. Р-28. 1-й Кубанский Казачий авиационный отряд. Оп. 1. Д. 1, 3, 4, 5, 7, 9, 10.

34. Ф. Р-29. Кубанская Казачья авиационная база. Оп. 1. Д. 6,9,13, Оп. 24. Д. 159.

35. Ф. Р-56. Управление Кубанского казачьего авиационного дивизиона. Оп. 1. Д. 1, 5.

36. Ф. Р-1559. Фонд В.М. Ткачёва. Оп. 1. Д. 86.

Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК)

37. Ф. 1994 Краснодарский Горрайком ВЛКСМ. Оп. 1. Д. 16, 31.

38. Ф. 2013 Краснодарский горком ВЛКСМ. Оп. 1. Д. 41.

Архив филиала государственного унитарного предприятия Краснодарского края «Краевая техническая инвентаризация» по г. Армавиру

39. Ф. Довоенные фонды. Квартал № 151. Д. 2888.

Документы музейных фондов

40. Исторический формуляр Краснодарского Высшего Военного Авиационного училища. Музей КВВАУЛ. — Краснодар, 1938–2013. Т. 1–2. — 564 л.

41. Исторический формуляр Северокавказской армии ПВО. в/ч 42352. 1954–1992 гг. — Ростов-на-Дону. — 986 л.

42. Очерк истории Батайского авиационного училища лётчиков им. А.К. Серова. Музей. — Краснодар. 1958. — 333 с.

43. Приложение к Историческому журналу Военно-Морского Авиационного училища. Музей ЕВВАУЛ. — Ейск. 1943–1954. — 98 л.

Опубликованные источники

Сборники документов и материалов, нормативно-правовые и военно-оперативные документы

44. Директивы командования фронтов Красной Армии. — М.: Воениздат, 1974. Т. 3. — 766 с.

45. Договор между РСФСР и Персией // Документы внешней политики СССР / под ред. Г. Фокина. — М.: Госполитиздат, 1959. Т. 3: 1 июля 1920 – 18 марта 1921 г. — 702 с.

46. Доклад о состоянии ВВС в КА. Неизвестные документы (1931–1967 гг.). — М.: Вестник Воздушного Флота, 2003. — 316 с.

47. О вводе войск в Иран // Военно-исторический архив. — 2004. — № 8. — С. 98–110.

48. О государственной программе «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2016–2020 годы. Постановление правительства РФ от 30 декабря 2015 г. № 1493. URL: <http://www.garant.ru/products/ipro/prime/doc/71196398/> (дата обращения: 06.06.2017).

49. О директивах по составлению пятилетнего плана // XV съезд ВКП(б). Стенографический отчет. — М., Л.: Госиздат. — 1928. — 1416 с.

50. Памятная книжка и адрес-календарь Карсской области на 1914 год. — Карс: Издание Карсского статистического комитета, 1914. — 129 с.

51. Постановление СНК СССР от 19.05.1934 г. № 1180 «О реорганизации органов управления гражданского воздушного флота» // История Отечественной гражданской авиации. — М.: Воздушный транспорт, — 1996. — 584 с.

52. Постановление СНК СССР от 19.05.1934 г. № 1180 «О реорганизации органов управления гражданского воздушного флота» // История Отечественной гражданской авиации. — М.: Воздушный транспорт. — 1996. — 584 с.

53. Приказ Начальника Штаба Верховного Главнокомандующего № 117 от 07.10.1915 г. // Приказы начальника Штаба Верховного главнокомандующего за 1915 год. № 1-423. 6 сентября – 31 декабря. [б.м.], 1915. URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/17867-rossiya-shtab-verhovnogo-glavnokomanduyuschego-1914-1917-prikazy-nachalnika-shtaba-verhovnogo-glavnokomanduyuschego-za-1915-god-1-423-6-sentyabrya-31-dekabrya-b-m-1915> (дата обращения: 21.11.2017).

54. Приказы начальника Штаба Верховного главнокомандующего за 1915 год. № 1-423. 6 сентября – 31 декабря. [б.м.], 1915. URL: <http://elib.shpl.ru/nodes/17867-rossiya-shtab-verhovnogo-glavnokomanduyuschego-1914-1917> (дата обращения: 12.12.2017).

55. Росс, Н.Г. Ударные части в русской армии (весна и лето 1917 г.). Документы // Новый часовой. — СПб. — 1994. — № 2. — С. 130–140.

56. Советско-иранские отношения в договорах, конвенциях и соглашениях. — М.: М-во иностр. дел СССР, 1946. — 216 с.

57. Ударные части в русской армии (весна и лето 1917 г.). Документы // Новый часовой. — СПб. — 1994. — № 2. — С. 130–139.

58. Указ Президента Российской Федерации № 683 от 31 декабря 2015 года «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации» — URL: <https://rg.ru/2015/12/31/nac-bezopasnost-site-dok.html> (дата обращения: 06.06.2017)

59. Что рассказали пленные турецкие лётчики, сбитые 25 сентября 1917 г. // Вестник Воздушного Флота. Пг., — 1918. — № 2.

Документы личного происхождения

60. Анощенко, Н.А. Воздухоплаватели (из воспоминаний). — М.: Воен. изд. МО СССР, 1960. — 181 с.
61. Будённый, С.М. Пройдённый путь. — М.: Воениздат, 1973. Кн. 3. — 408 с.
62. Врангель, П.Н. Воспоминания Петра Николаевича Врангеля. — СПб.: Питер, 2015. — 136 с.
63. Врангель, П.Н. Записки // Трагедия казачества. В 2-х тт. — М.: Терра. — 1996. Т. 1. — 444 с.
64. Гейдаров, Н.Г. В горах Зангезура. Воспоминания о годах борьбы за победу и укрепление советского строя. — Баку: Азернешр, 1968. — 223 с.
65. Городовиков, О.И. В рядах Первой конной. — М.: Воениздат НКО СССР, 1939. — 120 с. URL: http://militera.lib.ru/memo/russian/gorodovikov_oi/index.html (дата обращения: 18.08.2018).
66. Дневник генерала М.А. Фостикова // Дневники казачьих офицеров. — М.: ЗАО Центрполиграф. — 2004. — 362 с.
67. Долгополов, Н. В осажденной крепости // Годы боевые. — М.: ДОСААФ. — 1960. — С. 172–173.
68. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. – октябрь 1917 г.). М., 1979. URL: <https://www.rulit.me/books/istoriya-vozduhoplavaniya-i-aviacii-v-rossii-iyul-1914-g-oktyabr-1917-g-read-448738-100.html> (дата обращения: 10.12.2017).
69. Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации) / ред.-сост.: И.Ф. Шипилов, С.М. Федосеев. — М.: Воениздат, 1959. — 312 с.
70. Каманин, Н.П. Лётчики и космонавты. — М.: Политиздат, 1972. — 448 с.
71. Красовский, С.А. Жизнь в авиации. — М.: Воениздат, 1968. — 172 с.
72. Кудрин, Б.Н. В отряде особого назначения // Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации). — М.: Воениздат, 1959. — 311 с.
73. Мачавариани, М.С. Глаза – на юг. Тбилиси: Мерани. — 1969. — 155 с.

74. Новиков, Н.В. Операции флота против берега на Чёрном море в 1914–1917 гг. 3-е изд. — М.: Воениздат, 1937. — 264 с.
75. Первые дни войны (воспоминания И.Б. Карасик о строительстве аэродромов накануне 22.06.41) // Геодезия и картография. — 2005. — № 3. — С. 45–47.
76. Петренко, А.К. В небе старой и новой России (Воспоминания летчика). — М.: Воениздат, 1952. — 244 с.
77. Полуян, П.М. Моя война. Воспоминания. — Иркутск: ГП Иркутская областная типография № 1, 1998. — 256 с.
78. Попов, К.С. Воспоминания кавказского гренадера 1914–1920 гг. — М.: Гос. публ. ист. б-ка России, 2007. — 240 с.
79. Пылин, Б.А. Первые четырнадцать лет: Посвящается памяти Алексеевцев. — Калифорния, 1972. — 213 с.
80. Сикорский, И.И. Воздушный путь. — М.: Русский путь. N.Y.: YMCA Press, 1998. — 191 с. URL: <http://militera.lib.ru/research/sikorsky/index.html> (дата обращения: 15.04.2018).
81. Спатарель, И.К. Против черного барона. — М.: Воениздат, 1967. — 256 с.
82. Ткачёв, В.М. Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910–1917 гг. — СПб: ГИЦ «Новое культурное пространство», 2007. — 640 с.
83. Уильямсон, Х. Прощание с Доном: Гражданская война в дневниках британского офицера. 1919–1920 г. — М.: ЗАО Центрполиграф, 2007. — 312 с.
84. Чехутов, Л. Из воспоминаний о работе авиации в Самсоновской операции // Вестник Воздушного Флота. — 1924. — № 121. — С. 24.
85. Шатилов, П.Н. Битлисская операция // Военно-исторический вестник. — Париж. — 1964. № 24. — 32 с.
86. Штейфон, Б.А. Штурм Эрзерума // Военный сборник Общества ревнителей военных знаний и кружков высшего военного самообразования. — Белград. — 1929. Кн. 10. — С. 49–66.

87. Bechhofer Roberts C.E. In Denikin's Russia and the Caucasus, 1919–1920. — Glasgow: W. Collins Sons & Co. Ltd., 1921. — 324 p.

Периодическая печать

88. Большевик. — 1939, 20 августа.
89. Вестник Воздушного Флота. — 1920. № 1; 1922. № 13, 14; 1923. № 2.
90. Голос жизни. — Керчь. — 1920, 31 мая.
91. Красное знамя. — Краснодар, 1931. 25 июля; 1932. 2 апр.; 1935. 22 июля; 1936. 9 янв.
92. Красное знамя Севера. — 2012. — № 41.
93. Кубанский Край. — Екатеринодар, 1911. № 215; 1913. № 1133. 13 окт.
94. Кубанский Курьер. — Екатеринодар, 1910. № 594. 20 окт.; № 595. 21 окт.
95. Новое Время. — 1916. 23 июля; 19 авг.
96. Обзор текущей войны // Военный сборник. — СПб., 1916. № 7, 8, 11.
97. Отклики Кавказа. — Армавир, 1913. № 65, 118, 167, 172, 232, 239.

2. Литература

98. Авиаторы – кавалеры ордена Св. Георгия и Георгиевского оружия периода Первой мировой войны 1914–1918 годов: Биографический справочник / сост. М.С. Нешкин, В.М. Шабанов. — М.: РОССПЭН, 2006. — 357 с.
99. Авиация РККА во время боев на КВЖД. URL: <https://picturehistory.livejournal.com/1533089.html> (дата обращения: 06.06.2019).
100. Аксакова, Т.М. Выпускник 1926 г. URL: <https://www.bvvaul.ru/profiles/2235.php> (дата обращения: 16.07.2019).
101. Александров, А.О. Воздушные суда Российского императорского флота 1894–1917 гг. — СПб.: БСК, 1998. Т. 1. — 143 с.

102. Алиева, К. Азербайджан отмечает 100-летие ADR// Azer News. — 2018. 25 мая. № 40. URL: http://www.elibrary.az/docs/qazet/qzt2018_3287.htm (дата обращения: 17.10.2017).
103. Аликберов, Г.А. Революция и гражданская война в Дагестане. Хроника важнейших событий (1917–1921 гг.). — Махачкала: Дагестан. кн. изд-во, 1962. — 261 с.
104. Амирханян, Ш.М. Из истории борьбы за советскую власть в Армении. — Ереван: Айастан, 1967. — 188 с.
105. Анощенко, Н.Д. Война в воздухе. — М.: Военный вестник, 1923. — 174 с.
106. Антонов, С. Первая ласточка советской авиапромышленности. URL: <https://rusplt.ru/wins/samolet-r1-26787.html> (дата обращения: 06.03.2019).
107. Анчабадзе, Г.З. Вайнахи. Исторический очерк. — Тбилиси: Изд-во «Кавказский дом», 2001. — 96 с.
108. Баевский, Г.А. Сталинские соколы против асов Люфтваффе. — М.: Эксмо; Яуза, 2009. — 286 с.
109. Балязин, В.Н., Кузнецов А.Н., Соболева Н.А. Символы и награды Российской державы. — М.: ОЛМА Медиа Групп; Просвещение, 2005. — 591 с.
110. Баранов, А.В. Повстанческое движение «бело-зеленых» в казачьих областях Юга России (1920–1924 гг.) // Альманах «Белая гвардия». — М.: Посев. — 2005. — № 8. — С. 119–121.
111. Бахтадзе, М.А. История Грузии (с древнейших времен до наших дней) / М.А. Бахтадзе, М. Вачнадзе, В. Гурули. URL: <https://mydocx.ru/9-41104.html> (дата обращения: 17.02.2018).
112. Безрядин, А. Рейд сапёров // Братишка. — 2004. — № 12. — 84 с.
113. Безугольный, А.Ю. Грузинская Демократическая республика 1918–1921. URL: <http://www.diary.ru/~15061981/p211859012.htm?oam> (дата обращения: 16.05.2018).

114. Беликов, Г.А. Ставрополь – врата Кавказа. — Ставрополь: Кн. изд-во, 1997. — 350 с.
115. Беликов, Г.А. Облик старого Ставрополя. Исторические очерки / Г.А. Беликов, С.Н. Савенко. — Ставрополь: Снег, 2007. Кн. 1. — 496 с.
116. Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX века. Очерки военно-экономического потенциала. — М.: Наука, 1986. — 240 с.
117. Бешанов, В.В. «Летающие гробы» Сталина. «Всё ниже, и ниже, и ниже...». — М.: Яуза-пресс, 2011. — 352 с.
118. Биш, М. Воздухоплавательные приборы и их деятельность в нынешней войне. Пг.: Т-во В.А. Березовский, 1916. — 153 с.
119. Блинов, В. Советская школа аэродромного строительства // Вестник воздушного флота. — 1948. — № 8.
120. Божко, С.В. Создание и строительство Военно-воздушных сил / С.В. Божко, А.Ю. Воинов, А.И. Дунайцев, К.М. Сулейманов, Н.А. Томашевич. — Краснодар: КВВАУЛ, 2005. — 202 с.
121. Большевики в Гиляне: провозглашение Персидской Советской Республики. URL: <http://interstroy-omsk.ru> (дата обращения: 07.02.2018).
122. Булыгин, А.В. Авиация в годы Гражданской войны в России 1918–1922 гг. URL: <http://festival.duchonovo.ru/?article=17> (дата обращения: 07.02.2019).
123. Бурмагин, А.Г. В вихре века // Юго-Полис. — Краснодар, — 1993. — № 1.
124. Бычков, В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. — М.: Academia, 2006. — 807 с.
125. В пламени и славе. Очерки истории Краснознамённого Сибирского военного округа / под общ. ред. Н.И. Попова. 2-е изд., испр. и доп. — Новосибирск: Новосиб. кн. изд-во, 1988. — 430 с.
126. Вагабова, Э.Р. История открытия и деятельности Бакинской офицерской школы морской авиации // Гуманитарные и юридические исследования. — Ставрополь. — 2019. № 1. — С. 42–53.

127. Вейгелин, К.Е. Очерки по истории летного дела. — М.: Гос. изд. оборонной промышленности, 1940. — 458 с.
128. «Взвейтесь, соколы, орлами!». Часть вторая. — Тифлис // Тбилисская неделя. 2011. 15 сент. URL: <http://www.georgianpress.ru/tbilisi-week> (дата обращения: 15.12.2017).
129. Воевода, М. Кавказская авиация // Вестник Воздушного Флота. Пг., — 1918. — № 4. — С. 18–21.
130. Военная армия Азербайджана. URL: http://voinanet.ucoz.ru/index/armija_azerbajdzhana/0-4836 (дата обращения: 24.02.2018).
131. Военно-технический прогресс и Вооруженные Силы СССР: (Анализ развития вооружения, организации и способов действий) / М.М. Кирьян, А.А. Бабаков, А.Н. Баженов и др.; под ред. М.М. Кирьяна. — М.: Воениздат, 1982. — 335 с.
132. Воздушная оборона Баку в 1918 году // Вестник Воздушного Флота. — Пг., — 1918. № 4. — С. 37–38.
133. Воздушный флот. История и организация военного воздухоплавания / под ред. Н.М. Глаголева. — Пг.: Сытин, 1915. — 110 с.
134. Волгин, С. Казаки в Вермахте и СС. URL: <http://topwar.ru/75312-kazaki-v-vermahte-i-ss.html> (дата обращения: 05.03.20178).
135. Восстание в Чечне 1940–1944. URL : <http://regesty.ru/vosstanie-v-chechne-1940-1944> (дата обращения: 26.02.2018).
136. Гасанлы, Д. Азербайджан на перекрестке эпох: первая попытка интеграции в свободный мир (1917–1920 гг.) // Кавказ и глобализация. — Лулео, — 2009. Т. 3. Вып. 4. — С. 140–161.
137. Гаспарян, М.А. СССР и Турция. 1917–1979 / М.А. Гаспарян, П.П. Моисеев. — М.: Наука; Гл. ред. восточной лит, 1981. — 320 с.
138. Гапонов, В. Крылья Новочеркасска: 1917–1970. URL: <http://novocherkassk.net/lavochka/2018/01/> (дата обращения: 09.06.2019).
139. Голуб, Ю.Г., Любин Д.М. Закавказский фронт Великой Отечественной войны: участие войск фронта в иранской операции в августе 1941 года //

Доклады Академии военных наук. Военная история. Саратов: Саратовск. военный ин-т ВВ МВД РФ, 2005. № 3. — С. 22–28.

140. Гражданская война в СССР/ Институт воен. ист. МО СССР. — М.: Воениздат, 1986. Т. 2. — 447 с.

141. Гребенкин, И.Н. «Забытая» война? Современные тенденции исторических исследований // Первая мировая война в истории российской нации: сб. науч. ст. Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 100-летию начала Первой мировой войны (г. Пенза, 10–11 июня 2014 г.). — Пенза: Изд-во ПГУ, 2014. — С. 34–37.

142. Дарабади, П. Геополитическое соперничество на Кавказе в начале XX века (геоисторический очерк) // Кавказ и глобализация. — Лулео, 2006. № 1. — С. 195–208.

143. Дегтев, Д.М., Борисов, Ю.С. «Ишак» против мессера. Испытание войной в небе Испании. 1936–1939. — М.: Центрполиграф, 2012. — 272 с.

144. Джикия Л. Августовское восстание 1924 года и кровавый пир под Шорапани. URL: <http://kavkasia.net/Georgia/article/1314837029.php> (дата обращения: 18.02.2018).

145. Диордиев, А. Полёт «Эрзерумского орла» // Военный вестник Юга России. — Ростов н/Д, — 2010. 8 окт.

146. Доценко В.Д. Каталог орденов и знаков отличия белого движения и русской эмиграции. — СПб.: Петрополис, 1992. — 55 с.

147. Дузь, П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. – октябрь 1917 г.). — М.: Машиностроение, 1989. — 334 с.

148. Дьяков, Ю.Л. Протестное движение в СССР (1922–1931 гг.). Монархические, националистические и контрреволюционные партии и организации в СССР: их деятельность и отношения с властью / Ю.Л. Дьяков, Л.П. Колодникова, Т.С. Бушуева. — М.: Прометей, 2012. — 332 с.

149. Емельянов, С.Н. Таганрогская авиация. — Таганрог: Стайл-Плюс, 2006. — 360 с.

150. Елисеев, С.П. Организационное строительство военной авиации России (1910–1917 гг.). — М.: ВВИА им. проф. Н.Е. Жуковского, 2008. — 181 с.
151. Жилкин, В. Тимур Расулович Мустафаев // Индустриальная Караганда. — 1976. — 27 сент.
152. Жирохов, М.А. Уголок неба. Республиканские летчики-добровольцы в ВВС РККА // Авиация и время. — 2002. — № 3.
153. Жупикова, Е.Ф. Повстанческое движение на Северном Кавказе в 1920–1925 годах // Академия исторических наук. Сб. трудов. — М., 2007. Т. 1. — 422 с.
154. Зайончковский, А.М. Мировая война 1914–1918 гг.: общий стратегический очерк. — М.: Гос. воен. изд-во, 1924. VI. — 457 с.
155. Зайончковский, А.М. Первая мировая война. — СПб.: Полигон, 2002. — 878 с.
156. Зайончковский, А.М. Стратегический очерк войны 1914–1918 гг. — М., 1924. VI, 457 с.
157. Зайцев, А.А. Бело-зеленое движение на Юге России в поисках третьего пути (1920–1922 гг.) // Культурная жизнь Юга России. — Краснодар. — 2009. — № 2. — С. 61–66.
158. Зибров, Г.В. Историко-педагогический анализ формирования основ профессиональной подготовки авиационных кадров // Вестник — Воронеж. гос. ун-та. — 2003. — № 2. — С. 19–24.
159. Зун, В. Бронесилы 11-й армии в борьбе за освобождение Грузии (15-летие разгрома грузинских меньшевиков) // Механизация и моторизация РККА. — 1936. — № 2. — С. 22.
160. И поросло травой... URL: <https://kerrangjke.livejournal.com/99946.html> (дата обращения: 09.06.2019).
161. Иванов, В.П. Самолеты Н.Н. Поликарпова. — М.: Русавиа, 2004. — 432 с.
162. История авиации в Азербайджане. Библиография материалов на русском языке / сост. Ш. Ахундов. — Баку: [б.и.], 2012. — 280 с.

163. История авиации России, ВВС СКВО, 4 А ВВС и ПВО. — Ростов н/Д: ЗАО «Ростиздат», 2009. — 464 с.
164. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941–1945 (в 6 т.) / пред. редкол. П.Н. Поспелов. — М.: Воениздат, 1960. Т. 1. — 536 с.
165. История второй мировой войны. 1939–1945. В 12 т. / гл. ред. А.А. Гречко. — М.: Воениздат, 1973. Т. 1. — 368 с.
166. История Гражданской войны в СССР. 1917–1922 / ред. комиссия: С.Ф. Найда и др. — М.: Гос. изд. полит. лит-ры, 1959. Т. 4. — 466 с.
167. История отечественной гражданской авиации. — М.: Воздушный транспорт, 1996. — 584 с.
168. История первой мировой войны. 1914–1918: В 2 т. / под ред. И.И. Ростунова. — М.: Наука, 1975. Т. 1. — 445 с.
169. Кадишев, А.В. Интервенция и гражданская война в Закавказье. — М.: Воениздат, 1960. — 510 с.
170. Каземзаде, Ф. Борьба за Закавказье (1917–1921). — Стокгольм: SA&CC Press®, 2010. — 327 с.
171. Кибовский, А. Авиация Российской Армии. 1914–1917 // Цейхгауз. — 1996. — № 5. — 48 с.
172. Козаченко, Б.К. Книга Славы Динского района. Краснодарский край. — Ростов н/Д: ООО «БелРусь», 2010. — 170 с.
173. Кондратьев, В. Белый авиадарм генерал авиации Вячеслав Матвеевич Ткачев. URL: <https://topwar.ru/22053-belyy-aviadarm-general-aviacii-vyacheslav-matveevich-tkachev.html> (дата обращения: 21.11.2018).
174. Кондратьев, В. Халхин-Гол: Война в воздухе. — М.: Техника – молодежи, 2002. — 65 с.
175. Кононенко, С.В. Развитие авиации как один из факторов становления парашютизма в СССР в 1930-е годы // Гуманитарные и юридические исследования. — Ставрополь, — 2019. № 1. — С. 99–104.

176. Корсун, Н.Г. Алашкертская и Хамаданская операция на Кавказском фронте мировой войны в 1915 году. — М.: Воениздат, 1940. — 199 с.
177. Корсун, Н.Г. Эрзерумская операция. — М.: Воениздат, 1938. — 178 с.
178. Котельников, В.Р. Семейство самолетов Р-5. — М.: Моделист-конструктор, 2005. — 100 с.
179. Котлин, С.Г. Тактика Военно-Воздушных сил. — М., Моск. гос. ун-т природообустройства, 2012. — 106 с.
180. Котловский, А.В. Иранский эпизод // Авиация и время. — 1999. — № 5. — 39 с.
181. Краснознаменный Закавказский: Очерки истории Краснознаменного Закавказского военного округа / под ред. А. Оверчука, К. Демирчяна, О. Кулишева. — Тбилиси: Сабчота Сакартвело, 1981. — 400 с.
182. Кратова, Н.В. Формирование повстанческих отрядов на территории Кубано-Черноморской области в 1920–1922 гг. // Гуманитарная мысль Юга России. — Краснодар, — 2006. № 1. — С. 117–129.
183. Критский, П.А. Подвиги русских авиаторов. — Ярославль: Типография К.Ф. Некрасова, 1915. — 16 с.
184. Кудрявцев, С. Золотой рейс // Красная Звезда. — 1967. — 31 мая.
185. Курятникова, Т. Кубанские летчики в Гражданской войне. URL :<http://beloedelo.ru/researches/article/?790> (дата обращения: 10.03.2018).
186. Кушнерёв, В.В. Вклад краснодарских оборонцев в подготовку авиационных кадров перед войной // Историческая и социально-образовательная мысль. — Краснодар, — 2018. — № 5. — С. 30–35.
187. Кушнерёв, В.В. История 1-го Кубанского казачьего авиационного дивизиона (1918-1920 годы) // Культурная жизнь Юга России. — Краснодар, — 2013. — № 1. — С. 50–54.
188. Кушнерёв, В.В. Исторические предпосылки появления и дислокации авиации в Краснодаре (Екатеринодаре) в 1910–1921 гг. // Историческая и социально-образовательная мысль. — Краснодар, — 2017. № 2. — С. 45–51.

189. Кушнерёв, В.В. Ранние этапы истории краснодарского авиаотряда (1932–1945) // Наследие веков. — 2019. № 1. — С. 98–102. URL: http://heritagemagazine.com/wp-content/uploads/2019/03_(дата обращения: 10.10.2019).
190. Кушнерёв, В.В. Русская авиация на Кавказском фронте в 1-ой Мировой войне (1914–1918 гг.) / С.В. Аверченко, В.В. Кушнерёв // Военно-исторический журнал. — 2014. № 8. — С. 10–18; № 9. — С. 11–19.
191. Ладоха, Г.В. Очерки гражданской борьбы на Кубани. — Краснодар: Кооперативное издательство «Буревестник», 1923. VI. — 122 с., 8 л.
192. Лановенко, М.Т. Финляндский фронт: «улица» Гастелло // Воин России. — 2004. — № 12. — С. 106–109.
193. Лапчинский, А. Красный воздушный флот 1918–1928. — М.: Военный вестник, 1928. — 48 с.
194. Лейцингер Игорь Яковлевич. URL: <https://arc.violity.com/lejcinger-igor-yakovlevich-komandir-26-j-otd-eskadrili-chita-1930-g-28717134> (дата обращения: 16.07.2019).
195. Липицкий, С. Русская авиация накануне Первой мировой войны // Вестник воздушного флота. — 1952. — № 4. — С. 71.
196. Лашков, А. В небе Кавказа // Авиация и космонавтика. — 2003. Ч. I. — № 10. — С. 28–33.
197. Ломашвили, П.Н. Великий переворот. — Тбилиси: Сабчота Сакартвело, 1972. — 458 с.
198. Лукьянов, А. Авиационные отряды Первой мировой войны. URL: <http://www.airaces.ru/stati/aviacionnye-otryady-pervojj-mirovoj-j-vojny.html> (дата обращения: 15.11.2017).
199. Малахов, Д.Н. Боевое применение советской авиации в локальных войнах и военных конфликтах в 30-е гг. XX века // Ярославский педагогический вестник. — 2009. — № 2. — С. 203–208.
200. Малахов, Д.Н. Организационное строительство ВВС РККА накануне Великой Отечественной войны // Ярославский педагогический вестник. — 2010. — № 2. — С. 71–75.

201. Малеванов, Л. Летопись войны. 1914–1916 гг. — Пг.: Гос. тип., 1916. Вып. 1. — 36 с.
202. Манцуров, Ю.А. Кача: история и судьбы. 2-е изд. — Волгоград: Издатель, 2010. — 384 с.
203. Марковский, В. В небе Кавказа // Авиация и космонавтика. — 2003. — № 9, 10, 11.
204. Масловский, Е.В. Мировая война на Кавказском фронте. 1914–1917 г. Стратегический очерк. — Париж: Возрождение, 1933. — 504 с.
205. Махарадзе, Н.Б. Победа социалистической революции в Грузии. — Тбилиси: Сабчота Сакартвело, 1965. — 450 с.
206. Махмудов, Я. Азербайджан: краткая история государственности. — Баку: Тахсил, 2005. — 160 с.
207. Мацаберидзе, М. Россия и Грузия в постсоветский период: метаморфозы отношений // Центральная Азия и Кавказ. — 2008. — № 5. — С. 169–174.
208. Мировые войны XX века. Сборник статей. Первая мировая война: исторический очерк / отв. ред. Г.Д. Шкундин. — М.: Наука, 2002. Кн. 1. — 686 с.
209. Митюрин, Д. Летающие тузы. Российские асы первой мировой войны / Д. Митюрин, Ю. Медведко. — СПб.: ГИЦ Новое время, 2006. — 432 с.
210. Московский, В.П. Твои крылья. — М.: ДОСААФ, 1977. — 95 с.
211. Мустафа-заде, Р.С. Две Республики. Азербайджано-российские отношения в 1918–1922 гг. — М.: МИК, 2006. — 355 с.
212. Мякошин, В.А., Паршинцев, А.А. Развитие авиационного тыла (1914–1990 гг.). — Монино: ВВА, 1991. — 199 с.
213. Назирли Шамистан. Военные летчики Национальной армии АРД. URL: <https://www.ourbaku.com/index.php> (дата обращения: 04.10.2018).
214. Новиков, В.С. Крылья границы: Историко-документальный очерк. — М.: Граница, 2008. — 455 с.

215. Новиков, Н.В. Операции флота против берега на Черном море в 1914–1917 гг. — М.: Воениздат НКО СССР, 1937. — 264 с.
216. Олейников, А.В. Кавказский фронт Первой мировой. URL: <http://www.oborona.ru/includes/periodics/armedforces/2017/0612/150421609/detail.shtml> (дата обращения: 21.11.2017).
217. Отечественная ПВО: вехи истории. URL: <https://structure.mil.ru/structure/forces/vks/pvo-pro/history.htm> (дата обращения: 04.06.2019).
218. Офицерская школа авиации (сводная летопись, часть 2: 1914–1920). — М.: Охотник, 2009. — 192 с.
219. Панин, Б. Советская Россия и Афганистан. 1919–1929. — Иркутск: Изд-во Иркутск. гос. пед. ун-та, 1998. — 260 с.
220. Первая мировая война. 1914–1918: сб. ст. / ред. кол.: А.Л. Сидоров (отв. ред.) и др. — М.: Наука, 1968. — 375 с.
221. Первая мировая война: дискуссионные проблемы истории: сб. ст. / отв. ред. Ю.А. Писарев, В.Л. Мальков. — М.: Наука, 1994. — 302 с.
222. Первая мировая война: Пролог XX века / отв. ред. В.Л. Мальков. — М.: Наука, 1999. — 696 с.
223. Петросян, Г.А. Отношения республики Армения с Россией (1918–1920 гг.). — Ереван: Изд-во Ереван. гос. ун-та, 2012. — 424 с.
224. Петросянц, Х.С. В рядах советских авиаторов. — Ереван: Айастан, 1969. — 309 с.
225. Пистоленко, И. Лётчик и авиаконструктор А.А. Кованько // Авиация и Время. — 2008. — № 48. — С.18–20.
226. Платов, А.В. Борьба за господство на Чёрном море. — М.: Вече, 2010. — 464 с.
227. Полонский, И. Воздушная стража султана. Боевой опыт Первой мировой и конец османской военной авиации. URL: <https://topwar.ru/104394-vozdushnaya-strazha-sultana-boevoy-opyt-pervoy-mirovoy-i-koniec-osmanskoj-voennoj-aviacii.html> (дата обращения: 17.11.2017).

228. 50 лет Вооружённых Сил СССР. За нашу Советскую Родину! / под ред. М.В. Захарова и др. — М.: Воениздат, 1968. — 584 с.
229. Россия и Северный Кавказ: история и современность / МО РФ, Институт военной истории. — М.: Академический проект, 2006. — 463 с.
230. Ростунов, И.И. Русский фронт первой мировой войны. — М.: Наука, 1976. — 387 с.
231. Рохмистров, В.Г. Авиация великой войны. — М: АСТ: ВЗОИ, 2004. — 730 с.
232. Санаев, С. Первая пассажирская авиамагистраль на Северном Кавказе // Мир Авиации. — 1996. — № 1. — 56 с.
233. Санберг, Л.В. Память сердца / Л.В. Санберг, Н.Г. Цимбал. — Краснодар: Диапазон-В, 2007. — 304 с.
234. Сейерс М., Кан А. Тайная война против Советской России. — М.: Изд-во иностр. лит-ры, 1947. — 480 с.
235. Сергеев, А.В. Пять лет строительства и борьбы Воздушного Флота 1917–1922 г. — М.: Авиаиздательство, 1926. — 157 с.
236. Симонов, А. Человек-легенда // Самолеты мира. — 2000. — № 2. — С. 27.
237. Системная история международных отношений в 4-х томах. 1918–1991 / под ред. А.Д. Богатурова. — М. Моск. рабочий, 2000. Т. 1. — 516 с.
238. Ситковский, А.Н.В небе «Соколы»: Документальная повесть (Лит. запись А.Е. Чернаткиной). — Махачкала: Даг. кн. изд-во, 1990. — 288 с. URL: http://militera.lib.ru/memo/russian/sitkovsky_an/ (дата обращения: 16.10.2018).
239. Силакадзе, Д. Вооружение вооруженных сил и народной гвардии первой республики Грузии. — Тбилиси, — 2007. URL: <http://www.academia.edu/36079113/%E1%83%> (дата обращения: 17.01.2018).
240. Системная история международных отношений в 4-х томах. 1918–1991. М., 2000. Т. 1. URL: <http://www.obraforum.ru/lib/book1/foreword.htm> (дата обращения: 16.04.2019).

241. Слажнева, Е. Есть одна у них мечта – высота // Майкопские новости. — 2015. — 27 июля.
242. Смирнова, Л.А. Дискуссия о стратегии строительства военных воздушных сил красной армии во время военной реформы (1924–1925 гг.) // Вестник Университета. — 2015. — № 3. — С. 29–33.
243. Сулаев, И.Х. Шейх Узун-Хаджи Салтинский: штрихи к портрету // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. — Ростов н/Д, — 2007. № 2. — С. 36–41.
244. Сулкевич, М.Б. Первый военный лётчик Азербайджана Фаррух Ага Гаибов. — Баку: Шамистан, 2007. — 42 с.
245. Сунь, Гога. Гоминьдан чжэнфу чжунды Дэго цзюньши гу шулунь (К вопросу о миссии военных германских советников при правительстве Гоминьдана) // Цзиньдай ши яньцзю. — 1988. — № 4.
246. Татарченко, Е. Английские воздушные силы в Индии // Вестник Воздушного Флота. — 1930. — № 7.
247. Тахо-Годи, А.А. Революция и контрреволюция в Дагестане. 2-е изд. — Махачкала: Дагест. НИИ, 1927. — 236 с.
248. Тетенев, М. Крылатая юность (Документальные очерки боевой истории Армавирского Высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков имени Главного маршала авиации П.С. Кутахова). — Армавир: Издание училища, 1991. — 105 с.
249. Тихонов, Ю. Афганская война Сталина. Битва за Центральную Азию. — М.: Эксмо; Яуза, 2008. — 702 с.
250. Тодорский, А.М. Красная Армия в горах. Действия в Дагестане. — М.: Воен. вестник, 1924. — 187 с.
251. Токаржевский, Е.А. Из истории иностранной интервенции и гражданской войны в Азербайджане. — Баку: Изд-во Акад. наук АзССР, 1957. — 332 с.
252. Топчибаши, А.М. Парижский архив 1919–1940. В 4-х книгах. Кн. 1. 1919–1921 / сост. Г. Мамулия и Р. Абуталыбов. — М.: Худ. лит., 2016. — 567 с.

253. Траскунов, М.В. Кавказская Краснознамённая. — Тбилиси: Заря Востока, 1961. — 342 с.
254. Ульянин, С.А. Современный военный флот. — Пг.: Изд. Семёнова, 1914. — 24 с.
255. Уткин, А.И. Первая мировая война. — М.: Алгоритм, 2001. — 592 с.
256. Хайрулин, М.А., Кондратьев В.И. Военлеты погибшей Империи. Авиация в Гражданской войне. — М.: Эксмо; Яуза, 2008. — 472 с.
257. Хайрулин, М.А. Чёрный барон против «красных пиратов» // Родина. — 2008. — № 3. — С. 45–48.
258. Харук, А. Адаменко, Матиас и другие...// Авиация и время. — 2006. — № 6. — С. 19–21.
259. Ченцов, А.С. Специальные операции по разоружению населения республик Северного Кавказа в 1925–1926 гг. // Вестник Военного университета. — 2009. — № 4. — С. 145–161.
260. Черкасов, А.А. Деятельность Армии возрождения России на территории Кубани и Черноморья (март – октябрь 1920 г.) — Сочи: РИО СГУГ и КД, 2004. — 55 с.
261. Черкесов, И. Горянки в небе // Горянка. — Нальчик, — 2012. — 19 сент.
262. Шарипов, А.Р., Нитаев, Я.В., Анфалов, Е.В. Эволюция структуры и организации военной авиации в межвоенный период // Молодой ученый. — 2017. — № 19. — С. 258–261.
263. Шелест, И.И. С крыла на крыло. Изд. 2-е, доп. — М.: Молодая гвардия, 1977. — 464 с.
264. Шумихин, В.С. Советская военная авиация. 1917–1941. — М.: Наука, 1986. — 288 с.
265. Щапов, Е.С., Гастелло, В.Н. ТБ-3 вступают в бой. Страницы истории 1-го гвардейского Краснознаменного Брянского бомбардировочного авиационного полка дальнего действия им. Героя Советского Союза Н.Ф. Гастелло. — Ростов н/Д, 2003. — 220 с.

266. Эбралидзе М. Мятежный полковник Какуца Чолокашвили // Тбилисская неделя. URL: <https://tbilisi.media/cultures/53032-myatezhnyu-polkovnik/> (дата обращения: 05.06.2019).
267. Эльбуздукаева, Т.У. Хроника «Первого разоружения Чечни» (20-е гг. XX в.) // Вестник Владикавказского научного центра. — 2015. — № 1. — С. 15–20.
268. Эмиров, Н.П. Из истории военной интервенции и гражданской войны в Дагестане. — Махачкала: Дагкнигоиздат, 1972. — 215 с.
269. Яблоновский, В.И. В орлином краю. — Ростов н/Д: Кн. изд-во, 1977. — 208 с.
270. Яблочкина, И.В. Рецидивы гражданской войны. Антигосударственные вооруженные выступления и повстанческие движения в Советской России 1921–1925 гг. — М.: «Фирма «Хельга», 2000. — 495 с.
271. [Ахундов, Ф.]. Beginnings of Aviation in Azerbaijan// Azerbaijan International. — 1996. URL: <http://www.ourbaku.com/index.php5> (дата обращения: 07.09.2018).
272. Blume, A.G. The Russian Military Air Fleet in World War I. Vol. 2: — Victories, Losses, St. George Awards, Romanian and French Awards. PA. Atglen: Schiffer Military History, 2010. — 396 p.
273. Communist Takeover and Occupation of Georgia: Special Report No. 6 of the Select Committee on Communist Aggression / House of Representatives. Eighty-Third Congress. Second Session. — Washington: Government Printing Office, 1954. — 44 p.
274. Çetinerler, E. Birinci Dünya Savaşı "Türk HavaHarekati". URL: <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1914-18/cephe-kafkas.asp> (дата обращения: 28.11.2017)
275. Denkwiirdigkeiten des Marschalls Izzet Pascha. — Leipzig, 1926. — 309 p.
276. Erickson, E.J. Ordered to Die: A History of the Ottoman Army in the First World War. — Westport: Greenwood Publishing Group, 2001. — 265 p.

277. Howson, G. Aircraft of the Spanish Civil War 1936–1939. — London: Putnam Aeronautical Books, 1990. — 320 p.

278. Kilmarx, R.A. A History of Soviet Air Power. — N.Y.: Praeger, 1962. — 359 p.

279. Omissi, D.E. Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force, 1919–1939. — Manchester: Univ Press, 1990. — 260 p.

280. Osborn, P.R. Operation Pike: Britain Versus the Soviet Union, 1939–1941. — Santa Barbara: Greenwood Publishing Group, 1966. — 274 p.

281. Stewart, R.T. Fire in Afghanistan, 1914–1929: The First Opening to the West Undone by Tribal Ferocity Years Before the Taliban. — Lincoln: Universe, 2000. — 615 p.

282. Tahsin Iybar. Sibirya'ban Seredib'e. — Ankara: C.H.P. Halkevleri Bürosu Yayınları, 1950. — 116 s.

283. Wagner, R. Chiny 1931–1941. Preludium do Perl Harbor. — Gdansk: AJ-Press, 1995. — 48 p.

Справочные издания и энциклопедии

284. Армяно-турецкая война 1918 // Военная Энциклопедия. — М.: Воениздат. — 1997. Т. 1. — 639 с.

285. Военный энциклопедический словарь / пред. редкол.: С.Ф. Ахромеев. 2-е изд. — М.: Воениздат, 1986. — 863 с.

286. Именитые граждане Армавира. Историко-биографический словарь / сост. Ю.А. Стецура. — Армавир: Армавирск. гос. пед. ин-т, 2000. — 227 с.

287. Морской атлас. Описания к картам / гл. ред. Л.А. Дёмин. — М.: Гл. штаб Воен.-Мор. Флота, 1959. Т. 3. Ч. 1. — 839 с.

288. Огнотская операция 1916 г. // Военная Энциклопедия. — М.: Воениздат. — 2002. Т. 6. — 639 с.

289. Ожегов, С.И. Словарь русского языка. — М.: Русский язык, 1990. — 917 с.

290. Первая мировая война // Военная Энциклопедия. — М.: Воениздат, — 2002. Т. 6. — 639 с.

291. Советский энциклопедический словарь. — М.: Большая Советская энциклопедия, 1988. — 1600 с.

292. Эрзурумская операция 1915–1916 // Военная Энциклопедия. — М.: Воениздат. — 2004. Т. 8. — 639 с.

Диссертации

293. Авдеенко, П.Г. Военно-воздушные силы Красной Армии накануне и в начале Великой Отечественной войны (январь 1938 года – 10 июля 1941 года): дис. ... канд. ист. наук. — М., 1970. — 296 с.

294. Зарецкий, С.В. Развитие тыла ВВС Красной Армии в межвоенный период (1921–1941): дис. ... канд. ист. наук. — М., 2006. — 266 с. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01003280271> (дата обращения: 21.04.2019).

295. Липицкий, С.В. Авиация русской армии и в 1910–1917 гг.: дис. ... канд. ист. наук. — М., 1950.

296. Степанов А.С. Авиация СССР в межвоенный период (начало 1930-х – начало 1940-х гг.): дис. ... д-ра ист. наук. — М., 2009. — 711 с.

297. Усков, Н.П. Воздушная разведка русской армии в Первой мировой войне: дис. ...канд. ист. наук. — Монино, 1955. —277 с.

298. Шумихин, В.С. Деятельность Коммунистической партии по укреплению советских Военно-воздушных сил в период Великой Отечественной войны: дис. ... канд. ист. наук. — М., 1970. — 441 с.

299. Kopisto, L. The British Intervention in South Russia 1918–1920. Academic Dissertation. — Helsinki, 2011. — 211 p.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Структура военной авиации Кавказского фронта

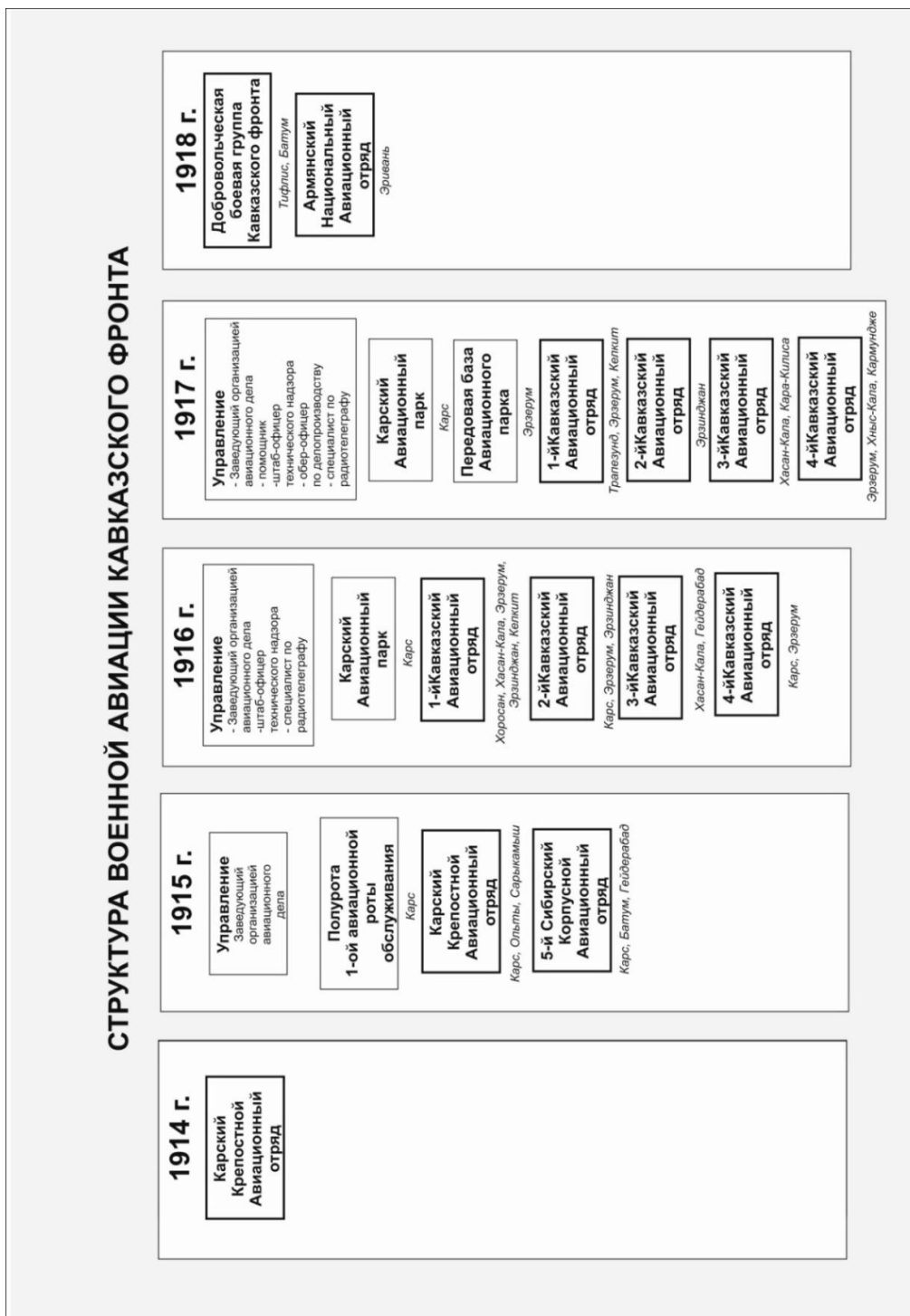
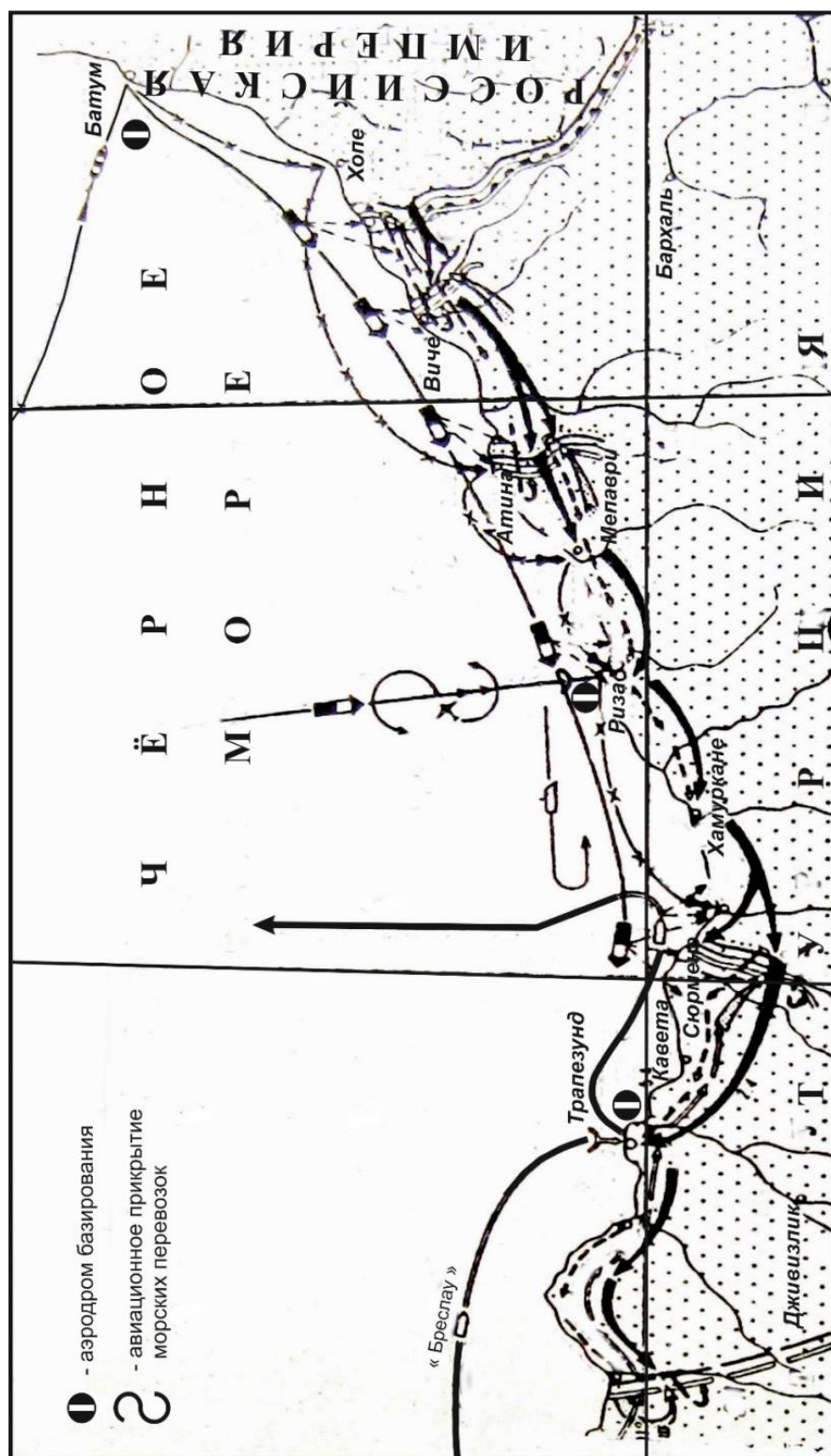


Таблица составлена автором по материалам РГВИА. 6110. Д. 1. Л. 43, Ф. 6111. Д. 1. Л. 2, Ф. 6112. Д. 3. Л. 4

Действия гидроавиации Черноморского флота в интересах
Кавказского фронта 05.03-02.06.1916 г.



Карта составлена автором по материалам Новиков Н.В.
Операции флота ... С. 132, 220. Корсун Н.Г. Первая Мировая
война... С.59.

**Личный состав казаков, вошедший в штат Казачьей авиационной
базы в момент формирования на 1 Декабря 1919 года**

вахмистр	Тихон	Диденко	ст. Тихорецкая
вахмистр	Василий	Воробьёв	ст. Тихорецкая
хорунжий	Самуил	Липец	ст. Старонижесреблевская
ст. урядник	Демьян	Бехметов	х. Ильинский
ст. урядник	Кузьма	Дубина	ст. Новокарасунская
ст. урядник	Василий	Тарабанов	х. Бакинский
мл. урядник	Самуил	Юрченко	ст. Новотиторовская
мл. урядник	Иван	Костенко	х. Веселый
мл. урядник	Иван	Рыбалка	ст. Ивановская
мл. урядник	Аким	Куриной	ст. Ивановская
мл. урядник	Василий	Шульгин	х. Пашковский
мл. урядник	Емельян	Сидоренко	х. Роговской
мл. урядник	Иван	Слюсаренко	ст. Новотиторовская
мл. урядник	Григорий	Падалка	ст. Воронцовская
мл. урядник	Макар	Иванов	ст. Воронцовская
мл. урядник	Игнат	Соловарь	ст. Новотиторовская
мл. урядник	Игнат	Чаус	ст. Старонижнестеблиевская
мл. урядник	Фёдор	Билозар	ст. Староминская
мл. урядник	Андрей	Карапёный	ст. Новотиторовская
приказчик	Николай	Кравченко	ст. Новотиторовская
приказчик	Иван	Толмачёв	х. Терновский
приказчик	Максим	Белый	х. Пашковский
приказчик	Василий	Прокопез	х. Терновский
приказчик	Михаил	Плаксин	х. Терновский

приказчик	Иван	Берлизов	ст. Тихорецкая
приказчик	Фёдор	Яковлев	ст. Тихорецкая
приказчик	Иван	Захаров	х. Терновский
приказчик	Спиридон	Коробкин	ст. Возвиженская
приказчик	Тимофей	Аклишин	ст. Возвиженская
приказчик	Давид	Соломин	ст. Возвиженская
казак	Фёдор	Довгань	ст. Ивановская
казак	Василий	Волков	ст. Тихорецкая
казак	Иван	Дупляпин	ст. Тихорецкая
казак	Андрей	Лавренко	ст. Тихорецкая
казак	Иван	Кубышкин	ст. Переясловская
казак	Павел	Шведов	ст. Каневская
н.с.р.	Иван	Солодухин	ст. Ильинская
н.с.р.	Гавриил	Темченко	х. Сиверский
н.с.р.	Василий	Степанченко	ст. Новотиторовская
фельдшер	Евфим	Мудрак	ст. Староцербиновская
фельдшер	Евтихий	Ткаченко	ст. Новотиторовская

Таблица составлена автором по материалам ГАКК. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 13. Л. 5.

**Штат 1-го Кубанского Казачьего Авиационного отряда
согласно Пр. №1 от 12. 12. 1918 г.**

командир отряда военный лётчик	полковник	Вячеслав	Ткачёв
помощник командира отряда военный лётчик	полковник	Евгений	Виташевский
военный лётчик	есаул	Михаил	Лиманский
военный лётчик	есаул	Василий	Лобов
военный лётчик	подьесаул	Николай	Ильин
военный лётчик	подьесаул	Михаил	Миронов
военный лётчик	подпоручик	Василий	Журкевич
военный лётчик	хорунжий	Николай	Лавровский
лётчик-наблюдатель	есаул	Виктор	Соляник-Красса
лётчик-наблюдатель	подьесаул	Борис	Закепа
лётчик-наблюдатель	подьесаул	Василий	Миронов
лётчик-наблюдатель	подьесаул	Дмитрий	Кулик
лётчик-наблюдатель	подьесаул	Иван	Тараканов
адъютант отряда лётчик-наблюдатель	подьесаул	Владимир	Удовико
лётчик-наблюдатель	подьесаул	Иван	Левченко
лётчик-наблюдатель	сотник	Сергей	Сергеенко
лётчик-наблюдатель	сотник	Юспор	Белый
лётчик-наблюдатель		Александр	Птушенко
заведующий хозяйством	есаул		Чепила

Таблица составлена автором по материалам ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1.

Д. 1. Л. 2.

**Распорядок дня 1-го Кубанского Казачьего Авиационного отряда
согласно Пр. №60 от 03. 03. 1919 г.**

4 ½ часа	утра	– подъём;
5 -11 часа	утра	– занятия на аэродроме и в мастерских отряда;
11 ½ часа	дня	– обед;
3 - 5 часа	дня	- занятия на аэродроме и в мастерских отряда;
5 - 5 ½ часа	дня	– вечерний чай;
5 ½ - 7 часа	вечера	- занятия на аэродроме и в мастерских отряда;
7 ½ часа	вечера	– ужин;
8 ¾ часа	вечера	– вечерняя переключка;

Таблица составлена автором по материалам ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1.
Д. 9. Л. 17.

**Боевой расчёт 1-го Кубанского Казачьего Авиационного отряда
согласно Пр. №60 от 03. 03. 1919 г.**

Ньюпорт XVII	№129	военлётчик	полковник	Ткачёв
Анасаль	№010137	военлётчик	подполковник	Сакирич
Анасаль	№010153	военлётчик	сотник	Носенко
Анасаль	№010167	военлётчик	подпоручик	Журкевич
Анасаль	№ 010160	военлётчик	есаул	Лиманский
М.-Парасоль	№ 238	военлётчик	есаул	Миронов
М.-Парасоль	№ 476	военлётчик	есаул	Ильин
Сикорский 16		военлётчик	есаул	Лобов
Фарман XX	№ 957	тренировочный самолёт для всех		

Таблица составлена автором по материалам ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9.
Л. 25

**Личный состав 1 Кубанского Казачьего авиационного отряда,
убывший на фронт согласно Пр. №107 от 19. 04. 1919 г.**

полковник	Ткачёв	Вячеслав	- командир отряда
есаул	Лобов	Василий	- военный лётчик
есаул	Белый	Юспор	- военный лётчик
есаул	Лиманский	Михаил	- военный лётчик
подпоручик	Журкевич	Василий	- военный лётчик
есаул	Соляник-Красса	Виктор	- лётчик-наблюдатель
подьесаул	Удовико	Владимир	- лётчик-наблюдатель
подьесаул	Кулик	Дмитрий	- лётчик-наблюдатель
подьесаул	Тараканов	Иван	- лётчик-наблюдатель
есаул	Лавровский	Владимир	
вахмистр	Усок	Иван	
вахмистр	Дмитриев	Федор	
вахмистр	Берешполиус	Роман	
ст. урядник	Пилигин	Иван	
ст. урядник	Гавриленко	Михаил	
ст. урядник	Сомко	Макар	
ст. урядник	Лысенко	Дмитрий	
ст. урядник	Подолякин	Ефим	
ст. урядник	Белый	Яков	
ст. урядник	Хиричкин	Михаил	
ст. урядник	Яковенко	Сергей	
мл. урядник	Новичихин	Алексей	
мл. урядник	Сидоренко	Семён	
мл. урядник	Возжков	Василий	
мл. урядник	Гордиенко	Григорий	
мл. урядник	Близнюк	Пётр	
мл. урядник	Сидорец	Мирон	
мл. урядник	Косенко	Иван	
мл. урядник	Воронин	Андрей	
казак	Кумлань	Яков	
казак	Драгань	Михаил	
казак	Куренной	Филлип	ст. Старонижестеблиевская
казак	Высоцкий	Филлип	
казак	Клименко	Иван	
казак	Голоядь	Захарий	
казак	Бесмашный	Григорий	
казак	Рудь	Андрей	ст. Березанская

казак	Ткаченко	Лазарь	ст. Новотиторовская
казак	Засимов	Кирилл	
казак	Кулик	Семён	
казак	Самойленко	Андрей	
казак	Фесенко	Василий	
казак	Головко	Иван	
казак	Чайка	Моисей	ст. Приморско-Ахтарская
казак	Бондарь	Тихон	
казак	Баланшин	Григорий	
казак	Кузнецов	Козьма	ст. Келермеская
казак	Чернов	Василий	ст. Келермеская
казак	Чернов	Степан	ст. Келермеская
казак	Ратушный	Василий	
казак	Шутько	Евдоким	
казак	Шалак	Андрей	
казак	Лаш	Сергей	
казак	Щербаков	Николай	
казак	Черкасов	Фёдор	
казак	Жигулин	Иван	
казак	Аболонкин	Илья	
казак	Громаков	Дмитрий	
казак	Горецкий	Фёдор	
казак	Свириденко	Сергей	
казак	Фисенко	Дмитрий	ст. Переславская
казак	Зайцев	Сергей	
	Десюк	Никита	
	Троян	Пётр	
	Отрощенко	Конон	
	Ефименко	Иван	ст. Старовеличкоская
	Карлаш	Николай	
	Пономаренко	Алексей	
	Маркин	Иван	
	Качигура	Андрей	
	Шевченко	Василий	
	Мирошниченко	Иван	
унт.офицер	Ясюнясь	Бронеслав	

Таблица составлена автором по материалам ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1.
Д. 9. Л. 1, 3, 15, 22, 28, 35, 87, 102.

Боевой путь Кубанской Казачьей авиации 1919-1920 гг.



Карта составлена автором по материалам ГАКК. Ф. Р-28, Оп. 1. Д. 7. Л. 51, 52. Д. 9. Л. 102. Д. 10. Л. 231, 238, 335, 704, 710, 722. Ф. 56. Оп. 1. Д. 1. Л. 13, 57-58. Оп. 1. Д. 5. Л. 11-12.

Организационная структура Красного Воздушного Флота (1921 г.)

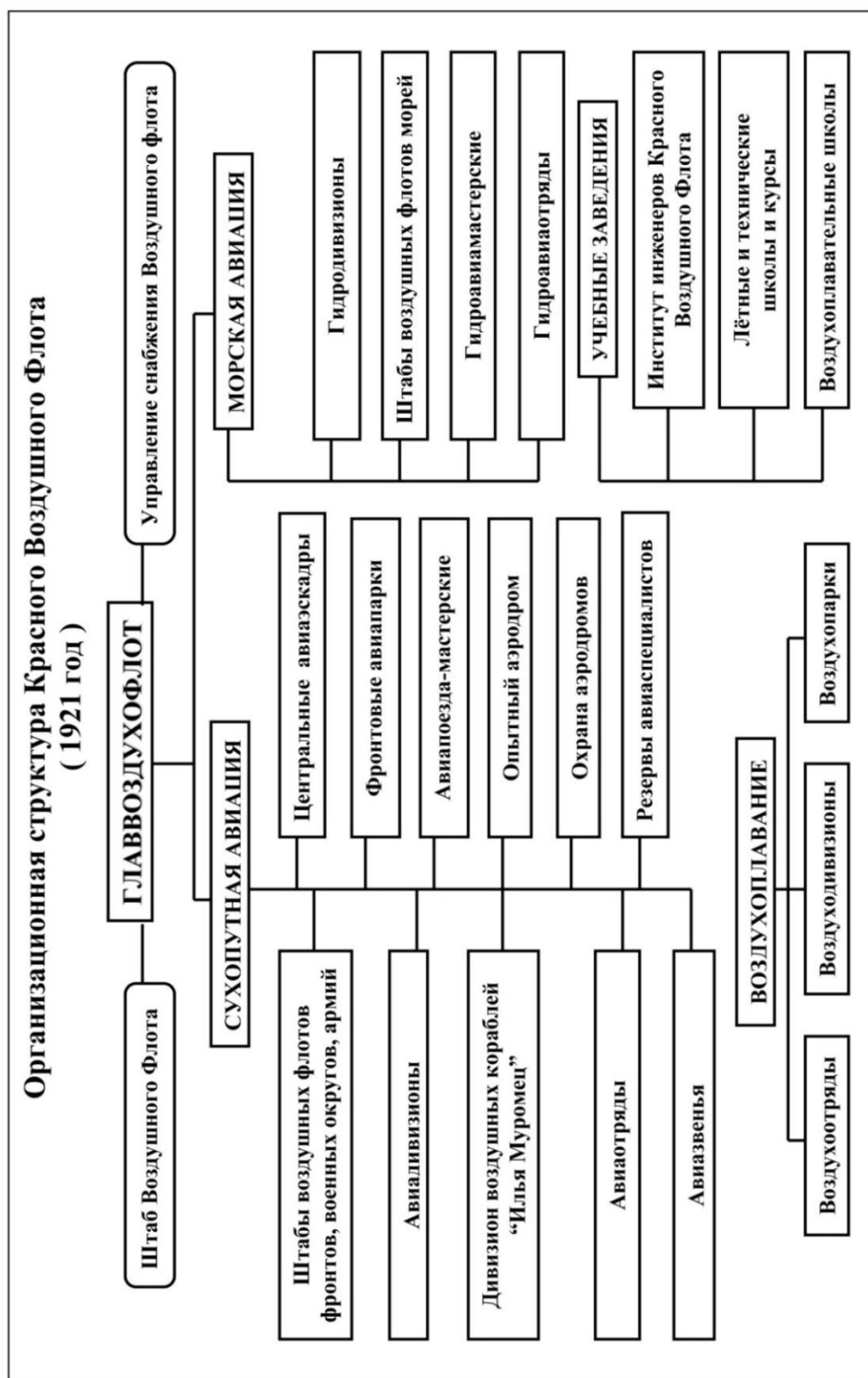


Таблица составлена автором по материалам РГВА. Ф. 29. Оп. 46. Д. 47. Л. 50.

Военно-Воздушные силы СКВО (1921 г.)

Военно-Воздушные силы СКВО (1921 г.)	
<p>ШТАБ Воздухофлота СКВО <i>Ростов-на-Дону</i> <i>ул. Садовая, 23</i></p> <p>Начальник Воздухофлота Петрожицкий Иван Иосифович Помначвоздухофлота Алухин Александр Леонидович Начальник штаба Жигалов Николай Евгеньевич Военком Воздухофлота Букан Август Оттович</p>	
<p>14-й Воздухоплавательный отряд <i>Анапа</i></p> <p>Командир Петров Военком Беликов</p>	<p>3-й Воздухоплавательный отряд <i>Анапа</i></p> <p>Командир Раша Военком Рыбак</p>
<p>Ростовский аэродром <i>Ростов-на-Дону</i> <i>Н.-Глиловская</i></p> <p>Командант Петренко Военком Вансеев</p>	<p>5-й Воздухоплавательный дивизион <i>Новочеркасск</i></p> <p>Командир Стретенский Военком Малкин</p>
<p>6-й Авиапарк <i>Ростов-на-Дону</i></p> <p>Нач. парка Демидов Военком Козлов</p>	<p>4-й Авиационный отряд <i>Н.-Глиловская</i></p> <p>Командир Радулов Военком Курчатов</p>
<p>7-й Воздухоплавательный отряд <i>Анапа</i></p> <p>Командир Кривоной Военком Кузнецов</p>	<p>34-й Авиационный отряд <i>Краснодар</i></p> <p>Командир Краснощёков Военком Фомин</p>

Таблица составлена автором по материалам ЦАМО. Ф. 25896.

Оп. 3. Д. 1124. Л. 1

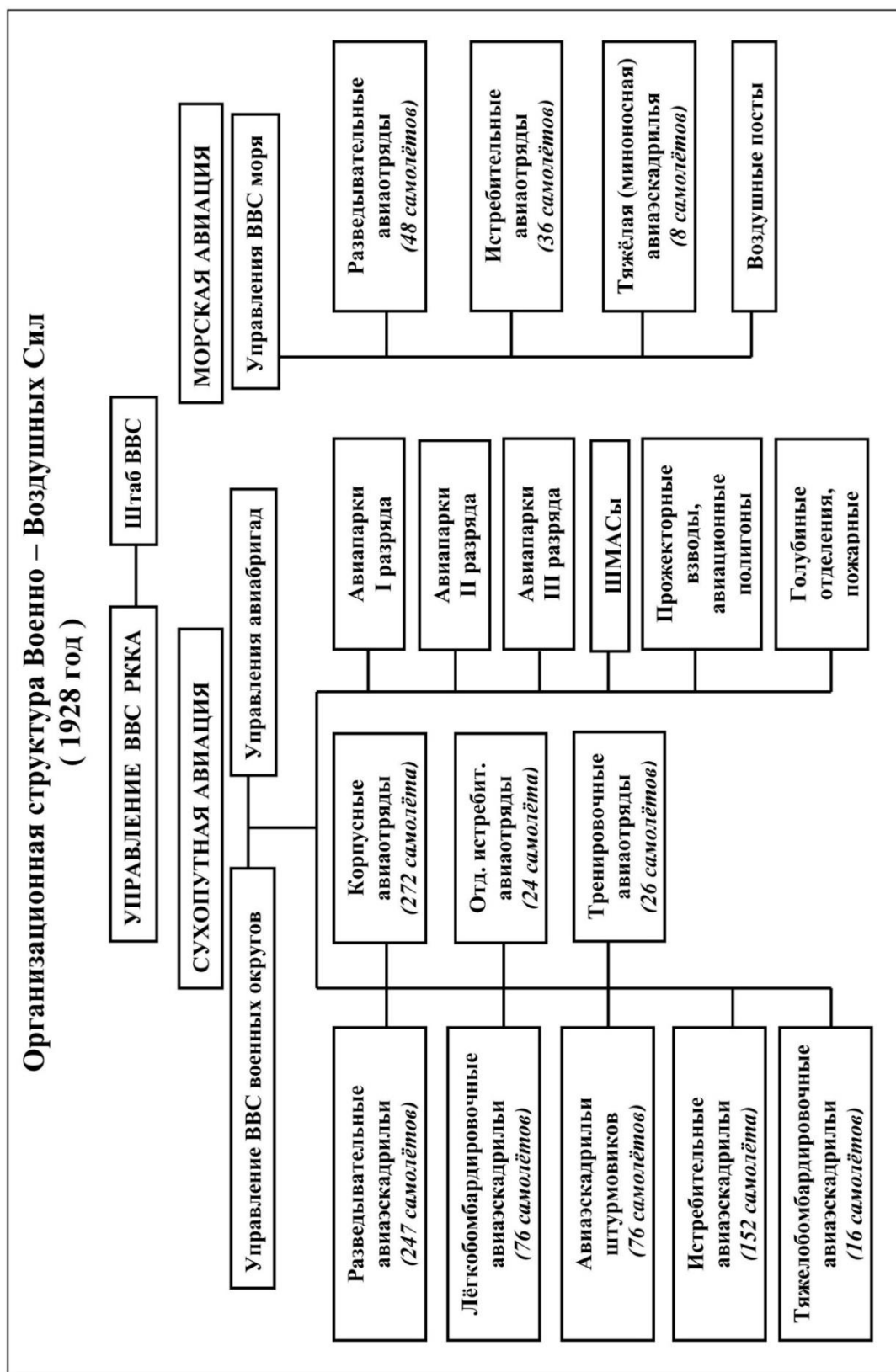


Таблица составлена автором по материалам

История второй мировой войны. 1939 – 1945. Т. 1. М.: 1973. С. 261.

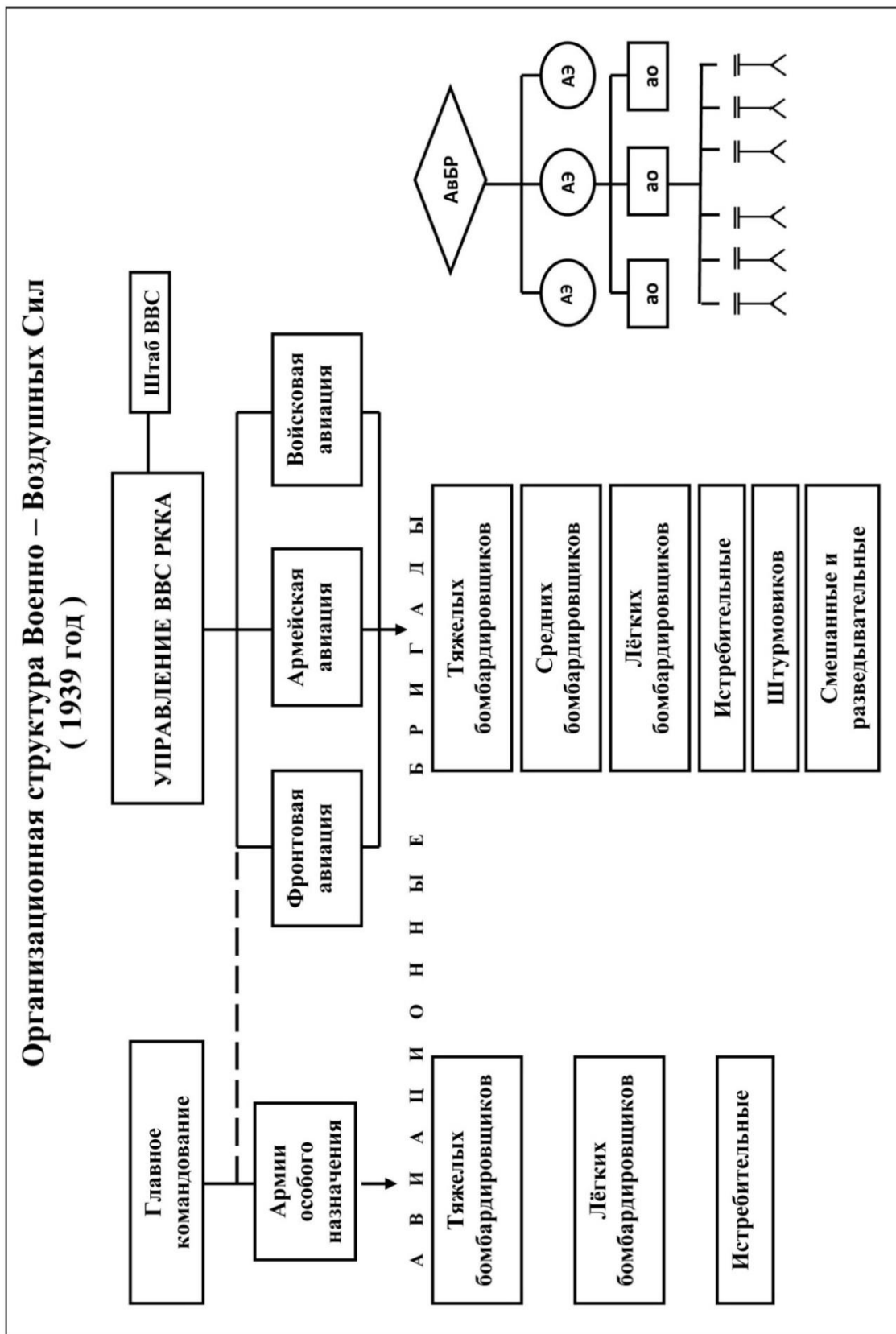


Таблица составлена автором по материалам

История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941 – 1945.

М.: 1960. Т. 1. С. 93.

Характеристики самолётов, эксплуатируемых в Кавказском регионе

назначение	ТИП САМОЛЁТА	Страна производителя	Год выпуска	Экипаж, чел	Взлетная масса, кг	Максимальная скорость, км/ч	Практическая дальность, км	Практический поток, м	Вооружение	
									стрелковое	бомб, кг
Б	De Havilland HD.9	Великобритания	1917	2	1766	177	690	4725	1-2 пулемёта	310
И	Ansaldo A.1 «Ballia»	Италия	1917	1	885	220	660	5000	2 пулемёта	-
И	Martinsyde F.4 «Buzzard»	Великобритания	1918	1	1038	233	650	7320	2 пулемёта	-
с/х	Конёк-Горбунюк	СССР	1923	2	975	125		3500		275
Р	Fokker C-IV	Нидерланды	1924	2	2200	214	1200	5500	3 пулемёта	-
И	Fokker D.XI	Нидерланды	1924	1	1250	225	440	7000	2 пулемёта	
Р	P-1	СССР	1924	2	2191	202	700	4800	2-3 пулемёта	400
И	И-2	СССР	1924	1	1575	235	600	5340	2 пулемёта	-
И, ЛБ	P-5	СССР	1928	2	2955	244	800	6100	3 пулемёта	400
ЛБ, с/х	У-2	СССР	1928	2	1350	150	430	3820	1 пулемёт	200
И	Бристоль Бульдог	Великобритания	1929	1	1814	335	440	9450	2 пулемёта	40
Б	ТБ-1	СССР	1929	6	6810	207	1000	4630	3 пулемёта	1000
ЛБ	Хокер Харт	Великобритания	1930	2	2066	296	760	6949	2 пулемёта	236
И	Фьюри	Великобритания	1931	1	1639	361	437	8990	2 пулемёта	
Р, ЛБ	Hawker Audax	Великобритания	1931	2	1989	274	3195	6555	2 пулемёта	100
Б	ТБ-3	СССР	1932	8	19500	197	3120	3800	4 пулемёта	5000
Б	Фарман-222	Франция	1932	5	18700	360	2200	8000	3 пулемёта	3900
И	Хоккер «Харрикейн»	Франция	1935	1	3649	529	1480	11125	4 пушки	
Б	ДБ-3ф	СССР	1936	3	9000	400	3100	8400	3 пулемёта	2500
ЛБ	Бленхейм МК-4	Великобритания	1937	3	6800	428	2350	8310	5 пулемётов	600
Б	Halifax	Великобритания	1940	7	29490	454	3195	7315	3 пулемёта	5900

Таблица составлена автором по материалам Соболев Д.А.

История самолётов мира. – М.: «Русское авиационное общество»
(РУСАВИА), 2013. С. 134, 166, 176, 180, 221, 262.

Советская авиация на Кавказе (1940 год)

Северокавказский ВО			
<p style="text-align: center;">50 бад</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">81 дбап Ростов-на-Дону</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p style="text-align: center;">81 дбап Новочеркасск</p> </div>	<p style="text-align: center;">73 иад</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">272 иап Ворошиловск</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">273 иап Крымская</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p style="text-align: center;">274 иап Тимашевская</p> </div>	<p style="text-align: center;">74 бад</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">275 сбап Будённовск</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">276 сбап Тихорецкая</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p style="text-align: center;">277 сбап Кропоткин</p> </div>	<p style="text-align: center;">Авиация Ак СВ</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">9 оаз Краснодар</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">126 оаз Армавир</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p style="text-align: center;">64 оаз</p> </div>

Закавказский ВО				
<p style="text-align: center;">25 сад</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">18 сбап Кутаиси</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">35 иап Батуми</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p style="text-align: center;">270 иап Ахалкалаки</p> </div>	<p style="text-align: center;">26 бап ДД</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">6 дбап Евлах</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">12 дбап Кутаиси</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">42 дбап Кировобад</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p style="text-align: center;">83 дбап Вазиани</p> </div>	<p style="text-align: center;">76 сад</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">41 сбап Сандар</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">84 иап Ереван</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p style="text-align: center;">269 иап Ленинакан</p> </div>	<p style="text-align: center;">71 иад ПВО</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">267 иап ПВО Сулеймешкет</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p style="text-align: center;">268 иап ПВО Пирсагат</p> </div>	<p style="text-align: center;">Авиация Ак СВ</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">23 оаз Ленинакан</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">33 оаз Самтреди</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px;"> <p style="text-align: center;">4 оаз Ереван</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <p style="text-align: center;">128 оаз Ереван</p> </div>

Таблица составлена автором по материалам

Постановления СНК № 22-977сс п. 5. от 5 ноября 1940 г.

Состав авиационной группировки на Кавказе в 1941 году



Таблица составлена автором по материалам

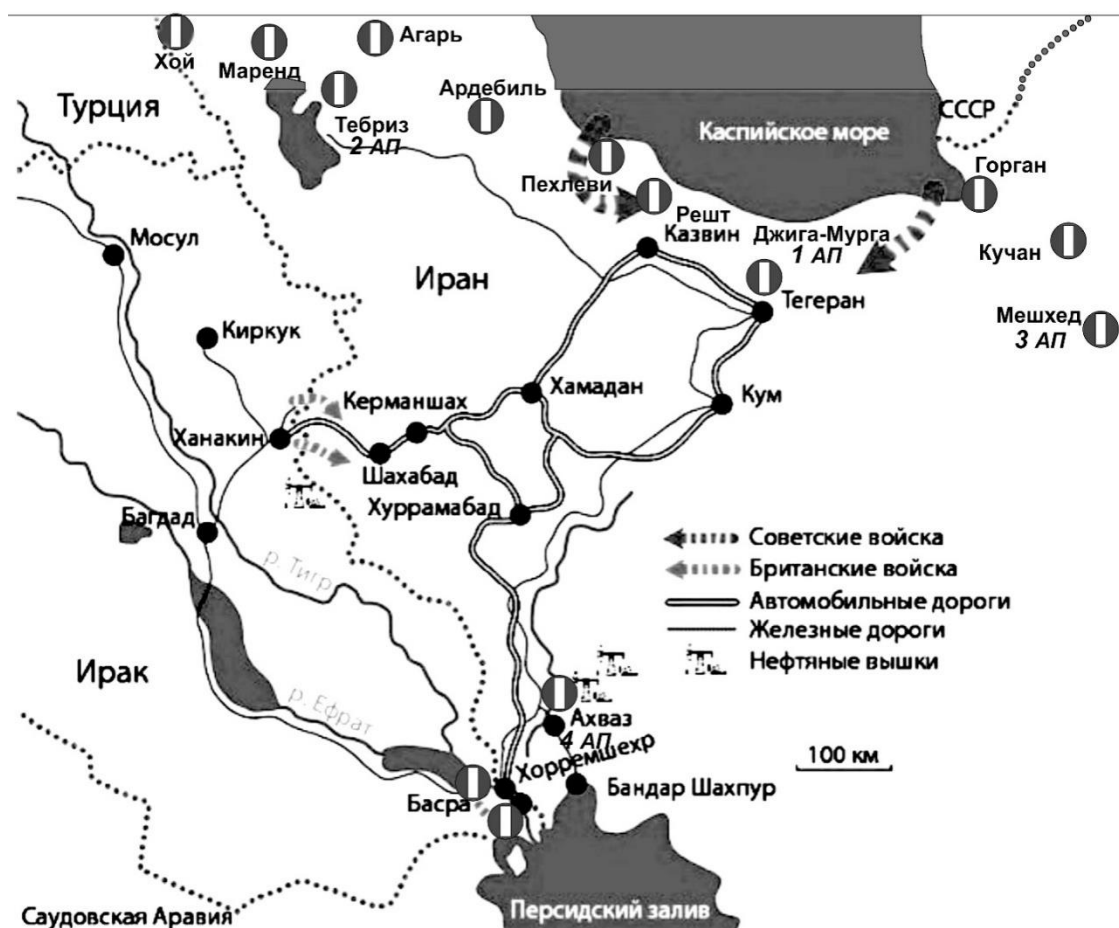
Постановления СНК № 22-977сс п. 5. от 5 ноября 1940 г.

**Авиация в операции «Согласие» на территории Ирана
(август – сентябрь 1941 года)**

Планировалось участие авиационных частей СССР					Принимавшие участие авиационные части САВО и ЗакВО	
71 сад (три полка)	26 аз ДД	7 иак ПВО (семь полков)			6 дбап ДБ-3 майор Г.П. Лавриненко	36 иап И-16 подполковник А.А. Осиров
72 сад (три полка)	132 аз ДД	68 иап	34 бап СБ майор П.А. Парфенюк	84 иап И-153 ст. лейтенант С.М. Петухов		
135 сад (три полка)	133 аз ДД	265 иап	336 бап ТБ-3, СБ майор А.А. Мозговой	265 иап И-16 майор А.Ф.Осадчий		
150 раз	134 аз ДД	347 иап	453 бап Ил-4 капитан Ф.П. Туныгин	11 оиаэ И-153 майор П.В. Герасимов		
151 раз	152 раз	152 раз				
Планировалось участие авиационных частей Англии						
94 баэ Бленхейм IV	261 иаз Харрикейн	244 шаэ Винсент				

Таблица составлена автором по материалам Директив Ставки ВГК от 23 августа 1941 года № 001196, №001197 Командующим войсками Среднеазиатского и Закавказского военных округов. ЦАМО. Ф. 148а. Оп. 3763. Д. ПО. Л. 10-13.

Аэродромы базирования Шахской авиация Ирана на август 1941



Карта составлена автором по материалам Директив Ставки ВГК от 23 августа 1941 года №001196, №001197 Командующим войсками Среднеазиатского и Закавказского военных округов. ЦАМО. Ф. 148а. Оп. 3763. Д. ПО. Л. 10-13.

Основные сокращения

А	– армия
авиадивизион	– авиационный дивизион
авиарота	– авиационная рота
АД	– авиационный дивизион
Ад ДД	– авиационная дивизия дальнего действия
Ао	– авиационный отряд
АОН	– Армия Особого назначения
бад	– бомбардировочная авиационная дивизия
бап	– бомбардировочный авиационный полк
Бап ДД	– бомбардировочный авиационный полк дальнего действия
ВВС	– Военно-Воздушные силы
ВО	– Военный округ
ВСЮР	– Вооружённые силы юга России
ВХО	– воздушно-химическая оборона
ГВФ	– Гражданский Воздушный флот
Главвоздухофлот	– Главное управление Рабоче-крестьянского Красного Военно-Воздушного Флота
дбап	– дальний бомбардировочный авиационный полк
Закавиа	– Закавказские авиационные линии
ЗакВО	– Закавказский Военный округ
ЗДРФ	– Закавказская Демократическая Федеративная Республика
иад	– истребительная авиационная дивизия
иап	– истребительный авиационный полк
ИРТО	– Императорское русское техническое общество
КА	– Красная Армия
КАо	– Кавказский авиационный отряд
КБ	– конструкторское бюро
КВЖД	– Китайско-Восточная железная дорога
КВФ	– Краснознамённый Воздушный флот
ККА	– Краснознамённая Кавказская армия
ККАо	– Карский крепостной авиационный отряд
КубАо	– Кубанский казачий авиационный отряд
ЛБАП	– легкобомбардировочная авиационная бригада
ЛБРАЭ	– легкобомбардировочная разведывательная авиаэскадрилья
летнаб	– лётчик-наблюдатель
НШВГ	– Начальник штаба Верховного Главнокомандования
оаэ	– отдельная авиационная эскадрилья
ОБВ	– общество по борьбе с вредителями
ОДВФ	– Общество друзей воздушного флота
ОККАо	– отдельный корректировочный авиационный отряд
ораэ	– отдельная разведывательная авиационная эскадрилья
ПВО	– противовоздушная оборона
РАо	– разведывательный авиационный отряд
раэ	– разведывательная авиационная эскадрилья
сад	– смешанная авиационная дивизия
сбап	– смешанный бомбардировочный авиационный полк
ТВД	– театр военных действий