

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

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание учёной степени
кандидата исторических наук**

Краснодар – 2020

Работа выполнена на кафедре истории России
ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет» (г. Краснодар)

Научный руководитель:

Касьянов Валерий Васильевич, доктор исторических наук, доктор социологических наук, профессор, заведующий кафедрой истории России ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет» (г. Краснодар)

Официальные оппоненты:

Трут Владимир Петрович – доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории и культурологии ФГБОУ ВО «Донской государственный технический университет» (г. Ростов-на-Дону);

Багдасарян Артём Олегович – кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры философии, истории и культурологии ФГБОУ ВО «Академия гражданской защиты Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» (г. Москва).

Ведущая организация: ФГКВООУ ВО «Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Г. Жуковского и Ю.А. Гагарина» Министерства обороны Российской Федерации (г. Воронеж).

Защита состоится 18 сентября 2020 года в 15 часов 30 минут на заседании диссертационного совета Д 212.101.03 по защите докторских и кандидатских диссертаций на базе ФГБОУ ВО «Кубанский государственный университет» по адресу: 350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149.

E-mail: dissovet.fismo@kubsu.ru.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Кубанского государственного университета. Электронная версия автореферата размещена на сайте ВАК при Минобрнауки России: <http://vak.ed.gov.ru>. Диссертация и автореферат размещены на сайте Кубанского государственного университета: <http://www.kubsu.ru>.

Автореферат разослан « » июля 2020 г.

Учёный секретарь диссертационного совета
д-р ист. наук, д-р полит. наук, проф.

А.В. Баранов

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИИ

Актуальность темы исследования. Обращение к проблеме использования военной авиации в Кавказском регионе не случайно. Географические условия этой территории поставили её в выгодное геополитическое положение. Они привели к соперничеству мировых и региональных держав. Европейские страны, Россия, Турция, Иран, постоянно втягивались в конфликты за эти земли. Для России территория Кавказа всегда представляла особый интерес как рубеж её геополитического влияния, как возможность обеспечения безопасности южных границ страны, учитывая политическую нестабильность региона.

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 войск¹. Реализация стратегии предполагает использование всего исторически наработанного опыта создания и развития отечественной авиации. В данном контексте назрела насущная необходимость реконструкции истории военной авиации. Это обстоятельство в полной мере относится к Первой мировой и Гражданской войнам, а также к периоду 1921–1940 гг.

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 летчиков стали Георгиевскими кавалерами в Первую мировую войну, 12 стали кавалерами ордена Красного Знамени, 5 Героями Советского Союза в межвоенный период. Такие награды подтверждают мужество и героизм русских и советских летчиков, сведения об их подвигах помогают воспитанию подрастающего поколения. Это полностью совпадает с положением 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.

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 становле-

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

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).

ния и деятельности военной авиации Кавказского региона представляет несомненную актуальность.

Объект диссертационного исследования – 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 военной авиации в Кавказском регионе в 1914–1930-е гг.

Хронологические рамки исследования: с 1914 по 1930-е гг. Нижняя граница обусловлена временем образования Кавказского фронта с началом Первой мировой войны, т.к. полноценная деятельность военной авиации началась только в этот период. Верхняя граница – конец 1930-х гг. – годы организационного строительства авиационной группировки в Кавказском регионе в межвоенный период. В ряде случаев автору приходилось выходить за обозначенные даты, чтобы более полно исследовать проблему.

Географические рамки исследования охватывают территорию Кавказского региона, которая включает в себя Северный Кавказ и Южный Кавказ. Понятие Южный Кавказ является аналогом Закавказья и появилось в литературе в начале XXI в. Независимые Армения, Азербайджан и Грузия стали позиционировать себя как отдельный регион, отличный от российского Северного Кавказа. Но в 1914–1930-е гг. Северный и Южный Кавказ были взаимосвязаны экономически и политически в рамках Российской империи, затем СССР (за исключением недолгого периода независимости в 1918 – начале 1921 гг.).

Степень изученности темы. Историографию исследуемой проблемы можно условно разделить на три периода: дореволюционный, советский и постсоветский. Исследователями изучался процесс становления и применения авиации, в отдельных регионах страны, имеющих стратегическое значение.

Исследования дореволюционных авторов носили, как правило, описательный характер, содержали общие сведения о воздухоплавании, первых бипланах и монопланах¹, рассказывали о подготовке к войне, её причинах, армиях воюющих держав², описывали подвиги русских воинов³. Полученный опыт впоследствии использовался в военных инструкциях и наставлениях для обучения летчиков. Несколько позднее началось научное осмысление темы.

Второй период исследований по теме – советская историография, в которой можно выделить несколько этапов развития. 1920-е – начале 1930-х гг. – время сравнительной свободы от цензуры. А.М. Зайончковский в 1923–1926 гг. написал ряд монографий, посвященных Первой мировой войне, которые позд-

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.

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

нее были переизданы¹. В них собран фактический материал о подготовке к войне и ходе военных кампаний. Но о деятельности военной авиации сказано лишь то, что она приобретала всё большее значение по мере продолжения войны². Авиации посвящена работа Н.Д. Анощенко. Автор показал историю развития военной авиации, начиная с аэростатов, приводил примеры воздушных боёв, прыжков с парашютом, сведения о гидроавиации³. Однако комплексных исследований деятельности военной авиации в Кавказском регионе, 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 на Кавказе⁴. Работы этого периода носили ярко выраженный идеологический, военно-политический характер. Это было 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 красными военными, практически не говорил о достижениях белого авиационного движения. А.В. Сергеев упоминал о борьбе авиации против Деникина на Кубани и Северном Кавказе, первым упомянул о применении авиации для подавления сопротивления противников советской власти на Кавказе⁵. Интерес представляет статья М. Воеводы, посвященная грузинскому авиаотряду, возникшему при развале Кавказского фронта Первой мировой войны⁶. В работе А. Лапчинского приводились краткие сведения о становлении военной авиации в первые годы советской власти⁷.

Следующий историографический этап – середина 1930–1950-х гг., когда идеологическая ситуация в стране ужесточилась. Это отразилось и на развитии военно-исторической науки. Говорить о подвигах летчиков, о русском генералитете, особенно – об участниках белого движения, не представлялось возможным. В это время появились работы справочного характера, брошюры о военных училищах, истории их создания, о боевом опыте применения авиации. Так, К.Е. Вейгелин отмечал слабую техническую составляющую русской военной

¹ Зайончковский А.М. Стратегический очерк войны 1914–1918 гг. М., 1923; он же. Мировая война. Маневренный период 1914–1915 гг. на русском (европейском) театре. М., 1929.

² Зайончковский А.М. Первая мировая война. СПб., 2002.

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

⁴ 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.

⁵ Сергеев А.В. Пять лет строительства и борьбы Воздушного Флота 1917–1922 гг. М., 1926.

⁶ Воевода М. Кавказская авиация // Вестник Воздушного Флота. 1918. № 4.

⁷ Лапчинский А. Красный воздушный флот 1918–1922. М., 1928.

авиации¹. Н.В. Новиков, исследуя действия Черноморского флота, впервые показал появление и боевые действия гидроавиации Кавказского фронта². Н.Г. Корсун написал ряд работ о военных действиях на Кавказском фронте в Первой мировой войне³, рассказывая о драматических событиях на Кавказе, трудностях ведения войны в горах, просчетах русского командования. Но о роли военной авиации в ходе боевых действий сказано немного, лишь во время Сарыкамьшской операции авиация совершила из Карса несколько вылетов, 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 личном опыте, приведены несколько примеров деятельности в горных условиях Кавказского фронта незначительного количества неприспособленных аэропланов⁵. Но автобиографический характер работы не позволил объективно оценить ход военных действий.

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 архивы и из печати вышли сборники документов по истории Октябрьской революции и Гражданской войны, в регионах⁶. Защищены диссертации С.В. Липицкого и Н.П. Ускова, посвященные русской военной авиации в Первой мировой войне⁷. Вышла работа Е.Ф. Бурче и И.Е. Мосолова с критикой искажений истории советской авиации⁸. Но по-прежнему существовала цензура. 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. Он подробно освещал вопросы ведения военной авиацией разведки фронта и тыла противника, использования

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. М., 1937.

³ Корсун Н.Г. Сарыкамьшская 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.

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ Бурче Е.Ф. Против искажения истории авиации // Вопросы истории. 1956. № 6. С. 124.

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 в 1977 г., боевым действиям на Кавказском фронте уделено несколько страниц описания операций наземных войск, на основе работ Н.Г. Корсуна. Указано, что кавказские корпусные авиационные отряды организационно введены в армейские корпуса, кратко упомянуто об авиации, оказавшей большую помощь русским войскам при ведении действий на Кавказском фронте в горах. Авторы исследования, обращали особое внимание на «весьма неблагоприятные условия размещения войск» и их действия, в отличие от европейского театра военных действий³. В исследовании Л.Г. Бескровного русской армии и флоту начала 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, но не раскрывали процесс развития видов вооруженных сил и их элементов. История развития и применения военной авиации на Кавказе в годы Первой мировой войны рассматривалась формально, в контексте развития⁵. Высокий уровень идеологизации исторической науки мешал раскрыть важные аспекты истории развития российской военной авиации в целом и в Кавказском регионе в частности. Так, в «Истории Гражданской войны в СССР 1917–1922 гг.» при описании боевых действий Красной Армии против Добровольческой армии на Кавказе военная 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 аэропланов⁶. Дважды появляются цифры о соотношении противоборствующих сторон в середине февраля 1920 г. и о трофеях самолетов Красной армии⁷. Но об авиационных отрядах 8, 9, 10, 11 и 1-й Конной Армий РККА, выполнявших боевые задачи на Кавказе, нет ни слова.

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.

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

⁵ 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. М., 1968.

⁶ История Гражданской войны в СССР. 1917–1922. М., 1959. Т. 4.

⁷ Гражданская война в СССР. М., 1986. Т. 2.

В это время появляются исследования о деятельности военных округов и соединений, боевом пути отдельных летчиков¹. Интерес представляет работа Х.С. Петросянца. Автор описал жизненный путь и боевую деятельность первых летчиков-армян А.М. Тер-Мартirosова, А.С. Манучарянца, Т.А. Манучарова, А.В. Гуляна (Рильского) и др., которые героически проявили себя в годы Первой мировой и Гражданской войны, защищая Россию². В работах М.В. Траскунова, Ш.М. Амирханяна приводились эпизоды применения военной авиации в период становления советской власти в республиках Закавказья³.

О деятельности военной авиации в исследуемый период на Кавказе в фундаментальных трудах 1960–1980-х гг. информация отсутствует. Книга летчика-испытателя И. Шелеста отражала важные эпизоды становления советской военной авиации в начале 1920-х гг., деятельности военного руководства в развитии советского самолётостроения, испытания авиационной техники и взаимодействия с иностранными фирмами. Из общей схемы реформ Кавказский регион не выделялся, тем более что здесь не было промышленных мощностей, и авиационные части оснащались и перевооружались в общем порядке⁴. В монографии В.С. Шумихина и в коллективной монографии «Воздушная мощь Родины» с использованием большого количества источников рассматривались процессы перевооружения советской авиации. О развитии военной авиации в Кавказском регионе отмечалось, что выполнение испытательных полётов самолётов проходило в сложных метеорологических условиях, в высокогорной местности⁵. Перед войной были защищены несколько диссертаций, посвященных ВВС. Их авторы использовали большой массив источников, вновь открытых в архивах⁶. Но всё же в советской исторической науке не было создано специальных исследований о возникновении и деятельности военной авиации по защите интересов России в Кавказском регионе.

С начала 1990-х гг. начался современный период в развитии исторической науки, возникла новая познавательная ситуация, вызванная обнаружением в архивах документов, публикацией эмигрантской литературы. Налаживалась связь с зарубежными исследователями, появилась возможность изучения «сложных»,

¹ 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.

² Петросянец Х.С. В рядах советских авиаторов. Ереван, 1969.

³ Траскунов М.В. Кавказская Краснознаменная. Тбилиси, 1961; Амирханян Ш.М. Из истории борьбы за советскую власть в Армении. Ереван, 1967.

⁴ Шелест И.И. С крыла на крыло. Изд. 2-е, доп. М., 1977.

⁵ Шумихин В.С. Советская военная авиация 1917–1941. М., 1986; Воздушная мощь Родины / под ред. Л.Л. Батехина. М., 1988.

⁶ 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.

неоднозначных тем¹. 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. 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 военной авиации со стороны военного руководства России, ряд позитивных и негативных факторов её развития⁴. Вышло несколько общих работ о деятельности военной авиации России⁵. Авторы предприняли попытки нового прочтения истории Первой мировой и Гражданской войн⁶. 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 снабжения⁷.

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 власти⁸. Ряд работ современных исследователей дали сведения об организации

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

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.

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.

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

⁶ 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). М., 2014.

⁷ Елисеев С.П. Организационное строительство военной авиации России (1910–1917 гг.). М., 2008.

⁸ Елисеев С.П. Дискуссия о стратегии организационного строительства красного воздушного флота (1921–1923 гг.) // Государственный университет управления. М., Вестник Университета. 2014. № 17; Елисеев С.П. Как сворачивалась дискуссия о стратегии строительства военно-

красного воздушного флота, его структуре, самолетном парке, военной авиации белых армий¹. В исследовании В.Н. Бычкова есть хронологически выстроенные факты авиационных событий и статистическая информация, но автор не проводил серьезного анализа ситуации². Работа М.А. Хайрулина и В.И. Кондратьева дала первую обобщенную хронологию организационного комплектования, снабжения авиаотрядов, боевых действий красной и белой военных авиации в Гражданской войне. Авторы показали помощь англичан и французов армиям белогвардейцев³. Интересные сведения о жизни и деятельности Вячеслава Матвеевича Ткачева, руководившего авиацией Белого движения на Юге России, приводит В.И. Кондратьев⁴. Ряд исследователей писали о боевой деятельности красных военлетов, участвовавших в борьбе за советскую власть на Кавказе и в Закавказье⁵. М.А. Хайрулин анализировал эпизоды участия белой и красной авиации в сражениях над Керченским проливом в мае – июле 1920 г.⁶

Ученые стали пристально изучать причины и их ход «малой гражданской войны», партийный и конфессиональный состав участников повстанчества, подробно рассматривались программы и деятельность бело-зеленого движения⁷. Тема применения военной авиации против повстанческих выступлений на Кавказе 1920-х гг. интересовала Г.З. Анчабадзе, А. Лашкова, М.А. Хайрулина, В.И. Кондратьева. Они рассказывали об отдельных операциях, проводимых ко-

воздушных сил красной армии в 1926 г. // Там же. 2014. № 21; Смирнова Л.А. Дискуссия о стратегии строительства военных воздушных сил красной армии во время военной реформы (1924–1925 гг.) // Там же. 2015. № 3. Смирнова Л.А. Дискуссия о стратегии строительства военных воздушных сил Красной армии во время военной реформы (1924–1925 гг.) // Там же. 2015. № 3.

¹ Бытнев А.В., Елисеев С.П. Стратегия организационного строительства красного воздушного флота на фронтах гражданской войны (1918–1920 гг.) // Государственный университет управления. М., Вестник Университета. 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).

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

³ Хайрулин М.А., Кондратьев В.И. Военлеты погибшей империи. Авиация в Гражданской войне. М., 2008.

⁴ Кондратьев В.И. Белый авиадорм генерал авиации Вячеслав Матвеевич Ткачев. URL: <https://topwar.ru/22053-belyy-aviadarm-general-aviacii-vyacheslav-matveevich-tkachev.html> (дата обращения: 21.11.2018).

⁵ 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.

⁶ Хайрулин М.А. Чёрный барон против «красных пиратов». Врангелевская авиация над Керченским проливом // Родина. 2008. № 3.

⁷ Баранов А.В. 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. // Армия и общество. 2009. № 4.

мандованием РККА, где самолеты совершали бомбометание в районах скопления повстанцев, полеты с целью психологического давления на население, вели 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, показано участие военной авиации в конфликтах 1920–1930-х гг., но внимание Кавказскому региону не уделялось³. Интерес представляли статьи С. Антонова, посвященные становлению советской военной авиации в предвоенные годы⁴. Расширение источниковой базы после 1991 г. помогло по-новому рассмотреть отдельные аспекты темы. Ю.Г. Голуб и А.В. Котлобовский изучили военную операцию в Иране в 1941 г. с участием военных летчиков СКВО⁵. Эти и другие работы позволили выявить состояние авиационной группировки Кавказского региона в 1914–1930 гг.

Важны материалы иностранных публикаций. Так, исследование А. Блюма по участию русской военной авиации в Первой мировой войне, являющееся достаточно полным, требует уточнения некоторых фактов. О кавказских событиях информация дается фрагментарно⁶. Американский военный историк Э.Дж. Эриксон занимался изучением истории турецкой армии в годы Первой мировой войны. Его работа снабжена приложением, в котором показана орга-

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.Л., Колодникова Л.П., Бушуева Т.С. Протестное движение в СССР (1922–1931 гг.). Монархические, националистические и контрреволюционные партии и организации в СССР: их деятельность и отношения с властью. М., 2012.

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).

⁵ 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; Котлобовский А.В. Иранский эпизод // Авиация и время. 1999. № 5.

⁶ 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.

низация турецкой военной авиации и её взаимодействие с германскими авиаторами¹. Некоторые немецкие и турецкие историки затрагивали данную проблему². Зарубежные историки рассматривали отдельные аспекты деятельности войск под командованием А.И. Деникина и английской военной авиации, направленной на помощь Добровольческой армии³.

Современные зарубежные исследователи Южного Кавказа с особым интересом изучают процессы становления молодых республик Армении, Азербайджана и Грузии после падения Российской империи. Показана попытка этих стран защитить свои интересы, лавируя между Англией, Германией, Турцией, вхождение в состав СССР с потерей суверенитета⁴. Ряд работ посвящен выдающимся военным деятелям⁵.

Некоторые зарубежные исследователи обращались к операциям по подавлению выступлений повстанцев⁶, 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 позиций⁷.

¹ Erickson E.J. *Ordered to Die: A History of the Ottoman Army in the First World War*. Westport; London, 2001.

² *Denkwürdigkeiten des Marschalls Izzet Pascha*. Leipzig, 1926; Tahsin I. *Sibirya'ban Seredib'e*. Ankara, 1950.

³ Bechhofer R.C.E. In *Denikin's Russia and the Caucasus, 1919–1920*. Glasgow, 1921; Hodgson J. *With Denikin's Armies, War Diary of 47th Sqdn. RAF, South Russia, June 1919* // AIR. 1959. No 1; 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. 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.

⁴ 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.

⁵ Назирли Ш. *Военные летчики Национальной армии АРД*. URL: <https://www.ourbaku.com/index.php> (дата обращения: 04.10.2018).

⁶ 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.

⁷ Махмудов Я. *Азербайджан: краткая история государственности*. Баку, 2005; Эбралидзе М. *Мятежный 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 АDR* // *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*.

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, советской и постсоветской историографии проводились фрагментарно. Кавказский театр военных действий, 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, описаны лишь отдельные эпизоды деятельности военной авиации в обеспечении победы русского оружия на Кавказском фронте. Фрагментарно освещена деятельность военной авиации красных и белых в ходе Гражданской войны на Кавказе, нет целостной картины участия советских летчиков в борьбе с повстанческими выступлениями на Кавказе, в пограничных конфликтах 1920–1930-х гг.

В целом уровень научной разработанности темы, по нашему мнению, недостаточен. Исследование становления и 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 решения;
- раскрыть вопросы применения военной авиации в борьбе с противниками советской власти в Кавказском регионе и военных конфликтах 1920–1930-х 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 регионе в 1914–1930-е гг. с учетом конкретно-исторической внутривосточной ситуации и международного положения страны, взаимосвязи с другими историческими событиями, процессами и явле-

ниями, 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.

Исследование проведено и с использованием общеисторических методов познания. Впервые введённые 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 и время появления документа, чтобы реконструировать возможно более объективную картину 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 степень её участия в защите южных границ.

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

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

Источниковая база исследования. В основу классификационной системы положена группировка источников по видам, определяющим признаком 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), Центрального архива ФСБ Рос-

сии (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. Ф. 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 первый опыт 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 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 ф. 8328 – Учреждения по руководству самолетостроением в СССР, РГАСПИ в ф. 17 – Центральный комитет РКП(б)–ВКП(б), ЦДНИКК в ф. 1994 – Краснодарский городской райком ВЛКСМ.

Использован материал 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.

Изучены 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 авиации; о внешнеполитической деятельности Российского государства².

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#>

Важную роль для достижения цели исследования сыграла делопроизводственная документация, созданная командирами частей и подразделений¹. 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.

Диссертант использовал и 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, 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 Первой мировой и Гражданской войнах в Кавказском регионе².

Ценным источником информации являются так называемые эгоисточники. 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 то же время мемуары, воспоминания, записки предоставляют данные, не всегда имеющиеся в официальных источниках, позволяющие получить более полную картину событий. Но исследователь

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.

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> (дата обращения: 12.12.2017); Приказ НКО СССР от 9.07.1945 г. № 139.

² 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. Бескорбненский казак – покоритель русского неба // Вестник Воздушного Флота. 1924. № 12.

должен помнить о субъективности этого вида источников и необходимости их проверки.

Ценным источником явились мемуары И.И. Сикорского. Автор анализировал историю развития воздухоплавания, прогнозировал развитие военной авиации. В главе «Воздухоплавание во время войны 1914–1918 г.» он описывает боевую работу аэропланов по разведке местности противника, бомбометанию и т.п.¹ Автором проанализированы мемуары, написанные участниками Первой мировой войны, проходившими службу и участвовавшими в боевых действиях на Кавказе. Большую помощь в получении информации о применении военной 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 военная авиация³.

Отдельные факты о деятельности военной авиации привел бывший начальник разведки штаба Кавказского фронта, 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 Красной армии⁵. В «Записках» генерала П.Н. Врангеля есть сведения о В.М. Ткачёве, деятельности военной авиации в войсках белых⁶.

Достаточно много мемуаров вышло в 1950–1970-х гг. Их авторами были рядовые участники Гражданской войны и установления советской власти в Кавказском регионе. Они позволили восстановить картину событий, где была задействована военная авиация⁷. В работе, выпущенной в Калифорнии, бывший

¹ Сикорский 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.

⁵ Дневники казачьих офицеров / сост., науч. ред., предисл. П.Н. Стрелянова (Калабухова). М., 2004.

⁶ Врангель П.Н. Записки // Трагедия казачества. В 2-х тт. М., 1996. Т. 1.

⁷ 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.

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 авиации¹.

Советский лётчик А.К. Петренко, служивший в военной авиации с 1911 г., рассказал о проблемах организации и применения аэропланов после развала авиации царской армии². Вышел сборник воспоминаний «Звезды на крыльях», созданный советскими лётчиками, которые стояли у истоков зарождения воздушных сил Красной армии³. С.М. Будённый, О.И. Городовиков, И.К. Спатарель приводили сведения о применении военной авиации при освобождении Северного Кавказа и действиях против контрреволюционных вооружённых формирований М.А. Фостикова, М.А. Пржевальского и др.⁴ С.А. Красовский показал вклад авиационных учебных заведений СКВО в организацию обороны объектов Северного Кавказа и подготовку лётного состава для фронта⁵.

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 историков. Но в них военной авиации внимание уделено⁶ крайне мало. Воспоминания турецкого лётчика Эрджана Четинэрлера помогли дополнить информацию о противостоянии военной авиации на Кавказском фронте 1914–1917 гг. Мемуары английского лётчика Уильямсона показали ход боевых действий на Северном Кавказе в 1919–1920 гг.⁷

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, отличительные черты боевой деятельности русской авиации на Кавказском фронте в годы Первой мировой войны;

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

² Петренко А.К. В небе старой и новой России. (Воспоминания лётчика). М., 1952.

³ Звезды на крыльях (Воспоминания ветеранов советской авиации). М., 1959.

⁴ 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.

⁵ Красовский С.А. Жизнь в авиации. М., 1968.

⁶ Denkwürdigkeiten des Marschalls Izzet Pascha. Leipzig, 1926.

⁷ Çetinerler E. Birinci Dünya Savaşı. Türk Hava Harekati. URL: <http://www.tayyareci.com/hvtarihi/1914-18/cephe-kafkas.asp> (дата обращения: 28.11.2017); Уильямсон Х. Прощание с Доном: Гражданская война в дневниках британского офицера. 1919–1920 г. М., 2007.

- 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.;

- 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 Кавказского региона по формированию и деятельности подразделений Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству, Гражданского Воздушного флота (ГВФ), военных училищ спецкол ВВС в 1930-х г.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Участие молодого 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 военная 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 РККА, подавляли восстания повстанцев на Северном Кавказе, контролировали Бакинские нефtezалежи. Красноармейская военная авиация организационно была

сведена в сухопутные армии и вела боевые действия на Кавказе 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 Военно-воздушные силы страны, и, в частности, на Кавказе 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 на Кавказе с целью обеспечения национальной безопасности страны. Созданные в Кавказском регионе Общество друзей воздушного флота, Гражданский Воздушный флот, авиационные училища стали здесь кузницей подготовки авиационных кадров перед войной.

4. Специфика геополитической и ландшафтной обстановки в Кавказском регионе 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 советской власти во время Гражданской войны. После окончания войны в сложной горной местности, куда трудно было добраться сухопутным войскам и кавалерии, советские лётчики неоднократно участвовали в подавлении вооружённых мятежей 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 шапки, что способствовало улучшению действия авиации. Кроме того, лётчики из авиационных частей, базировавшихся в Кавказском регионе, принимали активное участие в охране границ страны, участвовали в боевых операциях за её 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.

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 на Кавказе 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 участия военной авиации в вооружённых конфликтах на Кавказе.

Практическая значимость исследования. Полученные результаты будут полезны для прогнозирования использования Воздушно-космических сил Вооруженных 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 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 на Кавказе 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 РВИО «Время. События. Люди» (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 фильмах, 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.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении раскрывается актуальность темы, определены объект и предмет исследования, хронологические и территориальные рамки, указаны цель и задачи работы, раскрыты теоретико-методологическая основа диссертации и источниковая база, степень её изученности, положения, выносимые на защиту и научная новизна, практическая значимость работы, апробация. Кратко изложена структура исследования.

Первая глава диссертации «История становления и деятельности отечественной военной авиации в Кавказском регионе в 1914–1920-е гг.» посвящена анализу опыта становления и применения русской авиации в Кавказской войне с турками Первой мировой войны и Гражданской войне 1914–1920 гг. и состоит из двух параграфов.

Первый параграф первой главы «Участие военной авиации России в боях на Кавказском фронте в годы Первой мировой войны» раскрывает начальный этап организационного строительства нового средства вооруженной борьбы – военной авиации, на Кавказском фронте. Деятельность государства и военного руководства были направлены на рациональное и эффективное её применение, а также и на грамотное взаимодействие с наземными войсками в боевых действиях с турками.

Фундамент авиационной группировки на Кавказе был заложен в 1913 г. Карским крепостным авиационным отрядом. Но активизация турецких войск на Кавказском фронте, привела командование принять решение усилить группировку в регионе и зимой 1914/15 гг. и в Карс перебазируется 5-й Сибирский корпусной авиационный отряд (КАо). В 1915 г. в Москве формируется 2-ой Кавказский Ао, для обеспечения особого экспедиционного кавалерийского корпуса генерала Н.Н. Баратова в Персии, а в 1916 г. формируется 4-й Кавказский авиационный отряд. Впоследствии командование планировало создать

ещё 5 и 6 Ао, но события 1917 и 1918 гг. не позволили сбыться этим планам. Для обеспечения военной авиации Кавказской армии – ремонта самолётов в полевых условиях, обеспечения отрядов горючим и смазочными материалами создаётся Кавказский авиационный парк. В этот период заложена основа структура российской авиации на Кавказе.

На вооружении авиационных отрядов были аэропланы «Ньюпорт-IV», «Фарман», «Вуазен», малопригодными для деятельности в горных условиях. Из-за трудностей полётов на больших высотах в 1916 г. на Кавказский фронт были выделены более усовершенствованные аэропланы «Вуазен», «Кодрон» и истребители «Ньюпорт-Х», «Ньюпорт-XXI» вооружённые пулемётом «Льюис», что позволило завоевать превосходство русской авиации над турецкой. На 1 марта 1917 г. на Кавказском фронте из 104, оставалось исправных всего 23 самолёта, но в начале 1918 г., после ухода российских войск с территории Турции, на территорию Закавказья с Турции вернулось лишь 10 аэропланов (7 в Навтлуг и 3 в Эривань). Для решения проблем подготовки лётных кадров для Кавказского фронта на станции Навтлуг близ Тифлиса 18 августа 1916 года была открыта авиационная школа под командованием военного лётчика капитана Л.А. Дацкевича.

К 1 августу 1917 года в авиаотрядах имелось налицо 28 летчиков вместо 32 по штату. Всего за период Первой мировой войны на Кавказе принимало участие в боевых действиях более 80 российских авиаторов, часто переходящих по служебной необходимости из одного отряда в другой. В рядах Кавказских авиаотрядов Русской императорской армии плечом к плечу, защищая границы России и безопасность народов Грузии, Армении и Азербайджана от турецкого вторжения в 1918 г., сражались уроженцы России, Украины, Беларуси, Прибалтики, Грузии и Армении.

Проведённые исследования анализа опыта применения военной авиации в на Кавказском фронте показали, что из-за тяжёлых географических и метеорологических условий её применение оказалось безуспешным в течение октября – декабря 1914 г. в ходе Сарыкамышской операции. Только с февраля 1915 года оба отряда приступили выполнять боевые вылеты от Черноморского побережья до территории Персии, оказав большую помощь наземным войскам в овладении крепости Эрзерум, выполнив за год 391 полёт. Четыре Кавказских авиационных отряда участвуя, в тяжелейших географических и метеорологических условиях Армянского нагорья, по побережью Чёрного моря и в Эрзинджанской операции за 1916 г., выполнили 812 боевых вылетов. В кампании 1917 г., на стабилизированном Турецком театре Кавказского фронта, авиаторы выполняли действовали в Алашкертской долине, районах Пельмюр, Огнот и Сивасского шоссе. Здесь впервые 25 сентября над аэродромом Эрзинджан командиром 2 КАо М.С. Мачавариани в единственном воздушном бою был сбит турецкий самолёт. После Эрзинджанского перемирия с Турцией 18 декабря начался стихийный отход русских войск и авиации с Южного Кавказа.

Всего на Кавказском фронте военная авиация выполнила около 1400 полётов. За это время изменилось предназначение и выработалась тактика применения аэропланов в горах. В годы войны военная авиация из средства разведки

фронта становится самостоятельным родом вооружённых сил, обеспечивающая наземные войска.

Во втором параграфе первой главы «Использование военной авиации в ходе гражданского противостояния на Северном Кавказе и в Закавказье в 1918–1920-е гг.» проведен анализ опыта организации и применения военной авиации в Гражданскую войну (1918-1920 гг.) проводился в исследованиях как красноармейской, так и белогвардейской. Впервые проведено глубокое изучение зарождения и боевые действия кубанской казачьей авиации под командованием В.М. Ткачёва, первого кубанского лётчика. Исследуются организаторские возможности военного руководства противоборствующих сторон по сохранению и использованию изношенных аэропланов в своих целях.

После октября 1917 г. в Кавказском регионе начинается передел власти на территории многонационального Кавказа. Для защиты своих политических взглядов все вновь созданные формирования делили остатки вооружения имперской России, это коснулось и молодого средства вооружённой борьбы начала XX в. – военной авиации. В начале 1918 г. Вооруженные силы большевиков в регионе военной авиации не имели, а в Вооруженных силах Юга России белогвардейского движения, на более чем 200 пилотов в Добровольческой армии тогда приходилось менее 50 летательных аппаратов. Поэтому английские, немецкие, французские и турецкие политики, решая свои интересы в регионе, поставляли аэропланы контрреволюции.

Приводится и анализируется факт организационного процесса формирования Кубанского казачьего авиационного дивизиона, его повседневной и совместной боевой деятельности с английскими лётчиками. Показан организаторский человеческий фактор военного руководства авиационных отрядов и соиздательное участие в авиации кубанских казаков на Кубани.

Привлечение иностранных и имперской России инвестиций способствовало увеличению количества белогвардейского самолётного парка. Тактика применения военной авиации в регионе, во время 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. Авиация проводила бомбометание позиций противника, сбрасывала прокламации.

На Северном Кавказе к концу 1920 г. 1-я Конная (24, 36, 41 Ао), 8-я (2, 4, 23 Ао), 9-я (9, 15, 34, 35, 37 Ао), 10-я (3, 10 Ао), 11-я (33, 36, 46, 47 Ао) армии РККА подавили контрреволюционные мятежи, а захваченная авиационная техника стала ядром в создании авиационных отрядов Красной армии в регионе. На основе анализа источников сделан вывод о том, что стратегия военного руководства Красной Армии на Кавказе в отношении военной авиации определялся тезисом о сохранении, рациональном применении и приумножении захваченной у противника авиационной техники.

Десятки авиаторов РККА награждены высшей наградой республики – орденом Красного Знамени, а в ВСЮР – орденом св. Николая Чудотворца и повышением воинского звания.

10 февраля 1918 г. создаётся независимая Закавказская Демократическая Федеративная Республика (ЗДФР), но уже 26 мая 1918 г. она прекращает существование. Грузинская Демократическая Республика провозглашает независимость, 28 мая – Азербайджан, 28 мая 1918 г. – Армения. Закавказские республики в этот период создают собственные органы власти, национальные вооружённые силы, в которых формируются малочисленные авиационные отряды.

Власти Грузии на остатках расформированных Кавказских авиационных отрядов и Тифлисской лётной школы создают Грузинский авиационный отряд под командованием М.С. Мачавариани. Оставшиеся самолёты и имущество устарели, пришли в негодность, требовалось их обновление, не хватало смазочных материалов и запасных частей. Для усиления грузинской авиации в июне 1918 г. на Тифлисский аэродром прибыл немецкий авиационный отряд, в основном – для сбора разведывательной информации в Закавказье.

Армянский авиаотряд начал создаваться в 1918 г., после возвращения имперской авиации с Турецкого фронта, из остатков неисправных самолётов. Артур Гулян (Рильский), будущий его командир, закупив в Англии самолёты, за весну 1920 г. закончил его формирование. При попытке перелёта с Карса в Эриван, один самолет разбит при вынужденной посадке, остальную авиационную технику спасти не удалось, её пришлось сжечь.

Днем рождения Военно-воздушных сил Азербайджана является 14 сентября 1919 г. Формируется первый авиационный отряд под командованием Граудин-Граудса, куда вошли 9 чел., окончивших трехмесячные курсы в Тифлисском авиационном училище. При ведении боевых действий против турок Азербайджанский и Армянский отряды потеряли самолёты. Грузинский авиаотряд выполнял эпизодические полёты, сохранил частично авиационную технику и стал фундаментом для формирования 47 сводного авиационного отряда.

Однако, несмотря на некоторые успехи государственного строительства, страны Закавказья были не способны решить свои споры. Межнациональные и межпартийные противоречия, вмешательство Турции, Германии, Британской империи помешали налаживанию сотрудничества между странами Закавказья и созданию в них национальных вооружённых сил.

Вторая глава диссертации «Развитие и совершенствование деятельности советской военной авиации Кавказского региона в 1920-е–1930-е гг.» посвящена исследованию опыта становления и применения советской авиации и проведён анализ этапа выстраивания формирования молодой советской авиации в Кавказском регионе.

В первом параграфе второй главы «Проблемы организации деятельности советской авиации в Кавказском регионе в межвоенный период» установлено, что фундамент будущей кавказской военной авиации был заложен в непростое время Гражданской войны. В этот период сформулированы приоритетные задачи использования военной авиации, в том числе и в народном хозяйстве. Основными векторами деятельности военного руководства стали вопросы безопасности границ и нефтяного Бакинского района, так и усиление авиационной группировки в регионе перед Великой Отечественной войной.

4 мая 1918 г. издан Декрет об образовании Северо-Кавказского военного округа. После утверждения советской власти в Закавказье национальные авиаотряды постепенно входят в состав воздушного флота Красной армии. В основу взаимодействия наземных и воздушных сил положен «План воздушной обороны Бакинского района». Осенью 1923 г. отряды Закавказских республик и Особой Краснознаменной армии объединяются в многонациональный 47-й сводный авиационный отряд с расположением в Навтлуге под Тифлисом.

На вооружении объединённого авиаотряда имелись сильно изношенные самолеты различных типов: английские, итальянские, французские и отечественные. 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. 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, а в Ростове-на-Дону образуется 26-я легкособомбардировочная разведывательная авиаэскадрилья (ЛБРАЭ) из 24, 35 и 49-го авиаотрядов. Впоследствии в Новочеркасске формируется 13-я легкособомбардировочная бригада (ЛБАБ), которая в 1936 г. реформируется в 55 ЛБАБ и перевооружается на самолёты Ил-1. В 1938 г. бригада переформируется в 1-й отдельный тяжёлый бомбардировочный авиационный полк. В 1937 г. Комитетом Обороны при СНК СССР создаются авиационные корпуса ПВО для прикрытия стратегических городов, где г. Баку с 1938 г. стал прикрывать здесь базирующийся 3-й авиационный корпус.

С началом Второй мировой войны руководство США, Франции, Англии разрабатывали план авиационного удара с территорий Ирана и Турции по кавказским стратегическим объектам СССР. В Сирии находились 150 тыс. военнослужащих Франции, авиация Англии в Иране готовилась вторгнуться в Закавказье. Полёты самолётов разведчиков в 1940 г. над районами Батуми и Баку подтвердили их намерения.

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, сформирована 45-я авиабригада (82-й, 84-й, 83-й авиаполки). Постановлением СНК от 5 ноября 1940 г. создаются дивизии дальнего действия, одна из них - 26 бомбардировочная авиационная дивизия дальнего действия (бад ДД) в составе 6, 12, 42, 83 авиаполков на самолётах ДБ-3 с дислокацией в ЗакВО на аэродромах Евлах, Кутаиси, Кировабад, Вазиани для охраны государственной границы. Самолётный парк в округе с 246 самолётов доходил до 1023.

28 мая 1918 г. издан декрет об учреждении пограничной охраны РСФСР и проведении ряда мероприятий в этой области. 7 мая 1923 г. было утверждено «Положение об охране границ СССР». В это время создаётся авиация пограничных войск, но лишь только к 21 июля 1932 г. пограничных войсках страны создаются собственные авиационные отряды. К концу года в Кавказском реги-

оне 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, которые все расформировали 9 августа 1939 г.

Стремительное развитие авиации требовало и соответствующего тылового обеспечения её применения. В начале 1924 г. в Главном управлении Военно-воздушных сил РККА был сформирован отдел аэродромного строительства. В Северокавказском военном округе в Ростов-на-Дону строится военный аэродром «Военвед», весной 1927 г. – в Новочеркасске и в Краснодарском крае. Так, на момент создания Армавирской военной авиационной школы пилотов, у нее было всего четыре аэродрома: Армавирский, Бароновский, Новокубанский, Советский и в Краснодаре – 6-й военной школы лётчиков-наблюдателей. В Закавказье первые аэродромы были введены в эксплуатацию в Баку и Евлахе ещё в начале XX в. До реорганизаций в регионе функционировали 10 аэродромов в Закавказском ВО и 5 в Краснодарском крае. За довоенный период в Кавказском регионе был построен 21 аэродром.

В 1924 г. Реввоенсовет СССР принял трёхлетний план развития Воздушных сил РККА («План 1200»), который предусматривал доведение численности самолётов к 1928 г. до 1200. Начиная с 1925 г. строевые авиационные части стали вооружаться отечественными самолётами. Р-1, У-2, ТБ-1, ТБ-2, И-5, И-15, ТБ-3, И-16, И-153, ДБ-3ф, Тб-7.

С 1921 г. по 1934 Советская Россия начала экспортировать самолёты своего производства за границу в Афганистан, Иран и Турцию. У-1,-2, И-2 бис Р-1, Р-5, ТБ-1, АНТ-9.

В целях испытания возможностей создаваемой отечественной авиационной техники, изучения оперативно-тактической обстановки по южным маршрутам Кавказского региона с 1926 г. стали выполняться испытательные полёты.

Оценив метеорологические условия южного Кавказского региона страны, авиационное руководство уже в 1930-х г. создаёт здесь ряд авиационных училищ, которые внесли большой вклад в подготовку авиационных кадров, в том числе и для ведения боевых действий в горах (1931 – Ейск, 1936, 1940 – Краснодар, 1939 – Батайск, 1940 – Армавир). Создаются специальные школы Военно-воздушных сил, из них на Кавказе; Ростовская – № 10, Краснодарская – № 12, Тбилисская – № 17, Ереванская – № 20.

Возникший интерес к военной авиации дал толчок, с 1923 г., организации аэроклубов и Обществ друзей воздушного флота (ОДВФ). Первыми стали осваивать воздушное пространство в целях начальной военной подготовки, молодёжные общества ОСОАВИАХИМа.

На основе перспектив развития военной авиации, стали создаваться гражданские авиационные предприятия «Добролёт», «Укрвоздухпуть», на Кавказе – создаётся 28 марта 1923 г. в Тифлисе «Закавиа» и в Ростов-на-Дону, ставшие основоположниками гражданской авиации в СССР. Первые полёты с гражданскими грузами и пассажирами из аэропортов Баку, Тбилиси (1923 г.), Минне-

ральных Вод (1925 г.), Еревана (1933 г.), Владикавказа (1936 г.). 14 ноября 1930 г. в Батайске открывается 1-я объединённая школа пилотов и техников ГВФ.

В народном хозяйстве военная авиация впервые была применена еще в 1922 г. для сельского хозяйства, в частности в борьбе с саранчой. Кавказский регион становится полигоном развития авиации спецприменения. Создаётся в Краснодаре филиал Московского Всесоюзного научно-исследовательского института сельхозавиации.

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 на Кавказе. К началу войны авиационные полки и эскадрильи в регионе располагались на 28 аэродромах Северокавказского и Закавказского военных округов.

Во втором параграфе второй главы **«Применение советской военной авиации на Северном Кавказе и Закавказье в 1920-е – 1930-е гг.»** установлено, что в первой половине 1920-х–1930-х гг. советская власть столкнулась с активным вооруженным сопротивлением части населения Северного Кавказа и Закавказья. Причинами враждебности определялись «деятельность международной буржуазии, остатков разбитых антисоветских партий», «недобитые остатки внутренней контрреволюции и иностранной интервенции» в экономическом состоянии регионов, влиянии исламского духовенства и родовых пережитков, действиях немецкой агентуры перед Великой Отечественной войной.

В Терской области первые отряды повстанцев (зелёных, кубанских и терских казаков) появились в марте 1920 г. Летом 1920 г. в Сочинском округе вела боевые действия «Армия возрождения России» генерала М.А. Фостикова. На территории Кубани возникла Кубанская повстанческая армия генерала М.А. Пржевальского. Её разгром повлёк образование почти 60 самостоятельно действующих отрядов, на борьбу с которыми была привлечена авиация.

В Чечне и Дагестане ярким противником большевиков выступал Нажмуддин Гоцинский, управляемый руководителями антисоветской деятельности из Парижа. В 1923 г. Н. Гоцинский объединил силы с Али Митаевым и развернул активную террористическую деятельность. К весне 1924 г. ситуация на Северном Кавказе достигла критического уровня. Командование Северо-Кавказского военного округа приняло решение о применении авиации для поиска и обнаружения «бандитских элементов». Проводится войсковая операция «Первое разоружение Чечни», которая началась в конце августа 1925 г., где применялись 3 отдельный разведывательный авиационный отряд (ОРАо), а позднее и 5 ОРАо. Авиацией было выполнено огневое воздействие по 16 населенным пунктам Чечни, сброшено 1664 (по некоторым данным – 1696) килограммов бомб. 12 сентября 1925 г. была разоружена Чечня, 2 октября – Ингушетия, 5 октября – Сунженский округ, 24 октября – Черкесский округ. 4 сентября 1926 г. началась операция по разоружению Дагестана. Всего было задействовано около 16 тыс. бойцов, бронепоезд, 6 бронемашин, более 30 орудий, 350 пулеметов и 18 самолетов. Для подавления крупного антисоветского мятежа в Чеченской автономной области в 1929 г. вновь привлекалась авиация в составе 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 самолётных вылетов в горных условиях.

Сопrotивление советской власти наблюдалось и в Закавказье. В мае 1920 г. произошло вооруженное восстание в Гяндже, в июне – в Карабахе, Закавказья и других районах Азербайджана. В сентябре 1920 г. произошел мятеж в Кубинском уезде, в октябре генерал Нжде начал антисоветский мятеж в Зангезуре. 11-я Армия применяет авиацию. Активные действия проводят лётчики с аэродрома Евлах.

В феврале 1921 г. в Грузии возникает движение протеста в районе Сванетии, Рача-Лечхуми, в 1922 г. в Кахетии и Пшав-Хевсуретии. В операции подавления принимают участие и лётчики, один из них - А. Мансветов награждён орденом Красного Знамени. В карательных экспедициях августа 1924 г. в Чиатури принимал активное участие 47-й авиаотряд (грузинский). В череде возникающих волнений в 1930-х г. в ряде районов Грузии, Армении и Азербайджана также принимает участие военная авиация.

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 лётчики регулярных частей Кавказского региона успешно воевали: в Афганистане (1924 г.); участвовали в операции по восстановлению контроля над Китайско-Восточной железной дорогой (1929 г.) – сюда переброшена с Кавказа 26-я отдельная легкомобильная авиаэскадрилья в составе 18 машин; при оказании вооружённой помощи с началом гражданской войны в Испанской республике (1936–1939 гг.); в национально-освободительной войне китайского народа (1937–1939 гг.), куда СССР поставлял оружие и самолёты, здесь сражались советские лётчики, из которых более 200 погибло; в вооружённом конфликте с японцами на Халхин-Голе (1939 г.), из 21-й авиационной бригады Северо-Кавказского военного округа участвовало 18 лётных экипажей, лётчики Кавказского региона 2-й эскадрильи 1-го тбап за мужество и отвагу награждены орденами и медалями; при освобождении Западной Белоруссии и Западной Украины (1939 г.), это были экипажи 1 тбап из Ростова, относящегося к Северо-Кавказскому военному округу, в Советско-финской войне (1939–1940 гг.), здесь принимали участие две оперативные группы 1 тбап Северо-Кавказского военного округа под командованием майора В.А. Щелкина и майора А.Е. Кузнецова; при освобождении Бессарабии (1940 г.).

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.

В заключении подведены итоги исследования, сформулированы его основные положения и выводы.

Исторически присутствие России на Кавказе было вызвано целым комплексом политических, экономических, социокультурных факторов. Приоритет военных задач по защите национальных интересов на южных границах опреде-

лил основные направления деятельности имперских, а затем и советских государственных органов по созданию вооружённых сил и в частности военной авиации в Кавказском регионе и ее использованию. Первым боевым крещением российской военной авиации на Кавказе стало ее участие в Первой мировой войне. На Кавказском фронте она активно использовалась в горных условиях. На протяжении всех лет боевых действий шло техническое совершенствование военной авиации и методов её применения. Почти все полёты выполнялись практически «на потолке» тактико-технических данных самолётов. Именно здесь на Кавказе 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). Сильно отличающиеся от равнинных природно-климатические особенности Кавказского региона дали бесценный опыт ведения боевых действий в сложных горных условиях. 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; взаимодействие авиации с наземными войсками и силами флота. На Чёрном море пароходы, переоборудованные в «гидрокрейсера», позволили с помощью гидросамолётов успешно выполнять боевые задачи флота на западном и южном побережьях моря. 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, заставили начать создание специализированных авиационных школ в Тифлисе, Баку, Батуми для подготовки лётчиков в Кавказский регион. Лётчики Кавказского фронта с честью исполнили свой воинский долг. 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 лётчиков, награжденных орденом Св. Георгия и 17 человек, награжденных орденами Св. Владимира, Св. Анны и Св. Станислава разных степеней.

К концу Первой мировой войны авиация из вспомогательного средства разведки и связи превратилась в самостоятельный род войск и заложила основу тактики её применения в горных условиях в обеспечении боевых действий наземных частей.

1917 год стал переломным в истории России. Развитие армии, морского и воздушного флота Советского государства осложнила Гражданская война. Лётчики, ещё вчера защищавшие Россию от внешнего врага, воевали друг против друга. Политические взгляды развели их по разные стороны, но их на Кавказе объединяла единая цель: подавление мятежей в Чечне, контроль Бакинских нефtezалежей. На Северном Кавказе и на Дону была сформирована Доброволь-

ческая авиация, в её составе был и Кубанский казачий авиационный дивизион под руководством талантливого летчика и организатора В.М. Ткачёва, один из отрядов которого с боевыми действиями дошёл до Камышина. Большую помощь добровольческой авиации на Кавказе оказал английский авиадивизион, поставки техники из-за рубежа. Красноенлётам приходилось опираться только на собственные ресурсы советской республики. 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» летчиков в воздухе отмечено было всего два.

В Закавказье после падения Российской империи, власти Грузии, Азербайджана и Армении строят и свою военную авиацию из самолетов Кавказского фронта, и летчиков-добровольцев. Однако, проблемы с техникой, запасными частями, топливом для самолетов не позволили создать полностью боеспособные авиационные подразделения. 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 национальные авиационные отряды стали частью военной авиации Рабоче-Крестьянской Красной Армии. В 1921 г. авиация управления войсками Кавказского фронта, 9-й Кубанской и Первой конной армий были сведены в Красный воздушный флот Северо-Кавказского военного округа.

После Гражданской войны советское правительство, принимает планы развития Воздушных сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии, в результате чего резко возросли темпы развития советской авиапромышленности. Так как авиационной промышленности на Кавказе не существовало, в авиационные части региона самолеты поступали с заводов центральной России. Авиационная группировка в Кавказском регионе стала претерпевать реорганизацию, связанную с нарастанием военной опасности на южных границах на СССР. Здесь к концу 1930-х г. была создана ударная бомбардировочная группировка. 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 1920–30-х гг. определил основные направления и пути совершенствования авиационной техники, изменил состав тактических групп и выработал способы маскировки объектов на военных аэродромах. Деятельность тыла ВВС в Кавказском регионе, была направлена на строительство аэродромов базирования и обеспечение полётов, связана с большими трудностями.

Созданные в 1930-е гг. на Кавказе авиационные части пограничных войск стали важным средством обеспечения безопасности южных границ СССР. 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.

Продажа в Афганистан, Иран, Турцию военной техники и, в частности, самолётов, направление сюда военных специалистов позволяли 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 на Кавказе.

Климатические условия позволили создать в регионе 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 авиации.

В межвоенный, 1920–1940 гг., 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 (повстанцами), особенно в труднодоступных горных районах, где пехотные части и кавалерия были не эффективны. Здесь впервые были применены визуальные сигналы взаимодействия. 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, в Афганистане (1924 г.), на Китайско-Восточной железной дороге (1929 г.), в Испанской республике (1936–1939 гг.), в национально-освободительной войне китайского народа (1937–1939 гг.), в вооружённом конфликте с японцами на Халхин-Голе (1939 г.), в освобождения Западной Белоруссии и Западной Украины (1939 г.), в Советско-финской войне (1939–1940 гг.), в освобождении Бессарабии (1940 г.) умело использовался в вооружённых конфликтах в разных регионах.

Резкое усиление на Ближнем Востоке в 1930-х гг. английской авиационной группировки, планировавшей нанесение бомбардировочных ударов по нефтяным промыслам Бакинского и Грозненского месторождений, вынудило 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.

Таким образом, 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 нефтяных залежей, 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.

Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях автора общим объёмом 31,2 п.л.:

Статьи, опубликованные в изданиях, рекомендуемых ВАК при Министерстве образования и науки России:

1. Кушнерёв, В.В. История 1-го Кубанского казачьего авиационного дивизиона (1918–1920 годы) // Культурная жизнь Юга России. Краснодар, 2013. № 1. С. 50–54 (0,47 п.л.).
2. Кушнерёв, В.В. Русская авиация на Кавказском фронте в 1-ой Мировой войне (1914–1918 гг.) Ч. 1 / С.В. Аверченко, В.В. Кушнерёв // Военно-исторический журнал. 2014. № 8. С. 10–18 (0,5/1,0 п.л.).
3. Кушнерёв, В.В. Русская авиация на Кавказском фронте в 1-ой Мировой войне (1914–1918 гг.) Ч. 2 / С.В. Аверченко, В.В. Кушнерёв // Военно-исторический журнал. 2014. № 9. С. 11–19 (0,5/1,0 п.л.).
4. 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 (0,5 п.л.).
5. Кушнерёв, В.В. Вклад краснодарских оборонцев в подготовку авиационных кадров перед войной // Историческая и социально-образовательная мысль. Краснодар, 2018. № 5. С. 30–35 (0,31 п.л.).
6. Кушнерёв, В.В. Ранние этапы истории краснодарского авиаотряда (1932–1945). [Электронный ресурс] // Наследие веков. 2019. № 1. С. 98–102 (0,5 п.л.) URL: <http://heritage-magazine.com/wp-content/uploads/2019/03>

Работы, опубликованные в других научных изданиях:

7. Кушнерёв, В.В. Авиация России/СССР на Кавказском театре военных действий (1910–1994 гг.). Монография. Краснодар: Редакционно-издательский отдел филиала Военного учебно-научного Центра Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина», 2013. 396 с. (24,69 п.л.).
8. Кушнерёв, В.В. Исторические предпосылки возникновения и применения 1-го Кубанского казачьего авиационного отряда // Исторические науки. М.: ООО Издательство «Спутник+», 2012. № 6. С. 15–20 (0,74 п.л.).
9. Кушнерёв, В.В. История создания и боевого применения Кубанского Казачьего Авиационного дивизиона в период с декабря 1918 по апрель 1920 г. //

Юг России: социогуманитарное моделирование и технологии укрепления общероссийской гражданской идентичности: сб. науч. ст. Краснодар: КГУКиИ, 2012. С. 302–313 (0,64 п.л.).

10. Кушнерёв, В.В. Первое применение русской авиации на Кавказском фронте в 1-ой мировой войне (1914–1918 гг.) // Научные чтения имени профессора Н.Е. Жуковского: Сборник научных статей III Междунар. науч.-практ. конф. 18–19 дек. 2012 г. Краснодар: Филиал ВУНЦ ВВС «ВВА», 2013. С. 163–167 (0,23 п.л.).

11. Кушнерёв, В.В. Первые шаги российской авиации в Кавказско-Балканском регионе // Военная авиация России в годы первой мировой войны. Краснодар: Филиал ВУНЦ ВВС «ВВА», 2015. С. 49–65 (1,0 п.л.).

Кушнерёв Валерий Владимирович
ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ
В КАВКАЗСКОМ РЕГИОНЕ В 1914–1930-е ГГ.

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание учёной степени кандидата исторических наук

Подписано в печать 06.07.2020 г. Формат 60 x 84 1/16
Печать цифровая. Уч.-изд. л. 1,9. Тираж 100 экз. Заказ №
Издательско-полиграфический центр
Кубанского государственного университета
350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149.