

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ ДОНСКОЙ И ДОБРОВОЛЬЧЕСКОЙ АРМИИ В 1918–1919 ГОДАХ

AIR FORCES OF THE DON AND VOLUNTEER ARMY IN 1918–1919

V. Polyakov
A. Kovalerov

Summary: With the beginning of the civil War in the Don and Volunteer Army, the question of creating aviation units, which are beginning to turn into an independent type of armed forces, becomes acute. The experience of the First World War showed the increasing role of aviation on the battlefield and its significant contribution to the final result of the struggle. In this regard, it became necessary to create aviation detachments in order to support troops on the battlefield.

Keywords: Don Army, volunteer army, air force, planes, aviation, weapons, technical equipment.

Поляков Владимир Евгеньевич

доктор исторических наук, профессор,
Крымский инженерно – педагогический университет им.
Февзи Якубова

Ковалеров Артём Евгеньевич

Магистрант, Крымский инженерно – педагогический
Университет им. Февзи Якубова
kovalerov@mail.ru

Аннотация: С началом гражданской войны в Донской и Добровольческой армии остро встаёт вопрос о создании авиационных подразделений, которые начинают превращаться в самостоятельный вид вооруженных сил. Опыт Первой мировой войны показал возрастающую роль авиации на поле боя и её весомый вклад на конечный результат борьбы. В связи с этим возникла необходимость в создании авиационных отрядов в целях оказания поддержки войскам на поле боя.

Ключевые слова: Донская армия, добровольческая армия, военно-воздушные силы, самолеты, авиация, вооружение, техническое оснащение.

Военное руководство белых армий рассматривало авиацию не только как величайшее достижение научно-технического прогресса, а прежде всего, как средство решения боевых задач в интересах сухопутных войск. По своим целям и предназначению она строилась на опыте, полученном в ходе Первой мировой войны.

На пути создания авиации Белых армий стояли серьезные трудности, и прежде всего военно – технического и экономического характера. Трудности усугублялись тем, что создавать авиационные части приходилось в условиях начавшейся гражданской войны. К тому же из имевшихся на вооружении с октября 1917 г., 1500 самолетов, большая часть оказалась в руках противников Белого движения [8, с.93]. В кратчайший срок требовалось создать и организовать новые структуры управления, развернуть формирование и комплектование авиационных отрядов, изыскать для них технику и вооружение, наладить боевую подготовку, воинское обучение личного состава. Все эти мероприятия должны были осуществляться одновременно, так как для соблюдения их очередности и последовательности времени не имелось. К тому же авиация Белых армий создавалась в боевой обстановке.

Началом зарождения авиации Донской армии принято считать июль 1918 г., когда на передовой появился первый донской авиационный отряд, имевший обозначение «Первый отряд Донского самолетного дивизиона». В мае 1918 г., началом создания авиационного дивизиона под началом полковника В.И. Усова послужило

обнаружение одного неисправного аэроплана. Положение изменилось благодаря полковнику В.Г. Баранову, занимавшему тогда пост главного инспектора авиации «Украинской державы» (кратковременное государственное образования, появившееся при поддержке германо-австрийских войск) [2, с.14]. Он тайно симпатизировал Белому движению и в июне, выйдя на контакт с ее представителями в Украине, предложил свою помощь в организации тайных поставках авиационной техники. Однако вскоре об этом узнало Правительство гетмана П.П. Скоропадского и приказало его арестовать. Полковник В.Г. Баранов не стал этого дожидаться и бежал на Дон, где ему предложили пост начальника авиации Донской армии. Большую помощь в снабжении Всевеликого Войска Донского оказывало и немецкое оккупационное командование. Так в начале лета 1918 г. «за первые полтора месяца немцы передали Дону, кубанцам и Добровольческой армии 11651 трехлинейную винтовку, 46 орудий, 88 пулеметов, 109104 артиллерийских снарядов и 11594721 ружейных патронов» [9, с.42].

В конце сентября 1918 г., войско Донское имело в своем составе уже 25 аэропланов, но больше половины из них были не исправны. За лето 1918 г., Военно Воздушные Силы выполнили 57 боевых вылетов, сбросив на противника 1600 кг бомб. Так, например 7 сентября «Фарман-30» летчика 1-го Кубанского отряда красных А.В. Лукьяшко впервые подвергся атаке летчика Донской Армии. После боя красный пилот доложил, что его аппарат «был атакован «Ньюпором». Несмотря на отсутствие пулемета и непрерывное нападение сверху, само-

лет сбросил бомбы в скопления конницы и обозов у станции Нижне Чирская.

Пилот «Ньюпора» из 1-го Донского самолетного отряда есаул К.Н. Качаловский одержал первую в Гражданской войне воздушную победу. После этого случая один из работников царицынского штаба авиации Красной армии признал, что «пулеметная стрельба в воздухе для нас была полной неожиданностью». На подбитом «Фармане» пришлось заменить мотор, и он смог вновь приступить к боевой работе только через месяц [2, с.25].

Одним из существенных способов пополнения и комплектования, как Донской авиации, так и авиации Белых армий можно считать перелёты красных летчиков на сторону противника. Так 27 сентября Царицынский отряд красных «подарил» один из своих «Фарманов-30» 1-му Донскому отряду. Эта история типична для Гражданской войны.

Бывали и вынужденные потери. Из-за неисправности мотора летчик А. Козырев с наблюдателем В. Штюрмером (Штырмером) приземлились возле станции Чир, в расположении казачьих войск. Как писал в своем приказе председатель РВС Красной Армии Л.Д. Троцкий, летчики «...были окружены после того, как отстреливались до последнего патрона из пулемета и револьвера. Захвачены в плен и расстреляны. Факт этот установлен, бесспорно, только недавно. Сообщая о героической гибели двух солдат Красной Армии. Имена Козырева и Штюрмера приказываю записать в книгу героев Воздушного Флота. Отцу Козырева выдать единовременное пособие в 10000 рублей. О семье Штюрмера навести справки» [2, с.15]. К вышеизложенному необходимо добавить, что «расстрелянный» наблюдатель В. Штюрмер служил в белой авиации до конца войны и дослужился до капитана. О судьбе летчика А. Козырева нет данных. Возможно, его действительно расстреляли.

Новым крупным пополнением для донской авиации стал перелёт командира 9-го армейского авиаотряда Красной армии поручика З.В. Снимщикова, осуществивший во главе авиационного отряда 29 октября 1918 г., перелетел в расположение белых войск [4, л.245]. Авиация Донской армии пополнились 6 самолетами с первоклассными авиаторами. В дальнейшем данные летчики в составе «Донского самолетного дивизиона» принимал участие в боях против большевиков на Воронежском направлении.

4 ноября на сторону Донской армии перелетел начальник 1-й Воронежской авиагруппы В.И. Стржижевский, а 9 ноября – командир 22-го корпусного отряда Э.М. Битте. Необходимо подчеркнуть, что за 1918 г., не было перебежчиков из рядов белых авиаторов на сторону Красной армии, но в 1919 г., отмечено 3 таких эпизода.

Так 17-го апреля 1919 г., (30 – по новому стилю) произошел знаменательный эпизод: впервые в Гражданской войне белогвардейский аэроплан перелетел к красным [2, с.86]. Моторист 3-го авиаотряда Добровольческой армии Кононенко, воспользовавшись отлучкой часового, охранявшего самолеты, запустил мотор «Вуазена» и направился в сторону большевиков. Удивителен тот факт, что Кононенко на тот момент управлял самолетом первый раз и ему удалось благополучно приземлиться в расположение Красной армии. Позднее объясняя свои действия, он пояснил, что перелетел не из – за коммунистических убеждений, а ввиду плохого снабжения и удручающего материального положения белых войск. Кроме того, он мечтал стать пилотом, а в белой авиации, испытывавшей постоянную нехватку самолетов, это было почти невозможно.

В это же время авиация Советской России имела существенные потери не только вследствие предательства, но и вследствие боевых действий, а также ввиду плохого технического состояния самой авиационной техники и слабой подготовки летного и технического персонала авиационных отрядов.

Ещё одним способом пополнения авиационным имуществом частей войска Донского было реквизиции технического имущества находящегося в Таганроге авиационного завода Лебедева. Вследствие тяжелого экономического положения и нехватки инженерных кадров Донское правительство, так и не смогло наладить на нем производство. Кроме этого, поступило несколько самолетов «Фарман-30» с Бердянского авиационного завода «Матиас и К».

Авиация Донской армии, несмотря на свою немногочисленность, проводило интенсивную работу, производя 334 вылета продолжительностью 504 часа, причем почти 90 процентов из них произвёл первый отряд. На позиции красных сброшено 448 бомб и около 80000 листовок [2, с.16]. Авиационными мастерскими и парками за 1918 г., было отремонтировано более 40 самолет и 60 двигателей, не считая других проведенных работ. В конце 1918 г., численный состав Военно Воздушных Сил значительно увеличился вследствие поступления авиатехники с захваченных оккупантами запасов бывшего Юго – Западного фронта. Летом 1918 г., командование войска Донского определило собственный опознавательный знак для боевых самолетов, который должен был отличать их самолетов противников. Опознавательный знак представлял собой черный равносторонний треугольник, вписанный в белый круг с черной обводкой шириной в один дюйм. Такие знаки предписывалось наносить на концы крыльев сверху и снизу, а также на фюзеляжи. У самолетов с ферменными фюзеляжами треугольник в белом круге, рисовали на вертикальном оперении [1, с.28]. К весне 1919 г., составе авиации войска Донского

имелось 2 самолетных дивизиона, каждый состоящий из 3 авиаотрядов, 1 авиационного парка в составе 2 авиационных подвижных мастерских. Командиру Донского авиационного парка подчинялась и школа мотористов, появившаяся летом 1918 г., и выпускавшая технические кадры для авиационных подразделений. Большим испытанием для казаков стало поражение, понесенное от большевиков в конце 1918 – начале 1919 г. Причиной его стало произошедшая в ноябре революции в Германской империи. По заключенному перемирию с представителями стран Антанты австрийские и немецкие войска обязана была покинуть оккупированные территории бывшей Российской империи. Это мгновенно оголило около 500 километров территории Всевеликого Войска Донского со стороны Украины. В это время Донская армия вела ожесточенные бои с Красной армией под Царицыном и на Воронежском направлении. Боевой дух войск был надорван изматывающими боями, плохим материальным обеспечением и прокатившейся по югу России эпидемией тифа. Следствием этого стало успешное большевистское наступление, результатом которого стало оставление части территории Всевеликого Войска Донского. Однако на захваченной большевиками территории возникло знаменитое «Вешенское восстание». В восстании «весны-лета 1919 года, участвовало вместе с тылами 100000 человек» [10, с.49]. Для связи и организации снабжения с донскими повстанцами донское командование подготовило и реализовало первое в своем роде авиасообщение – «воздушный мост» между Новочеркасском и станицей Вешенской являвшейся центром сопротивления.

Первый полет для налаживания связи и координации действий с восставшими был произведен в начале апреля 1919 г., экипажем в составе летчика хорунжего Тарарина и летного наблюдателя сотника Богатырева. Богатырев, будучи уроженцем Вешенской, прекрасно ориентировался на местности. Пролетев более 300 километров над вражеской территорией, самолет через два с половиной часа приземлился в поле у станичной околицы [2, с.86]. Повстанцы встретили экипаж с радостью. Следующий экипаж на самолете «Бранденбург» в составе капитан Веселовского и поручик Бессонова, доставил несколько пудов лекарств, пуд табаку, 500000 рублей денег, свежие газеты и прокламации [2, с.86]. Таким образом, донские авиаторы сумели наладить регулярное сообщение над вражеской территорией и по мере возможностей организовать снабжение восставших необходимым имуществом.

Помимо Донской армии, сражавшейся за свои традиционные казачьи интересы, в ноябре 1917 г., на юге России появилась сильная белогвардейская организация, в последующем получившей название Добровольческая армия. Во главе его стоял генерал Л.Г. Корнилов (после его гибели генерал А.И. Деникин). Армия, состоявшая из

убежденных противников советской власти – офицеров, юнкеров и интеллигенции – представляла собой мощную военную силу. Изначально она размещалась на территории Дона и Кубани. Добровольческая армия являлась силой, которая выступала за возрождение «единой и неделимой» России в территориях 1914 г. На этой почве у её руководителей возникли серьезные разногласия с казачеством, выступавшим за независимость Дона. На первоначальном этапе возникали огромные трудности в создании собственной авиации связанные с отсутствием собственной тыловой базы, органов снабжения, территории. Все это приходилось создавать с «нуля». Очень точную оценку процессу снабжения армии описал один из руководителей Белого движения генерал А.С. Лукомский: «Снабжение армии производилось главным образом, двумя способами: через союзников и заготовлением через органы снабжения. Был еще третий способ – захват военной добычи от большевиков». Таким образом на первоначальном этапе основным способом пополнения техникой на того времени, был её захват в качестве трофеев у Красной армии и покупка через своих агентов у Украины и Всевеликого Войска Донского. Вследствие этого первое авиационное подразделения появилось только в мае – июне 1918 г., в Ростове – на – Дону после освобождения значительной части Дона, Кубани и Черноморской губернии от большевиков. Оповестительные знаки авиации Добровольческой армии не отличались от принятых в Русской императорской армии, но при этом и имелись отдельные исключения, что не удивительно в условиях Гражданской войны. Одной из острых проблем, возникших у белого командование и сказавшихся на обеспечении авиации являлось полное расстройство хозяйственной деятельности на освобождаемой территории. Это не позволяло в достаточной мере снабжать авиационные подразделения комплекующим имуществом. Особенно остро стояла проблема с поставками резины, так как даже до революции большая её часть импортировалась из – за рубежа и союзниками данные поставки осуществлялись в недостаточном объеме. Так же большой проблемой был тот факт, что Бакинское месторождение находилось на неподконтрольной белому командованию территории. Этот факт являлся главной причиной отсутствия качественного топлива для самолетов, из-за чего белым войскам приходилось по опыту Красной армии применять бензин 2 сорта, газолин, гептан, а также различные смеси, такие как «казанка» и «авиаконьяк». Результатом этого становились преждевременные выходы авиационной техники из строя, а также большое количество авиакатастроф.

Не смотря, на это к концу лета Военно Воздушные Силы состояли уже из 2 авиационных подразделений с 9 летчиками и 7 самолетами. Командующим авиацией стал полковник И. И. Кравцевич. К октябрю количество отрядов увеличилось до 5, летчиков – до 22, а самолетов – до 27 [1, с.28]. В это время был зафиксирован первый

случай боевого применения авиации Добровольческой армии в боях с Красной армией и войсками национальных окраин бывшей Российской империи.

После окончания в ноябре 1918 г., Первой мировой войны началась вооруженная интервенция союзных держав на юге России против Советской России и одновременно окончание изоляции Добровольческой армии от своих союзников по Антанте. Союзники заявили о поддержке белого движения в лице Добровольческой армии генерала А.И. Деникина. В связи с этим белое командование связывало большие надежды сграничными поставками иностранных образцов авиационной техники хорошо себя зарекомендовавшей на полях сражений Первой мировой войны. Так правительством генерала А.И. Деникина (в последующем правительством Верховного правителя России адмирала А.В. Колчака) были произведены заказы на поставку около 1000 самолетов различных марок и назначений, а также другое авиационное имущество. Оплатой за данное имущество сначала служило поставки за границу сельскохозяйственной продукции, а в последующем золото, захваченное у большевиков из бывших запасов Российской Империи белогвардейцами в Казани в 1918 г. Оказывалась помощь и авиационным персоналам. Так по воспоминаниям У. Черрчеля «несколько авиаторов помогали организации деникинских армий» [7, р.167]. В конце ноября союзники без боя заняли Новороссийск, Одессу и Севастополь, в декабре – Николаев, Феодосию и Херсон. В Одессе они, захватили авиационный завод «Анатра» (производившим тогда только ремонт авиационной техники, в результате диверсии большевистского подполья на производственной электростанции, чем практически парализовали выпуск продукции), на складах которого обнаружилось 123 самолета «Анасаля», построенных при австрийской оккупации, но так и не вывезенных в Австро-Венгрию. Кроме того, еще 60 аэропланов различных марок (из них, правда, 40 неисправных) находилось в одесском авиапарке. Французы согласились безвозмездно передать все эти трофеи Деникину А.И.

С первых дней 1919 г. согласно приказу нового начальника авиации Одесского района капитана Е.В. Руднева там приступили к формированию на базе бывшего Херсонского авиадивизиона армии Украинской державы 3-го дивизиона Добровольческой армии, «сохраняя временно за чинами дивизиона их штатное содержание, согласно штату украинской авиации» [3, с.64]. Дивизион, который возглавил сам Е.В. Руднев, состоял из трех отрядов – 7-го, 8-го и 9-го. По данным на 25 января, в 7-м отряде (командир – поручик Легат) числилось шесть «Кодронов» и «Ньюпор-23». В 8-й и 9-й отряды (командиры – ротмистры Жовнэр и Ширков) успели передать лишь несколько «Ньюпоров», два «Анаде» (устаревший двухместный разведчик завода «Анатра» с маломощным роторным мотором) и три «Анасаля» [2, с.80]. В феврале

30 учебных «Анасалей» были отправлены в Севастополь с целью пополнения учебно – материальной базы Качинской летной школы специализирующаяся на подготовке летчиков и авиационно-моторные курсы для летчиков-наблюдателей.

В это же время происходила отправка самолетов в Новороссийск и в последующем на Кавказ, где происходили кровопролитные бои Добровольческой армии с большевиками. Точное число самолетов неизвестно, но ввиду того, что «Анасаля» довольно редко упоминаются в списках авиации белых частей, оно не превышало 20 – 30 штук. Объясняется это, прежде всего тем, что наземные пути на Северный Кавказ были перерезаны противниками белого движения. Из-за этого все грузы приходилось везти морем. В результате, некоторые машины, были потеряны (например, 28 февраля ураганом снесло с паровой палубы восемь «Анасалей»). Кроме того, белогвардейцы не спешили с вывозом авиатехники, надеясь, что союзники обосновались в Одессе «всерьез и надолго». При уходе из Одессы и Севастополя основное внимание уделялось спасению личного состава белых войск и правительственных учреждений, а эвакуацию имущества была второстепенным вопросом. В результате большинство самолетов 3-го дивизиона и Качинской летной школы пришлось привести в негодность. Также был частично сожжен завод «Анатра», но значительная часть его складских запасов уцелела, и досталась красным. Эвакуированные из Одессы и Крыма белые авиаторы к концу весны собрались в Екатеринодаре, где размещалось Управление Начальника авиации Вооруженных сил Юга России. Но генерал И.И. Кравцевич ничем не мог помочь своим коллегам, оставшимся без самолетов. На более чем 200 летчиков в авиации Добровольческой армии имелось меньше 50 исправных самолетов [1, с.46]. Не желая сидеть в тылу, авиационные специалисты, оставшиеся без техники, сформировали «Офицерскую строевую авиационную роту» и отправились на фронт. Рота под командой военного летчика полковника Л.А. Дацкевича состояла из 136 бойцов при 12 пулеметах и отлично себя показала в боях на Дону апреле - мае 1919 г. Однако к концу весны - началу лета 1919 г., положение в авиационной технике Добровольческой армии несколько улучшилось. Так по воспоминаниям генерала Д. Г. Щербачева к началу лета была доставлено 94 самолета иностранного производства типа «Фарман», «Ньюпор» и «Виккерс», а также 105 моторов к ним [5, с.112]. Это позволило в дальнейшем применять авиационных специалистов по прямому назначению, а не создавать из них пехотные подразделения.

В конце 1918 г., Добровольческая армия, освободив значительную часть Северного Кавказа установила первые контакты с войсками Грузинской республики образованной в ноябре 1917 г. Белое командование строило большие планы на получение у грузинской армии

большого количества вооружения оставшегося на территории республики от бывшего Кавказского фронта. Поначалу переговоры о передачи военного имущества проходили успешно. Так Добровольческая армия получила стрелковое вооружение, инженерное имущество, продукцию с военных складов и военно – промышленных организаций Кавказа и даже трофейный бронепоезд, захваченный у большевиков в летних боях 1918 г. Однако до передачи авиатехники и комплектующего к ней имущество так и не дошло, поскольку данные поставки были не централизованные, а основывались на «дружественных» контактах генерала Г. И. Мазниева и представителей белого командования. Взамен белое командование оказывало помощь в обеспечении продовольствием, в чем остро нуждалась «молодая» Грузинская республика. Однако после того, как отступающая Таманская армия выбила грузинские войска генерала Г.И. Мазниева из Туапсе следом большевиков уже выбила оттуда Добровольческая армии. После этого, какие-либо «союзнические» отношения белого командования и грузин закончились. Не малую роль этому способствовал не только тот факт, что Грузинская республика считала Туапсе своей территорией, но и то, что не малое влияние

на них оказывало германское командование стоявшая у истоков создания грузинской армии и справедливо считавшие армию генерал А.И. Деникина союзницей Антанты и своим противником.

Всего же до конца 1919 г. помощь Вооруженным Силам Юга России составили около 168 самолетов иностранного производства различных типов и другое авиационное имущество [6, р.121]. Это пополнение позволило активнее применять авиацию при осуществлении наземных операций.

Выводы: таким образом, зарождение и развитие авиации Донской и Добровольческой армии проходило в довольно сложной военно – политической и экономической обстановке гражданской войны. При этом стоит отметить, если на начальном этапе конфликта авиационные подразделения и играли вспомогательную роль, то именно к его окончанию происходит выделение авиации в самостоятельный вид вооруженных сил. Полученный боевой опыт в области управления, применения и взаимодействия с наземными частями оказал огромное влияние на дальнейшее развитие, как за рубежом, так и в Советской России.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кондратьев В.И., Хайрулин М.А. Военлёты погибшей Империи. Авиация в Гражданской войне. — М.: Яуза, 2008. — 180 с.
2. Кондратьев В.И. Авиация в Гражданской войне / В.И. Кондратьев, М.А. Хайрулин М.А. — М.: Техника молодежи, 2000. — 179 с.
3. Хайрулин М.А. Продолжение судьбы первого военлёта России. Евгений Руднев // Белая армия. Белое дело (г. Екатеринбург). — 1999 г. — № 6. — с.164.
4. РГВА. Ф. 100. Оп. 3. Д. 1522.
5. Валь Э.Г. К истории белого движения. Деятельность генерал-адъютанта Щербачева. — Таллин: издание автора, 1935. — 158 с.
6. Smele J. D. The "Russian" Civil Wars, 1916 — 1926. Ten Years That Shook the World. London, 2015. 423 p.
7. Churchill W.S. The World Crisis 1918-1925. — London: Thorton Butterworth, 1923-27. 328 p.
8. Hardman R. L. Fifteen flags — Boston; Toronto: Little, Brown and co., 1968. 597 p.
9. Краснов П.Н. Всевеликое Войско Донское./APP, т. 5, М., Терра-Политиздат, 1991. — 130 с.
10. Берштам М. Стороны в гражданской войне 1917–1922 гг. М., 1992. — 95 с.

© Поляков Владимир Евгеньевич, Ковалеров Артём Евгеньевич (kovalerova@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»