

УДК 94

DOI: 10.17748/2075-9908-2017-9-2/1-45-50

КУШНЕРЁВ Валерий Владимирович
Краснодарское высшее военное авиационное
училище лётчиков
Краснодар, Россия
Kvv830@mail.ru

Valery V. KUSHNERYOV
Krasnodar higher military aviation school for pilots
Krasnodar, Russia
Kvv830@mail.ru

**ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ПОЯВЛЕНИЯ
И ДИСЛОКАЦИИ АВИАЦИИ В КРАСНОДАРЕ
(ЕКАТЕРИНОДАРЕ) В 1910-1921 гг.**

**HISTORY OF EMERGENCE AND
DISLOCATION OF AIRCRAFT IN
KRASNODAR (EKATERINODARE)
IN 1910-1921**

Мировая общественность знает о применении военной авиации на Кавказе по уникальнейшему в истории Второй мировой войны воздушному сражению на Кубани в 1943 году с участием более 1 100 самолетов. Этому сражению посвящено много исследований и даже музей в Лондоне. Для устранения существующего пробела в военной истории России российские историки и общественность планируют создать диораму этого события с отображением истории российской и советской авиации в Кавказском регионе. Автор на основе архивных данных, мемуаров, материалов периодической печати различного времени решает проблему освещения этих исторических событий и открывает цикл статей по данной теме, вводя в оборот новые факты. Так, уже в «Военно-историческом журнале» 2014 г. впервые показано применение авиации на Кавказском фронте в 1915-1918 гг. В данной статье освящается феномен появления, дислоцирования и ведения боевых действий с аэродрома столицы кубанских казаков в период Гражданской войны молодого средства ведения вооруженной борьбы - авиации. Впервые жители Кавказа увидели «железных птиц» на демонстрационных полетах в Тифлисе (с 1936 г. - Тбилиси) 16 октября и в Баку 20 октября 1910 г., пилотируемых авиаторами С.И. Уточкин и А. Габер-Влынским. 29 ноября авиатор А.А. Васильев совершил перелет Елизаветполь (с 1918 г. - Гянджа, с 1935 г. - Кировабад) - Тифлис. Но все началось с Екатеринодара 21 сентября 1910 г.

The world community knows about application of military aircraft in the Caucasus on the only thing in the world air battle in Kuban in World War II of 1943 in which more than 1100 planes participated. Many researches are devoted to this battle and even in London there is a museum. Elimination of the existing gap in military history of Russia the Russian historians and the public plan to create a diorama of this event with display of history of the Russian and Soviet aircraft in the Caucasian region. The author, on the basis of contemporary records, memoirs, materials of periodicals of various periods of time, solves a problem of historical events and opens a cycle of articles, on this subject introducing the new facts into circulation. So already in "The military and historical magazine" 2014, application of aircraft on the Caucasian front in 1915-1918 is for the first time shown. In this article the phenomenon of emergence, a location and conducting combat operations from airfield of the capital of the Kuban Cossacks during Civil war, young means of conducting armed struggle - aircraft is consecrated. For the first time residents of the Caucasus saw "iron birds" on demonstrative flights in Tiflis (since 1936 - Tbilisi) on October 16 and in Baku on October 20, 1910 piloted by pilots S.I. Utochkin and Adam Haber-Vlynsky. On November 29 the pilot A.A. Vasilyev made flight Elizavetpol (since 1918 - Gandzha, since 1935 - Kirovabad) - Tiflis. But everything began with Ekaterinodar on September 21, 1910.

Ключевые слова: Екатеринодар, летательный аппарат, самолет, авиационный отряд, авиационная база, аэродром.

Keywords: Ekaterinodar, aircraft, plane, aviation group, aviation base, airfield

Разве думала столица кубанских казаков более 100 лет назад, что станет обладательницей единственного военного авиационного летного училища - колыбели подготовки военных летчиков для России и дружественных стран зарубежья. Наряду с Памятником кубанскому казачеству на Красной, установленные самолеты на улицах Дзержинского, Тургенева стали символами города Краснодара.

А все начиналось так. Июнь 1909 г. Великий князь Александр Михайлович, просматривая газеты, прочитал удивившее его сообщение: француз Луи Блерио перелетел пролив Ла-Манш из Франции в Англию на аэроплане собственной конструкции. Князь решил немедленно заняться новым для нашей страны делом и в составе Особого отдела сформировал отдел воздушного флота, руководителем которого стал он сам. Военным министром были отобраны шесть кандидатов на учебу летному делу в Париже, и уже в сентябре 1910 г. на Всероссийской авиационной неделе русские военные летчики демонстрировали свое мастерство на соревнованиях.

Инициативным в этой деятельности оказался летчик В.А. Лебедев, который открыл первую пилотскую школу и организовал демонстрацию публичных полетов во всех больших городах [1, с. 103]. Екатеринодар не был исключением.

19 сентября 1910 г. в газете «Кубанский курьер» появилось объявление о том, что в аптекарском магазине М.Е. Давидовича на 21-е число продаются билеты на полет авиатора Адама Мячеславовича Габер-Влынского, который состоится на скаковом поле ипподрома в четыре с половиной часа дня. Корреспондент предварительно по-

бывал на ипподроме и был в восторге от увиденного. Аппарат был 16 м в ширину и 15 - в длину, имел разбег не более 5 саженей, строился в Мурмане и стоил 30 000 фр. Обслуживалось это чудо техники двумя механиками. Пилот заявлял, что попытается достигнуть высоты 300 м и продержаться в воздухе до получаса. При этом он застраховал свою жизнь на 100 000 фр. [2, № 594].

21 сентября 1910 г., в 17 часов, А.М. Габер-Влынский совершил пробный полет на своем биплане Фармана. Пролетев по прямой, развернулся, красиво обошел поле и плавно спустился на землю. Присутствующие аплодисментами встретили первый полет в Екатеринодаре [3, № 595]. А уже 25 сентября летчик выполнил второй полет.

Вторым над Екатеринодаром летал в 1911 г. племянник Льва Толстого летчик А. Кузьминский на летательном аппарате «Блерио». Он выполнил всего один пятиминутный полет и из-за сильного ветра не стал больше подниматься в воздух. Многие современники авиатора, так называемые «специалисты в авиации», за это решение обвинили его в трусости. Но нам ценен и этот опыт, когда на трудноуправляемых летательных аппаратах с плохой аэродинамикой и ненадежной материальной частью люди стремились к покорению воздушного океана. На заре развития авиации каждый полет, несомненно, можно назвать подвигом.

Огромный интерес вызвал прилет подъесаула В.М. Ткачёва 12 октября 1913 г. Первый кубанский летчик-казак совершил выдающийся для тех времен перелет на самолете марки «Ньюпор» из Киева в Екатеринодар (1 320 верст) [4, с. 7].

В.М. Ткачёв вылетел из Киева 2 октября со своим механиком унтер-офицером Малько. Выполнив посадки в Виннице, Бирзулах, Одессе, Херсоне, Перекопе, Джанкое, Керчи, перелетел через Керченский пролив в Тамань и, наконец, 12 октября приземлился в Екатеринодаре [5, № 1133-231].

После посадки возле бегового поля, между Чистяковской рощей и Черноморским вокзалом, летчика встретил адъютант Войскового Штаба подъесаул Д. Зубков [1, с. 206]. На следующий день В.М. Ткачёва принял в своем дворце наказной атаман Кубанского Казачьего войска генерал М.П. Бабич [1, с. 207]. На торжественном ужине в конном полку ККВ В.М. Ткачёв сделал доклад об авиации, а затем в течение трех дней выполнял публичные полеты с пассажирами. Об этом было много написано в статьях газет того времени - «Прилет военного летчика», «Полет военного летчика», «Полеты Ткачёва». Одновременно в Екатеринодар из Севастополя прибыли штабс-капитан Н.В. Кокаев и поручик А.В. Котов, но они не успели поучаствовать в полетах [1, с. 208].

За этот перелет Киевское общество воздухоплавания преподнесло В.М. Ткачёву золотой жетон с эмблемой общества - «За выдающийся перелет в 1913 году» [1, с. 211].

Реорганизация частей царской армии Кавказского фронта после Первой мировой войны и Октябрьской революции 1917 года привела к перераспределению оставшихся аэропланов во вновь образованные авиационные отряды Грузии, Армении и белой гвардии в Ростове-на-Дону и Екатеринодаре. В конце 1918 г. именно здесь, в Екатеринодаре, где размещалось Управление Начальника авиации Вооруженных сил Юга России (ВСЮР), сгруппировались летчики имперской России с Кавказского и Западного фронтов. Командование сформированной Добровольческой армии, имея маленький, но уже эффективный опыт применения аэропланов на поле боя ПМВ, более чем на 200 пилотов располагало 50 и не могло их применять по назначению. По сложившимся обстоятельствам в военное время из летчиков была сформирована сухопутная пулеметная рота под командованием начальника Тифлисского летного училища капитана Л.А. Дацкевича, в штате которой находился знаменитый летчик К.К. Арцеулов. Пополнение авиации белогвардейцев Дона и Кубани «Фарманами» и «Анасалями», вывезенными в январе-феврале из Одессы, позволило здесь создать белогвардейские авиационные отряды ВСЮР в 1919 г.

Основой формирования в Екатеринодаре 1-го Кубанского авиационного отряда (1КАО)¹ стали приказ № 116 по штабу Кубанского Казачьего войска и предписание № 5276 Начальника инженеров Кубанского войска от 12 декабря 1918 г., командиром

¹ Государственный архив Краснодарского края (ГАКК). Р-28. Оп.1. Д.1. Л.2.

которого был назначен Георгиевский кавалер, военный летчик, полковник Вячеслав Михайлович Ткачёв. Первым по отряду был издан приказ по его штату в составе 143 казаков нижних чинов и 18 офицеров-летчиков.

Штабом Кубанского Казачьего войска была утверждена смета на 1919 г. по поставкам 40 самолетов (стоимость одного самолета в то время составляла 300 тыс. руб.)¹ и денежные средства в количестве 2 823 100 рублей.²

Организационная работа по формированию отряда шла два с половиной месяца.

21 января 1919 г. в Новороссийский порт прибыли первые 4 самолета из Одессы³, которые были благополучно перевезены в Екатеринодар.

2 марта 1919 г. полковник В.М. Ткачёв на самолете «Анасаль» выполнил первый десятиминутный полет.

В приказе № 60 от 3 марта 1919 г. по авиационному отряду было указано, что отряд сформирован и за летчиками закреплены самолеты по боевому расчету⁴:

- «Ньюпор» XVII» № 129 - военный летчик полковник Ткачёв;
- «Анасаль» № 010137 - военный летчик подполковник Сакирич;
- «Анасаль» № 010153 - военный летчик сотник Носенко;
- «Анасаль» № 010167 - военный летчик подпоручик Журкевич;
- «Анасаль» № 010160 - военный летчик есаул Лиманский;
- «Моран-Парасоль» № 238 - военный летчик есаул Миронов;
- «Моран-Парасоль» № 476 - военный летчик есаул Ильин;
- «Сикорский 16» - военный летчик есаул Лобов;
- «Фарман XX» № 957 - тренировочный для всех.

Приказом № 85 от 28 марта 1919 г. было начато формирование 2-го Кубанского авиационного отряда (2-й КАО) со штатами, аналогичными штатам 1-го отряда, но с пятью самолетами «Ньюпорт» XVII и XXIII серий, командиром которого был временно назначен полковник Евгений Иванович Виташевский⁵.

1-й КАО продолжал боевую учебу. 31 марта, в годовщину смерти генерала Л.Г. Корнилова, 2 самолета «Анасаль» с экипажами в составе Виташевского с Белым и Журкевича с Удовико выполнили полеты памяти над его символической могилой «Ферме» на берегу р. Кубань в Екатеринодаре, где в 2013 г. установлен памятник военачальнику.

19 апреля по приказу генерал-квартирмейстера штаба Кавказской армии отряд 1-го КАО был направлен на восточный участок фронта, где назревали решающие события. Приказом № 19 от 20 апреля отряд был включен в группу генерала А.П. Кутепова⁶. В составе ВСЮР авиационный отряд вплоть до октября вел боевые действия от Великокняжеской (Пролетарск) через Царицын (Волгоград) до Камышина.

2-й Кубанский АО выполнял боевые задачи в Темрюкском районе. Один из фактов: 29 мая есаул Миронов, взлетев с Екатеринодара в 5:40, пролетел над Темрюком и районом плавней на высоте 100 м, произвел боевую разведку, о чем доносили начальники Таманского погранотряда и особой Конно-пулеметной группы⁷.

Постановлением № 291 от 9.11.1919 г. Совета Кубанского краевого правительства и войскового атамана был утвержден штат и сформирован в Екатеринодаре Кубанский казачий авиационный дивизион⁸. Он состоял из Управления, двух авиационных отрядов и авиационной базы. Штат управления состоял из 7 офицеров (командир, помощник командира, заведующий разведкой, адъютант - есаул Удовико, старший

¹ ГАКК. Р-28. Оп.1. Д.3. Л.5.

² Там же. Д.3. Л.47.

³ Там же. Д.5. Л.39.

⁴ Там же. Д.9. Л.25.

⁵ ГАКК. Р-28. Оп.1. Д.9. Л.70.

⁶ Там же. Д.4. Л.71.

⁷ Там же. Д.10. Л.753.

⁸ Там же. Р-56. Оп.1. Д.1. Л.8.

врач - лекарь Кочановский, делопроизводитель, заведующий фотолабораторией) и 37 казаков и нестроевых.

Функции управления заключались в согласовании действий с вышестоящими штабами и внутри дивизиона, распределении личного состава, учете прихода и расхода техники и т.п.

Авиационная база (АБ) представляла собой ремонтно-хозяйственное подразделение, выполняющее восстановление авиационной техники и прочие тыловые задачи. Она располагалась в подвижном железнодорожном составе, состоящем из 13 вагонов: 3 - для личного состава, 5 - мастерские, 3 - склады, 1 - для бомб, 1 - для ГСМ, плюс 3 цистерны.

Командовал АБ военный летчик Саначин, ему помогали 5 военных чиновников (заведующий хозяйством военный летчик подпоручик Притулюк, заведующий техническим имуществом подпоручик Миленко, заведующий складом инженер Прокофьев, чиновник Терпугив, делопроизводитель Сероштань). В штате базы было 45 казаков обеспечивающего состава и команда из 35 специальных мастеров¹. 18 октября Управление 2-го КАО переименовано в Управление Кубанского казачьего авиационного дивизиона, а полковник Виташевский приступил к его формированию и доукомплектованию отрядов².

После ухода с фронта 1-го Кубанского АО из Екатеринодара на основании телеграммы № 1327 начальника штаба Кавказской армии по приказу № 17 от 19 декабря на фронт выступил в составе Кавказской армии под станицу Песчанокоскую³ 2-й КАО. В штате отряда состояло 6 самолетов (2 «Ньюпора», 1 «Моран-Парасоль», 1 «Моран-Морчет», 1 «Декан», 1 «Фарман» и 1 «Фарман-30-Фарсаль», неисправный), 6 военных летчиков, 6 наблюдателей и 74 казака под командованием есаула Василия Дмитриевича Лобова.

1-й КАО находился на базе в Екатеринодаре в количестве 7 военных летчиков, 6 летчиков-наблюдателей, 81 казака. Он перевооружался и вводил в строй 2 самолета (4 уже были собраны и один из них летал). Механики в Новороссийске принимали 6 английских самолетов.

Несмотря на неблагоприятную обстановку на Кавказском фронте, Екатеринодарская авиационная база решала обеспечивающие задачи: 7 декабря и 10 января есаул Сергиенко и Притулюк приняли прибывшие из Одессы 3 «Фармана ХХ», а хорунжий Лавровский из 2-го КАО получил самолет «Парасоль». В январе с завода «Моска» в Таганроге был эвакуирован самолет «Альбатрос», но около станицы Гниловской его пришлось сжечь. Из Севастополя и из Техотдела Управления Кубанской Войсковой флотилии было доставлено техническое имущество. В феврале, в обстановке катастрофы база принимала техническое имущество от 1-го КАО⁴ и от 2-го КАО из селения Милованного (18.02.1920 г.)⁵, оформляла ликвидационные и эвакуационные документы, денежное довольствие, заграничные паспорта и организовывала эвакуацию белогвардейцев из Екатеринодара.

В конце февраля 1920 г. на основании указаний № 31 НИК от 25.02.1920 г. дела Кубанского авиационного дивизиона Кубанская авиационная база сдала в войсковой архив⁶.

17 марта 9-я Армия РККА овладела Екатеринодаром. Противник потерял 30 самолетов [6, с. 299], а офицеры 1-го Кубанского отряда бежали в Феодосию⁷. Последний раз летчики отряда воевали в августе 1920 г. при высадке десанта генерала С.Г. Улагая на Кубани. Самолеты перелетели с Керчи в Приморско-Ахтарск для поддержания

¹ ГАКК. Р-29. Оп.1. Д.13. Л.1.

² Там же. Р-56. Оп.1. Д.1. Л.13.

³ Там же. Л.58.

⁴ ГАКК. Р-28. Оп.1. Д.2. Л.81.

⁵ Там же. Р-29. Оп.1. Д.9. Л.144.

⁶ Там же. Л.144.

⁷ Там же. Р-1559. Оп.1. Д.86. Л.52.

связи с войсками, но вскоре после успешных действий 9-й Армии РККА по ликвидации десанта они вернулись в Керчь [7, с. 15].

После отступления белогвардейцев в Крым на Кубани расположилась авиация красной 9-й Кубанской армии, организационно состоявшая из 4-го, 34-го, 35-го и 37-го разведывательных отрядов, базировавшихся в Екатеринодаре. Здесь из примерно десятка боеготовых и захваченных у белогвардейцев самолетов было сформировано сводное боевое отделение, которое перелетело на аэродром под Темрюком и с 3 мая 1920 г. начало выполнять налеты на Керченское побережье. Бомбежки целей в Керчи, металлургического завода, английских и белогвардейских судов на рейде прекратились в начале августа. Авиация переключилась на уничтожение десанта генерала С.Г. Улагая в районе станицы Ахтарской.

Кроме этого, летом 1920 г. в Баталпашинском округе вела боевые действия повстанческая «Армия возрождения России», сформированная генералом М.А. Фостиковым. 9-я армия красных применяла авиацию с аэродрома Екатеринодара для ведения разведки и поражения противника с воздуха в станицах Андрюковской, Псебайской и в районе Хосты.

В 1921 г. красноенлеты 34-го авиационного отряда под командованием Краснощёкова оказали большую помощь 1-й Конной армии С.М. Будённого в разгроме Кубанской повстанческой армии генерала М.А. Пржевальского у села Белое. Приказ во 2-ю кавбригаду совершить марш-бросок из станицы Курганной к селу был доставлен на самолете летчиками Ивановым и П.П. Зеленским 22 сентября с краснодарского аэродрома [8, с. 254].

Таким образом, стратегический выбор Екатеринодара для расположения авиации не случаен. Экономическое состояние города, географическое расположение, метеорологические условия позволили как содержать, так и использовать аэропланы для ведения не только разведывательной деятельности Причерноморья, Приазовья и Кубанской области, но и для мобильной связи с войсками и решения оперативно возникавших боевых задач во все стороны от города.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Ткачёв В.М. Крылья России. Воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910- 1917 гг. СПб: Новое культурное пространство. 2007.
2. Кубанский курьер. 1910. №594. 20.10.
3. Кубанский курьер. 1910. №595. 21.10.
4. Критский П.А. Подвиги русских авиаторов. Ярославль: МСМХV.
5. Кубанский край. 1913. №1133-231. 13.10.
6. История Гражданской войны в СССР. 1917-1922. Т.IV. М.: Госиздат. полит. литерат. 1957.
7. Вестник Воздушного Флота. 1922. №13.
8. Будённый С.М. Пройдённый путь. Кн. 3. М.: Воениздат. 1973.

REFERENCES

1. Tkachyev V.M. Krylya Rossii. Vospominaniya o proshlom russkoy voennoy aviatsii 1910-1917 gg. [Wings Of Russia. Memories of the past Russian military aviation, 1910-1917]. SPb: a New cultural space. 2007. (in Russ.).
2. Kubanskiy kurer. [Kuban courier]. 1910. No. 594. 20.10. (in press).
3. Kubanskiy kurer. [Kuban courier]. 1910. No.595. 20.10. (in press).
4. Kritsriy P.A. Podvigi russkikh aviatorov. [The exploits of Russian aviators]. Yaroslavl MCMXV. (in Russ.).
5. Kubanskiy kray. [Kuban region]. 1913. No.1133-231. 13.10. (in press).
6. Istoriya Grazhdansroy voyny v SSSR. 1917-1922. [History of the Civil war in the USSR. 1917-1922]. T. IV. Moscow: State Publishing House Polit. literat. 1957. (in Russ.).
7. Vestnik Vozdushnogo Flota. [Bulletin Of Air Fleet]. 1922. No. 13. (in press).
8. Budyenny S.M. Proydenny put. [Passed way]. KN. 3. Moscow: Voenizdat. 1973. (in Russ.).

Информация об авторе:

Кушнерёв Валерий Владимирович, доцент,
Краснодарское высшее военное авиационное
училище,
Краснодар, Россия
Kvv830@mail.ru

Получена: 04.03.2017

Для цитирования: Кушнерёв В. В., Исторические предпосылки появления и дислокации авиации в Краснодаре (Екатеринодаре) в 1910-1921 гг. Историческая и социально-образовательная мысль. 2017. Том. 9. № 2. Часть 1. с. 45-50.
doi: 10.17748/2075-9908-2017-9-2/1-45-50.

Information about the author:

Valery V. Kushneryov, Associate Professor,
Krasnodar higher military aviation school for pilots,
Krasnodar, Russia
Kvv830@mail.ru

Received: 04.03.2017

For citation: Kushneryov V.V., History of emergence and dislocation of aircraft in Krasnodar (Ekaterinodare) in 1910-1921. Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mysl' = Historical and Social Educational Idea. 2017. Vol . 9. no.2. Part. 1. Pp. 45-50.
doi: 10.17748/2075-9908-2017-9-2/1-45-50. (in Russian)