

Прошла мировая война. Все государства, принимавшие в ней участие, сейчас [в 1921 году] подводят итоги ее: внимательно изучаются в деталях эпизоды великих битв и бережно заносят на страницы военной науки все поучительные примеры и выводы. Конечно, военные авторитеты западноевропейских государств уделяют должное внимание и новому техническому средству войны – авиации, которая в течение четырех лет, 1914 – 1918 гг., из вспомогательного, почти исключительно разведывательного средства, достигла значения мощного боевого средства других родов оружия. Специфический характер мировой войны, особенно на Западноевропейском фронте, где были сосредоточены грандиозные технические средства, отвечающие последнему слову науки, дает материал, для изучения главным образом вопросов применения авиации в позиционной войне.

В то время как на Западном фронте окончательно замолк грохот орудий, на востоке Европы та армия, которая в 1917 году, разваленная преступной изменнической агитацией бросила фронт, уже через несколько месяцев судорожно сжимала в своих руках винтовку и с невероятной яростью вступила в братоубийственную схватку.

Уже в 1919 году белые и красные имели организованные силы и вели борьбу. Стойкость войск той и другой стороны была слаба, пока каждая из них стремилась вести непрерывные наступательные операции, что придавало Гражданской войне вполне определенный характер – маневренный.

К сожалению, в силу исключительных условий жизни большинства участников русской Гражданской войны материала для изучения ее в печати еще пока нет, а поэтому для многих роль и значение авиации в этой войне остаются неясными. Я беру на себя смелость [...] коснуться именно этого вопроса – с це-

лью освещения его главным образом с тактической стороны.

Гражданская война в России началась с момента захвата власти большевиками в обеих столицах. К сожалению, Временным правительством не было заранее подготовлено вполне реальной силы, почему, начиная с конца 1917 г., организация войск, как белых, так и красных, производилась в период самой борьбы и носила поспешный характер. Бралось все мало-мальски способное к бою и посылалось на фронт. Естественно, что при таких условиях невозможно было даже мечтать о какой-либо серьезной роли авиации. Организация в это время первоначально затруднялась вследствие полного отсутствия у противобольшевистских сил основных баз.

Только в 1919 г. армии Юга России приняли организованную форму и были снабжены всеми необходимыми техническими средствами. [...] я буду касаться только авиации Юга России, так как, с одной стороны, все ее развитие протекало на моих глазах, почему я имею возможность подробнее останавливаться на тех или иных вопросах тактического применения ее, с другой стороны – по имеющимся данным, работа авиации на других фронтах Гражданской войны, мало отличалась от таковой в армиях Юга России.

По недоразумению, по преступному ли попустительству или, наконец, злоупотреблению к началу 1919 г. Юг России был снабжен в массе почти совершенно непригодными для боевой работы аэропланами – так называемыми – «Ариейтами»<sup>1</sup>. Лучшие же системы – «Гевляндь»<sup>2</sup> – стали прибывать в значительном количестве только летом этого [1919] года. Эта серьезная заминка технического свойства, конечно, значительно отразилась на боеспособности авиационных отрядов Юга России. Тем не менее в 1919 г. авиация Юга России своими действиями как отдельных летчиков, так и некоторых отрядов внесла крупный вклад в свою историю.

На Терке борьба с восставшими воинственными горными племенами в некоторых случаях возлагалась почти исключительно на авиацию, которая, не считаясь с непроходимостью дикой горной страны, свободно достигала неприступных аулов и своим грозным бомбометанием приводила к покорности беспокойных абреков <sup>iii</sup>.

В Донецком бассейне некоторые отдельные летчики, проявляя инициативу, своими активными действиями – бомбометанием и обстрелом из пулеметов земных целей – нередко расстраивали густые ряды наступающего сильнейшего противника, отбрасывали наседающие бронепоезда, чем склоняли успех операции в нашу пользу <sup>iv</sup>.

Еще более характерные задачи, присущие только условиям Гражданской войны, были поставлены авиации на Дону.

Пример. В Новочеркасске были получены сведения, что Верхнедонцы восстали против советской власти. Для проверки и подтверждения этих сведений решено было послать аэроплан. Так как число восставших было не велико, к тому же внешне они ничем не отличались от красных, то, естественно, произвести в этом случае какую-либо разведку сверху было невозможно, почему являлась необходимость опуститься где-либо в предполагаемом районе восстания и опросом жителей выяснить обстановку. Зверский террор красных, а также трудность выполнения этой задачи в техническом отношении, заставляли смотреть на этот полет, как на верный путь к смерти. Тем не менее нашелся не один храбрец-летчик. Ими окончательно была установлена связь с повстанцами, перевезено в район восстания воздушным путем оружие, большое количество патронов, медикаментов. При этом неоднократно были случаи посадки аэроплана среди красных и взлета под их ружейным огнем на расстоянии почти прямого выстрела <sup>v</sup>.

Другой случай ответственной связи был произведен авиацией в период Мамантовского рейда. На этот раз некоторые из летчиков геройски сложили свои головы, попав в руки красных <sup>vi</sup>.

Наконец, на Царицынском направлении, с началом майского наступления, авиация стремилась все-

мерно к согласованному с войсками действию, своей разведкой и активными действиями она способствовала победоносному продвижению Кавказской армии к Царицыну, оказала неоценимую услугу при взятии его и в дальнейшем помогла удержать его за нами в тот момент, когда красные, сосредоточив крупные силы, обрушились на нас. В этот период особенно характерными и красочными являются активные действия авиации в операциях: 5 мая под Великокняжеской; 30 мая – у Царицына; в июне – при взятии Царицына и в конце августа – при отбитии атак красных на подступах к Царицынской укрепленной позиции. Здесь впервые выявилось исключительное значение активных действий авиации в маневренном бою и особенно подчеркнулась ее мощь в борьбе с конными массами <sup>vii</sup>.

\*\*\*

Описывая Гражданскую войну, я хотел бы дать объективную историческую правду о Кубани и о наших казаках. У донцов, например, были Подтелковы и его последователи, а у нас Сорокин да Кочубей и, кажется, без последователей. Кубань, по-моему, в массе своей являлась чистой «Вандеей» <sup>viii</sup>, и это историческое понятие. От истории это скрывать не надо. А я пишу не для сегодняшнего дня и не в угоду правым или левым, не ради гонорара, которым мне, наверно, пользоваться не удастся <sup>ix</sup>.

Что же толкнуло меня в стан белых? Только горячая любовь к Родине и своему народу. Я шел против Советской власти не потому, что защищал какие-то личные привилегии; не потому, что был противником каких-либо социальных перемен; не потому, что спасал от коммунизма капитал, а мне казалось, что я спасаю Родину!

Немало разочарований пережил я в стане белых. Но жребий был брошен. Как впитавший в себя с детства дух дисциплины, я подчинился власти на Юге России и добросовестно исполнял все даваемые мне поручения <sup>x</sup>.

Доподлинно неизвестен хронологический отрезок жизненных перипетий Ткачева с момента оставления им Ставки в Могилеве и до появления на Кубани. На этот счет существует ряд версий, выдвинутых авторами, изучавшими биографию Ткачева. К сожа-

лению, они не указывают источник информирования, что весомо снижает достоверность изложенных ими событий. Так, например, В. Кондратьев пишет: «Рассказ о том, как Ткачев пробирался „по бурлящей России” с бывшего фронта на Кубань, мог бы стать сюжетом для приключенческого романа. Ему пришлось переодеться в солдатское обмундирование, его дважды арестовывали, но оба раза он сумел бежать. В марте 1918-го Ткачев добрался до Майкопа, занятого красными, и там его арестовали в третий раз. Более четырех месяцев Вячеслав Матвеевич провел в городской тюрьме, пока в августе его и других заключенных не освободили вступившие в город части Добровольческой армии генерала Деникина»<sup>xi</sup>.

Несколько иную интерпретацию событий дает И. Софронов. По его словам, после оставления Ставки Ткачев направился на Кубань, «где, как он справедливо рассчитывал, красные встретят вооруженное сопротивление. Дважды полковника задерживали, дважды он бежал из-под ареста. И в начале 1918 года появился в родных местах, где рядовым бойцом вступил в партизанский отряд казачьего полковника Кузнецова и участвовал в нескольких боях против войск Северо-Кавказской советской республики. В одной из таких стычек подразделение, в котором сражался Ткачев, прикрывало переправу основных сил через Лабу, было отрезано от своих и практически в полном составе уничтожено красными. Вячеслав Матвеевич оказался в числе тех, кто был взят в плен. С марта 1918-го он находился в майкопской тюрьме. И лишь в начале сентября, когда большевики были выбиты из города, смог предложить свои услуги штабу Добровольческой армии»<sup>xii</sup>.

Совсем лаконично описывает события А. В. Шишов: «В конце ноября 1917 года полковник Ткачев покинул Могилевскую ставку и уехал на Кубань. Там он вступает в белый партизанский отряд полковника Кузнецова, действовавший у Майкопа. Попал в плен и чудом избежал расстрела (за него заступились казаки-кубанцы)»<sup>xiii</sup>. Еще меньше информирован М. Быков: «Октябрь Ткачев не принял, ушел на Дон и Кубань, командовал авиацией в Русской армии генерала Врангеля»<sup>xiv</sup>.

По свидетельству А. В. Махалина, «в декабре 1917-го Ткачев добирается из Могилева до родной Кубани и вступает в белогвардейский конный отряд рядовым казаком. Участвует в боях, попадает в плен, дважды по несколько недель томится в большевистских тюрьмах»<sup>xv</sup>. Почти вторят ему А. Дробышевский и В. Куликов: «В декабре 1917 г. Ткачев добирается из могилевской ставки до родной Кубани и вступает в белогвардейский конный отряд рядовым казаком. В феврале – марте 1918 г. он активно участвует в боях, дважды попадает в плен, где проводит 4 месяца, и чудом спасается из тюрьмы»<sup>xvi</sup>.

А вот как пишет В. Бардадым: «20 октября 1917 года, когда ставка была занята большевиками, В. М. Ткачев оставляет должность и выезжает на Дон, в распоряжение генерала Л. Г. Корнилова. Но и там дела ему не оказались. И он подался в свой отчий угол на Кубань. В феврале – марте 1918-го Вячеслав Матвеевич, прекрасный наездник, служит простым рядовым в конном отряде и однажды, участвуя в одной из рискованных схваток, попадает в красный плен, где проводит четыре месяца»<sup>xvii</sup>.

Осведомленный историк русской авиации В. М. Томич, будучи в эмиграции и переписываясь с Ткачевым с середины 1920-х годов вплоть до его смерти в 1965 году (кроме ГУЛАГовского периода), указывал, что после Октябрьской революции Ткачев вместе с военным летчиком В. Г. Барановым «пробрались на Дон, где В. Г. Баранов с 1918 по 1920 год был начальником Донской Авиации у белых, а В. М. Ткачев, вступивший в ряды Корниловских ударных частей, попал в плен к красным, в котором находился с апреля по август 1918 года. Несколько позже своего освобождения из плена, т.е. уже зимой 1918 года, он создал и возглавил 1-й Кубанский казачий авиационный отряд»<sup>xviii</sup>.

Наконец, племянник Ткачева – Б. И. Ткачев так описывает события, в ряде которых и сам принимал непосредственное участие: «Вяч[еслав] Мат[веевич] возвращается на Кубань и вступает в Правительственный Кубанский войсковой антибольшевистский отряд в конную группу пол[ковника] Кузнецова, посланного после командующим для отвлечения внимания противника от главных отступающих

сил и разбитого наголову противником. Вяч[еслав] Мат[веевич] раненый попадает в Майкопскую тюрьму, откуда его, по приговору станицы<sup>xxix</sup>, выручают казаки, взяв его на поруки. В августе [1918 года], вместе с частями 1-й Кубанской Казачьей Дивизии, я, командуя Партизанским отрядом 1-й Куб[анской] Каз[ачьей] Дивизии, после ночного боя, вступил в станицу Гиагинскую, где и нашел скрывавшихся там Вяч[еслава] Мат[веевича] и других наших офицеров. Объяснив обстановку, я дал подводу и небольшой конвой и направил Вяч[еслава] Мат[веевича] и ген[ерала] Данилова в Екатеринодар»<sup>xxx</sup>.

Сам же Ткачев об всех этих событиях нигде и никогда не упоминал, ограничиваясь констатацией факта нахождения в тот период на территории Кубани, занятой красными.

*[...] Юг, хваченный белым движением, был не мал, а я не был вездесущим. К тому же я около полгода – в 1918 году – был вне белых, жил в станице при советской власти с семьей<sup>xxxi</sup>. [...] летом 1918 года [...] я жил в своей родной станице близ Майкопа (Келермесской), где в то время была советская власть<sup>xxii</sup>.*

О том, как разворачивались дальнейшие события, известно со слов Б. И. Ткачева: «С радостью он [Ткачев] туда [в Екатеринодар] поехал с полной надеждой организовать в Добровольческой армии любимую им авиацию, но опять-таки – судьба играет человеком, и ему, знаменитому уже в то время летчику, бывшему Начальнику всей Российской авиации, Главным командованием [Добровольческой армии] было отказано в этом, а назначили полу-поляка, полу-литовца, мало известного до тех пор, как и мало что сделавшего после, ген[ерала] Военного Летчика Кравцевича<sup>xxiii</sup>. Чем объяснить эту причину, я так и не мог добиться у Вяч[еслава] Мат[веевича] – моего дяди. Он всегда старался обходить этот вопрос. Я же это относил к той причине, по какой и Главное командование не разрешало иметь кубанцам свою армию<sup>xxiv</sup>. Но так или же иначе, обиженный генерал Вяч[еслав] Мат[веевич] Ткачев отошел от дел Доб[ровольческой] армии и пошел служить родному Кубанскому казачьему войску. Он в нем занимал разные должности: ездил в качестве председателя комиссии в Киев для переговоров с правительством

Гетмана Скоропадского об оказании кубанцам помощи, ездил туда же и в качестве члена комиссии под председательством Н. Рябовола. [...] Когда Кубанское инженерное управление добилось разрешения к формированию своего авиаотряда. Вяч[еслав] Мат[веевич] принял живое участие в организации такового»<sup>xxv</sup>.

*С авиацией я сблизился главным образом в Крымский период, при Врангеле, где я его командовал. [...] я не был в гуще летчиков, а в деникинский период был от них вообще далек. Ведь авиация при Деникине – со второй половины 1918 года и до весны 1920 года – была в Донском войске и в Добровольческой армии<sup>xxvi</sup>, и каков в этот период был политико-моральный облик летчиков, конечно, точно не могу сказать. А, в сущности, и за врангелевский период, когда я уже общался с летчиками, мне трудно сказать точно – каков был их политический облик. На эту тему мне никогда не приходилось с ними разговаривать, да и было некогда это делать. С летчиками я бывал всегда в боевой обстановке, которая [...] совершенно исключает политику – это был принцип старой Русской армии. [...] я думаю, что не все офицеры-летчики имели одинаковый взгляд на политику – были, вероятно, среди них республиканцы, демократы и даже монархисты. Но никто из них, конечно, не задавался вопросом – как надо строить будущую Россию? Как удовлетворить работой, как ответить на почти вековые чаяния крестьян? Эта высокая политика была уделом Деникина с его окружением, а позже – Врангеля. Откровенно говоря, я и сам пытался ответить – какую Россию я представлял себе в будущем. Все мы, рядовые белые, думали тогда не о постройке России, а о ее спасении. Естественно, когда мне приходилось слышать от кого-либо, что все мы, белые, контрреволюционеры, я возмущался этим и думал: нет уж возврата к прежнему, но может быть действительно революция должна очистить нашу Родину от всей этой гнили, от всей той позорной накипи, которую создал разлагающийся режим Николая II. [...] А что касается морали летчиков – она была, как, пожалуй, и у многих белых, под влиянием того финансово-экономического и политического хаоса, который создался в тылу победоносно двигающихся к Москве войск еще*

летом 1919 года и продолжался после военных неудач вплоть до катастрофической Новороссийской эвакуации. Мне приходилось видеть наших летчиков, георгиевских кавалеров, в ролях самых злостных спекулянтов и чуть ли не мародеров. Правда, это были единичные случаи.

Что касается идейности белых летчиков, мне уже легче ответить, так как я и сам пережил, перестрадал и передумал то, что и многие другие. Конечно, не все, кто работал в белой авиации, был вполне идейным, ведь кое-кто вошел в нее просто после того, как известная территория была занята белыми<sup>xxvii</sup>. Идейными надо считать, главным образом, бывших фронтовиков. Эта «идейность» родилась еще там – на внешнем фронте. Она не была контрреволюционной и даже поначалу антикоммунистической. Но сама обстановка внушала и толкала наших боевых летчиков, из которых некоторые годами не покидали фронта, только на одно чувство и желание – жажду победы над врагом, ради спасения от позора и порабощения. [...] Вдумайтесь и поймите – какую же душевную трагедию переживали боевые офицеры, а в том числе и летчики фронта! И эта трагедия пришла исторически. [...] Возможно, что были среди белых летчиков и шкурники, боровшиеся за утерянные привилегии. Но их лучшая часть была настроена так, как мне известно. [...] В армиях Деникина и Врангеля никакой пропаганды не велось, а в тылу, при Деникине, работал пресловутый ОСВАТ<sup>xxviii</sup>, который в результате вооружил против себя всех и был в Крымский период ликвидирован.

Точно не знаю, что было в период мало мне знакомый в Донской авиации и в отрядах Добровольческой армии. Но думаю, что не ошибусь, если скажу, что потеря там в воздушных боях не было, так как все эти летчики были старые опытные, обстрелянные еще на внешнем фронте<sup>xxix</sup>. А в Крымский период мне известен лишь один случай, когда красный летчик смело и решительно остановил «Хевилэнд»<sup>xxx</sup> белых в районе Каховки, однако последний без повреждений

и ранения летчиков вернулся на свой аэродром<sup>xxxi</sup>.

После освобождения Екатеринодара Добровольческой армией<sup>1</sup> А. И. Деникина и М. В. Алексеева от красных в начале августа 1918 г. в город вернулось Кубанское краевое правительство. В это время Екатеринодар напоминал Вавилонское столпотворение – туда устремились военные, не признавшие советскую власть, и беженцы из центральных губерний России. Член Особого совещания при Главнокомандующем ВСЮР Н. В. Савич вспоминал: «Екатеринодар показался мне грязным губернским городом средней руки, он был переполнен, найти помещение частному лицу было невозможно»<sup>xxxi</sup>. Однако для «освободителей» подобной проблемы не существовало. Штаб Добровольческой армии разместился в шикарном доме братьев Богарсуковых на Гимназической улице в центре города (ныне Краснодарский государственный историко-археологический музей-заповедник имени Е. Д. Фелицына). Генерал А. И. Деникин с семьей поселился в особняке владельца крупной обувной фабрики Х. И. Фотиади на углу Соборной и Борзиковской улиц (ныне ул. Ленина, 53 – Творческое объединение «Премьера»). Генерал М. В. Алексеев занял особняк чешского пивовара М. Ф. Ирзы на Екатерининской улице (ныне ул. Мира, 60 – отель «Престиж»), но прожил там недолго: после его кончины 25 сентября 1918 г. от воспаления легких в особняк перебрался заместитель председателя Особого совещания генерал А. М. Драгомиров. Управление контрразведки Добровольческой армии дислоцировалось в Гранд-отеле Губкина на Гимназической улице (ныне угол улиц Гимназической, 69 и Красноармейской, 39 – музей им. Фелицына), а его Екатеринодарский контрразведывательный пункт – на Соборной улице, 30 (ныне ул. Ленина). Наконец, Управление авиации Добровольческой армии нашло приют на Крепостной улице, 27 (ныне ул. Пушкина). Вот туда-то по прибытии в Екатеринодар и устремился Ткачев, однако понимания у «полуполяка, полулитовца» Кравцевича не нашел. Но почему? По-

<sup>1</sup>26 декабря 1918 г. между Главнокомандующим Добровольческой армией генералом А. И. Деникиным и атаманом Всеволодского войска Донского генералом П. Н. Красновым было заключено соглашение об установлении единого командования и образовании Вооруженных сил Юга России (ВСЮР), куда позднее вошли и войска других армий. Главнокомандующим ВСЮР был назначен А. И. Деникин.

скольку, по словам племянника Ткачева, дядя «всегда старался обходить этот вопрос», можно только предположить следующее. Назначенный 20 декабря 1916 г. инспектором авиации Северного фронта в Великую войну, Кравцевич оставался на этом посту до октября 1917-го. Следовательно, он был некоторое время в подчинении Ткачева, который с 30 июня 1917 г. руководил всей авиацией на театре военных действий. Не исключено, что требовательный Ткачев высказывал какие-либо нарекания Кравцевичу, а тот, возглавив авиацию Добровольческой армии, не смог этого забыть. Впрочем, не исключена и банальная причина: Кравцевич опасался, что авторитетный не только в авиационных кругах Ткачев займет его место руководителя авиации Добровольческой армии. Как показывают дальнейшие события, в принципе, так и произошло, но уже при Главнокомандующем ВСЮР генерале Врангеле.

Как бы то ни было, но 15 ноября 1918 г. войсковой штаб Кубанского казачьего войска, куда обратился Ткачев, направил его в распоряжение начальника Управления инженеров войска полковника С. В. Попова, который и назначил его исполняющим обязанности командира «Первого Кубанского авиационного отряда»<sup>xxxiii</sup>. Уже 28 ноября на заседании Совета Кубанского краевого правительства был утвержден штат Кубанского авиационного отряда<sup>xxxiv</sup>, который был объявлен 22 декабря приказом № 511 войскового атамана Кубанского казачьего войска генерал-лейтенанта А. П. Филимонова. В штат отряда вошел 21 офицер, в том числе: командир отряда, военный летчик (штаб-офицер); его помощник, военный летчик (есаул, мог быть штаб-офицером); 8 военных летчиков (обер-офицеры); 8 летчиков-наблюдателей (обер-офицеры); механик (он же заведующий технической частью отряда); делопроизводитель (чиновник). Помимо офицеров, в штат отряда вошли 82 казака, в том числе: 20 мотористов (10 старших и 10 младших); 2 слесаря; 2 столяра; технический каптенармус; его помощник; 3 писаря (высшего, среднего и младшего оклада); вахмистр; медицинский фельдшер; команда для охраны и обслуживания отряда в количестве 42 казаков. Помимо ежемесячного содержания, военным летчикам и

летчикам-наблюдателям за каждый час выполнения боевой задачи выплачивалось по 25 руб. К «материальному оборудованию отряда» были отнесены 10 «самолетов разных систем»; 10 «пулеметов для установки на самолетах» и 5 «палаток-ангаров». К отряду «прикомандировывалось» 2 легких и 2 грузовых автомобиля. Особо уточнялось, что «к каждому самолету и автомобилю должны быть в необходимом количестве запасные части и инструменты, кроме того при отряде должны быть устроены мастерские – столярная и слесарная в масштабе, необходимом для незначительных починков самолетов и автомобилей»<sup>xxxv</sup>. На деле же вышло, что ни аэропланов, ни вооружения к ним, ни, тем более, автомобилей не было – в наличии имелись только военные летчики, рвущиеся в бой, причем в достаточном количестве. По этому поводу начальник Управления инженеров Попов сетовал, мол, летчиков нынче в Кубанском войска полно, а вот дипломированных офицеров инженерных войск днем с огнем не сыщешь<sup>xxxvi</sup>.

12 декабря 1918 г. Ткачев издал приказ № 1 «по формирующемуся Кубанскому авиационному отряду».

§1. Сего числа приступлено к формированию Первого Кубанского отряда.

[...] § 3. При сем объявляю список гг. офицеров, чиновников, казаков и солдат, предназначенных в формирующийся мною отряд».

В «список» вошли 8 военных летчиков (в том числе и Ткачев), 3 пилота-авиатора, 7 летчиков-наблюдателей, делопроизводитель и 19 казаков и солдат. В дальнейшем авиаотряд продолжал пополняться личным составом до установленного штата. Так, например, 20 декабря приказом № 2 в штат отряда было зачислено еще 16 казаков и урядников. Все казаки и солдаты были размещены в гостинице «Александра» на ул. Шевченко, а позднее – в гостинице «Александрия» на Ростовской ул., 133. Офицеры авиаотряда жили на квартирах, однако ежедневно к 10 часам все свободные от службы офицеры обязаны были собираться в «Александре»<sup>xxxvii</sup>. Заметим, что с 20 декабря авиаотряд уже именовался как «1-й Кубанский казачий авиационный отряд».

Поскольку авиаотряд пополнялся кубанскими

казаками, ранее никогда в авиации не служившими, привыкший к соблюдению строгой дисциплины Ткачев уже в своем приказе № 3 от 22 декабря объявил «Временный порядок дня в авиационном отряде.

Подъем людей в 7 час. утра.

Утренняя молитва и чай от 7½ до 8 час.

От 9 час. до 12 час. занятия в летном классе для подготовки казаков по должности мотористов.

В канцелярии занятия от 9 час. до 3 час. дня.

В 12 час. обед.

От 12 до 2 час. дня послеобеденный отдых.

От 2 до 4 час. дня строевые занятия и знакомство с уставами для команды, предназначенной для обслуживания аэродрома.

Ужин в 5 час. дня.

Знакомство с устройством самолетов и теорией полета от 5½ до 7½ час. вечера.

Заря и общая молитва в 9 час. вечера.

К 10 час. вечера команда должна ложиться спать»<sup>xxxviii</sup>.

Пока казаки постигали технические азы авиации, летный состав вынужденно бездействовал. Дело оставалось за малым – военным летчикам нужны были аэропланы. Но инспектор авиации Добровольческой армии Кравцевич разводил руками – самим не хватает. По свидетельству Деникина, к началу 1919 г. на балансе армии находилось только 29 самолетов<sup>xxxix</sup>. Пришлось Ткачеву при содействии краевого правительства приобретением аэропланов заняться самостоятельно.

В ночь на 20 февраля 1919 г. на железнодорожную станцию Екатеринодара прибыл эшелон из Одессы, доставивший 6 аэропланов («Фарман-XX», «Сикорский-16», «Ньюпор-XVII», «Анасаль» и два «Моран-Парасоль») и техническое имущество для 1-го Кубанского авиаотряда, которые были направлены на Черноморский вокзал (ныне ж/д станция Краснодар-2). Вплоть до 1 марта осуществлялись выгрузка, сборка и ремонт аэропланов на «аэродроме» (фактически – участок местности рядом с вокзалом, где осенью 1913 г. Ткачев летал на радость местной публики после одиночного перелета из Киева) и заводе «Кубаноль» (в советское время завод им. Седина). 2 марта Ткачев впервые совершил тренировочный полет на

«Анасале» продолжительностью 10 минут и на следующий день приказом № 60 объявил 1-й Кубанский казачий авиационный отряд «считать сформированным»<sup>xl</sup>. С этого времени практически ежедневно, в зависимости от погоды, военные летчики авиаотряда и Ткачев летали над городом.

*Вчера [24 марта 1919 года] мною испытан в полете самолет «Сикорский-16», привезенный с Украины есаулом Лобовым в совершенно непригодном для полетов состоянии, но усиленным и настойчивым трудом мотористов машина приведена в полный порядок»<sup>xli</sup>.*

Заметим, что к 11 марта 1919 г. в 1-м авиаотряде к прибывшим из Одессы шести аэропланам добавилось еще три «Анасаля». Согласно «Ведомости распределения самолетов отряда между летчиками» Ткачев закрепил за собой «Ньюпор-XVII» № 129, остальные были переданы другим военным летчикам, а «Фарман-XX» был приспособлен как «тренировочный для всех летчиков». Помимо аэропланов в распоряжение авиаотряда поступили на вооружение 10 английских пулеметов «Льюис», 10 австрийских и 33 итальянских винтовок с патронами в количестве 1500 штук. А 4 апреля Кравцевич вспомнил о проблемах кубанских летчиков и отправил из 1-го авиационного генерала Алексея отряда Добровольческой армии в распоряжение 1-го Кубанского авиаотряда аэроплан «Альбатрос», однако «требующий капитального ремонта»<sup>xlii</sup>. В тот же день он поведал Ткачеву, что предполагает снабдить 2-й Кубанский казачий авиационный отряд (формирование которого началось 28 марта под командованием военного летчика полковника Е.И. Виташевского) аэропланами из авиаотрядов Добровольческой армии, как только они начнут снабжаться английскими аппаратами<sup>xliii</sup>.

19 апреля 1919 г. 1-й Кубанский авиаотряд во главе с Ткачевым в составе 10 офицеров, 1 чиновника и 64 казаков выступил на фронт, получив на авиабазе ВСЮР более 300 фугасных и зажигательных бомб<sup>xliv</sup>. Уже 2 мая по приказу Деникина 1-й Кубанский авиаотряд в составе 8 аэропланов поступил в распоряжение Главнокомандующего Кавказской армией генерал-лейтенанта барона П. Н. Врангеля<sup>xlv</sup>. По его распоряжению была создана авиационная

группа во главе с Ткачевым, должность которого стала именоваться как «командующий авиацией при Кавказской армии». В состав авиагруппы вошли: 1-й Кубанский авиаотряд, 4-й Донской самолетный отряд под началом военного летчика есаула Ф. Т. Зверева из авиации Донской армии (начальник управления – военный летчик полковник В. Г. Баранов) и звено (flight) «В» английского авиационного дивизиона (squadron) № 47 Королевских воздушных сил (Royal Air Force) под командованием капитана Дэвиса (в июле было заменено на звено «С» капитана Фрогли)<sup>xlvi</sup>.

*Продолжая начатую еще 3 мая операцию на р[еке] Маныч, наши силы 5 мая 1919 года имели под ст[аницей] Великокняжеской<sup>xlvii</sup> следующее расположение: с юга наступали слабые пехотные части, с запада действовал конный корпус генерала Шатилова, за ним, уступом за правым флангом, располагался другой конный корпус – генерала Покровского.*

*Наступление развивалось успешно, но к 2 часам дня воздушной разведкой обнаружилось в районе хутора Королькова (северо-восточнее Великокняжеской) сосредоточение значительных сил красной кавалерии Думенко. Это создавало прямую угрозу нашему правому флангу.*

*Продвигаться далее на запад значило подставлять под удар свой тыл – переправы через р. Маныч, приостановка же грозила переходом инициативы в руки противника.*

*Командующий конной группой генерал Врангель приказывает генералу Покровскому, при поддержке аэропланов, атаковать Думенко.*

*Для выполнения этой задачи вылетело 9 машин, из которых большая часть была мало пригодна для бомбометания. В момент появления аэропланов над местом предстоящего кавалерийского боя картина была следующая: наши конные части, вытянувшись в длинные походные колонны, двигались на север, главные же силы красной кавалерии оставались на месте, у хутора Королькова, в резервном порядке и только их передовой полк стройными рядами шел на юг, стремясь войти в соприкосновение с нами.*

*Цель для бомбометания была ясна, и весь удар воздушных сил был направлен против группы у хутора*

*Королькова. Несмотря на несоответствие аэропланов, эффект бомбометания был колоссальный. Красные понесли большие потери лошадьми и людьми и в полном беспорядке рассыпались по полю...*

*В результате Думенко не мог своевременно привести в порядок свои главные силы, и, не вводя их в бой, отошел, дав возможность ген[ералу] Покровскому легко обеспечить правый фланг ген[ерала] Шатилова. К вечеру [6 мая] Великокняжеская была в наших руках<sup>xlviii</sup>.*

*7 мая штаб Главкомандующего ВСЮР сообщал: «Большую помощь нашим частям оказали Добровольческий, Кубанский и Донской авиаотряды, под общей командой полковника Ткачева. Находясь почти целый день в воздухе, совершив за последние три дня, несмотря на сильный дождь и порывистый ветер, более 76 боевых полетов, летчики своей неутомимой работой поддерживали связь между частями, своевременно давали самые точные сведения о группировке и силах противника и своими бесстрашными полетами неоднократно приводили в расстройство части красных, низко спускаясь над ними и забрасывая их бомбами»<sup>xlix</sup>. В свою очередь, Ткачев с теплотой отзывался о военных летчиках Донской авиации.*

*Несмотря на неблагоприятную погоду [командир 4-го Донского самолетного отряда есаул Ф. Т. Зверев] сам на самолете «Ньюпор-XVII» производил разведку расположения и группировки противника, давая самые ценные сведения, чем способствовал удачному маневрированию нашей конницы. Во время каждого полета сбрасывал бомбы на резерв противника, а около 17 часов 6 мая во время группового полета для атаки конной дивизии Думенко, готовившейся нанести удар нашим войскам, удачным сбрасыванием бомб на стоящую в резерве колонну конницы противника, способствовал созданию среди нее паники и расстройства<sup>1</sup>. [Летчик-наблюдатель 4-го Донского самолетного отряда штабс-капитан Липявкин с военным летчиком подесаулом Жмедко] в глубоком тылу противника давал ценные сведения о передвижениях неприятеля, несмотря на неблагоприятную погоду, заставлявшую для наблюдения спускаться менее тысячи метров. 6 мая обнаружил конницу ди-*



*визии Думенко, готовившуюся нанести удар нашим частям и заблаговременным предупреждением дал возможность нашим войскам произвести соответствующую перегруппировку, кончившуюся разгромом противника.*

*Отличная работа летчиков группы, оказавшая большую заслугу в удачном развитии операции, отмечена в сводке Главкома [Деникина] за 8 мая и благодарностью Командующего [Кавказской] армией генерала Врангеля»<sup>li</sup>.*

Газета «Донская волна» в то время писала: «Великокняжеская операция завершилась самым активным и решительным участием авиации, вписавшей в свою историю одну из славных своих страниц. Генерал Врангель, поблагодарив летчиков за боевую работу, сказал: „Много мне приходилось наблюдать за работой нашей авиации и в прежнюю кампанию и теперь, в войне с большевиками, но я ничего подобного не видел. Благодаря работе летчиков, для меня была все время совершенно ясна обстановка”<sup>lii</sup>. Сам Врангель по этому поводу вспоминал, что «6-го [мая] с рассветом бой возобновился на всем фронте. [...] На закате я назначил общую атаку [...] Налет полковника Ткачева оказался весьма удачным. Противник потерял большое число людей и лошадей; морально потрясенные, его части расстроились. [...] Великокняжеская была взята. [...] Путь к Царицыну и Волге был открыт»<sup>liii</sup>.

8 мая Врангелю была поставлена задача захватить Царицын<sup>liv</sup>. Началось наступление Кавказской армии, в котором принимала участие и авиагруппа Ткачева. В этот непростой период приказом по Кубанскому казачьему войску № 662 от 19 мая 1919 г. Ткачев был произведен в чин генерал-майора<sup>lv</sup>. 21 мая Врангель направил Ткачеву телеграмму: «Поздравляю [с] производством [в] генерал-майоры»<sup>lvi</sup>.

Новоиспеченному генералу авиации (первому в истории Русской армии!) теперь бы передохнуть, обмыться с «крылатыми» коллегами новенькие генеральские погоны, да и не соваться больше в пекло, а командовать авиагруппой с аэродрома (как это делали иные авиачальники). Но нет, не таков Ткачев: продолжалось наступление на Царицын, и негоже было ему отсиживаться в тылу. Удивительный факт – гене-

рал(!) Ткачев на аэроплане ведет в бой своих товарищей. Где и когда подобное можно было увидеть?! И тут вдруг приключилась не поддающаяся здравому смыслу оказия: не имевший за всю Великую войну даже маломальской царапины от рук германцев-австрияков, Ткачев получает русскую пулю от русских же. Причем на территории горячо им любимой России: 30 мая при поддержке наступления конницы 2-го Кубанского корпуса генерала С. Г. Улагая, атакуя с высоты 200 метров, он был ранен, но смог посадить аэроплан в районе железнодорожной станции Червленая<sup>lvii</sup>. Как следует из «Свидетельства о ранении № 14», выданном передовым перевязочным отрядом № 3: «1-го Кубанского казачьего авиационного отряда генерал-майор Ткачев Вячеслав Матвеевич, 33 года, ранен 30 мая 1919 года вблизи ст[анции] Бекетово. Сквозное пулевое правого предплечья, слепое поверхностное там же от осколка брони, ссадина ни мизинце. Оказанное пособие: перевязка»<sup>lviii</sup>. Если не брать в расчет «ссадину на мизинце», то ранение лишало Ткачева возможности управлять аэропланом и продолжать боевую работу – необходимо было залечить рану.

*Под Великокняжеской я нанес удар по красной коннице и получил возмездие уже под Царицыном (был ранен)<sup>lix</sup>.*

В период лечения в Екатеринодаре обязанности Ткачева исполнял военный летчик есаул Василий Лобов. О деятельности отряда в отсутствие генерала при взятии Царицына вспоминал летчик-наблюдатель 1-го Кубанского казачьего авиационного отряда подьесаул Владимир Удовико:

«15 июня командующим 1-м Кубанским авиационным отрядом военным летчиком есаулом Лобовым было получено приказание поддержать наступление 2-го Кубанского корпуса, усиленного всеми техническими средствами, как то: танками, бронепоездами, броневыми автомобилями, а следовательно, и аэропланами. Последним было приказано бомбить и обстреливать из пулеметов действующие батареи и резервы противника. Самолеты должны были вылететь около 4½ – 5 часов утра на следующий день, чтобы как раз в момент самой атаки быть уже в действии. У места стоянки поезда командующего арми-

ей на ст[анции] Червленая была выставлена легкая база. Поздним вечером из штаба было получено изменение часа вылета, а именно – в 3 часа самолеты должны быть в воздухе.

На следующий день еще в 2 часа ночи все летчики и мотористы были на ногах. Предраассветная мгла покрывала землю, но, несмотря на этот легкий туман, небо обещало в этот день благоприятную для нас погоду. Самолеты, подготовленные еще с вечера, были уже выведены на старт, и мотористами делались последние приготовления к полету.

Но вот летчики в аппаратах. Быстро укладываются в аппараты бомбы и пулеметные ленты. Заработали моторы, заряженные пулеметы испробованы и по знаку командующего отрядом один за другим взвились в воздух «Воздушные черные пираты» (так окрестила царицынская большевистская печать наших авиаторов, настолько ежедневные полеты над Царицыном с сбрасыванием бомб по советским кварталам, вокзалам и пристаням нервировали советских комиссаров).

Перегруженные бомбами большие 2-местные машины тяжело оторвались от земли и, медленно набирая высоту, полетели в сторону позиций. Над станцией Червленной у поезда командующего не было заметно никакого движения и лишь в сторону Сарепты<sup>lx</sup> – наших передовых позиций – двигался большой поезд да отдельные группы повозок, по-видимому, зарядных ящиков и патронных двуколок быстро двигались в одну и ту же сторону – к Царицыну. Вдали, сверкая при первых лучах восходящего солнца, виднелась величественная Волга.

Наши конные части уже разворачивались в боевой порядок. Танки – старые чудовища – продвигались к передовым окопам. Противник, очевидно, нервирова при виде незнакомого для него зрелища, открыл беспорядочный огонь из ближайших батарей по танкам. К этим-то батареям и устремились самолеты. Близость наших позиций позволила аппаратам опуститься на более низкую высоту, – беспорядочная же стрельба артиллерии для аэропланов в этот момент не была опасна.

Не сразу заметил противник аппараты, так как батареи продолжали стрелять беглым огнем по танкам.

Но вот одна за другой пущенные опытными руками полетели английские полупудовые бомбы. Сразу перестали стрелять 3 батареи у селения Червленное, и видно было, как засуетились люди и бросились к лошадям, но тут зарокотали пулеметы, огонь которых вносил еще большую панику среди красных, старавшихся спасти свои батареи.

В это же время другие самолеты бомбили батареи и резервы противника у сел[ения] Эльшанки<sup>lxi</sup>, производя ужас и замешательство в рядах красных, не ожидавших стольких сюрпризов сразу.

Но вот бомбы и патроны израсходованы, и аппараты один за другим летят и опускаются у штаба командующего армией у станции Червленная. Быстро наливаются бензин и масло в аппараты, берутся приготовленные бомбы и пулеметные ленты и, получив новую задачу преследовать отходящего противника, летчики снова летят в указанном направлении.

Теперь нашим глазам представляется картина панического бегства красных – кавалерия, бросая на произвол судьбы артиллерию, пехота, не отставая от кавалерии, – все это панически бежит в направлении на север, оставляя Царицын в стороне. Все бегущее скопилось у переправы через балку у сел[ения] Эльшанки, у нагиба железной дороги против этого селения. Здесь представился один из редких случаев работы авиации, где каждая бомба попадала в гущу скопившихся людей и лошадей, где от взрыва люди, как волны при падении в воду камня, бросались в панике из стороны в сторону. Ни одна бомба здесь не пропала даром. Самолеты, снизившись на минимальную высоту, осыпали противника дождем из пулеметов, довершая тем полный разгром противника, бегство которого было настолько поспешно, что его в состоянии были преследовать лишь аэропланы.

В этот же день в 10 часов утра, за отсутствием связи, одному самолету было приказано доставить оперативный приказ командиру корпуса генералу Покровскому, перешедшему в наступление в обход Царицына. Для исполнения этого задания вылетел командующий отрядом есаул Лобов. Разыскав местонахождение корпуса, он доставил приказание, по просьбе генерала Покровского произвел воздушную разведку, на основании сведений которой корпус

атаковал противника, и некогда известная конница Буденного и железные полки коммунистов были разбиты наголову.

К рассвету следующего дня остатки противника сосредоточились у северо-западной окраины Царицына и далее вдоль железной дороги на Гумрак <sup>lxii</sup> (самый город был уже оставлен противником), решив, очевидно, дать последний бой.

На следующий день мы вылетели со специальной целью разведки путей отступления противника и его группировки. Над местом расположения противника нам пришлось испытать всю его бессильную ярость за нашу работу накануне – огонь 6 – 8 батарей был сосредоточен по одному лишь нашему самолету. Эта разведка дала командованию все необходимые сведения о противнике, согласно которым была завершена операция под Царицыном.

19 июня аппараты отряда опустились на царицынском аэродроме и были поставлены в построенных большевиками ангарах <sup>lxiii</sup>.

Следует добавить, что 18 июня, когда Царицын пал, а X и XI армии красных были разбиты, летчик-наблюдатель 1-го Кубанского казачьего авиационного отряда подъясаул Удовико со своим коллегой сотником Белым, а также товарищами по авиаотряду военными летчиками есаулом Михаилом Лиманским и сотником Носенко получили благодарность от Врангеля <sup>lxiv</sup>.

Радость победы была омрачена первой безвозвратной потерей. 20 июня, как следует из рапорта, «при исполнении боевой задачи подпоручик Журкевич, вследствие порчи мотора в воздухе, разбился насмерть». Катастрофа произошла после взлета летчика с площадки возле железнодорожной станции Абгонерово <sup>lxv</sup> на аэроплане «Ньюпор-XVII», у которого в полете отказал мотор. По приказу Ткачева тело погибшего по железной дороге было перевезено в Екатеринодар, где 26 июня у вагона была отслужена панихида. На следующий день в 10 час. утра тело военного летчика Василия Журкевича было перенесено в войсковой собор, где были отслужены заупокойная литургия и панихида, а затем с почестями он был погребен на городском кладбище Екатеринодара <sup>lxvi</sup>.

26 августа на заседании Совета Кубанского крае-

вого правительства был заслушан доклад помощника главы Ведомства по делам военным генерал-майора С. П. Звягинцева, который указал, что в находящемся на фронте 1-м Кубанском авиаотряде «имеется только 10 самолетов, полученных разными способами из частей Добрармии, большей частью в разрушенном виде, отремонтированных ныне собственными попечением и силами. Все они устаревшего типа и, не представляя собою прочных машин за своею ветхостью (построены в 1914 – 1915 гг.), стали слишком часто ломаться не при посадке на землю, а в воздухе, следствием чего были, например, гибель доблестного поручика Журкевича и катастрофы с другими летчиками Кубанской авиации. Такое положение летательных аппаратов требует принятия самых спешных мер к достижению нормального функционирования авиационных отрядов, а следовательно, к поднятию на должную высоту столь важного в боевом отношении дела авиации». По результатам заседания Совет Краевого правительства выделил почти 10 миллионов рублей на приобретение в Италии аэропланов и запчастей к ним <sup>lxvii</sup>. Однако этот проект не был превращен в жизнь.

*Исчерпывающих данных по аварийности дать не могу. Думаю, что благодаря опытности летчиков ее было не так много. В Екатеринодаре сгорели в воздухе 6 летчиков на пресловутых английских аэропланах типа «Ариейт R.E.8» <sup>lxviii</sup> (спасибо союзникам!). В Крымский период были 2 случая гибели по случайным причинам, а один – благодаря излишнему удалству летчика (низкий штопор) <sup>lxix</sup>.*

Залечив ранение, 10 июля Ткачев вернулся на фронт. А через неделю, 18 июля, к авиагруппе Ткачева на станции Бекетовка присоединилось звено «С» 47-го авиадивизиона Королевских воздушных сил. Как следовало из рапорта офицера связи англичан корнета Гартинга начальнику авиагруппы Ткачеву, «вновь прибывший английский авиационный отряд состоит из командира отряда капитана Фрогли» и 12-ти летчиков: «Все они являются англичанами-добровольцами, также как и находящиеся с ними 45 солдат. Осведомление о большевиках и их действиях – хорошее и, безусловно, все они стремятся, чем только могут, помогать Добрармии. Первое время,

не имея достаточного осведомления о положении вещей на Юге России, они относились свысока иногда в некоторых вопросах. Среди солдат была проба вести большевистскую агитацию, но она успеха не имела. Единственное желание – принести как можно больше пользы на фронте, согласно получаемых ими указаний из Штаба»<sup>lxx</sup>.

Усиленная английскими летчиками авиагруппа Ткачева проводила разведку передвижения войск противника, наносила бомбовые удары по позициям красных, сбрасывала прокламации над населенными пунктами вплоть до Камышина, который 28 июля был взят. В течение месяца летчики совершили 41 полет, в том числе 26 боевых, и сбросили 70 бомб. Ткачев получил телеграммы со словами благодарности за успешную поддержку наземных войск от генералов Деникина, Кутепова и Покровского<sup>lxxi</sup>. И тут удача вновь отвернулась от Ткачева: 6 августа он заболел брюшным тифом и был эвакуирован в Екатеринодар, а 8 сентября в соответствии с решением врачебной комиссии при войсковой больнице и по распоряжению управляющего Ведомством (т. е. Министерством) здравоохранения Кубанского краевого правительства он был направлен в Анапу для лечения в санатории<sup>lxxii</sup>. Надо сказать, болезнь была очень серьезной: тиф не щадил никого – ни рядовых солдат, ни генералов. Так, например, 1 февраля 1920 года от него скончался в Екатеринодаре в войсковом госпитале генерал К. К. Мамонтов. Впрочем, поговаривали, что ему помогли уйти из жизни недоброжелатели...

В период лечения Ткачева не забыли: как следует из приказа начальника Британской военной миссии при ВСЮР генерал-майора Герберта Хольмана, 18 октября «по Указу Его Величества Короля Английского» Ткачев был награжден «Орденом выдающейся службы»<sup>2</sup> (Distinguished Service Order – D.S.O.)<sup>lxxiii</sup>.

Между тем в жизни Ткачева произошли значительные перемены. 11 ноября 1919 г. Кубанская краевая Рада избрала войсковым атаманом Кубанского казачьего войска генерал-майора Н. М. Успенского, а уже 28 ноября его приказом № 59 по Кубанскому краю был назначен новый состав Кубанского кра-

евого правительства, в том числе Ткачев – членом Кубанского краевого правительства по Ведомству внутренних дел (т. е. министром внутренних дел Кубани). Уже на следующий день Ткачев впервые принимал участие в заседании Совета Кубанского краевого правительства<sup>lxxiv</sup>. В этот период он проживал в Екатеринодаре на Гимназической улице, 8, а его рабочим местом был кабинет № 745 на Штабной улице, 30 (ныне ул. Комсомольская)<sup>lxxv</sup>.

В подчинении у Ткачева были все органы охраны общественного порядка и борьбы с преступностью Кубанского края. Поскольку краевое правительство, после возвращения в Екатеринодар в начале августа 1918 г., отказалось от царского названия «полиция» и «милиция» Временного правительства, а также Совдепа, они были названы «городской стражей» и учреждались в городах Кубани – Екатеринодаре, Ейске, Анапе, Темрюке, Армавире и Майкопе, а также в двух крупнейших хуторах – Романовском<sup>lxxvi</sup> и Тихорецком<sup>lxxvii</sup>, которые являлись важными железнодорожными узлами, носившими стратегический характер в условиях мирного времени, а в период Гражданской войны – тем более. Причем Екатеринодарская городская стража подчинялась главе Ведомства внутренних дел Ткачеву напрямую, а остальные – через атаманов отделов. Член краевого правительства по внутренним делам был «высшим руководителем охраны, порядка и спокойствия в крае»: за всеми инструкциями, распоряжениями и указаниями по городской страже атаманы отделов обращались непосредственно к нему. В сельской местности была образована отдельская стража, которая подчинялась 42 участковым начальникам, соответственно находившимся в ведении соответствующих атаманов отделов. Таким образом, Ткачев стоял во главе городской и отдельской (сельской) стражи Кубанского края и руководил охраной общественного порядка и борьбой с преступностью на всей территории Кубани<sup>lxxviii</sup>.

Быстро войдя в курс дела, в своем приказе по Ведомству внутренних дел № 116 от 13 декабря 1919 г. Ткачев указывал: «Ознакомившись с деятельностью Екатеринодарской городской стражи, нахожу, что

<sup>2</sup>Правильно – орден «За выдающиеся заслуги».

далеко не все чины ее вполне соответствуют своему назначению, что в деятельности чинов Уголовного отделения<sup>3</sup> стражи обнаружены недопустимые нарушения порядка и злоупотребления по службе, что лица, совершившие целый ряд краж, грабежей и убийств до сего времени не обнаружены и к уголовной ответственности не привлечены, а потому предлагаю начальнику стражи в срочном порядке принять самые решительные меры к улучшению личного состава стражи из лиц строго дисциплинированных и вполне безупречных в служебной деятельности [...] Настаиваю на том, чтобы ни одно преступление не оставалось необнаруженным»<sup>lxxix</sup>. Почти 100 лет прошло с той поры: и вновь в Краснодаре охрану общественного порядка и борьбу с преступностью осуществляет полиция, и вновь «не все чины ее вполне соответствуют своему назначению», и уголовный розыск не всегда на высоте, и раскрываемость преступлений в городе заставляет желать лучшего. Ничто не изменилось...

В конце декабря 1919 г. Ткачев встречался с Врангелем в Екатеринодаре.

*[...] небольшой одноэтажный дом в районе между Котляревской и Борзиковской<sup>4</sup>. Квартира в несколько комнат [...] Скромная частная квартира без всяких особых атрибутов, обставлена просто. [Присутствовали супруга Врангеля Ольга Михайловна и две дочери-подростки]. Одеты просто, скромно. [Врангель был] в черкеске. Я был у него, когда мы были товарищи по несчастью, оба выгнанные Деникиным из армии. Никакой должности в то время Врангель не занимал и никакой роли не играл, и его дом был просто частной квартирой. У них я не ужинал и не обедал, а чаем или кофе угощали. Никакой личной охраны не было»<sup>lxxx</sup>.*

Как известно, Врангель и Деникин летом 1919 г. разошлись во взглядах на стратегическое планирование военных операций и в понимании главного вектора наступления армий ВСЮР: Врангель ориентировался на Царицынское направление для соединения с Восточным фронтом Русской армии адмирала А.В. Колчака, Деникин же стремился овладеть

Москвой. Конфликт достиг своего апогея в конце года – вместо Врангеля, отправленного командовать Добровольческой армией, командующим Кавказской армией был назначен генерал Покровский. 20 декабря Врангель прибыл к Деникину в Ростов-на-Дону, где фактически был отстранен от командования Добровольческой армией. Сам Врангель вспоминал: «На меня возлагалась задача объявить „сполох“ на Кубани и Тереке и спешно формировать там казачью конницу. [...] Отъезд свой в Екатеринодар я назначил на следующий день. До вечера не прекращался поток посетителей, одни приходили справиться о положении, узнать причины оставления мною командования армией, слухи о чем уже проникли в город, другие – с просьбой оказать им содействие для выезда. Тревога, быстро возрастая, начинала охватывать город. Росло и общее неудовольствие, уже не стесняясь, обвиняли Главнокомандующего. Ползли темные слухи о назревающем „перевороте“»<sup>lxxxi</sup>. В феврале 1920 г. Врангелю вместе с семьей даже пришлось уехать в Константинополь, впрочем, ненадолго. Что касается Ткачева, то в середине октября 1919 г. в Екатеринодаре началось формирование Кубанского казачьего авиационного дивизиона, командиром которого планировалось назначить Ткачева. Пока он приводил в порядок здоровье после перенесенной болезни, временное командование формируемым авиадивизионом было поручено командиру 2-го Кубанского авиаотряда полковнику Е. И. Виташевскому. Однако Ткачев так и не вступил в должность командира авиадивизиона<sup>lxxxii</sup>. Вероятно, не без ведома Деникина, это назначение было сорвано – Ткачев у Врангеля в Кавказской армии успешно командовал авиацией, а Деникин, подозревавший Врангеля в «перевороте» с целью возглавить ВСЮР, тень своих подозрений обратил и на Ткачева, который пользовался огромным авторитетом не только в среде военных летчиков. И тогда войсковой атаман Успенский, дабы снизить накал страстей и показать значимость генерала авиации для кубанского казачества, неожиданно назначает Ткачева главой Ведомства внутренних дел в Кубанском краевом правительстве. Однако это только наше предположение.

<sup>3</sup>Уголовного розыска.

<sup>4</sup>Ныне – улицы Седина и Коммунаров в Краснодаре.

Между тем Успенский пробыл в должности немногим больше месяца и 17 декабря неожиданно умер от сыпного тифа. 31 декабря состоялись выборы Краевой Радой нового атамана. На эту должность баллотировались генералы Ткачев, Букретов и Шкуро, однако последний отказался от своей кандидатуры. Ткачев набрал 133 голоса, против – 244; Букретов – 275, против – 102. Войсковым атаманом Кубанского казачьего войска стал Букретов, который своим приказом № 1 от 5 января 1920 г. принял отставку Краевого правительства, в числе прочих – и Ткачева с поста главы Ведомства внутренних дел <sup>lxxxiii</sup>.

На некоторое время Ткачев оказался не у дел, но ненадолго. 15 февраля 1920 г. по приказу начальника Штаба Верховного главнокомандующего ВСЮР генерал-лейтенанта И. П. Романовского вновь назначенный исправлять дела начальника авиации ВСЮР полковник И. П. Степанов, сменивший на этом посту Кравцевича, распорядился о формировании «Авиагруппы для района Тихорецкая–Торговая», командиром которой назначил Ткачева, а его помощником – командира 1-го Кубанского казачьего авиаотряда капитана И.М. Бордовского. В состав авиагруппы вошли: 1-й Кубанский авиаотряд с прикомандированными к нему всеми боеспособными самолетами с военными летчиками, летчиками-наблюдателями, старшими и младшими мотористами 1-го и 2-го Кубанских авиаотрядов, а также начальник авиагруппы английской авиации № 47 майор Арчер, со звеньями «В» и «С» <sup>lxxxiv</sup>. Но было уже поздно – через две недели, 4 марта 1920 г., Екатеринодар был взят красными. По словам очевидца, «они расползлись, как муравьи, по всему городу и окрестностям его и стали наводить „порядок“. Очищали город от „контрреволюционеров“ и прочего, по их выражению, „хлама“» <sup>lxxxv</sup>.

*Около 20 Хевилендов (D.H.9) было сожжено при отступлении из Екатеринодара* <sup>lxxxvi</sup>.

Еще три аэроплана были захвачены красными <sup>lxxxvii</sup>. Почему это могло произойти? Ответ на этот вопрос, по крайней мере в отношении семи сожженных аэропланов, дает сослуживец Ткачева еще по предыдущей войне, глава авиации Донской армии генерал-майор В. Г. Баранов: «Среди мотористов и мастеровых

таилось много темного и враждебного элемента. Чрезвычайно ярок случай, когда 1-й Донской отряд получил от Добровольческой армии 7 прекрасных английских самолетов «Ди-Хевелянд-9». Это было в Екатеринодаре, незадолго перед эвакуацией. Офицеры и мотористы отряда работали чуть не круглые сутки, чтобы успеть собрать аппараты до эвакуации из Екатеринодара. В ночь с 3 на 4 марта 1920 года аппараты были готовы, и утром летчики должны были вылетать. Когда рано утром летчики после короткого сна пришли на аэродром, чтобы лететь, мотористов не оказалось. Все моторы были искусно испорчены, и прекрасные новые аппараты, с таким трудом полученные и собранные, пришлось сжечь, т. к. большевики были уже у Екатеринодара» <sup>lxxxviii</sup>.

Непосредственный очевидец событий, командир 14-й Донской отдельной конной бригады генерал-майор А. В. Голубинцев свидетельствует: «4 марта, около 10 часов утра, бригада подходила к Екатеринодару. Проходя мимо аэродрома, я удивился спокойствию и беспечности летчиков: на аэродроме стояло много машин, как бы в ожидании, чтобы их захватили большевики. Я спросил у находившегося здесь офицера, что предполагается делать с аэропланами и известна ли обстановка. Офицер-летчик ответил, что обстановка неизвестна и никаких распоряжений не получено. Я попросил к себе начальника отряда. Явившийся полковник очень удивился и заволновался, когда узнал, что в нескольких верстах от Екатеринодара находятся неприятельские разъезды. Никаких распоряжений и сведений он не получал. Впечатление такое, что об аэропланах будто бы забыли, хотя самолеты нам были очень и очень нужны. По просьбе начальника базы я оставил на аэродроме одну сотню в прикрытие, дабы дать возможность спокойно приготовить машины к отлету. На аэродроме засуетились, сожгли и привели в негодность некоторые не готовые к отлету машины, чего, конечно, не случилось бы, если бы своевременно были приняты меры к планомерной эвакуации такого ценного для нас военного материала. Учитывая такие поразительные факты небрежности или легкомыслия, невольно зарождается мысль о злом умысле [...] Весь этот хаос и неудачи нельзя приписывать только инертности, небрежности или глупости» <sup>lxxxix</sup>.

Ткачев еще вернется в ставший родным город через 35 лет. Правда, тот будет именоваться уже иначе – Краснодар. А пока путь Ткачева лежал на Новороссийск, откуда он с супругой Надеждой Алексеевной эвакуировались в Крым. Примеру Ткачева последовали и некоторые кубанские летчики...

\*\*\*

Еще 26 декабря 1919 г. командующий 3-м армейским корпусом ВСЮР генерал-майор Я. А. Слащев получил от Деникина приказ удержать от красных Крым. В январе 1920 г. началось противостояние красным, и в боях под Юшунью<sup>xc</sup> Слащев отстоял Крым, отбросив части красных к северу.

*24 февраля 1920 года красные начали наступление на Юшуньском участке фронта. Работа наших летчиков во время завершившихся здесь боев впервые выдвинула авиацию в ряды самостоятельных родов оружия<sup>xc1</sup>.*

По свидетельству самого Слащева, «в помощь мне явились летчики: у меня были 6 летательных аппаратов. Но вылететь на них, чтобы опуститься [...] было невозможно, потому что спуск на размягченную почву должен был кончиться неудачей. Летчики летали непрерывно, донося мне о положении своих и неприятельских войск; соответственно этому я отдавал распоряжения, которые с аэроплана сбрасывались боевым участкам. У войск создалось впечатление, что я сам нахожусь на одном из аппаратов. Благодаря летчикам картина боя и группировка красных стали мне ясны. [...] Летчики заменяли мне телеграф и телефон, всегда отстававший от войск и все войска обороны Крыма были использованы в бою [...]»<sup>xcii</sup>.

После Новороссийской катастрофы, уже находясь в Крыму, 22 марта генерал Деникин покинул пост Главнокомандующего ВСЮР: «Разбитый нравственно, я ни одного дня не могу оставаться у власти»<sup>xciii</sup>. На Военном совете в Севастополе в тот же день был избран преемник – генерал Врангель, которого Деникин своим последним приказом назначил Главнокомандующим ВСЮР. Новому Главкому досталось тяжелое наследство. Как вспоминал Врангель, «огромные запасы обмундирования и снаряжения были брошены на юге России, и раздетую и

значительной части безоружную армию нечем было снабжать. Винтовок было в обрез, пулеметов и орудий не хватало, почти все танки, броневые машины и аэропланы были оставлены в руках противника. Немногие сохранившиеся боевые машины не могли быть использованы за полным отсутствием бензина. Огнеприпасов, особенно артиллерийских снарядов, могло хватить лишь на короткое время»<sup>xciv</sup>. Необходимо было экстренно принять меры по приведению в боевую готовность эвакуированных из Новороссийска войск, сконцентрировать их в более крупные соединения, сократить многочисленные штабы и, наконец, осуществить ротацию командного состава. Во исполнение намеченных реформ, если говорить об авиации, 1 апреля начальником Управления авиации ВСЮР был назначен Ткачев, обратившийся по этому поводу ко всем летчикам:

*«В тяжелое время и в тяжелой обстановке волею судьбы я поставлен во главе остатков некогда великой русской авиации. Но твердая вера в искреннюю привязанность к любимому, славному нашему делу лучших представителей нашей родной авиации дает мне силы и энергию для воссоздания крепкого тела будущего воздушного флота возрожденной Великой, Свободной России<sup>xcv</sup>».*

По свидетельству летчика-наблюдателя С. Н. Покровского, «из авиационных средств из Новороссийска не было вывезено ничего, лишь несколькими летчиками удалось перелететь с Кавказа со своими машинами. Личный состав авиации прибыл почти полностью. [...] 1 апреля белая авиация получила авторитетного боевого руководителя. Начальником авиации был назначен ген[ерал] Ткачев. Личный состав подвергся значительной перетасовке и отбору»<sup>xcvi</sup>.

Ткачеву пришлось заново создавать военную авиацию, на сей раз в Крыму. 28 апреля по приказу Врангеля ВСЮР были переименованы в Русскую армию: «Из двух сражавшихся в России армий, конечно, право называться Русской принадлежало той, в рядах которой сражались все те, кто среди развала и смуты остался верным родному национальному знамени, кто отдал все за счастье и честь Родины. Не могла же почитаться Русской та армия, вожди кото-

рой заменили трехцветное русское знамя красным и слово Россия – словом интернационал...»<sup>xcvii</sup>. Изменение названия никак не повлияло на должность Ткачева – он стал начальником авиации Русской армии.

*В Крыму мне удалось привести в порядок 20 «Хэвилендов и вооружить ими 3 отряда. У Врангеля было [всего] 5 отрядов с 30 самолетами»<sup>xcviii</sup>.*

*14 мая получена нижеследующая благодарность Главкома мне и чинам авиации за блестящую боевую и техническую работу: «Дело авиации в течение последних 1½ месяцев поставлено Вами на должную высоту. Ряд успешных боевых полетов и большая организационная работа говорит о самоотверженной и направленной деятельности всех подчиненных Вам чинов. От лица службы благодарю Вас и весь личный состав авиации за его блестящую боевую работу. Генерал Врангель»<sup>xcix</sup>.*

Командовавший в то время красной авиагруппой на Перекопском направлении И. К. Спатарель вспоминал об авиации Русской армии: «Ее возглавлял небезызвестный генерал Вячеслав Ткачев – сын царского офицера, один из ближайших помощников черного барона. Весь свой опыт он вложил в подготовку белых летчиков к наступлению. К 7 июня Ткачев располагал двадцатью пятью „Хэвилендами“. [...] Кроме того, белые имели пять малых машин различных типов – „Ариэйт“, „Анасаль“ и „Буазен“. Они использовались для разведки и корректировки артиллерийского огня. [...] Их 1-й авиапарк находился в Симферополе. Здесь, в цехах авиационного завода „Анатра“, производились сборка новых и капитальный ремонт старых самолетов и моторов всех марок, включая „Хэвиленды“. [...] 2-й авиапарк белых размещался в Севастопольском порту, имел хорошие мастерские и большое количество запасных частей. Качинская авиашкола тоже располагала ремонтными и сборочными цехами. [...] Помощники Ткачева – Гартман, Доставалов, Шереметьевский, Туношенский и другие – тоже хорошо знали свое дело. Большинство летчиков его отрядов имели солидный боевой опыт, приобретенный за годы мировой войны. Словом, нам противостоял грозный во всех отношениях враг: опытный, злобный, вооруженный по последнему слову техники»<sup>c</sup>.

Другой красный военный летчик И.У. Павлов, возглавлявший в сентябре 1920 г. авиацию Южного фронта, писал: «Начальник авиации белых, генерал Ткачев, был серьезным и сильным противником и выделялся из авиационной среды белых, где бездельничали немало авиаторов-трусов. Ткачев был, кроме того, сам хорошим летчиком. Он отлично знал теорию и практику применения авиации на опыте Импералистической и Гражданской войны. Нередко он являлся инициатором новых форм оперативно-тактического использования белой авиации. О его недюжинных способностях я слышал еще в Париже в феврале 1919 года и впоследствии на Юго-Западном фронте в период керенщины»<sup>ci</sup>.

Один из организаторов и руководителей Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота А.В. Сергеев считал, что «одной из главных причин неудач нашего майского наступления была хорошо организованная белая авиация, находившаяся в благоприятных условиях как тактических, так и технических, при полном превосходстве в силах, по сравнению с нашими слабыми частями, главные силы которых находились на Польском фронте. Командование белой авиацией было вручено ген[ералу] Ткачеву, бывш[ему] Авиадарму царской армии»<sup>cii</sup>.

*В 1920 году ежедневный учет работы белой и красной авиации в Крымский период, как это делалось в конце 1 Мировой войны на Юго-Западном фронте, конечно, не велся. [...] я не был на фронте все время, а работал в Управлении в Севастополе, а с августа по сентябрь заболел и на фронт не летал»<sup>ciii</sup>.*

О своей службе рядовым солдатом в Управлении авиации Русской армии, после ранения в ногу, оставил любопытные воспоминания русский историк-эмигрант С. Г. Пушкарев: «Где-то в середине августа [1920 года] я был отчислен из команды выздоравливающих [госпиталя в Севастополе] и назначен писарем в управление начальника авиации генерала Ткачева. Определили меня на службу в статистический отдел. Под сим солидным названием в действительности скрывалось только два человека: начальник отдела полковник Шимкевич и я. Задачей отдела было составление сводных таблиц из донесений наших военных летчиков, в которых они должны были со-



общать число верст, сделанных ими во время боевых полетов, число сброшенных бомб, расход горючего и тому подобные сведения. Работа была нетрудная, но беда была мне с моим начальником. Он был неумный и суетливый человек. Жаждал деятельности, а делать было нечего, и он находил себе занятие в переделке составляемых мной таблиц.

Составлю я недельную ведомость, он ее одобрит, но через несколько дней прибегает и говорит: „Знаете, Пушкарев, эту таблицу надо переделать: графы надо лучше расположить, так-то и так-то”. Я не вижу никакой надобности в этом, но подчиняюсь и делаю мартышкину работу. Проходит еще несколько дней, он опять прибегает со столь же ненужным проектом. Я рассердился, но еще раз подчинился. Но когда та же история повторилась в третий (или четвертый!) раз, я рассердился и сказал: „Господин полковник! Да, право же, прежняя таблица дает гораздо более ясную картину, чем ваш новый проект”. Он тоже рассердился и прикрикнул: „Слушайте, Пушкарев! Вы должны исполнять мои приказания. Если я к вам до сих пор хорошо относился, то это не значит, что я не могу скрутить вас в бараний рог”. Я озлился и думал про себя: „Ах ты сукин сын! Лучше б мозги себе подкрутил, а меня ты не скрутишь! Не на того напал...”

Немедленно по окончании служебного времени отправился в Севастополь на вокзал, где находилась квартира начальника 2-го дивизиона бронепоездов, рассказал, кто я, и просил перевести на службу на бронепоезд (в пехоту теперь не годился). Начальник выслушал меня благожелательно, дал согласие на перевод и соответствующую справку. Вернувшись в управление начальника авиации, я в тот же вечер написал, а на другое утро представил начальнику канцелярии полковнику Терлецкому рапорт следующего содержания: „Усматривая из угрозы г. полковника Шимкевича „скрутить” меня, что, находясь на службе в управлении авиации, я не соответствую своему назначению и, не желая быть скрученным, покорнейше прошу откомандировать меня в распоряжение г-на начальника 2-го бронепоездного дивизиона, дабы я мог послужить русскому делу боевой работой на фронте”.

Полковник Терлецкий прочел мой рапорт и, ста-

раясь сдержанно улыбнуться, отцовски пожурил: „Слушайте, Пушкарев, на военной службе нельзя писать таких рапортов”. Но я видел, что в его глазах бегают искорки смеха, а не гнева. Предполагаю, что полковник Терлецкий и другие в управлении знали цену моему начальнику. Во всяком случае, он сказал: „Ну хорошо, Пушкарев, я доложу генералу (т.е. Ткачеву) о вашем желании”, и добавил с улыбкой: „Конечно, я не буду показывать ему вашего рапорта, но доложу на словах”. Я с искренней благодарностью отчеканил: „Покорно благодарю, господин полковник!”

Через два дня в приказе по управлению появился пункт о моем откомандировании. Я быстро сложил свои нехитрые вещи, закинул вещевой мешок на плечи и зашагал. Увидев меня в походной форме, одна из наших милых секретарш воскликнула: „Пушкарев! Куда вы?” Я твердо ответил: „В Москву!”, и ушел, даже не попрощавшись со своим непосредственным начальником [Ткачевым] (о чем теперь искренне жалею)<sup>civ</sup>.

Не менее любопытные воспоминания оставил и летчик-наблюдатель С. Н. Покровский: «И в периоды затишья, и особенно в периоды развития операций, ген[ерал] Ткачев, обыкновенно летом, посещал фронтовые отряды, зачастую лично руководя боевыми групповыми полетами. Однако постоянного оперативного управления авиацией ему не удалось организовать. Несмотря на смену лиц, управление начальника авиации сохранило по-прежнему свой характер чисто инспектирующего и снабжающего органа. Боевые задания командиру группы шли непосредственно из фронтового штаба, мимо начальника авиации, и его вмешательство – личное появление на фронте – носило хотя и благоприятный, но эпизодический характер»<sup>cv</sup>.

Между тем боевые действия в Крыму продолжались...

*Перекопская операция. (26 мая 1920 г.). С рассветом 25 мая 1920 г. укрепленный фронт перед Перекопом был прорван, и наши войска, успешно разбивая отступающие части красных, продвинулись на целый переход в западном и северном направлениях. Менее успешно в этот день развились операции на северо-восточном и в восточном направлениях.*

Здесь красные, занимая отборными своими частями дер[евню] Перво-Константиновку, расположенную на расстоянии артиллерийского выстрела от Перекопского вала, с яростью отбивали все наши атаки и пытались даже сами переходить в наступление, чем угрожали замкнуть перешеек, совершенно отрезать от базы выдвинувшиеся на север и запад наши части и лишить их связи и управления. Такое угрожаемое положение тянулось до утра 26 мая, когда закончилась перегруппировка наших сил, и было приказано перейти в наступление против Перво-Константиновской группы красных.

Авиационный начальник [Ткачев], ознакомившись предварительно в штабе с обстановкой за истекшую ночь и получив от командира корпуса директиву «разбить Перво-Константиновскую группу», выслал с рассветом воздушную разведку и, определив окончательно всю картину боя, обрушился всеми имевшимися в его распоряжении, свободными от разведки силами против яростно сопротивлявшегося нашему наступлению врага.

Цели для активного действия авиации направились сами собой. Продвижению нашей пехоты на фронте сильно мешала сконцентрированная, удачно действующая артиллерия красных. Против нее-то и был направлен первый удар авиации. Последняя должна была заставить замолчать эту артиллерию, не позволять ей открывать огня.

Сломив артиллерию, авиация, не оставляя ее без наблюдения, обрушилась против упорствующей пехоты; потрясающее действие огромных бомб, воздушные атаки и решительное наступление по всему фронту нашей пехоты, подкрепленной артиллерией, заставили, наконец, красных очистить упорно обороняемую ими позицию у Перво-Константиновки.

Но, видимо, силы противника еще не были надломлены: отступая в восточном направлении, он шаг за шагом цеплялся за каждую мало-мальски удобную позицию и оказывал упорнейшее сопротивление. Опять обстановка подсказала роль и задачу авиации – напрягая все свои силы, она должна была развить на фронте длительный и всеокрушающий удар, стремясь достигнуть максимума морального и физического эффекта.

Высылаются одна за другой эскадрильи. Они пе-

риодически сменяют друг друга в районе боя, и тем достигается непрерывность удара. Это напряжение длится с 9 час[ов] утра до 2 час[ов] дня, когда окончательно противник теряет веру в свои силы и в возможность дальнейшего сопротивления и большей своей массой попадает в руки подоспевшей в это время конной колонны.

В этом тяжелом и решительном бою, помимо незаменимой услуги, оказанной авиацией активными действиями, она принесла не меньшую пользу своей разведкой и службой связи.

Уже с рассветом над полем битвы реяли воздушные разведчики, которые сообщали получаемые ими данные в низшие штабы и войскам, сбрасывая в их расположение письменные донесения или опускаясь иногда для личного доклада. Широко поставленная непрерывная тактическая разведка давала возможность высшему оперативному штабу непрерывно следить за развитием боя.

Когда же с севера подошла наша конница, получившая задачу «действовать во фланг и тыл противника», авиация связала ее с главными силами и снабдила полными разведывательными данными о противнике, что дало ей возможность с открытыми глазами и в полном взаимодействии с другими родами войск приступить к решительной ликвидации расстроенного врага.

Характерной оценкой роли авиации в этой операции являлось убеждение большинства пленных красноармейцев, которые говорили, что, если бы не ужасные бомбы с аэропланов, участь боя была бы иной. Видимо, стойкость красных частей была сломлена именно потрясающим действием непрерывного пятитичасового бомбометания.

Оценка действия авиации нашим командованием выразилась в Приказе Главнокомандующего от 4 июня № 3227: «Успех текущей операции по овладению Северной Таврией достигнут полным взаимодействием всех родов войск и технических средств, и полным напряжением их. Одна из важнейших частей боевой работы выполнена нашими самоотверженными летчиками. Разведка, бомбометание, связь между отдельными группами наших войск выполнялись летчиками блестяще. Воздушная атака нашей

*эскадры 26 мая Владимирской группы противника, несколько раз пытавшегося вырвать победу из наших рук, способствовала окончательному разгрому неприятеля. Работа летчиков заслужила полную признательность наших войск. От лица службы благодарю стоящего во главе группы авиации генерала Ткачева и всех летчиков и наблюдателей, принимавших участие в текущей операции. Орлам летчикам ура. Генерал Врангель»<sup>cvi</sup>.*

Указанный приказ был объявлен всем летчикам приказом начальника авиации Ткачева № 107 от 8 июня: «Счастлив объявить столь лестную, небывалую в истории Русской авиации, оценку боевой работы авиации нашим Главкомом. Наибольшая продуктивность работы была достигнута в месте сосредоточения главных сил нашей авиации – в Перекопском районе. Здесь за 2 дня операции было налетано до 150 боевых часов и сброшено около 400 пудов бомб»<sup>cvii</sup>.

Командир авиагруппы красных на Перекопском направлении И. К. Спатарель вспоминал о противостоянии авиации Русской армии: «Зная хватку генерала Ткачева, я сразу же подумал, что он обязательно организует поддержку своих наступающих войск с воздуха. [...] Как стало известно потом, Ткачев перед началом наступления распределил свою авиацию следующим образом: в десант генерала Слащева направил два „Хэвиленда“, в Чонгар для поддержки наступления корпуса генерала Писарева – 8-й авиаотряд, насчитывающий около десяти самолетов, в Армянск, на Перекоп – 1-й добровольческий авиаотряд имени генерала Алексева, 3-й авиаотряд, 4-й авиаотряд полковника Шебалина и 5-й авиаотряд. Сюда же на „Хэвилендах“ прилетели сам Ткачев и его ближайшие помощники.

Артподготовка, которую белые начали ночью, закончилась в семь часов тридцать минут утра. Генерал Ткачев с летнабом<sup>5</sup> подполковником Никулиным сразу же вылетел на разведку. Как только они вернулись, в воздух поднялась первая группа „Хэвилендов“, за ней – вторая, третья... Бомбардировщиков наводили на цели специальные самолеты-разведчики, сменявшие друг друга. Действуя с

небольших высот, врангелевцы старались рассеять контратакующие цепи красноармейцев, бомбили нашу артиллерию и отходящие по дорогам обозы, совершали налеты на Чаплинку, где находился штаб Перекопской группы войск. [...] Над полем боя наше звено появилось примерно в то же самое время, когда Ткачев вылетел на разведку. Мы вполне могли с ним встретиться...»<sup>cviii</sup>.

*Операции против конной группы Жлобы (15–21 июня 1920 г.). 15-го июня 1920 года воздушной разведкой, совершенно неожиданно для командования, была обнаружена в районе Токмака вновь появившаяся на нашем фронте, сильная конная группа красных Жлобы. Это своевременное обнаружение конницы противника на угрожаемом участке дало возможность нашему командованию принять меры для предотвращения прорыва и всех связанных с ним серьезных последствий. К сожалению, для решительного немедленного противодействия удару Жлобы, наше командование не располагало на данном участке достаточными силами, почему, для задержания красной конницы, был брошен воздушный резерв.*

*Троекратное бомбометание и обстрел из пулеметов с незначительной высоты 17 июня неприятельской конницы нанесло ей огромные потери и полное расстройство. Паника была настолько велика, что артиллеристы рубили постромки и бросали орудия, стремясь поспешным бегством избавиться от воздушных атак. В этот день, по показаниям пленных, Жлоба потерял 300 лошадей. В результате этого решительного удара авиации наши значительно слабейший конный отряд смог проявить активность, и кавалерия красных приостановилась.*

*На другой день красные снова повели наступление частью конной группы Жлобы в районе Ново-Спаское – Фриденау, но согласованным контрударом нашей пехоты и конницы, при могучем содействии авиации, противник с большими потерями и совершенно дезорганизованный был отброшен на север.*

*19 июня красным командованием была произведена новая попытка прорваться к Мелитополю. С этой целью конные части Жлобы с утра повели решительное наступление со стороны колонии Алек-*

<sup>5</sup>Летчик-наблюдатель.

сандкрон в направлении на Мелитополь. С большим трудом первоначально сдерживался этот напор одной из наших дивизий слабого состава, но своевременно подоспели аэропланы и сосредоточенный удар бомбами и лихой обстрел пулеметным огнем с минимальной высоты (50 метров), ошеломил противника и он в панике бежал.

Одновременно с нажимом со стороны Александркрона красные, сосредоточив в районе Мануйловка – Николаевка сильный отряд пехоты с артиллерией, повели наступление на Мелитополь с востока. Здесь авиация должна была поддержать контрудар нашей конницы.

Появление боевой эскадрильи совпало с моментом, когда наши конные части входили в соприкосновение с противником, и он вел усиленный обстрел артиллерией. Первым же сосредоточенным решительным ударом бомбами артиллерия красных была сбита с позиции. Последующая атака было направлена против пехоты. Лишившись поддержки своей артиллерии, последняя не выдержала этого натиска и, очистив деревню, начала отступать. Таким образом, в этом бою первый удар взяла на себя авиация, которая своими сокрушающими действиями сбита красных с позиций, предоставив дальнейшее преследование расстроенного противника подоспевшей нашей коннице.

26 июня большая часть конницы Жлобы была окончательно окружена нашими войсками. Не достигнув успеха в решительном бою, с утра этого дня, с лучшими нашими пехотными частями, она начала метаться, как затравленный зверь, неся колоссальные потери пленными, артиллерией и обозами.

У деревни Вольдгейм она была достигнута эскадрильей наших аэропланов и здесь потерпела окончательный разгром, бросив все свои оставшиеся обозы, пулеметы, приставших лошадей. Паника была настолько велика, что всадники соскакивали с лошадей и прятались по деревьям, где вылавливались потом подошедшими нашими частями.

Таким образом, в разгроме конницы Жлобы авиация сыграла следующую роль. Она своевременно обнаружила ее, своими первыми ошеломляющими действиями она лишила ее активности и, наконец,

несмотря на отсутствие у нас в районе Жлобы достаточных сил, активная авиация совместно с войсками разбивала всякую попытку красных к прорыву, чем была создана возможность произвести соответствующие перегруппировки и окружить противника. Можно считать, что морально Жлоба был разбит еще 17 июня. Почувствовав свое бессилие перед воздушным своим противником, он отдал приказ, воспрещающий производить походные движения днем. Это крайне затруднило и замедлило производство им маневра, в результате чего, протоптавшись почти на одном месте в течение 3-х дней, он был окружен и на голову разбит <sup>сх</sup>.

Как вспоминал И. К. Спатарель, «в Акимовку из Севастополя прилетел Ткачев, чтобы лично руководить действиями своей авиации. И надо сказать, уже со следующего дня врангелевские летчики изменили тактику. Они стали налетать на нашу конницу большими группами, бомбить и обстреливать ее с малых высот. Вскоре Ткачев преподнес второй сюрприз: совместные действия низко летящих самолетов с броневиками и конницей. [...] Наконец, воздушная разведка противника точно установила районы сосредоточения всех частей красного корпуса прорыва. [...] Командование корпуса потеряло управление войсками. Части самостоятельно прорывались сквозь белогвардейские заслоны. Люди гибли и попадали в плен к врангелевцам. Наступление нашей армии было сорвано» <sup>сх</sup>.

А вот свидетельство Врангеля: «В шесть часов вечера 19 июня я отдал директиву: [...] генералу Ткачеву всеми аэропланами способствовать уничтожению конной группы противника. [...] К полудню [20 июня] напряжение достигло предела. Корпуса находились в движении, и непосредственной связи с ними не было. Явственно доносился непрерывный гул стрельбы. Наконец, приближающийся звук пропеллера... Над [штабным] поездом, низко снизившись, пронесся аппарат, бросил сигнальную ракету и выбросил донесение: противник разбит наголову, окружен нашими войсками, генерал Ткачев сообщает о „полном разгроме врага“. [...] Атакованные с фронта и фланга и поражаемые метательными снарядами нашей воздушной эскадрильи, массы крас-

ной конницы смешались и бросились бежать в разных направлениях»<sup>cxv</sup>.

Участник этой операции военный летчик 3-го авиаотряда П. А. Стефановский вспоминал, что «20 июня генерал Ткачев, притянув к Аскания-Нова и Чаплинке еще три отряда, отдал приказ пяти отрядам с рассветом атаковать колонны красных, идя группами по 4 – 5 самолетов, имея бомбардировщиков в первой линии, за ними группа истребителей на бреющем полете, опять бомбардировщики и т.д. Один из самолетов-бомбардировщиков вел сам генерал Ткачев. Картину паники, которую видели с самолетов, трудно было себе представить, находясь на земле, но сверху она была хорошо видна. Конница красных была совершенно размотана и неслась в разные стороны, попадая под наш ружейный, пулеметный, танковый и артиллерийский огонь. Красное командование удирало, бросая свои части на убой»<sup>cxvii</sup>.

Начальник отдела печати Гражданского управления Правительства Юга России Г. В. Немирович-Данченко сообщал: «Развязка операции последовала 20 июня. [...] 12 аэропланов под начальством Ген[ерала] Ткачева засыпали бегущих градом бомб, снижаясь до 100 метров над противником, и поражали его сосредоточенным пулеметным огнем. Из всей этой группы из кольца окружения удалось выскочить лишь не многим; большинство же красных было уничтожено и взято в плен. [...] Уклонившись на юго-восток, преследуемые аэропланами Ген[ерала] Ткачева, уже покончившего с первой группой красных, Жлоба с несколькими сотнями всадников бежал на автомобиле к Бердянску»<sup>cxviii</sup>.

В этой операции Ткачев принимал самое непосредственное участие. В начале июня из Константинополя в Севастополь на пароходе был доставлен аэроплан De Havilland DH.9 (Дэ Хэвиллэнд DH.9), который 16 июня военный летчик 1-го авиационного генерала Алексеева отряда поручик Б. Н. Дессино перегнал на аэродром авиагруппы полковника А. К. Антонова близ станции Акимовка для Ткачева.

Полковник Антонов [...] был в Крымский период (в 1920 году) командиром группы – главного ядра нашей авиации, состоявшей из 3 авиационных отрядов и стоявшей в Акимовке<sup>cxiv</sup>.

18 июня Ткачев с летчиком-наблюдателем Никулиным (все полеты совершались ими вдвоем), на вновь полученном аэроплане, в составе группы из пяти аэропланов в течение более двух часов осуществляли разведку и бомбардировку красных. На следующий день Ткачев вылетел уже в составе группы из шести аэропланов, которые бомбили позиции красных более трех часов. В ходе выполнения боевого задания аэроплан Ткачева был атакован двумя «Ньюпорами» красных под управлением летчиков П. Х. Межеруапа и И. Ф. Воедило. Бой продолжался около получаса, «Дэ Хэвиллэнд» Ткачева получил пять пробоин, но мотор не был поврежден. 20 июня Ткачев с группой в течение четырех часов забрасывал бомбами конницу Жлобы, при этом почти 45 минут отбивался от трех аэропланов красных. Приказом Главнокомандующего Русской армии от 22 июня Ткачев был удостоен ордена Святителя Николая Чудотворца 2-й степени<sup>cxv</sup>. В свою очередь Ткачев ходатайствовал о награждении аналогичным орденом военного летчика 4-го авиаотряда подпоручика Л. И. Байдака, обнаружившего 15 июня кавалерийскую колонну Жлобы, и вплоть до 21 июня совершившего 10 боевых полетов с бомбометанием позиций красных<sup>cxvi</sup>.

*На Юге была хорошая традиция – не награждать за выдающиеся подвиги в Гражданской войне офицерскими орденами Св. Победоносца Георгия<sup>cxvii</sup>.*

И Деникин, и Врангель полагали неуместным награждать за подвиги в Гражданской войне старыми русскими военными орденами – награды заменялись повышениями в чине, что приводило к чрезмерному увеличению достаточно молодых капитанов, полковников и даже генералов. Выход был найден в учреждении ордена Святителя Николая Чудотворца двух степеней<sup>cxviii</sup>.

*Операции против II Конной красной армии (август 1920 г.). Не менее характерными являются действия активной авиации против II Конной армии красных.*

*В августе 1920 года красные предприняли крупную операцию против Русской армии. Сосредоточив к этому времени значительные силы в районе Каховки, они повели наступление в юго-восточном направле-*

нии, отрезая, таким образом, наши главные силы от Крыма. Одновременно с этим велись горячие бои на Александровском направлении, где пыталась проявить особую активность II Конная армия красных, стремившаяся прорваться со стороны Орлянска в южном направлении.

За недостатком крупных конных резервов против этой армии высылалась авиация, которая своими ошеломляющими действиями отбрасывала и расстраивала противника, после чего преследование его производилось незначительными нашими конными частями.

Наконец, 15 августа II Конная армия прорывает-ся со стороны Орлянска в наш тыл. Встреченная сокрушительным ударом авиации, она теряет сердце и уклоняется от боя со значительно малочисленной нашей конницей.

После этого красная армия круто поворачивает на запад и, преследуемая аэропланами и кавалерией, поспешно устремляется к Каховской переправе, не вступая в серьезные столкновения с нашими частями.

[...] авиация в Крымский период нередко восполняла наш недостаток в живой силе, часто брала на себя выполнение кавалерийских задач и вообще являлась подчас тем стратегическим резервом, пользуясь которым Главное командование вырывало победу из рук противника. К сожалению, вследствие недостатка технического пополнения, авиация не смогла принять участие в последних решительных боях Русской армии. К моменту переброски с Польского фронта значительных сил красных и появления против нас конной армии Буденного, мы располагали только одним боеспособным аэропланом, почему так сравнительно легко досталась победа красным в Северной Таврии<sup>схix</sup>.

По свидетельству И. К. Спатареля, «генерал Ткачев еще утром 30 августа [по новому стилю] собрал авиацию в кулак и обрушил ее на 2-ю Конную армию. Штурмовыми ударами он надеялся остановить ее продвижение, дезорганизовать и уничтожить. Но мужество красных конников, открывших дружный залповый огонь, заставило неприятельских летчиков набрать высоту и отказаться от штурмовки. И

хотя близкие разрывы пудовых и двухпудовых бомб, безусловно, наносили нам урон, командующий 2-й Конной армии [...] не приостановил движения тысяч бойцов по намеченному маршруту. Форсированным маршем он вывел свои полки из-под удара врангелевской авиации»<sup>схх</sup>.

Нередко красные военные летчики в своих мемуарах сетовали на отсутствие у них исправных аэропланов и, наоборот, – их наличие у белых. Так, генерал-лейтенант авиации И. Т. Спирин указывал, что «белогвардейцы и интервенты располагали машинами, представлявшими последнее слово техники, наши же летчики были вынуждены довольствоваться самолетами, оставшимися от царской армии»<sup>схxi</sup>. Тот же И. К. Спатарель писал: «Наша авиационная техника [...] была старой и изношенной. Ремонтировалась она наспех, в полевых мастерских. Белогвардейцы же располагали прекрасными стационарными ремонтными базами. [...] нельзя забывать и о той помощи, которую оказывали белым иностранные империалисты. Они [...] снабжали их техникой, боеприпасами, обмундированием и продовольствием»<sup>схxii</sup>.

А вот С. Н. Покровский свидетельствовал об обратном: «Вопреки существующим легендам армия Врангеля не получала никакого военного имущества из-за границы и снабжалась исключительно тем, что было привезено в Крым англичанами во времена Деникина (1919 г.). В частности, авиация за весь 1920 г. не получила ни одной новой машины. [...] Пополнение белой авиации производилось за счет Симферопольского авиа[ционн]ого парка. Из 3 – 4 разбитых машин собирали одну, недостающие части заменяли самодельщиной [...] Выбракованные за полной негодностью на фронте машины перебирались, красились и снова шли на фронт. [...] Развить какие-либо активные действия белая авиация была уже не в состоянии. Когда начался общий отход белых, ¾ самолетов не смогли подняться в воздух и были сожжены на аэродроме. Попытка атаки наступающей конницы отдельными самолетами не имела значения»<sup>схxiii</sup>.

О проблемах с технической оснащённостью Русской армии указывал и Врангель: «При огромном численном превосходстве противника для нас

приобретали особое значение технические средства борьбы – аэропланы, танки, бронев автомобили. В последних боях наши аэропланы оказали нам неоценимые услуги, однако аппараты (всего 20 – 30) были в таком состоянии, что их могло хватить всего на один-полтора месяца. [...] Все необходимое нам закупалось частью в Румынии, частью в Болгарии, частью в Грузии. Делались попытки использовать оставленное в Трапезунде русское имущество, однако все эти попытки встречали непреодолимые затруднения. Англичане чинили нам всевозможные препятствия, задерживали пропуск грузов под всевозможными предлогами. Всякими ухищрениями и пользуясь доброжелательным отношением местных представителей Великобритании в Константинополе, мы кое-как эти препятствия обходили. Однако терялось огромное количество времени и напрасных усилий.

[...] 30 августа вечером я выехал из Севастополя в сопровождении [...] представителей военных миссий Франции, Польши, Америки, Англии, Японии и Сербии и нескольких корреспондентов русских и иностранных газет. Утром 31 августа поезд остановился на станции Таганаш, и мы на автомобилях выехали для осмотра части укрепленной позиции. [...] Недавно установленная тяжелая крепостная батарея производила пробную стрельбу. Наши аэропланы корректировали. [...] Вернувшись в поезд, мы тронулись далее и на станции Акимовка смотрели расположенный там авиационный парк [...] Наша воздушная эскадрилья под руководством выдающегося летчика генерала Ткачева производила в воздухе ряд блестящих маневров, маневров тем более удивительных, что большинство аппаратов пришло в полную ветхость и лишь беззаветная доблесть русского офицера заменяла технику. Полеты были окончены, и военные представители окружили отважных летчиков, высказывая свое восхищение. Генерал Ткачев доложил о том, что большинство аппаратов совершенно изношены и что в ближайшее время, если не будет получено новых, наша авиация окажется бес сильной. Я использовал случай, чтобы указать на те

усилия, которые делались мной для получения новых аппаратов, и на те непреодолимые препятствия, которые оказывались мне не только со стороны наших врагов. Так, недавно с большим трудом приобретенные нами в одном из государств<sup>6</sup> аэропланы были „по недоразумению” уничтожены одной из иностранных контрольных комиссий<sup>7</sup>. Представитель великобританской военной миссии, симпатичный полковник Уольш, густо покраснел»<sup>cxxiv</sup>.

К середине октября 1920 г. в Крыму авиация красных едва ли не в четыре раза превосходила авиацию Русской армии: 84 самолета против 22. К этому времени началось наступление 1-й Конной армии С. М. Буденного, прибывшей с Польского фронта, а также 2-й Конной, 4-й и 13-й армий красных. Участь Русской армии Врангеля была предрешена. 31 октября на одном из последних судов, отошедших из Севастополя и взявших курс на Константинополь, плыли в эмиграцию более 80 военных летчиков и летчиков-наблюдателей, а также более 50 техников-мотористов<sup>cxxv</sup>. С ними был и Ткачев...

Так бурная волна жизни выбросила меня на чужой берег, оторвавший от корня родного дерева на 24 года<sup>cxxvi</sup>. ■

<sup>6</sup>Болгария (примеч. П. Н. Врангеля).

<sup>7</sup>Англичанами (примеч. П. Н. Врангеля).

«Royal Aircraft Factory R.E.8 («Ариэйт»), британский самолет-разведчик, применявшийся также в качестве бомбардировщика в период Первой мировой войны (с 1917 г.). Скоростной и хорошо вооруженный, он был крайне непопулярным у летчиков из-за плохих летных качеств: слабой маневренности, повышенной пожароопасности и чувствительности в управлении, склонности к штопору. По окончании войны несколько десятков «Ариэитов» были списаны из Королевских воздушных сил и переданы в белые армии, в том числе ВСЮР.

<sup>i</sup>De Havilland DH.9, британский самолет-бомбардировщик периода Первой мировой войны, разработанный Джефффри де Хевилендом (1917 г.); в Гражданскую войну поставлялся белогвардейцам.

<sup>ii</sup>В марте 1919 г. чеченский имам Узун-Хаджи поднял мятеж против «неверных»: повстанцы засели в труднодоступных горных аулах, атакая на обозы и небольшие гарнизоны ВСЮР, которые не могли выделить достаточное число отрядов для противостояния мятежникам. С целью оказания психологического давления на них войскам Грозненской группы в Чечне был придан 5-й авиационный отряд Добровольческой армии, который летом–осенью 1919 г. осуществлял разведку в горах и бомбардировку мятежных аулов, сдерживая горские отряды на территориях современной Северной Осетии, Чечни и Дагестана (См.: Кушнерев В. В. *Авиация России/СССР на Кавказском театре военных действий (1910 – 1994 гг.): Монография.* Краснодар, 2013. С. 75 – 76).

<sup>iii</sup>В начале апреля 1919 г. части 8-й армии красных форсировали р. Северный Донец и заняли два плацдарма на западном берегу. В течение недели летчики Добровольческой армии бомбили переправы, задерживая подход резервов красных на плацдармы и давая время для концентрации собственных сил для контрудара, а вскоре красные были отброшены за реку. (См.: Кондратьев В., Хайрулин М. *Авиация Гражданской войны.* М., 2000. С. 49).

<sup>iv</sup>К восставшим против большевиков в конце февраля 1919 г. казакам Верхне-Донского округа было совершено несколько полетов летчиками 3-го Донского самолетного отряда. Первыми вылетели 5 апреля из Новочеркасска подбесаул Д. В. Федоров с членом Войскового Круга В. А. Харламовым. Однако приземлившись близ станции Вешенской и будучи застигнутыми конным отрядом красных, они были вынуждены вернуться назад. Второй полет 26 апреля со станции Звереве совершили хорунжий В. В. Тарарин с наблюдателем сотником П. Г. Богатыревым, на этот раз удачно, сделавшие посадку у хутора Бокова и связавшиеся с казаками, подтвердившими восстание. В третий раз 2 мая полетели поручик В. С. Веселовский и подпоручик П. И. Бессонов, взявшие с собой 500 тыс. рублей, пуд табака, несколько пудов перевязочного материала, газеты, воззвания, прокламации и большое количество писем. Приземлившись у хутора Пегуревки,

они передали весь груз восставшим казакам. Вернувшись 5 мая в Новочеркасск, летчики на Большом войсковом круге 8 мая рассказали о восстании казаков и представили письма от них, в связи с чем Войсковой круг принял решение поддержать восставших. В мае–июне было совершено еще несколько полетов летчиков Донской авиации к восставшим казакам и доставлены боеприпасы, обмундирование и провизия. (См.: *Неизвестные воспоминания В. Г. Баранова об авиации на Дону / Публикация А. В. Махалина, А. А. Литвина // Российский архив.* 2009. Т. 18. С. 537 – 540; Хайрулин М. «Дорогие птицы!»: Работа летчиков Донской авиации во время восстания в Верхне-Донском округе. Апрель – июнь 1919 года // *Донские казаки в борьбе с большевиками: Альманах.* 2010. № 3. С. 39 – 43.).

<sup>v</sup>23 августа 1919 г. военные летчики прапорщик Ф. М. Баранов и штабс-капитан Э. М. Битте вылетели из Миллерово на поиски 4-го Донского конного корпуса генерала К. К. Мамантова. После нескольких посадок возле различных населенных пунктов, несмотря на угрозу попасть в плен красным, они нашли штаб корпуса недалеко от села Дрязги под Липецком и передали генералу устный приказ штаба Донской армии, который выучили наизусть; назад вернулись 25 августа. Второй полет пытались совершить 30 августа, вылетев из Митрофановки, летчик ротмистр В. А. Хомич и наблюдатель ротмистр С. Н. Аладьин. Однако их аэроплан над аэродромом сорвался в штопор и разбился – летчики и аэроплан сгорели. В сентябре было совершено несколько попыток обнаружить корпус Мамантова, но безуспешно. 20 сентября капитан З. В. Снимщиков вылетел из Митрофановки и приземлился в Воронеже, где дислоцировался 3-й Кубанский корпус генерала А. Г. Шкуро, а 21 сентября продолжил поиски Мамантова. В тот же день он попал в плен к красным в районе станицы Таловой, где приземлился и был введен в заблуждение бойцами конного корпуса С. М. Буденного, назвавшими себя «мамантовцами». (См.: *Неизвестные воспоминания В. Г. Баранова об авиации на Дону / Публикация А.В. Махалина, А.А. Литвина // Российский архив.* 2009. Т. 18. С. 534 – 536; Хайрулин М. *Страшный риск.* Полеты Донской авиации для связи с 4-м конным корпусом Генерал-Лейтенанта К.К. Мамантова в 1919 году // *Донские казаки в борьбе с большевиками: Альманах.* 2010. № 4. С. 62 – 74).

<sup>vi</sup>Ткачев В. М. Вопросы тактического применения авиации в Гражданской войне (маневренной). Доклад, прочитанный в Русском Обществе ревнителю военных знаний в Королевстве С. Х. С. 24 мая 1921 г. // *Военный сборник.* 1921. № 1. С. 121 – 123.

<sup>vii</sup>Вандея (фр. Vendée, брет. Vande), департамент на западе Франции, в конце XVIII – начале XIX в. центр инспирируемых Англией реакционных мятежей, которые возглавлялись контрреволюционным дворянством и католическим духовенством; слово-символ, это не просто одна из самых



драматических и кровавых страниц Французской революции, но давно отделившись от своего конкретного историко-географического содержания, понятие «Вандея» прочно вошло в современную политическую лексику как синоним контрреволюции.

<sup>ix</sup>Письмо В. М. Ткачева – М. К. Соломахину от 18 декабря 1962 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 61. Л. 6-6об.

<sup>x</sup>Письмо В. М. Ткачева в Президиум Верховного Суда СССР (без даты) / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 73-а. Л. 5об.

<sup>xi</sup>Кондратьев В. Белый Авиадарм: генерал авиации Вячеслав Матвеевич Ткачев // Авиадарк. 2009. № 4. С. 4.

<sup>xii</sup>Софронов И. Русский сокол // Братишка. 2012. № 8. С. 75.

<sup>xiii</sup>Шишов А. В. 100 великих казаков. М., 2007. С. 431.

<sup>xiv</sup>Быков М. На высоте // РУССКИЙ МИР.RU. 2010. № 3. С. 43.

<sup>xv</sup>Махалин А. В. М. Ткачев – участник и историк воздушных сражений Великой войны / Первая мировая война и участие в ней России (1914 – 1918). Материалы научной конференции. Часть II. М., 1994. С. 56.

<sup>xvi</sup>Дробышевский А., Куликов В. Главнокомандующий // Авиация – космонавтика (Крылья). 1995. № 11. С. 22.

<sup>xvii</sup>Бардадыш В. Дорога в небе и на земле. Летчик В.М. Ткачев / Ратная доблесть кубанцев. – Краснодар, 2010. С. 271.

<sup>xviii</sup>Томич В. Из прошлого русской авиации. Два Вячеслава // Русская Жизнь. 1983. № 10096. 2 июля. С. 6.

<sup>xix</sup>То есть по решению станичного схода.

<sup>xx</sup>Ткачев Б. Некролог // Казак. Информационный листок Кубанской канцелярии. 1965. № 200. Май. С. 17.

<sup>xxi</sup>Письмо В. М. Ткачева – А. И. Дикому от 16 декабря 1961 г. // ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 39. Л. 3.

<sup>xxii</sup>Письмо В. М. Ткачева – И. И. Петрожицкому от 30 июля 1958 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 54. Л. 3-3об.

<sup>xxiii</sup>В период Гражданской войны Иосиф Иосифович Кравцевич был инспектором авиации Добровольческой армии и ВСЮР (1918 – 1919), генерал-майор (с 1919 г.). Как вспоминал литовский военный летчик Симас Станайтис, «была середина июня 1920 года. В то воскресное утро я диктовал по телефону оперативному отделу генерального штаба сообщения вернувшихся с фронта летчиков. В штабе я был один. В это время открылась дверь, и вошел какой-то человек. Мельком взглянув и заметив постороннего, я жестом показал, чтобы он вышел. Окончив диктовать, задумался. От своих друзей летчиков я слышал, что нашей авиации свои услуги предложил какой-то генерал литовец. А может, это и был он? Выйдя из штаба, нашел незнакомца сидевшего на скамейке. Когда я подошел, он молча протянул руку: «Офицер Йозас Крауцявичюс, командирован в распоряжение начальника авиации». Я поздоровался: «Здравия желаю, генерал». По-литовски он говорил сносно. Я повел генерала в ангары, показал наши боевые самолеты. Он, старый летчик, был хорошо знаком с типами германских самолетов. Он показал мне удостоверение личности офицера царской армии. Вижу, что полный полковник, а на погонах черные

орлы летчика» (Simas Stanaitis. Likimo vingiai. – Kaunas, 1992, 49-51 psl.).

<sup>xxiv</sup>В конце лета – осенью 1918 г. Кубанское краевое правительство предприняло попытку создания собственной, отдельной от Добровольческой, Кубанской армии. Однако командованию Добровольческой армии удалось отстоять единство сил и не допустить формирования отдельной Кубанской армии, которое привело бы к распылению сил на белом Юге России. Генерал Деникин лишь согласился формировать чисто кубанские казачьи части в составе Добровольческой армии (См.: Гагкуев Р. Г. Белое движение на Юге России. Военное строительство, источники комплектования, социальный состав. 1917–1920 гг. М., 2012. С. 225).

<sup>xxv</sup>Ткачев Б. Некролог // Казак. Информационный листок Кубанской канцелярии. 1965. № 200. Май. С. 17.

<sup>xxvi</sup>К ноябрю 1919 г. авиация Всевеликого войска Донского под командованием полковника В. Г. Баранова состояла из шести авиаотрядов: 45 – 50 аэропланов и 25 – 30 человек летного состава. Соответственно, авиация Добровольческой армии под командованием генерал-майора И. И. Кравцевича на тот период состояла из десяти авиаотрядов: 100 – 110 аэропланов и 80 – 85 человек летного состава (См.: Доронин Ю. Авиация белых армий России в годы Гражданской войны и послевоенные годы // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2000. № 3. С. 10).

<sup>xxvii</sup>Имеется в виду Юг России.

<sup>xxviii</sup>Осведомительное агентство – информационно-пропагандистский орган Добровольческой армии (позднее – ВСЮР) в период Гражданской войны, наделенное монополией на предоставление информации о действиях официальных структур Белого Юга и распространение информации на территориях, подконтрольных его власти; упразднено Врангелем в 1920 г.

<sup>xxix</sup>Как отмечают В. Кондратьев и М. Хайрулин, воздушные бои во время Гражданской войны были «крайне редким явлением, а уж результативные схватки и вовсе можно пересчитать по пальцам». Между тем, они указывают, что в период 1918 – 1920 гг. на всех фронтах красные летчики сбили 9 самолетов белогвардейцев, англичан и поляков. В свою очередь, те сбили 5 самолетов красных: белогвардейцы – 3, англичане и поляки – по одному (См.: Кондратьев В., Хайрулин М. Авиация Гражданской войны. М., 2000. С. 98).

<sup>xxx</sup>De Havilland DH.9.

<sup>xxxi</sup>Письмо В. М. Ткачева – А. И. Дикому от 16 декабря 1961 г. // ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 39. Л. 3, 4об.-7, 9об.-10.

<sup>xxxii</sup>Савич Н. В. Воспоминания. СПб.; Дюссельдорф, 1993. С. 275.

<sup>xxxiii</sup>ГАКК. Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 12. Л. 566; Д. 10. Л. 238.

<sup>xxxiv</sup>Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства: 1917 – 1920 / Сборник документов в 4-х томах / Под ред. А. А. Зайцева. Т. 1. Краснодар, 2008. С. 334.

<sup>xxxv</sup>Приказы по Кубанскому казачьему войску за 1918 год.

- Екатеринодар, 1918. С. 68, 71-72.
- <sup>xxxvi</sup>ГАКК. Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 12. Л. 626.
- <sup>xxxvii</sup>ГАКК. Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 10. Л. 238 – 239об.; Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 1. Л. 4 – 6об.; Ф-29. Оп. 1. Д. 2. Л. 32.
- <sup>xxxviii</sup>ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 1. Л. 70б.
- <sup>xxxix</sup>Деникин А. И. Очерки Русской Смуты. Т. 4. Вооруженные силы Юга России. Берлин, 1925. С. 80.
- <sup>xl</sup>ГАКК. Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 63. Л. 120-122; Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 9.
- <sup>xli</sup>ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 65.
- <sup>xlii</sup>ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 9. Л. 20, 25-25об.; Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 63. Л. 122.
- <sup>xliii</sup>ГАКК. Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 63. Л. 121; Д. 72. Л. 3-3об.
- <sup>xliv</sup>ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 86. Л. 50; Ф. Р-28. Д. 9. Л. 180.
- <sup>xlv</sup>См.: Врангель П. Н. Воспоминания: в 2-х частях. 1916 – 1920. М., 2006. С. 167.
- <sup>xlv</sup>ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 3 – 4, 8 – 11, 16, 254; Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 86. Л. 51.
- <sup>xlvii</sup>Ныне – г. Пролетарск Ростовской области.
- <sup>xlviii</sup>Ткачев В. М. Вопросы тактического применения авиации в Гражданской войне (маневренной). Доклад, прочитанный в Русском Обществе ревнителей военных знаний в Королевстве С. Х. С. 24 мая 1921 г. // Военный сборник. 1921. № 1. С. 130 – 131.
- <sup>xlix</sup>Неизвестные воспоминания В. Г. Баранова об авиации на Дону / Публикация А. В. Махалина, А. А. Литвина // Российский архив. 2009. Т. 18. С. 519.
- <sup>l</sup>ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 17.
- <sup>l</sup>ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 16.
- <sup>lii</sup>Крыльский А. Стальные птицы на Маныче // Донская волна. 1919. № 30. С. 12.
- <sup>liii</sup>Врангель П. Н. Воспоминания: в 2-х частях. 1916 – 1920. М., 2006. С. 170 – 172.
- <sup>liv</sup>Ныне – г. Волгоград.
- <sup>lv</sup>См.: Вольная Кубань. 1919. № 115. 29 мая. С. 1.
- <sup>lvi</sup>ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 230.
- <sup>lvii</sup>Кушнерев В. В. История 1-го Кубанского казачьего авиационного дивизиона (1918 – 1920 годы) // Культурная жизнь Юга России. 2013. № 1. С. 51.
- <sup>lviii</sup>ГАКК. Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 12. Л. 102.
- <sup>lix</sup>ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 18. Л. 80об.
- <sup>lx</sup>Ныне – железнодорожная станция в г. Волгограде.
- <sup>lxi</sup>Ныне – Ельшанка, железнодорожная станция в г. Волгограде.
- <sup>lxii</sup>Ныне – поселок в Дзержинском районе г. Волгограда.
- <sup>lxiii</sup>Удовико В. Под Царицыном // Донская волна. 1919. № 30. С. 14-15.
- <sup>lxiv</sup>ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 10. Л. 561.
- <sup>lxv</sup>Ныне – село в Октябрьском районе Волгоградской области.
- <sup>lxvi</sup>ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 86. Л. 51; Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 114. Л. 750.
- <sup>lxvii</sup>Протоколы заседания Кубанского краевого правительства: 1917 – 1920. Сборник документов в 4-х томах / Под ред. А. А. Зайцева. Т. 3. Июль – ноябрь 1919. Краснодар, 2008. С. 126 – 127.
- <sup>lxviii</sup>По словам начальника Донской авиации генерал-майора В. Г. Баранова, «английские аэропланы типа «Арриейт» были присланы англичанами в большом количестве. Этот тип считался устарелым, и, кроме того, полетные качества аппарата были неудовлетворительны, требовали большой точности управления. Небольшая ошибка в управлении, вполне допустимая в других аппаратах, вела к гибели летчика. 8 человек донской авиации и 10 Добровольческой гс-рели на этих самолетах». (Неизвестные воспоминания В. Г. Баранова об авиации на Дону / Публикация А. В. Махалина, А. А. Литвина // Российский архив. 2009. Т. 18. С. 514 – 515).
- <sup>lxix</sup>Письмо В. М. Ткачева – А. И. Дикому от 16 декабря 1961 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 39. Л.10об.
- <sup>lxx</sup>ГАКК. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 7. Л. 174-174об.
- <sup>lxxi</sup>Кушнерев В. В. История 1-го Кубанского казачьего авиационного дивизиона (1918 – 1920 годы) // Культурная жизнь Юга России. 2013. № 1. С. 52.
- <sup>lxxii</sup>ГАКК. Ф. Р-26. Оп. 1. Д. 61. Л. 107.
- <sup>lxxiii</sup>Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 39540. Оп. 1. Д. 242. Л. 386.
- <sup>lxxiv</sup>Протоколы заседания кубанского краевого правительства: 1917 – 1920. Сборник документов в 4-х томах / Под ред. А. А. Зайцева. Т. 3. Июль – ноябрь 1919. Краснодар, 2008. С. 391.
- <sup>lxxv</sup>ГАКК. Ф. Р-8. Оп. 1. Д. 26. Л. 58.
- <sup>lxxvi</sup>Ныне – г. Кропоткин Краснодарского края.
- <sup>lxxvii</sup>Ныне – г. Тихорецк Краснодарского края.
- <sup>lxxviii</sup>ГАКК. Ф. Р-7. Оп. 1. Д. 8. Л. 4-4об.; Ф. Р-6. Оп. 1. Д. 300. Л. 83.
- <sup>lxxix</sup>ГАКК. Ф. Р-7. Оп. 1. Д. 427. Л. 54.
- <sup>lxxx</sup>Письмо В. М. Ткачева – Г. Г. Степанову от 30 января 1962 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 63. Л. 18-18об.
- <sup>lxxxi</sup>Врангель П. Н. Воспоминания: в 2-х частях. 1916 – 1920. – М., 2006. С. 334.
- <sup>lxxxii</sup>ГАКК. Ф. Р-56. Оп. 1. Д. 1. Л. 13–14.
- <sup>lxxxiii</sup>Бардадым В. П. Атаманы. Краснодар, 2009. С. 364 – 365.
- <sup>lxxxiv</sup>ГАКК. Ф. Р-56. Оп. 1. Д. 1. Л. 66.
- <sup>lxxxv</sup>Беляевский В. А. Правда о ген. Деникине (Причины поражения Белого движения на Юге России в 1920 г.). Сан-Франциско, 1959. С. 62.
- <sup>lxxxvi</sup>Письмо В. М. Ткачева – А. И. Дикому от 13 марта 1962 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 39. Л. 23
- <sup>lxxxvii</sup>Центр документации новейшей истории Краснодарского края (ЦДНИКК). Ф. 2830. Оп. 1. Д. 423. Л. 26. По другим данным, в Екатеринодаре было захвачено 22 самолета, в том числе 12 – в исправном состоянии. (См.: Кондратьев В., Хайруллин М. Авиация Гражданской войны. М., 2000. С. 67).
- <sup>lxxxviii</sup>Неизвестные воспоминания В. Г. Баранова об авиации

на Дону / Публикация А. В. Махалина, А. А. Литвина // Российский архив. 2009. Т. 18. С. 512.

<sup>lxxxix</sup>Голубинцев А. В. Русская Вандея. Очерки Гражданской войны на Дону 1917–1918 гг. Мюнхен, 1959. С. 158.

<sup>xc</sup>Ныне – Ишунь, село в Краснопереконском районе Республики Крым.

<sup>xcxi</sup>ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 26. Л. 55.

<sup>xcxii</sup>Слащев-Крымский Я.А. Белый Крым, 1920. М., 2013. С. 85.

<sup>xcxiii</sup>Деникин А. И. Вооруженные силы Юга России. М., 2013. С. 306.

<sup>xcxiv</sup>Врангель П. Н. Воспоминания: в 2-х частях. 1916 – 1920. М., 2006. С. 393.

<sup>xcxv</sup>ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 26. Л. 58об.

<sup>xcxvi</sup>Покровский С. Работа белой авиации в Крыму и Сев. Таврии в 1920 году // Вестник Воздушного флота. 1922. № 13. С. 9.

<sup>xcxvii</sup>Врангель П. Н. Воспоминания: в 2-х частях. 1916 – 1920. М., 2006. С. 437.

<sup>xcxviii</sup>Письмо В. М. Ткачева – А. И. Дикому от 13 марта 1962 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 39. Л. 23-23об.

<sup>xcxix</sup>Приказ начальника авиации № 92 от 16 мая 1920 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 26. Л. 62-62об.

<sup>cc</sup>Спатарель И. К. Против черного барона. М., 1967. С. 117 – 118, 127 – 128.

<sup>cci</sup>Павлов И. У. Боевой путь. Записки красного летчика / Под общ. ред. В. Хрипина. М., 1937. С. 233.

<sup>ccii</sup>Сергеев А. В. 5 лет строительства и борьбы Воздушного флота (1917 – 1922). М., 1926. С. 108.

<sup>cciii</sup>Письмо В. М. Ткачева – И. К. Спатарелю от 4 августа 1964 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 62. Л. 20-20об.

<sup>cciv</sup>Пушкарев С. Г. Воспоминания историка. 1905 – 1945. М., 1999. С. 82 – 83.

<sup>ccv</sup>Покровский С. Работа белой авиации в Крыму и Сев. Таврии в 1920 году // Вестник Воздушного флота. 1922. № 13. С. 9.

<sup>ccvi</sup>Ткачев В. М. Вопросы тактического применения авиации в Гражданской войне (маневренной). Доклад, прочитанный в Русском Обществе ревнителей военных знаний в Королевстве С. Х. С. 24 мая 1921 г. // Военный сборник. 1921. № 1. С. 128 – 130.

<sup>ccvii</sup>Приказ начальника авиации № 107 от 8 июня 1920 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 26. Л. 67 – 68.

<sup>ccviii</sup>Спатарель И. К. Против черного барона. М., 1967. С. 117 – 119.

<sup>ccix</sup>Ткачев В. М. Вопросы тактического применения авиации в Гражданской войне (маневренной). Доклад, прочитанный в Русском обществе ревнителей военных знаний в Королевстве С. Х. С. 24 мая 1921 г. // Военный сборник. 1921. № 1. С. 131 – 133.

<sup>ccc</sup>Спатарель И. К. Против черного барона. М., 1967. С. 132, 134.

<sup>ccxi</sup>Врангель П. Н. Воспоминания: в 2-х частях. 1916 – 1920. М., 2006. С. 513 – 514.

<sup>ccxii</sup>Стефановский П. Действия авиации Русской армии при разгроме корпуса Жлобы в 1920 году // Русская армия генерала Врангеля. Бои на Кубани и в Северной Таврии / Сост., науч. ред., предисл. и ком. С.В. Волков. М., 2003. С. 611.

<sup>ccxiii</sup>Немирович-Данченко Г. В. В Крыму при Врангеле. Берлин, 1922. С. 56 – 57.

<sup>ccxiv</sup>Письмо В. М. Ткачева – И. И. Петрожицкому от 30 июля 1958 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 54. Л. 4.

<sup>ccxv</sup>Был учрежден Врангелем 17 апреля 1920 г. для награждения офицеров и нижних чинов Русской армии. В соответствии со ст. 8 «Временного положения об ордене Св. Николая Чудотворца», им награждался «лишь тот, кто презрел очевидную опасность и, явив доблестный пример неустранимости, присутствия духа и самоотвержения, совершил отличный воинский подвиг, увенчанный полным успехом и доставивший явную пользу» / Лампе фон А. А. Пути верных. Сборник статей. Париж, 1960. Приложение 1-е. С. 130 – 131.

<sup>ccxvi</sup>Хайрулин М. Одна из боевых командировок Ткачева на фронт. Разгром корпуса Жлобы // Мир авиации. 1996. № 1. С. 5 – 7.

<sup>ccxvii</sup>Письмо В. М. Ткачева – Э. И. Меосу от 13 июня 1960 г. / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 49. Л. 191.

<sup>ccxviii</sup>Росс Н. Г. Врангель в Крыму. Франкфурт-на-Майне, 1982. С. 77.

<sup>ccxix</sup>Ткачев В. М. Вопросы тактического применения авиации в Гражданской войне (маневренной). Доклад, прочитанный в Русском Обществе ревнителей военных знаний в Королевстве С. Х. С. 24 мая 1921 г. // Военный сборник. 1921. № 1. С. 133 – 134.

<sup>ccc</sup>Спатарель И. К. Против черного барона. М., 1967. С. 183.

<sup>ccxi</sup>Спирин И. Записки военного летчика. Иваново, 1947. С. 9.

<sup>ccxii</sup>Спатарель И. К. Против черного барона. М., 1967. С. 127.

<sup>ccxiii</sup>Покровский С. Работа белой авиации в Крыму и Северной Таврии в 1920 году // Авиация и космонавтика. 1994. № 1. С. 16.

<sup>ccxiv</sup>Врангель П. Н. Воспоминания: в 2-х частях. 1916 – 1920. М., 2006. С. 518, 598 – 599.

<sup>ccxv</sup>Кондратьев В., Хайрулин М. Авиация Гражданской войны. М., 2000. С. 95.

<sup>ccxvi</sup>Ткачев В. М. Долг и любовь (черновик) / ГАКК. Ф. Р-1559. Оп. 1. Д. 18. Л. 80.

### Комментарии и публикация Игоря Сирицы