
DOI 10.5281/zenodo.10776879

УДК 930

Ковалеров А.Е.

Ковалеров Артем Евгеньевич, Крымский инженерно-педагогический университет им. Февзи Якубова, Россия, 295015, г. Симферополь, Учебный пер., д.8. E-mail: kovaleroyal@mail.ru.

Роль авиации на ход боевых действий на заключительном этапе Гражданской войны в России (1917-1922 гг.)

Аннотация. В статье рассматриваются особенности применения авиации в ходе заключительного этапа Гражданской войны в России. Анализируются особенности создания авиационных отрядов и их действия в ходе боев Красной армии с противником. Анализ осуществляется на материале событий Советско-Польской войны, а также Кронштадского мятежа. Отмечается, что начиная с Первой мировой войны роль авиации все более усиливалась и к началу Гражданской войны она стала играть немаловажную роль в боевых действиях.

Ключевые слова: Красная армия, Русская армия, военно-воздушные силы, самолеты, авиация, вооружение, техническое оснащение.

Kovalerov A.E.

Kovalerov A.E., Crimean Engineering and Pedagogical University named after Fevzi Yakubova, Россия, 295015, г. Симферополь, Учебный пер., д.8. E-mail: kovaleroyal@mail.ru.

The role of aviation in the course of hostilities in the final stage of the civil war in Russia (1917-1922)

Abstract. The article examines the features of the use of aviation during the final stage of the Civil War in Russia. The features of the creation of aviation detachments and their actions during the battles of the Red Army with the enemy are analyzed. The analysis is based on the events of the Soviet-Polish War, as well as the Kronstadt rebellion. It is noted that since the First World War, the role of aviation has been increasingly strengthened and by the beginning of the Civil War it began to play an important role in combat operations.

Key words: Red army, Russian army, air force, aircraft, aviation, weapons, technical equipment.

После окончательного разгрома Вооруженных сил Юга России к концу марта 1920 года на территории Кубани и Кавказа их остатки эвакуировались в Крым. В связи с этим последним примером применения авиации противоборствующими сторонами помимо боев на территории Таврии, Кубани и

Крыма стали события Советско-Польской войны 1920 года, в которых активное участие принимали части Украинской Народной Республики (УНР), а также остатки белых подразделений и эмигранты, поступившие под командование Польской армии. Руководство Польши рассчитывало, что выиграв войну против

большевиков, они смогут вернуть в состав государства земли, входившие тогда в состав Речи Посполитой.

В связи с этим Советское руководство, знавшее о таких планах, начало проводить подготовку и пополнение имеющихся в его распоряжении сил и средств для того, чтобы дать достойный ответ врагу. Так, начиная с марта 1920 года и до конца мая численность авиационных отрядов, находившихся в распоряжении фронтового командования, выросла с 10 до 25, при этом улучшилось материальное и техническое оснащение имеющихся ранее подразделений. Противостояли им части польских военно-воздушных сил, имевших на фронте порядка 140 самолетов. Они представляли собой внушительные силы, в результате чего перед авиацией Красной армии ставилась задача подавить сопротивление вражеской авиации и завоевать господство в воздухе.

Для выполнения этой задачи, начиная с апреля стали создаваться авиационные эскадрильи. Первой из них стала созданная 11 апреля на базе 4-го истребительного дивизиона, а также 38-го и 44-го разведывательного отряда «эскадрилья Ширинкина». Она являлась самым крупным авиационным подразделением, созданным большевиками за весь период Гражданской войны, и насчитывало порядка 50-60 машин. В своем составе эскадрилья имела и бывших авиаторов армии адмирала А.В. Колчака, перешедших на сторону Красной армии в конце 1919 года. Другой эскадрилей, созданной на данном направлении, являлась «Эскадрилья Кожевникова» в состав которой входил 1-й и 2-й авиаотряд с недавно потерянными самолетами типа «Ньюпор - 24 бис». Она действовала в полосе 16-й армии. Для поддержки частей 15-й армии имелась «эскадрилья Лабренца» имевшая в своем составе 6 разведывательных отрядов. Вместе с другими силами, имевшимися в составе Западного и Юго-Западного фронта, они составляли поло-

вину находившихся в распоряжении большевиков самолетов.

В начале апреля части и подразделения Галицийской армии стали сдавать и переходить на сторону Советского правительства. Так на стороне большевиков начала воевать «первая летуньская сотня» в составе 5 машин и 14 авиационных специалистов под командованием А. Хруща ранее проходившие службу в рядах армии УНР. Боевые действия развернулись с конца апреля, когда части 2-й, 3-й и 6-й польских армий при поддержке отрядов петлюровцев начали боевые действия на Юго-Западном фронте. Ввиду многократного превосходства противника в живой силе и технике части Красной армии за 10 дней операции оставили города Коростень, Житомир, Винница, Киев, отступая дальше за реку Днепр. В это время наступающим войскам противника активную поддержку оказывала авиация, нанося удары по колоннам отступающих войск и железнодорожным станциям.

В связи с этим для наращивания авиационной группировки советское командование решило перебросить 24-й, 36-й и 41-й авиаотряды, летавшие на только недавно полученных трофейных английских самолетах. В это же время на Западном фронте воздушные бои также отличались не малой интенсивностью. Так, при проведении польским авиаотрядом в составе 4 бомбардировщиков 17 апреля налета на аэродром, где базировалась «эскадрилья Ширинкина» произошел воздушный бой между авиаторами группы и польскими летчиками. Результатом боя стало повреждение польской машины, однако ввиду поломки советского самолета продолжить бой не удалось. Однако 1 мая во время воздушного боя у деревни Большие Негневичи летчикам Бурове, Кузине и Соболеве удалось сбить вражеский разведывательный самолет, который стал первым польским самолетом, потерянным противником в воздушном бою.

К маю на Западном фронте начались активные боевые действия. Противобор-

ствующие стороны стремились захватить господство в воздухе с целью реализации своих наступательных планов на данном участке фронте. Для реализации этих планов Красной армией была совершена серия авианалетов на аэродромы базирования польской авиации. Так, 9 мая летчиком 1-го истребительного отряда была сброшена 25 фунтовая бомба на аэродром Киселевичи, однако это не вызвало особых разрушений.

На следующий день последовал ответный авианалет на аэродром в районе села Салтановка. Однако, польские авиаторы не только не смогли произвести бомбометание, но и потеряли в ходе воздушного боя самолет с экипажем во главе с командиром 12-й эскадры авиации Польской армии капитаном Юргенсоном [4, с.82].

Утром 14 мая авиация Красной армии в составе 3 самолетов типа «Фарман-30», «Сопвич» и «Спад» совершила бомбардировку аэродрома вблизи села Жодино, результатом которого стал воздушный бой, закончившийся безрезультатно для обеих сторон. Как видно, нанесения ударов по местам базирования авиации в большинстве своем не давало существенных результатов, однако в отличие от боев с Белыми армиями частота воздушных батальи выросла многократно.

Активную поддержку начавшемуся 19 мая наступлению Красной армии на Западном фронте оказали действия эскадрильи Ширинкина, которая при форсировании войсками реки Березина в районе города Борисова совершила более 40 вылетов и сбросила по позициям противника, железнодорожному узлу и аэродрому в селе Жодино более 100 бомб различного калибра. Эти действия помогли наступающим частям на следующий день закрепиться на противоположном берегу, в результате чего была создана угроза захвата и уничтожения польской авиации, место базирования которой находилось недалеко от линии фронта. Во многом эти успехи стали возможны благодаря накопленному опыту

на фронтах Гражданской войны, а также тому, что работа самолетов была неразрывно тактически соединена с действиями войсковых частей [8, л. 348].

Результатом применения данной тактики явился тот факт, что авиация противника на некоторое время перестала оказывать поддержку частям Польской армии, чем незамедлительно воспользовалась авиация Красной армии. Так, за май «эскадрилья Ширинкина» совершила 311 вылетов, сбросив на противника 234 авиабомбы и более 100 килограммов агитационной литературы. Также было сбито два и серьезно повреждены три вражеских самолета. В это же время большинство потерь советской авиации были связаны с неисправностью техники, в результате чего к началу июня боеспособными оставались 25 машин.

В начале июля Польская армия предприняла попытку контрудар войска Красной армии в районе реки Березину, в результате чего противнику удалось ликвидировать захваченный ранее плацдарм. Однако в это же время на Юго-Западный фронт подошли с северного Кавказа части 1-й Конной армии, которые сумели нанести неожиданный удар южнее города Киев и продвинуться за первые два дня наступления на 100 километров. Успеху данного мероприятия сопутствовал тот факт, что за два дня предшествующие прорыву было совершено 16 разведывательных полетов, которые позволили точно определить наличие у противника резервов и дислокацию его войск. Это нарушило все планы польского командования, которому пришлось в спешном порядке отдать приказ на эвакуацию частей авиации расположенных в Киевской губернии. Так, летчиками 7-й истребительной эскадры польской армии имени Тадеуша Костюшко в результате эвакуаций за короткое время были потеряны 5 итальянских самолетов типа «Балила», два из которых достались большевикам. Тем временем продвижение кавалерии вглубь обороны Польской армии продолжалось, что осложняло поддержание

связи и оказание поддержки аэропланами наступающим силам.

Также большой проблемой стало уничтожение по ходу движения отступающими войсками мостов, железных и шоссейных дорог. Ввиду этих обстоятельств было принято решение о выделении из состава авиационных сил «передового эшелона», в котором находились самые боеспособные экипажи с самолетами, а также необходимого количества авиационного имущества и боеприпасов. Это позволило продолжать оказывать поддержку наземным силам Красной армии до конца июня. Основной функцией авиационных отрядов в этот момент стала разведка противника и иногда бомбометание по местам его расположения. К июлю удалось завоевать господство в воздухе, ввиду чего удалось скрыть от противника перегруппировку войск для проведения успешного наступления [7, с.237].

В то же время в июле интенсивность действий аэропланов Красной армии уменьшилась, а к августу практически прекратилась. Это было обусловлено тем, что в ходе проводимого наступления практически невозможно стало осуществлять обслуживание авиационной техника, так как постоянные аэродромы базирования фактически отсутствовали. Работа польской авиации, напротив, многократно возросла. Во многом этому способствовал тот факт, что в период с мая по июль Англия и Франция поставили в Польшу порядка 24 самолетов типа «Де Хэвилленд», 10 «Сопвич Дольфин» и 30 «Балил». Это помогло компенсировать потери, понесенные в ходе июньского отступления на территории Украины. К середине июля действия авиации противника по наступающим кавалеристам Буденного резко возросло. Однако к этому времени у 1-й Конной армии за время Гражданской войны был накоплен богатый опыт борьбы с авиацией противника. Против нее активно использовались зенитные пулеметы, которые позволили сбить польский самолет под управлением

сержанта Сольского и поручика Лепшего [4, с.85]. Также буденновцами была разработана тактика «противосамолетных засад». Заключалась она в том, что группа кавалерии или обоз передвигались в районе опушки леса, где являлась отличной мишенью для летчика. При снижении авиатора по самолету открывал огонь замаскированный зенитный пулемет. Таким способом кавалеристам удалось 28 июля уничтожить 4 самолета противника.

Тем временем на Западном фронте группировка Красной армии под командованием Тухачевского перешла в решительное наступление. Оборона Польской армии была прорвана и она начала в беспорядке отступление с территории Белоруссии. В ходе отступлений в 1-й, 18-й, 11-й и 8-й эскадрах к началу августа числился один самолет. Однако в авиации Красной армии также нарастали проблемы связанные, прежде всего со снабжением и передислокацией на новые аэродромы, так как противник в ходе своего отступления применял тактику «выжженной земли» в еще больших масштабах, чем это было ранее. Так, «эскадрилья Ширинкина» к 28 июля смогла добраться только до Барановичей, когда в это же время бои проходили далеко на западе, и авиации становилось все сложнее оказывать поддержку.

Ввиду этого Красная армия на долгое время лишилась не только поддержки наступающих войск с воздуха, но и разведывательных данных о противнике. Это не замедлило сказаться на фронтовой обстановке. Так, для Советского командования стало полной неожиданностью контрудар, организованный 16 августа группировкой польских войск. Наступление 50 тысячной группировки активно поддерживали с воздуха более 70 самолетов. Незадолго до этого 1-я, 9-я и 10-я эскадры получили на свое вооружение новейшие аэропланы типа «Бристоль Файтер». Этой воздушной группировке командование Западного фронта могла противопоставить лишь три самолета типа «Ньюпор» 4-го истребительного дивизиона.

зиона, что не могло оказать какого-либо значения на итог противостояния. Во время контрудара польская авиация в основном использовалась для совершения бомбометания по скоплению войск Красной армии и отступающим колоннам. Однако действия зенитной батареи не давали противнику действовать в этих условиях безнаказанно. Так, 17 августа поляками был потерян «Файтер» из состава 9-й эскадры [1, с.112].

В то же время на Юго-Западном фронте в середине августа началось сражение за столицу Галиции город Львов. В полосе боев Польская армия располагала 16 самолетами. Малочисленность авиации во многом сглаживалось ее интенсивной работой. Так, за день экипаж вылетал порядка 3-4 раза. В период с 16 по 17 августа авиация совершила порядка 118 боевых вылетов. Основной формой применения аэропланов стала наземная поддержка войск с помощью осуществления бомбометания по наступающему противнику. Во время решающих боев за город 18 августа польская авиация совершила 72 боевых вылета, что показывает большую нагрузку на авиационные части. Всего за время активных боев за город авиация Польской армии совершила около 200 вылетов, сбросив на кавалерию 1-й Конной армии больше 8000 килограммов бомб. Последним эпизодом применения авиации на данном участке фронта стал воздушный бой прошедший 1 октября, в ходе которого экипаж в составе поручика Дзяма и подпоручик Романовский был атакован самолетами 15-й армии, однако существенных повреждений не получил. Таким образом, авиация на данном участке противоборства сыграла одну из ключевых ролей в ходе ведения боевых действий. Например, апреля по октябрь советские авиаторы выполнили порядка 2100 вылетов и приняли участие в более чем 30 воздушных боях, что по своему накалу превосходит любой из фронтов гражданской.

Последними из примеров применения авиации на завершающем этапе Гражданской войны являются: подавление

Антоновского восстания в Тамбовской губернии (августе 1920 года - сентябрь 1921 года), Монгольская операция по разгрому белых формирований под командованием генерал-лейтенанта Р.Ф. Унгерн фон Штернберга (февраль-август 1921 года) и Кронштадтский мятеж (3-18 марта 1921 года). Остановимся подробнее на последней операции.

В начале 1921 года обстановка, сложившаяся в «колыбели революции», стала угрожающей для Советской власти. В связи с перебоями в работе железнодорожного транспорта, начали закрываться стоявшие без сырья заводы и фабрики. Это вылилось в серию демонстраций Петроградских рабочих, которые были подавлены силой, однако недовольных политикой власти становилось все больше. Самой активной частью революционных событий и «гвардией» большевиков являлись отряды матросов, принимавшие активное участие в событиях Гражданской войны. Самой преданной частью флота всю войну являлся Балтийский флот.

Однако за время противостояния самая энергичная и наиболее революционная часть экипажей ушла на сухопутный фронт, а на кораблях оставался контингент далекий от веры в «светлые идеалы коммунизма». Это привело к тому, что после подавления мирных демонстраций рабочих вооруженным путем поднялось восстание гарнизона крепости Кронштадт, в которой располагалась большая часть Балтийского флота. Советское правительство не могло спокойно смотреть на это, так как восстала самая «надежная» часть армии, которая прикрывал подступы к «колыбели революции» - Петрограду. Восставшие выдвинули требования об упразднении института комиссаров, ликвидации продразверстки и проведении свободных выборов в Советы. Ответом большевиков стало стягивание войск к Кронштадту и арест семей участников восстания, находящихся в Петрограде. В силу большой удаленности главных укреплений крепости и ее недосягаемости для обычной полевой артил-

лерии главная роль отводилась береговым орудиям Петрограда и Ораниенбаума, а также авиационным отрядам, на тот момент являвшимся самыми боеспособными частями Красной армии, хорошо себя зарекомендовавшими за годы Гражданской войны.

Для ликвидации мятежа все авиационные подразделения и воздухоплавательные части объединялись в две группы. Первая состояла из 10 самолетов, из которых только половина являлась исправной. Вторая имела 27 аэропланов, из которых только 40 процентов машин являлись боеспособными [4, с.69]. Данные показатели хорошо отображают общее состояние авиации Красной армии того времени. Для усиления данных групп было принято решение о переброске дополнительного авиационного контингента в состав эскадрильи Западного фронта в количестве 18 аэропланов.

Однако даже в этих отрядах были случаи открытого неповиновения партии большевиков. Так, один из морских авиационных подразделений выразил недоверие правительству и заявил о поддержке восставших. Ввиду этого в ту же ночь казармы, где размещалось подразделение, были окружены верными частями, и весь личный состав авиаторов был арестован. Группировка авиации, собранная для подавления мятежа, размещалась на двух аэродромах: сухопутные самолеты - на Комендантском, а гидросамолеты - на гидродроме у Гутуевского острова [6, с. 96].

Все воздушные силы сводились под непосредственное подчинение начальнику Воздушного Флота Республики Е.И. Татарченко, который подчинялся М.Н. Тухачевскому, назначенному руководителем операции по подавлению восстания. Первый вылет к мятежной крепости состоялся 6 марта. В ходе вылета экипаж самолета «Сопвич» сбросил 20 тысяч агитационных листовок, однако при возвращении в силу плохих погодных условий потерпел аварию, однако летчики не пострадали. На следующий день полет

произвели уже 4 гидросамолета, разбросавшие 30 тысяч листовок, после чего при возвращении обратно один из аэропланов потерпел аварию. К вечеру планировалось провести бомбометание по позициям противника внутри крепости, однако ввиду ухудшающейся погоды эту операцию отменили.

Первый общий штурм был предпринят 8 марта, однако в силу плохой погоды он был разобщен и нескоординирован. Стоит отметить, что планируемая еще 7 марта бомбардировка проводилась одиночными самолетами и парами на протяжении 3 часов с большой высоты (порядка 2000 - 4000 метров), что не имело никаких последствий для оборонявшихся. Всего в налете приняло участие 10 самолетов, сбросивших около 240 килограмм бомб.

Следующий налет состоялся только 11 марта, результат которого почти не отличался от предыдущего. Во время проведения воздушной разведки была обнаружена ледовая дорога между островом Котлин и финским берегом. За сутки авиация Красной армии совершила 21 вылет, сбросив около 430 килограмм бомб, однако это не принесло какого-либо эффекта (при ухудшении погодных условий было потеряно еще 3 аэроплана из состава группировки).

Действия авиации во время подавления Кронштадтского мятежа в период с 3 по 18 марта 1921 года представлены на рисунке 1.

К 12 марта поступил приказ от командующего группировкой М.Н. Тухачевского о совершении бомбометания самолетов по складам взрывчатых веществ, расположенных в Кронштадте. В этот же день подразделениями было произведено 27 боевых вылетов и сброшено 490 килограмм бомб и 45 килограмм листовок, однако никакого существенного результата не было и в этот раз [4, с. 97]. Ввиду этого Советским командованием был сделан предупреждение летному составу. Это возымело действие, и уже 13

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гусев С. И. Гражданская война и Красная армия. М.: Государственное издательство, 1925. 218 с.
2. Доронин Ю. П. Воздушный флот белых армий России в годы гражданской войны (1918 – 1920 гг.). Автореф. дис... канд. ист. наук М., 1994. 134 с.
3. Жаров Ф. И. Подвиг красных летчиков. М.: Воениздат, 1963. 289 с.
4. Кондратьев В. Авиация гражданской войны / В. Кондратьев, М. Хайрулин. М.: «Техника Молодежи», 2000. 100 с.
5. Кондаков А. А. Разгром десантов Врангеля на Кубани. Краснодар 1960. 36 с.
6. Smele J.D. The «Russian Civil WARS» 1916-1926/ Ten Years That Shook the World/ London. 2015. 423p.
7. РГВИА Ф. 102., Оп. 3., д. 4114
8. РГВИА Ф. 104., Оп. 4., д. 2061.

REFERENCES (TRANSLITERATED)

1. Gusev S. I. Grazhdanskaja vojna i Krasnaja armija. M.: Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1925. 218 s.
2. Doronin Ju. P. Vozdushnyj flot belyh armij Rossii v gody grazhdanskoj vojny (1918 - 1920 gg.). Avtoref. dis... kand. ist. nauk M., 1994. 134 s.
3. Zharov F. I. Podvig krasnyh letchikov. M.: Voenizdat, 1963. 289 s.
4. Kondrat'ev V. Aviacija grazhdanskoj vojny / V. Kondrat'ev, M. Hajrulin. M.: «Tehnika Molodezhi», 2000. 100 s.
5. Kondakov, A. A. Razgrom desantov Vrangelja na Kubani. Krasnodar 1960. 36 s.
6. Smele J.D. The «Russian Civil WARS» 1916-1926/ Ten Years That Shook the World/ London. 2015. 423p.
7. RGVIA F. 102., Op. 3., d. 4114
8. RGVIA F. 104., Op. 4., d. 2061.