

УДК 355.354 : 623.74.094(091)

**ИСТОРИКО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПОДГОТОВКИ
И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИЕЙ ПЕРВОГО
ГРУППОВОГО ПРИМЕНЕНИЯ БОМБОВОГО ОРУЖИЯ.
К СТОЛЕТИЮ СОБЫТИЙ НА ВОЛГЕ**

М. Н. Григорьев, А. В. Лосик, И. М. Нерестюк

БГТУ «ВОЕНМЕХ» им. Д. Ф. Устинова, Санкт-Петербург

*...Ни за что на свете я не хотел бы переменить отечество,
или иметь бы другую историю, кроме истории наших предков,
такой, какую нам Бог ее дал.*

А. С. Пушкин (Из письма к П. Я. Чаадаеву 19 октября 1826 г.)

Подготовку и осуществление советской авиацией первого группового применения бомбового оружия по своим последствиям следует относить к важным событиям в судьбе нашего государства. Справедливость этого утверждения мы покажем ниже.

Значение этой операции с точки зрения историко-логистического подхода может быть правильно истолковано и оценено, если вначале проанализировать движение и взаимодействие основных логистических потоков, в моменты,

предшествующие этому событию, в течение самого события, и самое главное, после его завершения.

Рассматриваемым в статье вооруженным столкновениям на Волге в 1918 г. предшествовал развал Российской империи и как следствие – ее боевой авиации, а затем ускоренное создание невиданной ранее системы управления государством и формирование Рабоче-крестьянского Красного Воздушного Флота (РККВФ) на новых принципах. Время для решения этих сложнейших задач было предельно мало, опыта в этом – абсолютно никакого. Возникшие проблемы были решены, издержки, понесенные на этом пути, оказались значительными, но в конкретных условиях той поры – неизбежными. Смысл данных исследований состоит не только в том, чтобы воздать должное участникам событий, а прежде всего – извлечь уроки на будущее, ибо многое в жизни общества повторяется, правда на более высоком технологическом уровне.

Причина этому по нашему мнению состоит в том, что структура логистической системы, в рамках которой по существу функционирует государство, складывается веками, если не тысячелетиями. Например, река Волга с притоками канализировала логистические потоки огромных территорий на протяжении столетий, да и сегодня не перестает делать это.

Касаясь заявленной темы статьи для начала остановимся на логистическом анализе особенностей формирования материальной базы РККВФ.

Великая Октябрьская социалистическая революция была первым успешным опытом декомпозиции системы управления нашим государством в условиях войны с целью создания «светлого будущего».

В рамках этой колоссальной по сложности задачи производилось создание РККВФ. К сожалению, опыт создания такой сложной организационно-технической системы, каковой всегда являлись военно-воздушные силы, в условиях Гражданской войны в России не был всесторонне и критически изучен. Большинство авторов, рассматривая события по горячим следам, делали упор на достигнутых успехах и сосредотачивали внимание на идеологических факторах, как основном инструменте строительства и применения авиации в годы гражданской войны. Не отрицая колоссального значения этого инструмента, следовало бы отдельно рассмотреть технологию и технику строительства ВВС в условиях кризиса государства, в рамках которого они существовали ранее.

Жизнь показывает, что эти знания были бы востребованы в годы гражданской войны в Испании 1936 – 1939 гг., на Кубе в период, предшествующий американской агрессии в заливе Кочинос, и во время ее. Были бы они полезны для анализа ситуации в Иране в период исламской революции, в Афганистане, до ввода туда Советских войск, в России и странах СНГ после гибели СССР, в Югославии, в современной Сирии.

Это далеко не полный список, кроме того, нет оснований полагать, что история подвела черту под перечнем гражданских войн на Земле, а упорядоченное использование летательных аппаратов разных типов и коммуникационно-информационных технологий в этих событиях, несомненно, будет возрастать.

В Советской России впервые в мире столкнулись с задачей создания сражающихся ВВС на обломках Великой Империи. Толчком для бурного развития событий послужили следующие обстоятельства. В рамках мятежа Красново-Керенского 30 октября 1917 г., через 5 дней после победы вооруженного восстания в Петрограде, два аэроплана управляемые пилотами Гатчинской летной школы разбросали над Петроградом антибольшевистские листовки. На следующий день в Гатчину прибыл отряд революционных матросов. Офицеры летной школы в большинстве своем разбежались, а их бывшие подчиненные примкнули к революционерам.

Вскоре практически все авиаотряды Петроградского военного округа объявили себя «воздушными отрядами красной гвардии». Так началось формирование советских ВВС. К этому моменту авиация России имела свыше 300 различных частей и подразделений, в них насчитывалось более 35 тыс. личного состава и около 1,5 тыс. аэропланов различных типов. Структура воздушных сил включала в себя 14 авиационных дивизионов, 91 авиаотряд, Эскадру воздушных кораблей «Илья Муромец», 32 гидроотряда, дивизион корабельной авиации, 87 воздухоплавательных отрядов, 8 авиапарков, 11 авиационных и воздухоплавательных школ, а также многочисленные поезда-мастерские, авиабазы, воздухоплавательные парки и т.д.

Сразу после Октябрьских событий армию охватила «стихийная демобилизация», которая усугубилась взрывом национализма. К осени 1917 г. до 70% российской фронтовой авиации оказалось на Юго-Западном и Румынском фронтах. Украинские националисты принимали все доступные им меры для захвата авиационного имущества и привлечения на свою сторону личного состава. Правительство УНР (Украинской Народной Республики) 4 декабря 1917 г. направило телеграмму войскам Юго-Западного и Румынского фронтов с приказом о слиянии их в единый Украинский фронт, подчиненный правительству Украины. Местным властям надлежало организовать на шоссе и железных дорогах кордоны для разоружения следующих в Россию частей и подразделений. Реагируя на сложившуюся обстановку большевики 8 февраля 1918 г. взяли Киев, войска Центральной Рады перешли в Волынскую губернию под защиту немецких войск, 19 февраля 1918 г., воспользовавшись срывом мирных переговоров в Брест-Литовске, немецкая армия, перешла в наступление на восток.

Из Москвы последовало распоряжение причислить авиатехнику к имуществу категории «А», подлежащему эвакуации в первую очередь. К этому времени гужевые подразделения, являвшиеся основой мобильности тыла авиационных подразделений, в большинстве само демобилизовались и разошлись по домам вместе с подводами и лошадьми. Работа железнодорожного транспорта была дезорганизована националистически настроенными служащими, зачастую эшелоны с авиатехникой намеренно задерживались до подхода немцев или направлялись в уже занятые врагом населенные пункты.

В Одессе, где скопилось много авиационного имущества с бывшего Румынского фронта, украинские националисты сорвали эвакуацию морем. Там австрийцам достались 111 самолетов-разведчиков Анатра «Анасаль», 63

Анатра «Анаде» и 68 «Фарманов» различных модификаций. На заводе «Анатра» также осталось 149 недостроенных самолетов «Анасаль» в различной степени готовности.

Успешно прошла эвакуация авиационного имущества из Белоруссии, которую возглавил инспектор авиации и воздухоплавания Западного фронта В. Ю. Юнгмейстер. Он вывез из Минска центральный авиапарк Западного фронта вместе со станками и оборудованием, а также практически все самолеты из авиапарков.

К апрелю 1918 г. из более чем 1100 самолетов, ранее находившихся на территории Украины, Белоруссии, Прибалтики и Крыма, удалось вывести в Советскую Россию лишь 296 из них.

Несмотря на потерю большей части фронтовой авиации у Советской России оставались определенные ресурсы для создания боевой авиации. Прежде всего, это касается производственных возможностей. Потенциальные мощности авиационных заводов на территории Советской России составляли 1000 самолетов и 300 авиационных моторов в год. Это при том, что к апрелю 1918 г. были утрачены такие крупные промышленные объекты, как, например, одесской завод «Анатра», недостроенный завод Лебедева в Таганроге, крупнейший в России авиадвигательный завод «Сальмсон», сгоревший в результате диверсии в январе 1918 г.

На оставшихся в Советской России предприятиях оставался значительный задел готовой продукции. Только на московском заводе «Дукс» к концу 1917 г. находилось более 370 аэропланов различных типов. Значительные запасы авиационного имущества к концу 1917 г. были на территории 1-го Центрального авиапарка-склада, располагавшегося в районе московской Ходынки, среди прочего там находились 196 аэропланов разных типов.

В результате большой организационной работы представителям советской власти удалось к весне 1918 г. отыскать на авиазаводах, в авиапарках и на складах Москвы, Ярославля, Смоленска, Рыбинска и других городов 502 аэроплана и 1320 моторов различных типов. Как показала всеобщая ревизия к концу апреля 1918 г. на территории, подконтрольной советскому правительству, находится 980 аэропланов разной степени изношенности. В том числе в авиаотрядах – 307, в авиапарках – 350, на складах 112 и на заводах – 211.

Еще 435 самолетов и 393 авиадвигателя английского и французского производства было обнаружено в портовых складах Архангельска, через которые шли поставки от союзников в годы Первой мировой войны. Для вывоза в центр страны импортного военного имущества в январе 1918 г. была организована Чрезвычайная комиссия по разгрузке Архангельского порта (Чекорап). Ей удалось наладить ежедневную отправку эшелонов с авиационными грузами, и тем самым, спасти их от рук английских интервентов и сопутствующих им белогвардейцев. Наряду с истребителями Ньюпор последних модификаций, новыми двухместными разведчиками Сопвич, запасными воздушными винтами, специализированными станками, было вывезено такое количество аэрофотооборудо-

вания, что их Красному Воздушному Флоту хватило на много лет после Гражданской войны.

К началу лета 1918 г. в результате проделанной работы Советская Россия располагала примерно таким же количеством аэропланов, что и до революции. Ядро авиапарка страны составляло более 400 одноместных истребителей Ньюпор различных модификаций (рис. 1– 3), 150 разведчиков и легких бомбардировщиков Фарман-30 (рис. 4), свыше 200 более современных разведчиков и легких бомбардировщиков «Сопвич полусторастоечный» (рис. 5), 100 морально устаревших, зато проверенных и надежных разведчиков Вуазен (рис. 6) и около 60 еще более старых «Моран-парасоль» (рис. 7). Все остальное приходилось на несколько десятков типов самолетов разного возраста и технического уровня, в том числе и трофейных.



Рис. 1 Истребитель Ньюпор-17 был для своего времени чрезвычайно удачной машиной. Построено свыше 2000 экземпляров, из них 350 – в России (300 – на московском заводе «Дукс» и 50 – на Русско-Балтийском заводе в Риге). Максимальная скорость – 174 км/ч, Крейсерская – 158 км/ч, практическая дальность – 250 км, максимальная скороподъемность – 357 м/мин, практический потолок – 5600 м, экипаж – 1 чел, вооружение: 7.7-мм пулеметы Vickers и/ или Lewis. Оснащался двигателем Clerget 9В мощностью 130 л.с. Масса пустого самолета – 375 кг, нормальная взлетная – 555 кг



Рис. 2. Истребитель Ньюпор-23 представляет собой версию истребителя Ньюпоре-17. Максимальная скорость – 165 км/ч, крейсерская – 152 км/ч, практическая дальность – 250 км, максимальная скороподъемность – 205 м/мин, практический потолок – 5350 м, Экипаж – 1 чел, вооружение: 7,7-мм пулеметы Vickers и/ или Lewis. Оснащался двигателем Le Rhone 9Jb мощностью 120 л. с. Масса пустого самолета – 375 кг, нормальная взлетная – 560 кг. На фотографии самолет изображен на фоне входа в брезентовый ангар

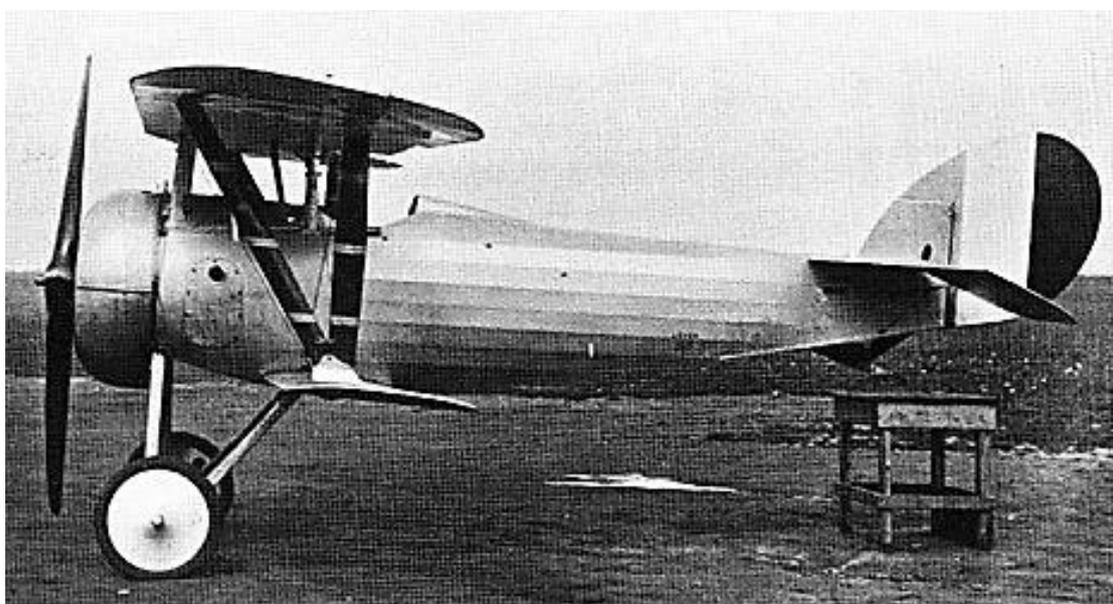


Рис. 3. Истребитель Ньюпор-24 отличался обтекаемым фюзеляжем, имел усиленную фанерой обшивку передней кромки крыла, хвостовое оперение было обшито фанерой. Габариты самолета практически не изменились по сравнению с предшествующей моделью. Всего построено свыше 1100 экземпляров, из них более 100 – в России на заводе «Дукс». Последний экземпляр там собрали в 1920 г. Максимальная скорость – 176 км/ч, крейсерская скорость – 151 км/ч, максимальная скороподъемность – 265м/мин, практическая дальность – 265 км, практический потолок – 5550 м, вооружение: один 7,7-мм пулемет «Lewis» и/или один 7,7-мм пулемет «Vickers»



Рис. 4. Самолет «Фарман-30», распространенный во время Гражданской войны тип летательного аппарата, как у красных, так и у белых. Их строил завод «Дукс», выпустивший за 1916 – 1921 годы 400 машин. По оценке летчиков эти самолеты русского производства по своим качествам, особенно по прочности, заметно превосходили французские прототипы. Скорость – 136 км/час, посадочная – 60 км/час, потолок – 4500 м, продолжительность полета до 4 часов.

На снимке, упираясь спиной в переднюю кромку нижнего крыла, стоит летчик И. В. Сатунин



Рис. 5. Многоцелевой истребитель Sopwith, в России назывался «Сопвич полторастоечный». От союзников поступило около 200 машин, на заводе «Дукс» собрано до 100 шт. Под Казанью вели разведку и бомбили городские кварталы. Один аэроплан этого типа с пилотом Коваленко придали штабу дивизии В.И. Чапаева. Как показано в культовом фильме «Чапаев», Лбищенск, где 5 сентября 1919 г. размещался штаб дивизии, подвергся нападению белоказаков. Среди многих погибших оказался и Коваленко, его самолет был захвачен и в дальнейшем летал у белогвардейцев. Максимальная скорость – 164 км/ч, крейсерская – 142 км/ч, продолжительность полета – 3,5 ч, практический потолок – 4570 м, экипаж – 2 чел., вооружение: один-два 7,7-мм пулемета «Vickers», до 4-х 25-кг бомб



Рис. 6. Самолет «Voisin», распространенный во время Гражданской войны тип летательного аппарата, как у красных, так и у белых. Отличался толкающим воздушным винтом большого диаметра и редким типом четырех колесного шасси. Изготавливался в России на заводах «Дукс» и Лебедева, всего построили от 300 до 350 аппаратов. Будучи относительно простым, технологичным и нетребовательным в управлении стал у нас самыми массовым аэропланом Первой Мировой войны. Длительное применение в России этого устаревшего аппарата связано с тем, что его двигатель «Salmson», был единственным серийно освоенным в Российской Империи. Максимальная скорость – 115 км/ч, крейсерская – 106 км/ч, продолжительность полета – 3,5 ч, практический потолок – 3500 м, экипаж – 2 чел.



Рис. 7. Разведчик «Моран-парасоль», официальное наименование «Моран-Солнье». Парасоль (фр. «parasole» – «зонтик») в названии получил за поднятое над фюзеляжем крыло, положение которого обеспечивало идеальный обзор вниз, необходимый для разведчиков и артиллерийских наблюдателей. В России был одним из наиболее распространенных аэропланов. Завод «Дукс» выпустил 400 шт., завод Лебедева – 30 шт., из Франции получено 100 шт. В России оснащался пулеметами и бомбовым вооружением. Максимальная скорость – 115 км/ч, максимальная взлетная масса – 655 кг, продолжительность полета – 2 ч, экипаж – 2 чел.

Первое масштабное применение Рабочее-крестьянского Красного Воздушного Флота произошло в конце лета 1918 г. *при третьем взятии Казани*.

Дадим историко-логистический анализ Казани, как стратегического объекта страны, и осуществим с логистических позиций описание ее штурмов, в значительной мере связанных с особой ролью этого города в жизни нашего государства тех периодов времени.

Первое в истории русского государства взятие Казани осуществили войска Ивана Грозного 2 октября 1552 г. после осады, которая началась 15 августа 1552 г. Это событие во многом определило судьбу России на ближайшие столетия. Остановимся кратко на отдельных его характеристиках.

Осада 1552 г. была пятой по счету после целого ряда осад, предпринятых войсками русского царя в 1487, 1524, 1530 и 1550 гг.

Важно отметить, что в осаде Казани 1552 г. на стороне Ивана Грозного принимали участие десятки тысяч татар из Касимова под руководством хана Шигалея, среди них в частности находилось два царевича из Астраханского ханства. Тысячи мордовских воинов, сотни черкесов, десятки и сотни иностранных наемников: немцы, итальянцы, поляки штурмовали Казань. К концу осады прибыли донские казаки, которым за добровольное и героическое участие в штурме Казани царем была дарована жалованная грамота на «реку Дон со всеми притоками» в вечное пользование, подтверждающая независимый статус донского казачества.

В результате общение с донскими казаками вплоть до начала XVIII в. шло через Посольский приказ, выполнявший тогда функции министерства иностранных дел. В начале осады 16 августа 1552 г. к Ивану Грозному перешел казанский мурза Камай Хусейнов с сообщниками, сообщивший важные сведения о состоянии Казани. Помощь в успехе этого предприятия оказали чувашаи, которые совместно с горными марийцами в 1546 г. подняли восстание против казанских властей.

Тогда под стенами Казани началась комплексная отработка новых для России технологий ведения боевых действий в реальных условиях. Истории было угодно, что бы во время этих событий началось боевое становление российской артиллерии. Пять лет назад в 1547 г. она стала независимым родом войск царской армии, получившим название *наряд*, а под Казанью было уже сосредоточено 150 орудий, которые сыграли заметную роль в победе.

Важная роль в осаде также принадлежала инженерным работам, которые впервые в нашей истории носили комплексный масштабный характер. Обустроивалась местность для организации штурма, копались траншеи, строились палисады, сооружались осадные башни – туры, велись подкопы, взрывались мины под стенами и воротами Казани. Так, усилиями русского военного инженера Ивана Выродкова за одну ночь соорудили осадную башню высотой 13 м.

Под стенами Казани тогда впервые нашли практическое использование идеи массового сборно-разборного домостроения. Для подготовки осады Казани в 1551 г. всего за 28 дней под руководством Ивана Выродкова на правом берегу

Волги при впадении в нее реки Свияги была возведена из деталей, заготовленных в районе Углича и сплавленных по Волге деревянная крепость Свияжск.

При осаде Казани были использованы методы психологического давления на противника. Так, на второй день после прибытия царских войск под Казань по распоряжению Ивана IV в город были направлены парламентареры с предложениями о мире. В случае капитуляции жителям гарантировалась жизнь, неприкосновенность имущества, а также возможность свободного исповедования мусульманской веры и возможность свободного выбора места проживания. Казанскому хану предлагалось поступить к царю на службу. Предложение было отвергнуто. Еще один шанс сложить оружие защитникам города был предоставлен 1 октября. Но они вновь отказались.

К интересному приему прибегли донские казаки. Они нашли перед походом на свою одежду перья птиц, что было не типично тогда для военной формы и, выдавали себя за легендарных людей-птиц, явившихся за душами грешников.

Окончательный штурм Казани носил кровопролитный характер, защитники города мужественно оборонялись. Среди бойцов, ворвавшихся в город, началось мародерство, а затем и паника. Командование штурмующими войсками было вынуждено прибегнуть к репрессиям по отношению к ним. Эта мера возымела действие, и войска вновь перешли в наступление. Казань пала, хан Едигер был захвачен в плен, его воины казнены, а часть мирных жителей переселили за стены посада.

Вскоре после этого в 1556 г. была взята столица Астраханского ханства, а в 1582 г. покорено Сибирское ханство.

Река Волга достаточно быстро стала ключевым элементом логистической системы страны, обеспечивая товародвижение, прежде всего хлеба, соли и лесных материалов, между южными и северными районами страны, а также выход к Каспийскому морю и через него к Персии и далее – на Восток. Обратим внимание на тот факт, что соль на протяжении тысячелетий была стратегическим товаром и в годы лихолетий еще в XX в. была на положении свободно конвертируемой валюты.

Можно сказать, что описанные события заложили основу практического формирования имперского сознания среди населения будущей Российской Империи и логистической системы, ставшей материальной основой этой Империи. Тогда впервые массово опробовали в действии новые технологии вооруженной борьбы с привлечением отечественных и зарубежных специалистов и контингентов.

За последующие несколько сот лет Казань стала глубоким тылом Российской Империи. Таковой она являлась и в годы Первой мировой войны и в первый год советской власти.

Постепенно в городе стали появляться объекты оборонной промышленности. Так начиная с 1788 г., стал функционировать Казанский пороховой завод. С началом Первой мировой войны Казанский пороховой завод стал наращивать производство, стремясь выйти на уровень 40 000 пудов в месяц. С этой целью в 1915 – 1916 гг. рядом с существующим заводом был построен другой равно-

мощный завод, в начале 1917 г. пущенный в действие. Однако, в августе того же года старый Казанский пороховой завод был разрушен до основания взрывами, происшедшими от пожара, возникшего на станции Пороховая, и затем на Казанском артиллерийском складе. От взрывов пострадал и новый пороховой завод, но после ремонта он возобновил производство пороха и пироксилина.

В 1894 г. к станции Свияжск пришла железная дорога, но моста через Волгу еще не было. Приехавшие с московской стороны пассажиры выходили в Свияжске, затем на конных подводах добирались до Волжской переправы, далее переправлялись на пароме, ехали на железнодорожную станцию Зеленый Дол и дальше 38 км поездом добирались до Казани. Грузовые же вагоны летом переправлялись на другой берег на специальных паромах, а зимой по льду прокладывали рельсовые пути. Мост открыли почти через двадцать лет 11 июля 1913 г. в дни празднования 300-летия дома Романовых, поэтому до 1917 г. он назывался Романовским (рис. 8). Мост был сооружен по проекту легендарного мостостроителя Николая Аполлоновича Белелюбского, создателя мостов через реки Днепр и Обь. По длине пролетов (131,25 м) он был первым в Европе и вторым после моста в Америке. Начиная с этого момента, Казань укрепила свое значение как важный транспортный узел на пересечении потоков «север-юг» и «запад-восток».

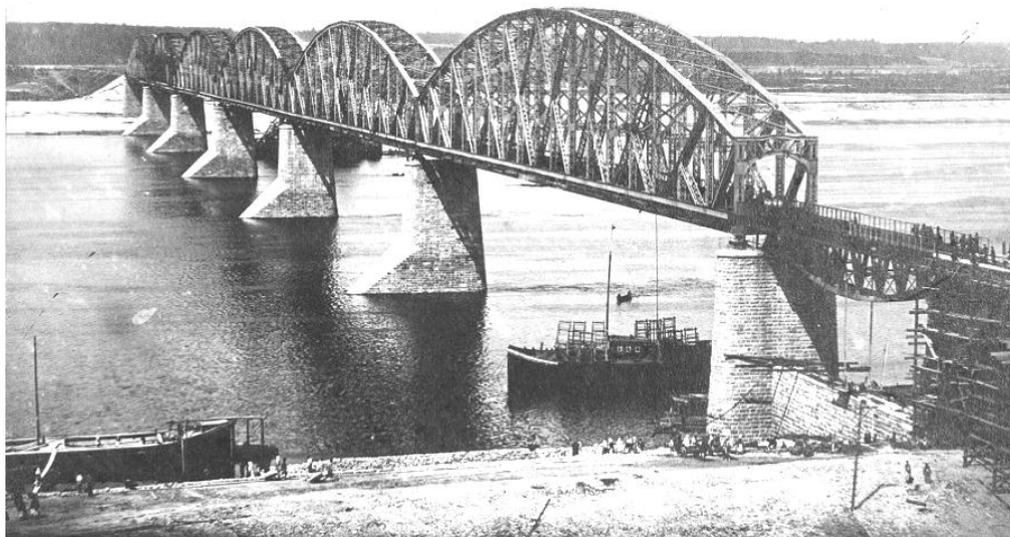


Рис.8 Железнодорожный одноколейный Романовский мост. Длина 450 сажен (787,5м), 6 пролетов по системе возвышенных арок, пролеты по 75 сажен (131,25 м) – наибольшие в России (за исключением – через рукав Волги у Астрахани, где лишь один пролет). Высота фермы посередине пролета составляла 11 сажен (19,25 м), ширина моста – 4 сажени (7 м). Каждый пролет весил 100 тыс. пудов и возвышается над горизонтом самых высоких вод до 6 сажен (10,5м). На фотографии представлен момент строительства. В левом нижнем углу – волжская деревянная баржа – расшива, плавучее средство для перевозки лесоматериалов и дров из верховьев реки вниз. Как правило, дровяная расшива совершала один рейс и разбиралась внизу реки на строительные материалы или дрова

Первая мировая война превратила Казань в место сосредоточения важных стратегических запасов боеприпасов и снаряжения России, так к началу 1917 г. на ее артиллерийских складах хранилось до 1 млн. снарядов. В начале 1918 г. советское правительство переместило в Казань Академию Генерального штаба во главе с генералом А. И. Андогским, там же разместили несколько авиачастей, эвакуированных из западных губерний России. В Казани находился 6-й (бывший полтавский) авиапарк и две авиашколы со своими самолетами, число которых достигало 44 единиц.

В начале Первой мировой войны Казань была выбрана местом хранения значительной части золотого запаса России, который тогда был самым крупным в мире и составлял 1311 тонн. Он находился в столице – Петрограде. Для гарантии сохранности было решено эвакуировать государственные сокровища в Казань и Нижний Новгород, что и было осуществлено поездами в начале 1915 г. После Февральской революции туда же перевезли еще и золото из Воронежа, Самары, Курска, Могилева и Пензы. Таким образом, в Казани сосредоточилось более половины золотого запаса страны.

Второе взятие Казани непосредственным образом связано с формированием на территории Российской империи национального добровольческого воинского соединения известного в истории как Чехословацкий корпус.

Начало его созданию положила инициатива чехов-колонистов, проживавших в основном на Украине, которые в лице Чешского национального комитета (ЧНК) в день официального объявления Первой мировой войны приняли обращение к императору Николаю II с просьбой образовать из них Чешскую дружину. Царская администрация проявила невиданную оперативность и уже в октябре 1914 г. дружина, сформированная по штатам стрелкового батальона, выступила на фронт, где под командованием русских офицеров приняла участие в Галицийской битве. Интересно отметить, что в чешском добровольческом формировании, состоявшем из лиц, большинство которых имело высшее или среднее специальное образование и ранее служивших в австрийской армии, использовался русский командный язык, но французский дисциплинарный устав.

Чехи отлично проявили себя как фронтовые разведчики и специалисты по разложению австро-венгерских войск.

С марта 1915 г. в ряды дружины разрешили принимать чехов и словаков из числа пленных и перебежчиков – бывших военнослужащих австро-венгерской армии. В результате к концу 1915 года она была развернута в стрелковый полк штатной численностью около 2,1 тыс. человек, а к концу 1916 г. полк был переформирован в бригаду из трех полков общей численностью около 3,5 тыс. офицеров и нижних чинов.

В июньском 1917 г. наступлении русской армии в Галиции, бездарно организованным Временным правительством, бригада одной из немногих выполнила свою задачу, прорвала фронт в районе Зборова, взяла более 3 тыс. пленных, потеряв до 200 чел. убитыми и до тыс. ранеными. Бригаду стали переформировывать в дивизию, а 4 июля 1917 г. новый Верховный главнокомандующий генерал Л. Г. Корнилов разрешил начать формирование 2-й дивизии. Про-

цесс ускорялся, к формированию подразделений привлекли пленных югославы, общая численность личного состава двух дивизий достигла 39 тыс. солдат и офицеров и уже 26 сентября 1917 г. начальник штаба Ставки Верховного главнокомандующего генерал Н. Н. Духонин подписал приказ о формировании отдельного Чехословацкого корпуса из двух дивизий и запасной бригады.

Осенью 1917 г. корпус находился в тылу Юго-Западного фронта на территории Волынской и Полтавской губерний. Октябрьская революция 1917 г. и начатые советским правительством переговоры о мире с Центральными державами поставили чехословаков в сложное положение. Для них главной целью продолжения участия в войне было восстановление независимости от Австро-Венгрии. На основании декрета французского правительства от 19 декабря 1917 г. об организации автономной Чехословацкой армии во Франции чехословацкий корпус в России был формально подчинен французскому командованию и получил указание о необходимости отправки во Францию. Попастъ туда чехословаки могли лишь через территорию России, где на тот момент повсеместно была установлена советская власть. Чтобы не испортить отношения с советским правительством России, чехи избегали участия в российских событиях. Их усилия были направлены на эвакуацию во Францию. Самым коротким маршрутом был морской – через Архангельск и Мурманск, – однако от него отказались из-за страха перед немецкими подводными лодками. Было решено отправиться по Транссибирской железной дороге до Владивостока и далее через Тихий океан в Европу.

С логистических позиций трудно понять, как Советское правительство и сами чехословаки тогда, а историки всего мира – на протяжении последующих 100 лет серьезно воспринимают реальность и, главное, целесообразность для союзников кругосветного путешествия 45 тысяч чехословаков. Напомним, что Первая мировая война, начиная с 1917 г., перешла в самую ожесточенную фазу. Неограниченная подводная война со стороны немцев стремительно пожирала транспортные суда Антанты. В боевые действия вступали войска САСШ, которые надо было перевозить в Европу, поставки союзников во Владивосток практически остановились и, следовательно, обратного тоннажа во Владивостоке просто не было. Бросается в глаза отказ союзников от использования северного направления. Русские экспедиционные бригады были перевезены по нему во Францию без потерь, и французов не очень смущал, при этом риск, гибели товарищей по оружию.

После начавшегося 18 февраля 1918 г. ввода германо-австрийских войск на территорию Украины 1-я чехословацкая дивизия была передислоцирована из-под Житомира на Левобережную Украину, где начиная с 7 по 14 марта вместе с красными войсками, сдерживала натиск немцев, прикрывая свой отход.

26 марта представитель СНК РСФСР И. В. Сталин и чехословаки подписали в Пензе соглашение, по которому гарантировалась беспрепятственная отправка чешских подразделений от Пензы к Владивостоку. Было решено, что они продвигаются не как боевые единицы, а как группа свободных граждан, берущих с собой известное количество оружия для своей самозащиты.

Для этого в каждом эшелоне оставалась вооруженная рота в 168 человек и один пулемет, на каждую винтовку полагалось 300 патронов, на пулемет – 1200 патронов. Много это или мало? Для справки: по словам участников Гражданской войны, они в среднем тратили на одно боестолкновение вдоль железных 15 патронов на одну винтовку. Чехословаки были обстрелянными бойцами, сплоченными единой целью. Поэтому с таким вооружением они были способны решить любые задачи вдоль железных дорог.

В происходящем Германия увидела повод оказать давление на Советскую Россию, в результате 21 апреля нарком иностранных дел Г. В. Чичерин был вынужден потребовать от Красноярского совета приостановить передвижение эшелонов на восток. Это было воспринято чехословаками как намерение выдать их Германии и Австро-Венгрии в качестве бывших военнопленных, изменивших родине. Это гарантировало им дома виселицу.

Как бы совершенно неожиданно для себя Верховный совет Антанты принял 2 мая 1918 г. решение использовать корпус для борьбы с советской властью на Севере России и в Сибири. Как бы ни ведая об этом, съезд чехословацких военных делегатов в Челябинске 20 мая стал на позицию разрыва с большевиками и постановил продолжить двигаться на Владивосток.

Реагируя на ситуацию, 25 мая наркомвоен Л. Д. Троцкий отдал приказ о полном разоружении и расформировании чехословацких эшелонов. К этому моменту 45-тысячный корпус был разбросан от станции Ртищево (близ Пензы) до Владивостока, то есть на расстоянии свыше 7 тыс. км. Попытка исполнения этого распоряжения, привела к организованному мятежу против Советской власти на всем пути следования эшелонов. Через несколько дней в руках восставших оказалась вся Сибирская, а также Алтайская железные дороги.

Второй раз за неполные полгода Л. Д. Троцкий усугубил положение Советской России. Первый раз это был срыв Брестских переговоров с Германией.

Однако, подав в отставку с поста наркома по иностранным делам сразу же после того как Брестский мир был утвержден на VII экстренном съезде партии, Троцкий недолго оставался без крупного государственного поста. Съезд закончил свою работу 8 марта 1918 г., 11 марта правительство переехало из Петрограда в Москву. В тот же день на имя Ленина поступила телеграмма члена ЦК партии Адольфа Иоффе, где предлагалось срочно назначить наркомом по военным делам Троцкого. Ленин согласился и уже 18 марта, то есть спустя всего 10 дней после отставки с поста наркома по иностранным делам, Троцкий получил в правительстве портфель наркома по военным и морским делам.

Формально Л. Д. Троцкий не имел военного образования и ни дня не служил в армии. С проблемами вооруженной борьбы он столкнулся в 1912 – 1913 гг., будучи военным корреспондентом. С передовых позиций Первой и Второй Балканских войн будущий нарком передал свыше 70 репортажей. Корреспондентское прошлое всегда накладывало сильный отпечаток на принимаемые им управленческие решения в области вооруженной борьбы. Военное дело Лев Давидович осваивал на ключевом посту в трудных условиях Гражданской войны, поэтому издержки были неизбежны. Одним из крупнейших промахов с тя-

желейшими последствиями для страны был приказ разоружить хорошо организованных и профессионально подготовленных людей, сознательнодвигающихся на фронт, силами тех, кто митинги предпочел окопам.

Начиная с этого момента и до 2 сентября 1920 г., когда последние части корпуса покинули Владивосток, чехословаки оставались важнейшей силой, в значительной мере определявшей ход Гражданской войны. Центр России остался без сибирских запасов продовольствия, а также без ресурсов, накопленных во Владивостокском порту за время Первой мировой войны.⁶⁵

Логистически опрометчивое согласие Советского правительства разрешить перевозку чехословацких войск по Транссибирской магистрали определило большую продолжительность Гражданской войны и повлекло за собой значительные потери населения от голода и дезорганизации хозяйственной деятельности в стране.

На уровне эмоционального воздействия сформировалась база взаимных претензий между восточными и западными славянами. Например, в рамках проекта чешского министерства обороны «Легионы 100» на территории России планируется установка 58 памятников белочехам. Ввиду неоднозначности роли белочехов в истории России, инициативы по установке памятников часто приводят к протестам, как местных жителей, так и общественных организаций.

В июне 1918 г. чехословаки захватили огромные территории Сибири, Дальнего Востока, Южного Урала, а, двигаясь из района Ртищево на запад, 7 июня заняли Самару, перерезав, таким образом, Волгу. За несколько дней до этого 4 июня у железнодорожной станции Липяги под Самарой они перехватили балтийский отряд гидроавиации, который был передислоцирован в Самару 24 марта 1918 г. Моряки на своей плавучей базе «Фельдмаршал Суворов» пытались прорваться к красным в Симбирск, но сели на мель. Чехи огнем с берега убили свыше ста матросов. Самолеты гидродивизиона стали добычей чехов.

Сразу после захвата Самары там приступил к работе новый орган российской власти – Комитет членов Учредительного собрания (Комуч), который вскоре начал формирование так называемой Поволжской Народной армии. Уже 9 июня 1918 г. появилась 1-ая добровольческая Самарская дружина в 350 человек, возглавленная подполковником царской службы Владимиром Оскаровичем Каппелем (рис. 9), потомком выходцев из Швеции.

Старшее поколение читателей знает дела Владимира Оскаровича по культовому советскому фильму «Чапаев», где многим запомнилась эпически показанная психическая атака каппелевцев, которую отражала легендарная Анка-пулеметчица.

Забегая вперед, отметим, что 28 сентября 2018 г. в Ульяновске (Симбирске) на улице маршала Тухачевского (!) открыта мемориальная доска генералу В. Каппелю и воинам 1 Волжского армейского корпуса, панихиду и освящение

⁶⁵ Кстати, рассуждая ныне о действиях в Чехословакии войск СССР и его союзников на протяжении 1968 г., имеет смысл учитывать логистические проекции событий, связанных с пребыванием чехословацкого корпуса в России.

доски провел Митрополит Симбирский Анастасий. Прах В. О. Каппеля после долгих странствий 13 января 2007 г. упокоился на кладбище Донского монастыря в Москве – у южной его стены – рядом с могилами генерала А. И. Деникина и философа И. А. Ильина



Рис. 9. Каппель Владимир Оскарович (1883 – 1920) был выпущен в 1903 г. из Николаевского кавалерийского училища по первому разряду, затем окончил Императорскую Николаевскую военную академию, где получил высокую оценку за доклад «Служба автомобиля в армии. Главнейшие основания организации автомобильных войск». В годы Первой мировой войны принимал участие в разработке и осуществлении Луцкого прорыва, позже получившего название «Брусиловский прорыв». Последняя должность до революции – начальник Разведывательного отделения штаба Главнокомандующего армиями Юго-Западного фронта, в период, когда фронт возглавлял генерал А. И. Деникин, а штаб – генерал С. Л. Марков

На самарском аэродроме чехи обнаружили несколько аэропланов из числа эвакуированных в начале года из западных губерний России. Два из них, Фарман-30 (рис. 4) и Вуазен (рис. 6), они решили забрать себе. Из этих машин сформировали разведывательный авиаотряд Чехословацкого корпуса под командованием подпоручика Мелча. Но, поскольку чешских авиаторов в России было мало, на службу в отряд пригласили русских добровольцев – пилота прапорщика Дедюлина и летнаба подпоручика Арбузова. Отряд был придан 1-й чешской стрелковой дивизии, воевавшей под Симбирском. До 20 августа, когда из-за полного износа матчасти его отправили в тыл, «чешско-русский» разведотряд совершил более 40 боевых вылетов. Это была первое в истории наших народов совместное авиационное подразделение.

Между тем новое самарское правительство уже в июне приступило к организации собственных военно-воздушных сил. При Главном инженерном

управлении Народной армии был сформирован Отдел воздушного флота (ОВФ), который возглавил подполковник Компанейцев. Вскоре ОВФ преобразовали в Управление воздушного флота (УВФ) при штабе Народной армии. С помощью чехов в Самаре сформировали 1-й народно-армейский авиадивизион под командованием поручика Пестова.

Авиадивизион состоял из 4 отрядов, которым присвоили номера с 1-го по 4-й.

1-й отряд (бывший Бакинский) под командованием летчика К. М. Венслава был еще в марте отправлен советским правительством на помощь Бакинской коммуне, но застрял в Самаре, где и был захвачен в июне наступающими чехословаками. Венслав перешел на их сторону и возглавил свой бывший отряд.

2-й отряд (командир военлет Пестов, позже возглавивший народно-армейский дивизион) был сформирован из остатков 1-го и 13-го авиадивизионов, а также 1-й авиамастерской, эвакуированных в Сызрань и там же захваченных белыми.

3-й отряд (бывший 5-й КАО) под командованием летнаба И. Т. Мещерякова был укомплектован полностью, по штату. Он состоял из трех Ньюпоров разных модификаций и трех Фарманов-30 (рис.4) французской сборки. Так же, как и 2-й, его захватили в Сызрани, а все пилоты перешли на сторону белых.

4-й отряд (бывший 33-й КАО) в полном составе перешел на сторону чехов под Уфой в начале июля 1918 г. Под наименованием «33-й корпусной гуситский чехословацкий авиаотряд» он с 14 июля совершал боевые на Екатеринбургском фронте по заданию штаба 1-й Гуситской стрелковой дивизии. Затем, подчиняясь приказам штаба Екатеринбургской группы полковника Войцеховского, а позднее – чешского генерала Гайды, отряд совершал разведки и бомбометания на Тагильском и Кунгурском направлениях.

Для борьбы с чехословаками был создан Восточный фронт, который 13 июня 1918 г. возглавил М. А. Муравьев (рис. 10).

Капитан Муравьев в 1917 г. прославился как инициатор создания добровольческих ударных частей, так называемых «батальонов смерти». Став в Петрограде председателем Центрального исполкома по данному направлению, сформировал несколько десятков «батальонов смерти», среди них два женских. Был замечен Керенским, стал начальником охраны Временного правительства, произведен в подполковники. После поражения мятежа Корнилова разорвал отношения с Временным правительством и примкнул к левым эсерам.

Уже через два дня после победы Октябрьского вооруженного восстания в Петрограде Муравьев встретился со Свердловым и Лениным. Далее его карьера пошла стремительно: с 27 октября – член штаба Петроградского ВРК, с 28 октября – начальник обороны Петрограда, с 29 октября – главнокомандующий войсками Петроградского военного округа, с 30 октября – командующий войсками, действовавшими против войск Керенского-Краснова.

В январе 1918 г. – начальник штаба Южной группы войск. Под его руководством 26 января после массового артобстрела (выпущено порядка 15 тыс. снарядов) взят Киев.



Рис. 10. Муравьев Михаил Артемьевич (1880 – 1918) в парадной форме.

Капитан царской службы, выпускник Казанского пехотного юнкерского училища. На первом году офицерской службы отличился на учениях, взяв в плен командующего войсками условного противника прославленного генерала Куропаткина. Во время русско-японской войне тяжело ранен в голову. По ранению около 5 лет провел за границей, в первую очередь – во Франции, где посещал Парижскую военную академию. Существует мнение, что в Париже не только подпал под влияние культа Наполеона, но и примкнул к эсеровской террористической группе Бориса Савинкова. В 1909 г. вернулся в армию, Первую мировую войну встретил капитаном, был несколько раз ранен

В первые дни после штурма было убито до 5 тысяч человек, из них до 3 тысяч – офицеры. В городе проводились массовые репрессии против украинской интеллигенции, офицеров, буржуазии, говорить на улицах на украинском языке стало опасно.

14 февраля Муравьев был назначен командующим фронтом на румынском направлении. Войсками Одесской Советской республики он командовал до 12 марта, однако удержать город не смог. После оставления Одессы 11 – 12 марта 1918 г. приказал сухопутным частям и кораблям открыть огонь из всех орудий по буржуазной части города и разрушить ее.

М. А. Муравьев являлся одним из изобретателей тактики «эшелонной войны», широко используемой советскими войсками в то время. Он был одним из первых, кто в условиях Гражданской войны стал использовать логистическое управление финансовыми потоками для решения боевых задач. Так, в Киеве для стимулирования боевой активности войск на буржуазию наложили контрибуцию в 5 млн. руб., в Одессе – 10 млн. руб.

Отправляясь к месту нового назначения на Восточный фронт, он умудрился приватно получить от германского посла графа Мирбах порядка 2 млн. руб. для активизации борьбы с белочехами. О свойственных ему и его деятельности негативных чертах все дружно заговорили позже.

Осознав, какая угроза возникает на Волге, ЦК партии большевиков и советское правительство приняли срочные меры для организации военной флотилии в Нижнем Новгороде. Для этого еще 6 июня 1918 г. Ленин распорядился отправить из Петрограда на Волгу четыре миноносца. Однако они смогли выйти из Петрограда только 2 августа 1918 г. и, воспользовавшись Мариинской системой, прибыли в Нижний Новгород только 24 августа.

Иллюзий по поводу состояния кораблей Балтийского флота и пропускной способности Мариинской системы не было. Поэтому за день до назначения Муравьева командующим Восточного фронта по указанию Ленина коллегия Главвода приняла логистически взвешенное решение. Она 12 июня 1918 г. постановила обязать Областное управление водного транспорта Волжского бассейна (Нижний Новгород) предоставить в распоряжение морского ведомства все необходимые плавучие средства для формирования военной флотилии. Нижний был крупнейшим индустриальным центром Поволжья с развитой судостроительной промышленностью. К 1917 г. в самом городе и его пригородах работали 65 металлообрабатывающих заводов, наиболее мощными из которых были Сормово (позже переименованный в «Красное Сормово»), «Нижегородский Теплоход», «Этна» («Красная Этна»), «Фельзер» («Двигатель Революции») и другие. Только на Сормовском заводе в годы Первой мировой войны работало до 25 тыс. человек.

Не составляло особого труда переоборудовать существующие на Волге плавсредства для ведения боевых действий. Однако как на территории красных, так и белых судовые команды, не говоря уж о капитанах и лоцманах, крайне неохотно шли воевать. Тут сказался и их относительный материальный достаток, и пропаганда эсеров и меньшевиков, которые еще весной 1918 г. предложили объявить Волгу нейтральной территорией, а речникам заниматься своими прямыми обязанностями и не участвовать в Гражданской войне.

20 июня 1918 г. советское правительство направило в Нижний для организации военной флотилии на Волге военного моряка, коммуниста Н. Г. Маркина, который там, в полный рост столкнулся с кадровой проблемой. Для ее решения 2 июля в Нижний прибыл эшелон с тремястами матросами Черноморского флота.

Тем временем 9 июня добровольцы под командованием Каппеля выступили к Сызрани, где сосредоточились отошедшие от Самары по железной дороге силы красных.

Благодаря сочетанию широкого маневра с глубоким обходом, ставшему впоследствии излюбленным Каппелем способом ведения боевых действий, Сызрань 11 июня была взята внезапным ошеломляющим ударом. Таким образом, удалось овладеть Сызранским мостом через Волгу, по которому проходила железная дорога из Пензы в Самару и дальше в Сибирь.

Среди трофеев оказалось имущество и часть личного состава эвакуированных туда из западных губерний остатков 1-го и 13-го авиадивизионов, бывшего 5-й КАО, а также 1-й авиамастерской.

Учитывая негативный характер развития боевых действий на средней Волге в середине июня 1918 г., главный комиссар Народного банка республики Т. И. Попов по поручению В. И. Ленина предписал Казанскому банку подготовиться к возможной эвакуации ценностей.

Главкомом М. А. Муравьев, опираясь на уже накопленный им опыт, ясно понимал, какую ценность при любом развитии событий представляло золото, сосредоточенное в Казани. Он успешно блокировал процесс подготовки к его эвакуации.

В Петрограде 20 июня 1918 г. эсеровским террористом Сергеевым был убит комиссар печати, пропаганды и агитации Северной коммуны В. Володарский.

Скоро новые тяжелые испытания обрушились на Советскую Россию, 6 июля в Москве восстали левые эсеры, одновременно начались восстания в Ярославле, Рыбинске и Муроме, организованные Союзом защиты Родины и Свободы – военной антибольшевистской организацией, созданной в марте 1918 г. руководителем Боевой организации партии эсеров Борисом Савинков в Москве.

Деятельность Савинкова происходила при подстрекательстве французского посла Нуланса, от которого он получил на подготовку 2 млн. рублей. Ему также были предоставлены провокационные гарантии от французского правительства в том, что как только восставшие захватят Ярославль и Рыбинск и отрежут Москву от Архангельска, то в нем начнется высадка французского десанта, и они получат военную помощь правительства Франции. Восстание в Муроме должно было парализовать расположенную там большевистскую ставку.

Тысячи русских людей стали жертвой этой провокации. Даже неглубокий логистический анализ показывает, что тогда у французов не было возможностей оказать помощь войсками, десант Антанты высадился в Архангельске только в августе. Обрекая на гибель восставших, французы оттягивали силы с Восточного фронта, обращенного против чехословаков, и самое главное, пугали немцев неопределенностью положения в России.

Мятеж в Москве продолжалось с 6 по 7 июля, в Рыбинске только 8 июля, в Муроме с 8 по 10 июля. Они были достаточно быстро подавлены, а в Ярославле бои шли с 6 июля по 21 июля 1918 г.

В те годы Ярославль был крупный губернский центр на Волге, численность населения которого составляла порядка 130 тыс., для сравнения численность населения в Казани тогда была около 146 тыс. Здесь находился мост через Волгу, и через него проходила железнодорожная магистраль на Север и в Сибирь.

Ярославль, с точки зрения логистики, мог рассматриваться тогда, как северный ключ к Москве. Там располагались склады военной амуниции, с марта 1918 г. в нем дислоцировался штаб Ярославского военного округа, занимавшегося формированием частей Красной армии на территории Северного Поволжья. Кстати, это позволяло 300 офицерам-мятежникам легально прибывать в

город, а с началом восстания – сразу же дезорганизовывало управление войсками на обширной территории.

В первые часы мятежа на городских квартирах были захвачены и убиты комиссар Ярославского военного округа Д. С. Закгейм и председатель исполкома городского совета С. М. Нахимсон. Немалая часть военнослужащих и милиционеров перешли на сторону восставших или заявили о своем нейтралитете. Восставшими было арестовано свыше 200 коммунистов и работников советских учреждений, часть из них была помещена на так называемую «баржу смерти», которую отвели от берега и поставили на якорь.

В городе сразу была объявлена мобилизация обязательная для офицеров и добровольная для остальных. Число добровольцев составило около 6 тысяч человек.

В казначействе города на момент начала восстания оказалось 158 млн. руб. Это позволило установить восставшим при готовом помещении и одежде следующие помесечные оклады. Командир полка – 600 руб., командир батальона – 500 руб., ротный командир – 400 руб., взводный командир – 350 руб., отделенный командир – 300 руб., рядовой боец (подготовленный) – 275 руб. В случае ведения боевых действий военнослужащим независимо от должности выплачивались суточные – 50 руб. Обращает на себя невиданная в России разница в денежном содержании между командиром полка и рядовым бойцом.

Учитывая безработицу в городе, эти оклады были вполне привлекательны для многих. 8 июля в городе была восстановлена деятельность городского самоуправления «на основах Закона Временного Правительства 1917 года» и восставшим удалось наладить жизнь города, например, до конца боев, когда весь город уже пылал, и не работал водопровод, продолжала действовать пожарная команда.

Цепь восстаний, потрясших страну в июле 1918 г., когда среди изменников делу революции можно было увидеть как рядовых, так и командующих фронтами, заставляла советское правительство проявлять осторожность в использовании не до конца проверенных в боях частей.

Отмечались тревожные факты, например представители ряда привлеченных к подавлению восстания рабочих потребовала выплаты им суточных, некоторые красноармейцы из центральных губерний демонстрировали нерешительность в выполнении суровых мер, диктуемых обстановкой.

Сразу после начала мятежа красные для поднятия боевого духа впервые в истории Гражданской войны осуществили психические атаки, знакомые нашим современникам по фильму «Чапаев». До полутора тысяч китайцев и матросов ходили в штыковую цепями полуобнаженными без рубах. Через грудь у них были надеты красные ленты с революционными лозунгами, при этом, каждый на своем языке, пел Интернационал. У восставших было еще достаточно патронов, поэтому атаки захлебнулись. Однако факт массового героизма украсил политдонесения в Москву.

Особая тяжесть при подавлении восстания легла на 6-й Тукумский Латышский стрелковый полк под командованием И. И. Вацетиса, 8-й Вольмарский

Латышский стрелковый полк под командованием Я. Р. Поне, 2-й минный китайский батальон под командованием Ли Цинхэ, батальон 1-го Варшавского полка, укомплектованный поляками, отряды бывших пленников немцев и австро-венгров.

Надежных войск не хватало, поэтому в течение первых 10 дней город практически не штурмовали, предпочитая, как подсказывал опыт Муравьева в Киеве, использовать артиллерию. К завершению восстания наряд ее сил составил 10 батарей, среди них были 6 и 8 дюймовые, а также – 3 бронепоезда.

Общий расход боеприпасов превысил 75 тыс. снарядов, включая немало зажигательных. Были занаряжены химические снаряды, но погода и наличие в городе пленников немцев не позволили их применить. Об интенсивности огня может свидетельствовать тот факт, что у одной из 76-мм пушек обр. 1902 г., участвовавшей в обстреле Ярославля, разорвало ствол. Сегодня это экспонат Музея боевой славы в Ярославле.

Участие в событиях приняла советская авиация. Через 10 дней после начала мятежа – 16 июля 1918 г. утром в небо над Ярославлем поднимается самолет «Voisin» (рис. 6), он нес 16,5 кг бомб, которые сбрасывает на пристань. После бомбового удара производится разведка. Восставшие вели по аэроплану огонь из пулеметов, считается, что это не помешало исполнению задач. Однако на посадке аппарат перевернулся и был направлен в ремонт.

На следующий день 17 июля 1918 г. было приказано до начала общей атаки, намеченной на 8 утра, нанести 2 – 3 удара по ключевым объектам города. Как следует из доклада в Москву, самолет Фарман-30 (рис. 4) пилотируемый бывшим морским летчиком И. В. Сатуниным (рис. 11) во исполнение приказа сбрасывает 6 пудов динамитных бомб с высоты 1, 5 км на прилегающий к Волге квартал Ярославля.

Назначенная для бомбометания высота однозначно указывает, что командование красных рассматривает угрозу со стороны ПВО восставших как очень серьезную, поскольку такая высота при существующих тогда возможностях самолетов не позволяла рассчитывать на приемлемую точность поражения конкретных целей. После второго полета пилот сообщил, что «большая часть бомб общим весом 6 пудов попала в район расположения штаба противника». В рапорте о выполнении задания было отмечено, что на высоте 1200 м летчик слышал свист пуль (!), а на земле было обнаружено одно попадание в аэроплан.

Интересно отметить, что ни один налет авиации не был отмечен ни восставшими, ни штурмующими.

21 июля 1918 г. восстание в Ярославле было подавлено. В результате артиллерийского огня и пожаров без крова остались 28 тыс. жителей. Городу и культурным ценностям, там размещенным после эвакуации, был нанесен значительный ущерб. Так невозполнимые утраты понесла коллекция Петроградского Артиллерийского исторического музея. Сгорели 2000 знамен, все трофеи, собранные в ходе Первой мировой войны, погиб в воде архив 2-й половины XVIII столетия и частично – 1-й половины XIX в. Были утрачены многие материалы научной экспедиции Б. А. Вилькицкого 1911 – 1916 гг., изучившей у берегов

Таймыра возможность прокладывания трассы Северного морского пути. Уцелевшими картами и лоциями пользовались до 1950-х гг. В огне пожара были уничтожены материалы о лечении А. С. Пушкина после ранения на дуэли с Дантесом.



Рис. 11. Илья Владимирович Сатунин. В годы Первой мировой войны служил в гидроавиации, окончил Севастопольскую школу авиации и Петроградскую морскую школу высшего пилотажа в Красном Селе. Выделялся храбростью и отличной техникой пилотирования. С лета 1918 г. командовал авиационным отрядом РККВФ

В 1922 г. на Генуэзской конференции делегация Советской России представила вполне обоснованно документ-претензию к зарубежным государствам. В разделе «Разрушение Ярославля» отмечено: *«Из общего числа жилых строений 7618 сгорело 2147 строений, остальные жилые строения почти все имеют большие или меньшие повреждения от пуль и снарядов и требуют ремонта... Из 75 фабрик и заводов ... сгорело 20 фабрик и заводов... Из чистого, уютного, красивейшего города Ярославль превратился в грязный, наполовину уничтоженный город с громадными площадями-кладбищами, покрытыми развалинами и остатками пожарниц».*

Обратим внимание на то, что в документе в числе причин, вызвавших повреждение строений, нигде нет упоминаний об авиационных бомбах. Действительно 13 пудов бомб, которые по донесениям, были сброшены на 10 и 11 день восстания, когда город уже горел, подожженный снарядами, не могли внести сколь ни, будь заметный вклад в разрушение Ярославля. Вес взрывчатого вещества, сброшенных авиабомб составляет менее 0,2% от веса взрывчатки, содержащейся в 75 тыс. снарядах. Однако последние 20 лет общественности навязывается мнение, что советская авиация начала свою славную историю, испепелив древний Ярославль, внесенный сегодня, несмотря на постигшие его утраты, в список ЮНЕСКО в качестве памятника культуры мирового значения.

Несмотря на разгром восстания в Ярославле, оно смогло оказать негативное влияние на развитие боевых действий на Волге. Большевикам не удалось своевременно перебросить резервы на Поволжский фронт, что привело к тяжелым поражениям красных войск и захвату антисоветскими войсками Симбирска и Казани.

В разгар борьбы с мятежом в Ярославле командующий Восточным фронтом Муравьев 10 июля бросает свой штаб в Казани, и с отрядом в тысячу верных ему бойцов прибывает 11 июля на пароходе в Симбирск, занимает там стратегические пункты и арестовывает руководящих советских работников, в том числе командующего 1-й армией М.Н. Тухачевского. Затем Муравьев объявляет себя главкомом армии, действовавшей против Германии, телеграфирует в СНК РСФСР, германскому посольству в Москве и командованию Чехословацкого корпуса об объявлении войны Германии. Войскам Восточного фронта и Чехословацкому корпусу, с которым он должен был воевать, предписывалось двигаться к Волге и далее на запад для отпора германским войскам.

В конце дня латышам и особому отряду ЧК удается нейтрализовать Муравьева. 12 июля официальная газета ВЦИК «Известия» поместила правительственное сообщение «Об измене Муравьева», в котором утверждалось, что, *«видя полное крушение своего плана, Муравьев покончил с собой выстрелом в висок»*.

Войска Восточного фронта были деморализованы и сбиты с толку – сначала телеграммами главкома Муравьева о мире с чехословаками и войне с Германией, а затем – об измене Муравьева, и о продолжении войны с чехословаками.

Воспользовавшись произошедшими событиями, 17 июля ударный сводный русско-чешский отряд под командованием В. О. Каппеля выступает на Симбирск и, совершив 150-километровый марш-бросок, берет город 21 июля 1918 г. Войска под командованием ставшего впоследствии известным советского военачальника Г. Д. Гая разгромлены наголову. Троцкий объявляет «революцию в опасности».

18 июля 1918 г. новым главнокомандующим Восточным фронтом был назначен герой подавления Ярославского мятежа, бывший полковник царской армии И. И. Вацетис.

22 июля 1918 г. Каппель назначается командующим действующими войсками Народной армии. 25 июля его отряд – 1-я добровольческая (Самарская)

дружина была переформирована в Стрелковую бригаду особого назначения общей численностью в 3 тыс. человек.

27 июля 1918 г Совнарком, осознав тяжесть положения на Волге, создает группу по эвакуации золотого запаса из Казани, уже вечером 28 июля 1918 г она была в городе. В ее распоряжении находилось несколько барж и пароходов, снаряженных в Нижнем Новгороде. Были ускорены работы по прокладке подъездных путей от банка до пристани, расположенной на расстоянии 7 км, налаживался транспорт, велась проверка упаковки золота.

В конце июля произошла следующая большая неприятность, Донская армия овладела Торговой (совр. Сальск) и Великокняжеской (совр. Пролетарск), перерезав связь Царицына (совр. Волгоград) с Северным Кавказом.

К началу августа 1918 г. территория, контролируемая Комуч, простиралась с запада на восток от Сызрани до Златоуста на 750 верст, с севера на юг от Симбирска до Вольска – на 500 верст. Под его контролем, кроме Самары, Сызрани, Симбирска и Ставрополя-Волжского (ныне Тольятти), находились также Сенгилей, Бугульма, Бугуруслан, Белебей, Бузулук, Бирск, Уфа. К югу от Самары отряд подполковника Ф. Е. Махина взял Хвалынский и подступил к Вольску. Западносибирская добровольческая армия под командованием подполковника Войцеховского заняла Екатеринбург.

В срочном порядке на Восточный фронт направляются подкрепления, освободившиеся после подавления восстаний на верхней Волге. В итоге против Симбирска и Самары были развернуты следующие силы красных: 1-я армия М. Н. Тухачевского в составе 7 тыс. штыков и 30 орудий, а также Вольская дивизия из состава 4-й армии. В Казани же под личным руководством нового командующего Восточным фронтом И. И. Вацетиса героя борьбы за Ярославль, сосредотачивалась казанская группа войск в составе 6 тыс. красноармейцев, 30 орудий, 2 бронепоездов, 2 аэропланов и 6 вооруженных пароходов.

Выбор направления главного удара Народной армии после взятия Симбирска вызвал множество споров. Командующим действующими войсками Народной армии В. О. Каппель и его соратники отстаивали необходимость удара в направлении на Казань, указывая, что в Казани сосредоточены колоссальные материальные ресурсы и подготовлено восстание.

Командование Народной армии разрешило ему только демонстративную операцию до устья Камы, после чего войскам следовало вернуться в Самару для дальнейшего наступления на Саратов. Однако запрет был проигнорирован. Таковы реалии Гражданской войны, в ее условиях даже кадровые офицеры, причисленные к Генеральному штабу, вели себя достаточно вольно относительно приказов командования.

Выдвинувшись 1 августа из Симбирска на пароходах, белые, общей численностью около 3 тыс. человек, разгромили в устье Камы вышедшую навстречу флотилию красных. Уже к вечеру 5 августа они создали угрозу Казани, высадив десанты: чехов на пристани у Казанских пристаней (в пяти километрах ниже города), отряд Каппеля – на противоположном берегу Волги выше Казани.

Так начался второй штурм Казани.

На этот момент гарнизон Казани включал 10 тысяч штыков и сабель. Среди них части 1-й Латышской дивизии в составе 5-го Земгальского и 4-го полков латышских стрелков, а также различные национальные части.

В Казани располагались 44 аэроплана из ранее переброшенных туда не боевых частей. Утром в город прибыл, отправленный 31 июля из Москвы на усиление фронта, эшелон 23-его корпусного авиаотряда (КАО), возглавляемого героем подавления восстания в Ярославле И. В. Сатуниным (рис. 11). На его платформах в разобранном виде находились два Ньюпора-17 (рис. 1), двухместный Сопвич (рис. 5) и Фарман-30 (рис. 4).

Личный состав, который прибыл с эшеленом в теплушках, успел за несколько часов выгрузить и собрать, к счастью только два самолета – Сопвич и Непор-17. Летчик П. Сметанин с летнабом Колосовым совершили на Сопвиче до конца дня разведывательный полет. На этом участие советской авиации в отражении второго штурма Казани завершилось.

В качестве большой заслуги казанских железнодорожников и личного состава 23 КАО можно рассматривать тот факт, что эшелон с неразгруженными самолетами, горючим и боеприпасами в условиях начавшегося штурма успели оттянуть через Волгу по Романовскому мосту на запад, в Алатырь.

Собранные аппараты пришлось бросить, так как из-за сильного ливня и сгустившихся сумерек улететь на них оказалось невозможно.

Чехи, высадившись вечером 5 августа у Казанских пристаней, развернулись в боевой порядок и при поддержке артиллерии повели наступление на город. Им успешно противостоял 5-й Земгальский латышский полк, который начал их теснить обратно к пристани. В это время на сторону белых перешли 300 бойцов Сербского батальона майора Благодича из состава Казанского гарнизона. Они нанесли по 5-му латышскому полку неожиданный фланговый удар. Латыши отошли в город. Ночью их не преследовали, поскольку начался сильный дождь, который продолжался до утра.

Рано утром 6 августа под прикрытием дождя Каппель, высадившись с частью своего отряда на левый берег Волги выше Казани и вошел в город с тыла, вызвав панику. Против них бросили потрепанный накануне 5-й латышский полк, составленный из австрийцев и венгров Интернациональный батальон имени Карла Маркса и татарские части.

В полдень того же дня чехи, выждав момент, когда самые боеспособные части красных будут отправлены на северную окраину города против Каппеля, высадились ближе к городу в районе Адмиралтейской слободы и при поддержке артиллерийского и пулеметного огня опрокинули красногвардейские отряды. Это послужило сигналом для офицерского восстания внутри города. Стрельба из-за угла и с чердаков по всему городу спровоцировала панику, оборона рухнула.

В суматохе этих дней нашлись и люди верные своему долгу, им удалось спасти хоть и малую, но весомую часть золотого запаса, они успели вывезти из Казани 4,6 тонны золота в 100 ящиках.

Вечером 6 августа остатки обороняющихся разделились на две части. Одна часть с боями стала пробиваться к Свияжску, другая на север – к Арску.

Этим вечером в Казани произошло невиданное за всю Гражданскую войну явление, латыши, бойцы из 5-го Земгальского латышского полка вместе со своим командиром Иваном Петровичем Бриедисом, массово сдавались в плен и затем подписали антисоветскую резолюцию.

Забегая вперед, отметим, что эти чудеса имели продолжение – пленных латышей не расстреляли сразу, что было по отношению к ним обычной практикой. Более того, когда они вернулись после освобождения Казани к своим, то самое суровое наказание, которому они подверглись – это лишение права носить оружие в течение 2-х месяцев.

Невиданная кротость власти! Кто после этого поверит в рассказы про особенности подавления Ярославского мятежа.

Следующее чудо произошло 20 августа 1918 г., когда за подписью Я. М. Свердлова был принят Указ ВЦИК о награждении 5-го Земгальского латышского советского стрелкового полка почетным революционным Красным Знаменем «За самоотверженную и храбрую оборону города Казани». Это была первая революционная награда, учрежденная Советским правительством. Обращаем внимание, что две недели назад Казань сдана и потеряна половина золотого запаса страны, который охраняли бойцы этой части. Что это? Невиданная щедрость!? Глубокое осознание логистики процесса эмоционального воздействия на сражающийся народ? Вряд ли сразу ответишь. Но так вот было, и это следует непредвзято исследовать. Прежде всего, для того, чтобы извлечь практические выводы для будущего.

По завершению второго штурма Казани в руках победителей оказалась огромная добыча. Прежде всего, практически половина золотого запаса страны, огромные склады с вооружением, боеприпасами, медикаментами, амуницией.

Касаясь авиационного имущества, это 46 аэропланов. Большинство из них составляли старые, неисправные и частично разукомплектованные аппараты, в том числе и такие «раритеты» как Фарман-IV (рис. 12) образца 1910 г, на которых еще до Первой мировой войны учились летать пионеры русской авиации.

Однако среди них было и несколько относительно новых двухместных разведчиков Лебедь-12 (рис. 13), а также «Альбатросов Лебедева» (он же Лебедь-11 – копия трофейного немецкого разведчика Альбатрос). Вскоре на базе этой авиатехники был создан 2-я народно-армейская авиагруппа в составе 5-го, 6-го, 7-го и 8-го отрядов, поскольку летчики-инструкторы Петроградской и Гатчинской авиашкол остались в городе и заявили о своей готовности служить в рядах Народной армии.

Начальник Гатчинской авиашколы Д. А. Борейко стал начальником Управления Воздушного флота. В своем первом приказе от 10 августа 1918 г. он писал: *«Перед всеми авиарботниками стоит ясная задача своей самоотверженной работой воссоздать Народный Воздушный флот, а потому призываю всех тех из них, кому дорога родная авиация, воздухоплавание и Отечество,*

спаяться в общей дружной работе на началах дисциплины и честного исполнения долга».



Рис. 12. Фарман-IV – один из самых массовых самолетов довоенного периода. Машина имела предельно простую конструкцию. Приборов на самолете не было совсем. Большинство военных летчиков Первой мировой войны учились летать именно на машинах этого типа. Благодаря простоте пилотирования, они оказались очень подходящими для этой роли. Максимальная скорость – 65 км/ч , потолок – 510 м



Рис. 13. Разведчик и легкий бомбардировщик Лебедь 12 – занимал видное место среди русских самолетов времен Первой Мировой войны, поскольку стоявший на нем двигатель Salmson мощностью 150 л. с. был единственный в России двигатель такой мощности, изготовлявшийся в сотнях экземпляров, освоенный и надежный. Максимальная скорость – 135 км/ч, крейсерская – 118 км/ч, продолжительность полета – 3 ч, скороподъемность – 125 м/мин, практический потолок – 3500 м, экипаж – 2 чел.

В полном составе на сторону победителей перешла находившаяся в Казани Академия Генерального штаба во главе с генералом А. И. Андогским. Косвенным следствием победы в Казани было то, что красные были вынуждены уйти с Камы по реке Вятке, и Советская Россия лишилась камского хлеба.

Ошеломляющий успех второго штурма Казани, когда наступавшие в три раза уступали по численности оборонявшимся, легче всего объяснялся предательством в стане красных и талантом Каппеля.

Действительно, восстание в городе было великолепно синхронизировано с действиями сил, наступающих на него извне. Из этого факта были сделаны надлежащие выводы, которые ощущали миллионы людей на протяжении десятилетий. С талантами Каппеля решили бороться, не откладывая это в долгий ящик, за его голову предложили награду в 50 000 руб. Владимир Оскарович пользовался безусловным авторитетом среди тех, кто его окружал, поэтому эта сумма не была потрачена.

7 августа из Москвы в Казань вышел специальный поезд. В нем находились нарком по военным и морским делам Л. Д. Троцкий. Уже в пути он узнал о падении Казани и приказал остановиться на станции Свияжск – на последней крупной железнодорожной станции перед Казанью. Так началась первая руководимая им стратегическая операция фронтового масштаба.

Отдельного внимания с позиций логистики заслуживает поезд, на котором прибыл Троцкий. Это был первый в мире максимально автономный подвижной командный пункт стратегического уровня. Именно эта техническая и оргштатная структура в своем единстве обеспечила эффективность действий Троцкого в условиях Гражданской войны. Ее практическая обкатка произошла именно под Казанью.

Поезд Троцкого, в котором он провел более чем 2,5 года, был экстренно сформирован 7 августа 1918 г. из 12 четырехосных вагонов. В основном это были пассажирские вагоны 1-го класса и салон-вагоны. В условиях разрухи на транспорте для литерных поездов применялась так называемая «турная езда», при которой локомотивы с бригадами прикреплялись к отдельным поездам. Машинисты, помощники и кочегары, как и слесари-ремонтники, жили в турных вагонах, включаемых в состав сразу за паровозами. Тягу поезда Троцкого обеспечивали два лучших курьерских паровозов того времени серии K^y (рис. 14).

Кроме штабного персонала, в поезде Троцкого расположились секретариат, трибунал, телеграф, электростанция, библиотека, типография, баня, мощная радиостанция, которая могла обмениваться сообщениями с Парижем и Берлином. Вначале личный состав поезда насчитывал 250 человек, включая латышских стрелков, личную охрану, шоферов и путевых рабочих. Кроме того, в состав были включены вагоны-гаражи, предназначенные для перевозки и обслуживания автомобилей (рис. 15).

В Москве взятие Казани вызвало настоящую панику. 11 августа ЦК партии большевиков обратился к трудящимся Советской России с призывом: «Волга должна быть Советской!».



Рис. 14. Два курьерских паровоза серии K^2 , сцепленных цугом. Вопреки широко распространенным утверждениям об использовании в поезде Троцкого мазутного отопления паровозов, на фотографии не видны баки для жидкого топлива, зато хорошо просматриваются наращенные дощатой решеткой борта тендеров. Это однозначно указывает на дровяное отопление паровозов



Рис. 15. На фото представлена американская машина Паккард, входившая в автомобильный отряд специального поезда. На заднем сиденье Троцкий и Лариса Рейснер – поэтесса, публицист, политработник Красной армии, комиссар Морского генерального штаба, прообраз главной героини в пьесе Всеволода Вишневского «Оптимистическая трагедия». Троцкий послал Рейснер на разведку в Казань пешком. Вернувшись через четыре дня, она отчиталась в том, что видела и слышала в городе. На основании сведений от Рейснер были уточнены цели для нанесения авиационных ударов. Разведчица крупно рисковала, поскольку была широко известна в стране

В суматохе скоропалительных мнений и принятия, срочных мер, нашлись профессионала, которые смогли обратить внимание руководства государства на недооценку возможностей авиации в стране. С большой вероятностью среди них был, сегодня практически забытый, начальник Главного управления РККВВФ А. С. Воротников (рис. 16).

Они многим рисковали, поскольку у некоторых важных руководителей партии и правительства существовало мнение о том, что авиация – это классово чуждая, дорогая и неэффективная структура, переполненная изменниками. Однако эти люди выполнили свой профессиональный долг. В частности, для этого они прибегли к оригинальному приему: решили максимально приблизить авиацию к лицу, принимающему стратегические решения. С целью доукомплектования поезда Троцкого, 10 августа 1918 г. в его распоряжение направляется еще один состав с самолетами и авиаотрядом. Об этом свидетельствует донесение секретаря по особым поручениям В. М. Барычкина военному комиссару Московского военного округа Н. М. Муралову: *«Довожу до Вашего сведения, что мною сформирован экстренный поезд т. Троцкому. В состав поезда вошли следующие части: два самолета с авиаторами и механиками, при авиационном отряде имеется один полутонный грузовой автомобиль; шесть самокатов; три шофера-мотоциклиста; одна цистерна бензина; два грузовых автомобиля. Поезд отправлен 10-го августа в 23 часа в сопровождении команды охраны из десяти человек».*



Рис. 16. Воротников Александр Степанович (1878 – 7.01.1940), полковник царской службы, участвовал в организации дальних воздушных перелетов в России. С 30 мая 1918 г. начальник авиации отрядов Завесы западной полосы, с 5 июля – начальник окружного управления РККВВФ Московского военного округа, начальник Главного управления РККВВФ (17.07.1918 – 06.1919)

Именно тогда под Казанью большевики решили впервые испытать в деле новорожденный Красный Воздушный флот.

По приказу Л. Д. Троцкого комиссар авиации Восточного фронта Горшков, не сумевший организовать ни применение дислоцированных в Казани самолетов, ни эвакуацию авиатехники из города, был отстранен от должности, а на его место назначен прибывший из Москвы К. В. Акашев (рис. 17) в статусе Чрезвычайного комиссара авиации Чехословацкого фронта.



Рис. 17 . Акашев Константин Васильевич (1888 – 1931) – советский военный руководитель, конструктор, военный летчик. Профессиональный революционер, с лета 1909 г. в эмиграции. Окончил летную школу при Итальянском аэроклубе (1911), высшее училище аэронавтики и механики (1914) и военную авиационную школу во Франции (1915). В годы Первой мировой войны рядовой летчик-доброволец французской авиации (1914 – 1915). По возвращении в Россию: конструктор и летчик-испытатель на авиазаводе в Петрограде.

Член Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания (с 11.1917). В годы Гражданской войны в России – председатель Всероссийской коллегии по управлению Воздушным Флотом Республики (01 – 05.1918). Под его руководством осуществлен подбор кадров в состав РККВВФ, проведена эвакуация авиационных частей с развалившегося фронта. С мая 1918 г. – комиссар, с июля – военком Главного управления РККВВФ. Оставаясь в прежней должности Чрезвычайного комиссара авиации Чехословацкого фронта, командующий воздушным флотом 5-й армии Восточного фронта

Уже утром 11 августа К. В. Акашев вместе с Главным комиссаром авиации Восточного фронта А.В. Сергеевым (рис. 18) прибыл поездом на станцию Свияжск, где разместилось командование красных войск казанского участка фронта, для организации фронтового штаба авиации.

В тот же день из Алатырской школы Высшего пилотажа туда для усиления 23 КАО, в котором после эвакуации из Казани оставалось всего два самолета, прибыли летчики Де Вайот на Ньюпоре-17 (рис. 1) и Рябов на Ньюпоре-23 (рис. 2)

На следующий день 12 августа в Свияжск эшеленом из Нижнего Новгорода прибыло 1-е Казанское отделение 4-го Социалистического авиаотряда под командованием военного летчика К. Хендрикова в составе летчиков И. Ефимова,

Н. Медведева, Р. Левитова и четырех разнотипных аэропланов два Ньюпор-23 (рис. 2), Сопвича (рис. 5) и Фарман-30 (рис. 4).

Вслед за ним разгрузился эшелон из Москвы с частью 12-го авиадивизиона: летчики Д. Кудлаенко и В. Батулин с двумя Сопвичами (рис. 5).

Утром 16 августа выгрузилась, прибывшая по железной дороге, 1-я Советская боевая авиагруппа под командованием И.У. Павлова. В ее состав входили два авиаотряда с десятью пилотами: А. Бакин, Б. Былинкин, Е. Гвайта, И. Ефремов, А. Ефимов, Ф. Ингаунис, Н. Логинов, Г. Сапожников, А. Штурм и сам Павлов, а также 13 истребителей: два Спада-7 (рис. 19) и Ньюпоры типов 17, 23 и 24 (рис.1, рис.2, рис.3)

Советская авиация, сосредоточенная на Свияжском аэродроме, получила неофициальное название Казанская авиагруппа, ее численность составила 23 самолета. На первый взгляд, она вдвое уступала противостоящей ей казанской авиагруппировке белых. Однако надо учесть, что все аэропланы красных были относительно новыми и находились в боеспособном состоянии, чего нельзя сказать про большинство самолетов Народной армии.



Рис. 18. Сергеев (Петров) Андрей Васильевич (1893 – 1933) – советский военный руководитель, летчик. На военной службе с 1915 г. Окончил курсы авиационных мотористов и теоретические курсы летчиков при Петроградском политехническом институте (1915), Севастопольскую авиационную школу (1916). В годы Первой мировой войны – летчик, старший унтер-офицер. Принимал участие в революционном движении в России. С августа 1917 г. выборный командир авиаотряда, с сентября 1917 г. член, затем председатель Исполнительного бюро Всероссийского совета авиации, с января 1918 г. член Всероссийской коллегии по управлению Воздушным Флотом Республики, специальный уполномоченный СНК РСФСР по эвакуации авиационной техники и имущества. Во время Гражданской войны в России – член Совета и комиссар Главного управления РККВВФ (05-08.1918), главный комиссар РККВВФ при штабе главнокомандующего армиями Восточного фронта и начальник авиации 5-й армии (08 – 09.1918), начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания при Полевом штабе РВСР (09.1918 – 03.1920)

Тыловую базу Казанской авиагруппы развернули на аэродроме близ станции Алатырь. Там разместился «1-й Московский авиаотряд коммунистов»,

сформированный из курсантов Егорьевской авиашколы. Этот отряд, состоявший из семи самолетов, считался резервным и не принимал участия в боях, для поддержания летных навыков его пилоты совершали разведывательные полеты над рекой Свиягой и западным берегом Волги. На складах в Алатыре находилось три Сопвича (рис.5), три Фарсаля (так было принято называть Фарман-30 с двигателем Сальмсон), несколько одноместных Ньюпоров и шесть весьма редких для России истребителей Виккерс-FB-19 (рис.17), полученных из Англии незадолго до революции. Все эти машины предназначались для восполнения потерь в предстоящей операции.

Вечером 16 августа самолеты Казанской авиагруппы совершили первый групповой налет на Казань. Приказ был короток и прост: *«Бомбить городские кварталы, избегая рабочих окраин»*. Ставка делалась, прежде всего, на запугивание и деморализацию защитников города. В налете принимали участие не менее 10 аэропланов, в том числе самолеты 4-го Социалистического авиаотряда и только что собранные машины 1-й Советской авиагруппы. Двухместный Сопвич летчика Медведева из 4-го отряда при взлете потерпел аварию, самолет был разбит, но сам пилот и его летнаб отделались ушибами.



Рис. 19. SPAD S7c1 – лучший истребитель Первой мировой войны, разработан французской фирмой Societe Pour les Appareils Deperdussin (SPAD). Всего до 1917 г. построили около 5500 самолетов. В России фирма «Дукс» организовала лицензионный выпуск этих самолетов, изготовив 100 экз. Максимальная скорость – 192 км/ч, время набора высоты 2000 м – 4,5 мин, потолок – 5335 м, масса пустого самолета – 510 кг, нормальная взлетная – 740 кг, продолжительность полета – 2,25 ч, вооружение – 7,7-мм пулемет «Vickers», оснащенный синхронизатором Биркигта, боекомплект – 500 патронов.

На фото виден конец ствола пулемета. Деревянный воздушный винт – очень дефицитная позиция – заботливо укрыт специальным брезентовым чехлом

Из полета не вернулся летчик 1-й Советской авиагруппы бывший подпоручик А. Ю. Штурм, вылетающий на самолете Ньюпор-24 для обстрела г. Казани. Он, воспользовавшись наступающими сумерками, сел на нейтральной полосе между красными и чехословаками у дер. Елизаветинская. На следующий день 17 августа Штурм был зачислен на довольствия при штабе авиации Народной армии.

По итогам первого дня боевой работы следует отметить профессиональное мастерство наземного персонала 1-ой Советской боевой авиагруппы, который сумел за несколько часов (не более 7) выгрузить, перевезти на аэродром, собрать, опробовать на земле, подготовить к пробным, а затем – и боевым вылетам свои самолеты. А с другой стороны...



Рис. 20. Виккерс FB.19 – английский истребитель. Всего построено 65 серийных машин, из них 20 шт. было отправлено в Россию. Несмотря на его хорошие скоростные данные, из соображений унификации военное министерство Великобритании отказалось от закупок самолета, предпочтя истребители Сопвич, перед которыми Виккерс FB.19 не имел преимуществ. Машина имела плохой обзор из кабины из-за низкой в ней посадки пилота, попытка его улучшить имела оригинальное воплощение. В центроплане верхней плоскости над головой летчика было сделано хорошо видное на снимке прямоугольное окно, закрытое прозрачным целлулоидом

Утром 17 августа командир 1-ой Советской боевой авиагруппы тов. И. У. Павлов, со своими летчиками Ф. Ингаунисом и Б. Былинкиным, при комиссаре 1-ой Советской боевой авиагруппы тов. Семенове во главе с самим Главным комиссаром авиации Восточного фронта тов. А. В. Сергеевым (надо полагать, самыми досужими людьми в тот период) отправились выручать с нейтральной полосы Ньюпор-24 летчика А. Ю. Штурма. Красноармейцы 6-го Латышского полка, в зоне действия которого самолет приземлился, делать это отказались, а чем были в это время заняты бойцы 1-й Советской авиагруппы, история умалчивает.

Экспедиция увенчалась успехом, по ее результатам комиссар А. В. Сергеев ходатайствовал о награждении комиссара Семенова премией в 5 тыс. рублей.

На протяжении 17 августа 1-я Советская боевая авиагруппа, несмотря на отвлечение ее 3-х пилотов для эвакуации Ньюпор-24, продолжала с неослабевающей энергией наносить удары по Казани. С бомбардировки не вернулся летчик И. Ефремов, посадивший свой истребитель на казанском аэродроме.

В течение 18 августа, несмотря на дезертирство уже 2-х пилотов, бомбардировки Казани продолжались с нарастающей силой. Большинство экипажей совершали по два-три вылета в день. Двухместные Сопвичи, Фарманы и Вуазены брали по 2-3 пудовые бомбы, одноместные Ньюпоры – по 2 десятифунтовые. Зажигательные бомбы не использовались. В центре города наблюдались отдельные пожары и разрушения.

Пожары, как правило, возникали потому, что во время авиационных налетов жители продолжали пользоваться дровяными плитами для приготовления пищи. Новые власти, несмотря на то, что в городе выходили городские газеты не позаботились дать рекомендации о том, как следует себя вести во время воздушной тревоги. Сигналы воздушной тревоги также не подавались.

Одна из бомб, сброшенных в тот день, попала в здание дворянского собрания, еще несколько разорвалось на территории Кремля. Едва заслышав шум самолета, жители в страхе разбегались и прятались по подвалам, забыв погасить огонь в очагах.

Отметим, что для российских летчиков 18 августа было датой особой, на нее приходился «День авиатора», ибо по церковному календарю 18 июля – день Ильи Пророка. Среди первых летчиков России говаривали: *«Святой Пророк Илья-громовец, первый завоеватель воздушной стихии – бесконечного пространства мироздания – верховный, небесный покровитель воздухоплавания и русских летчиков».*

Традиционной для Ильина дня грозы не случилось, боевая работа продолжалась до вечера.

Это день также завершился потерей самолета. При очередном групповом вылете на бомбежку не смог оторваться от земли перегруженный бомбами Фарман-30 летчика Невяжского и наблюдателя Гудкова. Самолет пробежал до конца полосы, зарылся колесами в раскисший от дождей грунт и скапотировал. К счастью, бомбы не взорвались, и бензин не вспыхнул, но оба авиатора получили ранения, а полностью разбитый Фарман пришлось списать. Последующие события в жизни летчика Невяжского заставляют усомниться в том, что причиной аварии был исключительно перегруз самолета.

День 18 августа был отмечен первым ответным ударом. Прилетевший из Казани Лебедь-12 (рис. 13) сбросил 2-х пудовую бомбу и тук с прокламациями на штабной поезд Троцкого в Свияжске. Взрыв не причинил никакого вреда, за исключением нескольких разбитых стекол в вагонах поезда. Троцкий не пострадал, но первый раз испытал на себе воздействие авиационного бомбового удара, оценил его возможности. В этот же день отработали перехват воздушной цели. Впервые от действий красной авиации противник лишился самолета. За-

метив атакующий Лебедь-12, герой событий в Ярославле летчик И. В. Сатунин на своем Фармане-30 вылетел, не дожидаясь приказа, на перехват и погнался за противником. Заметив преследователя, вражеский пилот увеличил скорость и стал на полном газу уходить со снижением, но не рассчитал высоту и врезался в лес неподалеку от своего аэродрома.

19 августа налет на поезд Троцкого повторился. Три бомбы упали одна за другой по широкой дуге, не причинив никому вреда. Как вспоминал Троцкий, *«...с крыши вагонов стреляли по врагу из винтовок и пулеметов. Самолет стал недосыаем, но стрельба не прекращалась. Все были точно в опьянении. С большим трудом я прекратил стрельбу»*.

В ответ вечером того же дня красные подвергли Казань наиболее массивной бомбардировке. Одновременно город атаковало более 10 самолетов. Налет не был запланирован, его предприняли по указанию из поезда Троцкого. Летчики действовали без единого плана, каждый экипаж сам выбирал себе цели.

Пользуясь отсутствием у противника организованной противовоздушной обороны, самолеты снижались до 80 – 100 метров, целясь в наиболее приметные здания.

Некоторые экипажи вместо бомб рассыпали над заводскими окраинами агитационные материалы. По докладам пилотов, во время налета центр города словно вымер. Тут и там виднелись брошенные извозчицьи повозки, застыли на рельсах опустевшие трамваи. И только носились, не разбирая дороги, обезумевшие от рева моторов и грохота взрывов лошади.

Обратим внимание, что в Ярославле тот же летчик И. В. Сатунин, человек не трусливый, действовал с высоты 1500 метров и его самолет получил боевые повреждения. Защитники Казани, имевшие на порядок большие возможности, допустили безнаказанные полеты красных на высоте 80 – 100 метров.

В налете 19 августа принял участие Чрезвычайный комиссар авиации Чехословацкого фронта К. В. Акашев, кстати, сам в недалеком прошлом летчик-испытатель на авиазаводе, закончивший в 1915 г. военную авиационную школу во Франции и высшее училище аэронавтики и механики в 1914 г. там же. Он из задней кабины Сопвича, которым пилотировал летчик 12-го авиадивизиона Д. Кудлаенко, лично бросал на «буржуйскую сволочь» пудовые бомбы. Большинство историков не обращает внимания на такое странное использование профессионального пилота. Судя по всему, так комиссар пытался проверить добросовестность и лояльность Кудлаенко и своими точными ударами по цели, по возможности, отрезать ему путь к белым.

Отношения между бывшим офицером Кудлаенко и профессиональным революционером Акашевым складывались непросто. Когда 19 августа над целью двигатель Сопвича дал перебой, пилоту стволом револьвера, поднесенным к затылку, дали понять, чем для него закончится посадка в расположении противника. Психологическое состояние пилота после такого приключения можно себе представить.

Однако еще два дня они летали вместе, но 21 августа нервы, судя по всему подвели пилота и на взлете, как всегда до предела нагруженный бомбами

Сопвич зацепился шасси за кусты на границе аэродрома. Экипаж чудом остался в живых. Сказавшегося больным Кудлаенко отправили на тыловую базу в Алатырь, откуда он 7 сентября улетел на самарский аэродром Народной армии, прихватив с собой подлечившегося после аварии летчика Невяжского.

19 августа был тяжелым днем для авиации красных. Рябов и Девайот, пилоты одноместных Ньюпоров, получив приказ вылететь на Казань, отказались брать с собой бомбы. Командир 23-го КАО И. В. Сатунин под угрозой расстрела заставил их взять по две десятифунтовые фугасные бомбы. Вместо выполнения задания они перелетели на казанский аэродром. На следующий день их зачислили в штат Управления Воздушного флота Народной армии.

Рано утром 20 августа для нанесения ответного удара по красным отправили уже три самолета: Лебедь 12 (рис. 13) и «Моран-парасоль» (рис. 7) с бомбами и Ньюпор для прикрытия их сверху. Целью налета был Романовский мост (рис. 8) через Волгу у Свияжска, по которому шел поток снабжения северного фланга 5-й армии. Замысел налета поражал своей инженерной наивностью – даже прямое попадание пудовой или 2-х пудовой бомбой не могло нанести серьезные повреждения стальному на каменных опорах железнодорожному мосту. Убедиться в этом летчикам не удалось – они промахнулись.

Пост воздушного оповещения красных обнаружил аэропланы, приближающиеся к Романовскому мосту и летчики Павлов, Ингаунис и Бакин взлетели на перехват. Павлов стартовал первым, ему удалось встретиться с Ньюпором и безрезультатно выпустить по нему пулеметную очередь. Атакуемый самолет резко снизился над Волгой и ушел на свою территорию. Ингаунису и Бакину так и не удалось вступить в огневой контакт с противником. Несмотря на «нулевой» результат, ряд исследователей считают этот эпизод первым воздушным боем в истории Гражданской войны.

В тот же день 20 августа, когда противник осуществил попытку нанести бомбовый удар по ключевому логистическому объекту всей стратегической операции – Романовскому железнодорожному мосту – штаб Казанской авиагруппы принимает неординарное управленческое решение. Решено отвести в тыл большинство истребителей павловской авиагруппы. Из ее пилотов в Свияжске остались только Павлов и Ингаунис с тремя самолетами – двумя Ньюпорами-23 и Спадом. В литературе бытует объяснение, явно почерпнутое из приказа той поры: из-за трудностей со снабжением, а также из-за того, что белогвардейские летчики ни разу не предпринимали попыток атаковать советские аэропланы.

С историко-логистических позиций этот аргумент не выдерживает критики. На протяжении всей отечественной истории никто и никогда в момент осуществления судьбоносной операции не выводил в тыл активные средства борьбы. Самолеты-истребители в Казанской операции таковыми были, даже просто летая на малой высоте, они прекрасно дезорганизовывали живую силу, а об эффективности штурмовых ударов самолетов с помощью пулеметов красные специалисты не могли не знать. А что касается трудностей снабжения, для решения этих проблем существует тыловая служба.

Можно предположить, что одноместные самолеты убрали с фронта, желая затруднить пилотам перелет на сторону противника. Писать такое в приказах было не принято.

Несмотря на сильный ветер, 23 августа самолеты красных бомбили и обстреливали из пулеметов занятые противником на западном берегу Волги поселки Верхний и Нижний Услон. Три Сопвича и Фарман-30 вместе сбросили 28 бомб. За отличное выполнение задания Реввоенсовет 5-й армии наградил пилотов денежной премией – по 300 рублей каждому участнику.

24 августа красные продолжали бомбить Верхний и Нижний Услон, а также разбрасывать листовки над Казанью. При возвращении с бомбардировки из-за отказа двигателя разбился Фарман-30 23-го КАО, возглавляемого И. В. Сатуниным. Погибли летчик Сметанин и летнаб Мезбах (Меспех) – первые жертвы Красного воздушного флота в Гражданской войне на территории России.

25 и 26 августа погода была неустойчивой, то и дело усиливался ветер, шли дожди. Когда позволяли атмосферные условия, отдельные экипажи и небольшие группы вылетали бомбить Казань и поселки Верхний и Нижний Услон. Никакого сопротивления налетам противник не оказывал.

Полеты 27 августа ознаменовались тем, что впервые в Гражданской войне ударам с воздуха подверглись плавсредства – пароходы на Волге у села Ташевка, на которые было сброшено 3,5 пуда бомб. Летчики Павлов, Ингаунис, Левитов и Гусев также летали на разведку, бомбометание и разбрасывание листовок в район поселков Верхний и Нижний Услон.

В этот день командиру 23-го КАО Илье Владимировичу Сатунину досталось сложное и ответственное задание по доставке в распоряжение 2-й армии делегата связи от штаба 5-й армии. Советская 2-я армия командарма Азина занимала позиции к северу от Казани. Она должна была координировать свои действия с 5-й армией, но, ни наземной, ни телеграфной, ни радиосвязи между этими армиями не было. Чтобы наладить взаимодействие, к Азину решили послать делегата связи на аэроплане. Пилоту и представителю штаба 5-й армии необходимо было пролететь большое расстояние по незнакомому маршруту, значительная часть которого проходила над вражеской территорией.

Для полета выбрали Фарман-30 Ильи Сатунина, считавшийся одним из самых надежных и с которым он не расставался с Ярославских событий.

В случае поломки (тогда с авиатехникой это случалось нередко) Сатунину приказали сесть, по возможности, в безлюдном месте, бросить машину и вместе с пассажиром добираться до места назначения пешком, стараясь не попасть в руки белогвардейцев. Для подстраховки их переодели в деревенскую одежду, снабдили деньгами и фальшивыми документами. При встрече с белым или чешским патрулем они должны были назваться крестьянами из одной деревни, которые отправились в город за покупками. Состоятельность этой легенды может оценить каждый, взглянув на фото (рис. 11).

К счастью, легенда не понадобилась. Сатунин долетел без происшествий, высадив делегата в заданном квадрате у села Собакино и в тот же день вернул-

ся обратно. Садиться пришлось уже ночью, почти в полной темноте, но летчику повезло и на этот раз, посадка прошла благополучно.

Этот перелет – интересная в логистическом смысле операция, поскольку доставка носителя информации-делегата связи над районами, захваченными неприятелем, была впервые в мире выполнена в сочетании с комплексом специальных мероприятий по снижению рисков срыва передачи важной информации, связанных с отказом техники, плохими метеоусловиями и потерей ориентировки над вражеской территорией. Экипаж заранее переодели в деревенскую одежду, снабдили деньгами и фальшивыми документами и обучили правилам действия в такой ситуации. Каждый получил по наручному компасу, который тогда был дефицитным инструментом.

Говоря современным языком – был предусмотрен аварийный вариант доставки информации по мультимодальной схеме. Об этой схеме в СССР вспомнили только в конце 1920-х гг. при организации доставки из Москвы в центральные города матриц газеты «Правда».

А вот о подготовке средств и навыков, позволяющих экипажам дальней авиации вернуться на свою территорию после вынужденных посадок за линией фронта, вспомнили во время Второй мировой войны уже наши союзники. А нам приходилось это делать, опираясь на природную смекалку и бесконечную преданность социалистическому отечеству. Например, стрелки наших бомбардировщиков не только не имели наручных компасов, но и не были обучены самостоятельному ориентированию на земле в незнакомом районе.

Надо отметить, что планируя полет Сатунина, штаб авиации Восточного фронта, мог опереться на положительный опыт выполнения подобных заданий. Летчик 1-ой воздушной эскадрильи Московского летательного отряда Д. Я. Шевцов 1 августа 1918 г. доставил секретный пакет от Подвойского, находившегося в Поворино, к Сталину в Царицын. Территории между этими населенными пунктами была занята противником, а лететь пришлось 344 версты без карты, ориентируясь по железной дороге.

Вернемся к событиям вокруг Казани, на следующий день 28 августа в битве наступил критический момент. Войска Каппеля при поддержке чехословаков нанесли удар на западном берегу Волги с целью пробиться к штабу 5-й армии и разгромить его, обезглавив тем самым советские войска под Казанью.

Благодаря внезапности они молниеносно прорвали фронт и захватили станцию Тюрлема, а затем и Свияжск. Одноименная железнодорожная станция, возле которой располагался армейский штаб и аэродром Казанской авиагруппы, находилась от города всего в двух километрах. Красноармейцам, находившимся на станции, а также штабным работникам из поезда Троцкого и даже наземному персоналу авиаотрядов пришлось срочно занимать оборону.

Никаких шансов устоять против закаленных в боях каппелевцев у них не было.

Спасти положение мог 4-й латышский стрелковый полк, который находились в казармах у станции Шихраны, в десяти километрах от Свияжска. Удивительно, но прямая связь штаба с ними отсутствовала. Положение спас летчик

Левитов. Он взлетел на «Фармане» на глазах у неприятеля и через несколько минут приземлился у казарм латышского полка, передав призыв о помощи. Полк тут же поднялся по тревоге и ускоренным маршем двинулся к Свияжску. Помощь могла подоспеть не ранее, чем через 2,5 часа, в течение которых надо было продержаться. Неоценимую помощь защитникам штаба оказал другой красный легчик, он взлетел под огнем и с бреющего полета стал косить из пулемета атакующие цепи каппелевцев. Психологический эффект штурмового удара с малой высоты был так велик, что закаленные в боях каппелевцы побежали.

Злую шутку с бойцами, которые не раз ходили в атаку на пулеметы, сыграл не собственно пулеметный огонь, который с быстро движущегося и вибрирующего основания, каковым в этом случае являлся самолет, не мог быть эффективным, а непривычный вид ревущей «этажерки». Бывалые мужики, привыкшие к шрапнели, получили психологическую травму от непривычного зрелища.

Таким образом, легчик на самолете-истребителе, спас штаб 5-й армии, а с большой вероятностью и осуществление всей стратегической операции под Казанью. Удивительно, но герой не только не был награжден, но даже не выявлен. Существует мнение, что это был либо сам Павлов, либо его неразлучный соратник Ингаунис.

Вскоре после самолетной штурмовки подоспели латыши и выбили каппелевцев из Свияжска, а затем и со станции Тюрлема, которую те успели сжечь. Лавры спасителей достались им.

Тяжелые последствия наступили для бойцов и командиров 2-го Петроградского полка, которых обвинили в прорыве каппелевцев к штабу 5-й армии и поезду Троцкого.

Трибунал (а не лично Троцкий, как часто утверждают) приговорил каждого десятого к расстрелу, в том числе коммунистов, командира и комиссара полка.

Троцкий постарался, чтобы этот расстрел послужил примером в назидание остальным, опубликовав по этому поводу приказ, в котором говорилось: *«Солдаты Красной Армии не трусы и не подлецы. Они хотят сражаться за свободу рабочего класса.*

Если они отступают или плохо сражаются, то виновны в этом командиры и комиссары.

Я издаю предупреждение: если какое-либо подразделение отступает без приказа, первым будет расстрелян комиссар, следующим – командир... Трусы, подлецы и предатели не избегнут пули – я это обещаю перед всей Красной Армией».

В тот же день 28 августа показательное событие, характеризующее там состояние дел, произошло в Казани. Белые артиллеристы подбили собственный аэроплан. «Дружественный» огонь не является чем-то экстраординарным на войне, с ним борются, за него наказывают. Командование Народной армии, а в Казане был весь цвет военной мысли России, издало приказ, согласно которому ни один зенитный расчет не имел права открывать огонь по самолетам, не связавшись предварительно со штабом авиации Народной армии и не получив от него разрешение. Учитывая скорости самолетов, качество линий связи и оперативность

лиц, принимающих решение, над Казанью можно было летать чуть выше крыш, которые представляли самую большую угрозу для авиации красных.

К вечеру 29 августа наступательный порыв белых иссяк, понеся серьезные потери, они отошли на исходные позиции. До конца боев под Казанью ими больше не предпринимались попытки наступать. Инициатива стала переходить в руки Красной Армии.

К тому времени Казанская авиагруппа пополнилась 2-м боевым отделением 4-го Социалистического отряда с двумя самолетами и двумя летчиками – Кропиновым и Родзевичем. Добровольно прибыл летчик Бригге.

На заключительном этапе Казанской операции к боям подключился только что сформированный в Нижнем Новгороде Волжский воздушный дивизион в составе семи летающих лодок, среди них одна М-5 (рис. 21) и шесть М-9 (рис. 22). Плавбазой для них служила бывшая нефтеналивная баржа «Коммуна», оборудованная наклонными аппарелями для спуска на воду и подъема гидропланов. Дивизион не удалось полностью укомплектовать летным составом. На 7 самолетов в нем приходилось всего 2 летчика – И.А. Свиначев и С.Э. Столярский. Демонстрируя высокий профессионализм и преданность делу, два этих пилота в погожие дни на сменных машинах совершали по 4 – 5 вылетов в день. В среднем это вдвое больше, чем остальные участники операции.

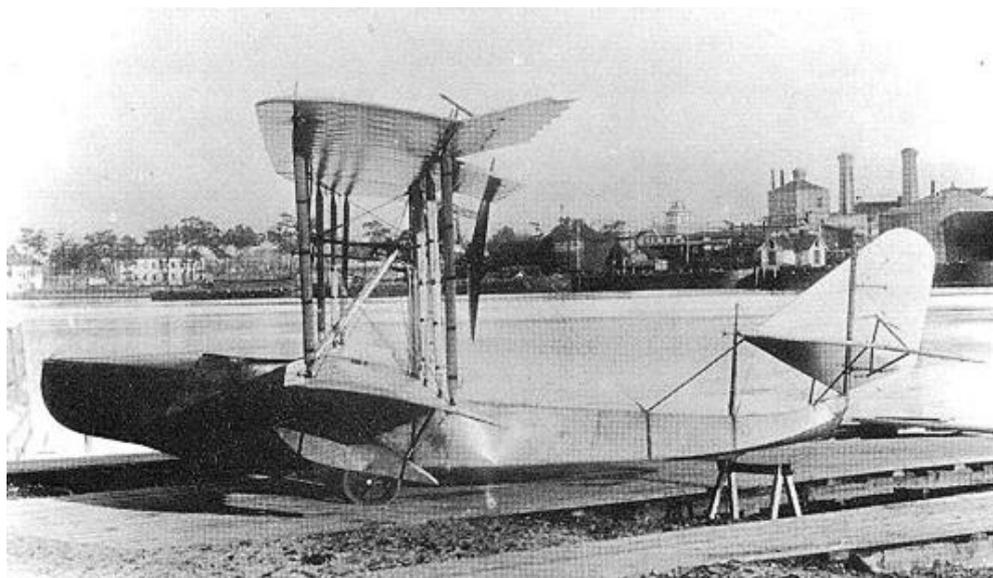


Рис. 21. Двухместная летающая лодка М-5 разработки Дмитрия Григоровича, выпущено 300 самолетов этого типа. Конструктору удалось оптимально соединить в машине высокую мореходность корпуса лодки с великолепными летными данными самолета. Удачное сочетание силовой установки с размерами и массой самолета обеспечивало простое и безопасное управление в воздухе. Максимальная скорость – 105 км/ч, крейсерская – 87 км/ч, масса пустого самолета – 660 кг, нормальная взлетная – 960 кг, максимальная скороподъемность – 78 м/мин, практический потолок – 3300 м, продолжительность полета – 4,0 ч, полезная нагрузка – 160 кг, вооружение: 1×7,62-мм пулемет

Первый вылет на Казань Свиначев и Столярский совершили 29 августа. До 10 сентября им удалось налетать 83 часа. Они вели воздушную разведку, бом-

били суда и батареи противника. Таким образом, ежедневно на каждого приходилось почти по 4 часа в воздухе. Это был своеобразный рекорд Красной авиации во время Гражданской войны.

Отличные результаты были получены по весу сброшенных бомб. Так за 7 сентября они сбросили на поселок Верхний Услон девять пудов (144 кг) бомб.

По всей стране 30 августа 1918 г. был нанесен мощный психологический удар. В двух крупнейших городах произошли террористические акты. Это убийство председателя Петроградской ЧК М. С. Урицкого студентом-эсером Л. Канегисером и покушение эсерки Фанни Каплан на Ленина в Москве. Председатель СНК получил два тяжелых ранения. Советская власть заявила, что на «белый террор» ответит «красным террором». С некоторым запозданием 5 сентября появился Декрет СНК о красном терроре.

В начале сентября красные при поддержке Волжской военной флотилии, в состав которой вошли миноносцы, наконец, переброшенных из Петрограда по Мариинской водной системе, перешли в наступление.

Вскоре красным войскам удалось очистить западный берег Волги с поселками Верхний и Нижний Услоны. Фронт почти вплотную приблизился к Казани. Советская авиация принимала в этих боях активное участие, летая на разведку и бомбардировку противника. Например, 6 сентября на казанский Кремль и суда у городской пристани было сброшено 5,5 пудов (около 90 кг) бомб.

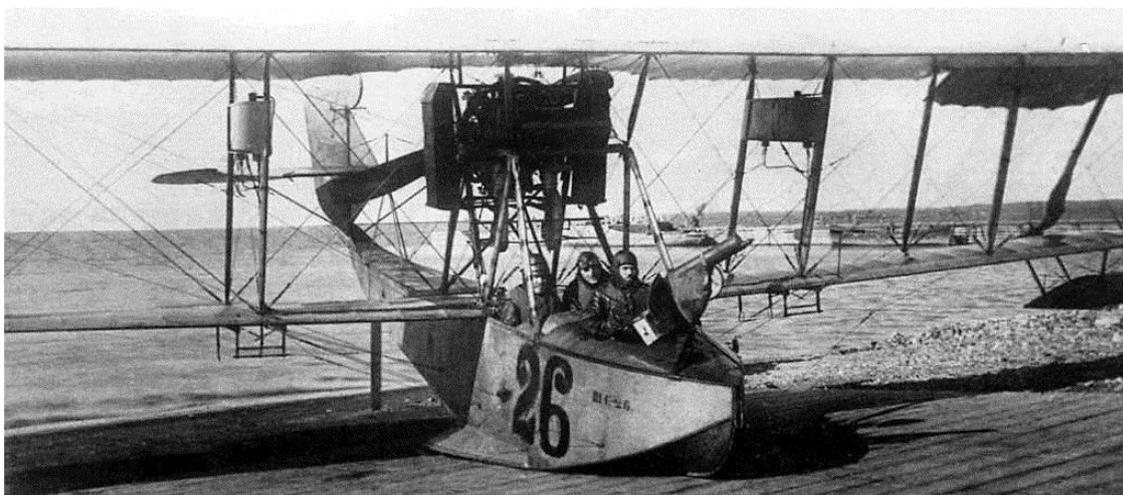


Рис. 22. Самолет М-9 явился последовательным совершенствованием М-5 с более мощным двигателем «Сальмсон» 140 – 150 л. с. и соответствующим увеличением размеров.

Экипаж состоял из двух человек, сидящих рядом. При этом, впереди имелось еще одно место для воздушного стрелка, вооруженного пулеметом «Максим» или «Виккерс» на треноге.

В случае необходимости место стрелка занимал правый летчик (наблюдатель), в отдельных случаях экипаж состоял из трех человек. В 1917 г. в носовой части М-9 устанавливали 37-мм пушки производства Обуховского завода. Имелись планы оборудования таким вооружением 50 летающих лодок, однако об их реализации не известно

Знаменательное событие в области применения бомбового оружия произошло 7 сентября. В процессе интенсивной бомбардировки вооруженных пароходов и барж группой самолетов экипаж в составе летчика Левитова и летнаба

Дмитриева впервые в Гражданской войне добился прямого попадания пудовой бомбы в одно из судов, на котором возник пожар.

9 сентября советская авиаразведка засекла погрузку войск на пассажирские суда, что объективно свидетельствовало о начале эвакуации противника из города. Пароходы были обстреляны из пулеметов с воздуха.

В тот же день, оказавшийся последним днем обороны Казани, командир 8-го авиаотряда Народной армии лейтенант Кукуранов и летчик его отряда подпоручик Понятов проявили не виданную ранее активность. Они совершили 4 боевых вылета на самолетах Лебедь 12 для бомбардировки пароходов красной Волжской флотилии, которые вели беспокоящий артиллерийский обстрел города. Всего было сброшено 11 пудовых бомб. Хотя ни одна из них в цель не попала, но по весу сброшенных за день бомб на один самолетовылет они превзошли красных пилотов.

10 сентября в оставленную противником Казань вступили советские войска.

Боеспособные аэропланы Народной армии эвакуировались по воздуху на аэродром у города Тетюши. Неисправные машины пришлось бросить, несмотря на то, что эвакуация носила плановый характер. В руках красных оказалось 30 аэропланов: два Ньюпора-10, два «Моран-парасоль», три Лебедя-12, одиннадцать Вуазенов, четыре Альбатроса и восемь Фарманов различных типов. Данный факт в поисках виновных долго разбирали в самарском правительстве, но многоопытные тыловые «организаторы» дело спустили на тормозах, все списали на нехватку транспорта.

Преследуя отступавшего противника, красные летчики бомбили и обстреливали из пулеметов обозы и войсковые колонны. Налеты успешно провоцировали панику. Обозники противника рубили постромки и выходили из вод удара авиации верхом, оставляя на радость местным жителя эвакуируемое имущество.

Казанская авиагруппа 10 сентября сбросила на врага максимальное количество бомб за всю операцию – 18 пудов (288 кг).

Децимация 2-го Петроградского полка, начало «красного террора» произвели на ранее отличившегося в боях красного летчика Гусева тяжелое впечатление. Он, именно в этот победный для Красной армии день, перелетел на своем Ньюпоре к белым. Это был последний случай дезертирства в советской авиации в ходе боев за Казань.

За несколько часов до завершения третьего штурма Казани Л. Б. Троцкому пришла телеграмма от В. И. Ленина: *«Удивлен и встревожен замедлением операции против Казани, особенно если верно сообщенное мне, что вы имеете полную возможность артиллерией уничтожить противника. По-моему, нельзя жалеть города и откладывать дольше, ибо необходимо беспощадное истребление, раз только верно, что Казань в железном кольце»*. 10 сентября 1918 г. (Ленин В.И. Полн. собр. соч., т.50. С. 178).

Оценивая с логистических позиций это указание Ленина надо помнить, что большевики находились тогда в катастрофическом положении, что к этому моменту существовал опыт М. А. Муравьев в Киеве и Одессе, свежий опыт в Яро-

славле, где артиллерия успешно справлялась с задачами по деморализации и дезорганизации противника, и что, наконец, на самого Ленина только что было совершено второе за неполный год покушение, которое оставило в его теле две пули, полную кровью плевру, переломом плечевой кости и надломом лопаточной, а сам он еще находился на больничной койке.

Можно смело утверждать, что советская авиация на первом этапе своего развития, своего спасла Казань от судьбы Ярославля. Бомбовые удары по городу привели к разрушению нескольких десятков домов и возникновению локальных пожаров, что не идет не в какое сравнение с ситуацией в Ярославле.

Таким образом, первое в истории советской авиации групповое применение бомбового оружия отличалось, как это не покажется странным, гуманным по существу характером, что, однако не помешало советским авиаторам выполнить поставленные перед ними задачи в чрезвычайно сложных условиях.

Выше показано, что с точки зрения историко-логистического анализа Казань несколько сот лет назад стала одним из ключевых пунктов в логистической системе России и территорий, к ней тяготеющих. Это факт создал предпосылки для экономического развития города и обострения борьбы за контроль над ним в моменты государственной нестабильности. Наглядным выражением этого обстоятельства стали три штурма Казани.

Учитывая важность для атакующих город сил достижения победы, в каждом штурме применялись самые передовые на тот момент технологии ведения боевых действий и привлекались наиболее способные руководители. Уроки этих событий оказывали и могут оказывать длительное воздействие на характер различных процессов в нашей стране и за рубежом, формально весьма далеко отстоящих по времени и пространству от описываемых здесь.

В силу ряда обстоятельств, второй и третий штурм Казани недостаточно изучены в историко-логистическом плане, хотя эти события чрезвычайно поучительны с точки зрения кризисного менеджмента. Большевики на момент анализируемых событий оказались в абсолютно катастрофическом положении, из которого смогли выйти, достаточно быстро научившись адекватно пользоваться современными технологиями вооруженной борьбы (авиация здесь играла важнейшую роль) и творчески используя технологии формирования потоков эмоционального воздействия на своих сторонников и противников.

Не является справедливой присущая ряду исследований последних 25 лет абсолютизация роли так называемого «красного террора», использования артиллерии для решения не свойственных ей задач, децимации, заложничества в преодолении кризиса и победе Красной Армии в Гражданской войне. Равно как и не следует отрицать существование этих приемов, их размах, трагические издержки, роль и место в укреплении дисциплины и ужесточении вооруженной борьбы.

Происходившие явления следует рассматривать как единый логистический процесс, который в значительной мере подвергался влиянию из-за рубежа в интересах противостоящих там между собой сил.

Учитывая сложность рассматриваемых процессов и их важность, сконцентрируемся в своих выводах на подготовки и осуществления советской авиацией

первого группового применения бомбового оружия, поскольку оно сыграло важную роль в освобождении Казани от неприятеля.

Несмотря на тяжелые потери к моменту начала первой крупной операции с использованием авиации под Казанью, красным на своей территории удалось сохранить в боеспособном состоянии достаточное количество боевых самолетов. В их распоряжении находились определенное количество запасных частей и авиационных боеприпасов. В связи с захватом противником Баку начал обостряться бензиновый кризис.

Организация взаимодействия командования РККВФ и политических руководителей государства с летно-подъемным составом частей авиации была проведена без учета особенностей социального происхождения летчиков, сложившихся у них за время Первой мировой войны привычек и традиций. Это привело к их некомплекту в подразделениях, достаточно частому перелету на сторону противника.

Преодолевая трудности субъективного и объективного характера, авиационным специалистам в командовании РККВФ удалось сосредоточить под Казанью значительные на тот период силы авиации.

Не смотря на меньшую численность летательных аппаратов, трудности в обеспечении горючим, постоянную измену летно-подъемного состава было обеспечено господство Красной авиации в районе Казани.

В рамках проведения операции была отработана методика применения бомбового оружия, которая с одной стороны, минимизировала потери среди гражданского населения, но с другой стороны, максимизировала психологическое воздействие на лиц, принимающих управленческие решения в городе и войсках противника.

С борта самолетов, наряду с бомбами, массово разбрасывались печатные материалы, в том числе на иностранных языках, с целью подорвать волю противника к сопротивлению. Для их производства широко использовалась типография из штабного поезда Троцкого, которая занимала там два вагона.

Разительно отличалась ситуация с авиацией в самой Казани. Несмотря на захват богатых трофеев во время второго штурма, массовый переход на сторону белых сосредоточенных в городе авиационных частей, постоянный перелет на их сторону красных летчиков, присутствие большого количества военных специалистов высшей квалификации, наличие энтузиастов авиации там не удалось организовать масштабного применения самолетов, способного хотя бы сковать действие красной авиации.

Проявленная белыми летчиками активность, как это не парадоксально звучит, послужило делу укрепления РККВФ. Два неточных бомбовых удара по штабному поезду, в котором присутствовал Троцкий, дало последнему достаточно полное представление о том, что испытывают люди, подвергшиеся воздействию авиации.

Отношение к авиации в высших сферах государства после третьего штурма Казани начало меняться в лучшую сторону.

Положение дел с авиацией в Казани наглядно иллюстрирует следующий факт. Через несколько дней после того как белые взяли Казань в местной газете «Народная жизнь» появилось следующее обращение, поскольку каждое слово в нем красочно описывает логистическую обстановку в стане победителей, приведем его полностью.

«К населению города Казани. Мы, летчики Народной Армии, воздушная стража Казани, обращаемся к населению города с убедительной просьбой. Молодая Народная Армия создается в исключительно тяжелых условиях. Многих предметов снаряжения нет и достать неоткуда. Между тем от полноты технического оборудования зависит успех в борьбе с нашим врагом. Мы, летчики, сильно нуждаемся в хороших призматических биноклях и револьверах. Без биноклей мы не можем правильно нести свою трудную воздушную службу народу, а без оружия мы в несчастных случаях оказываемся беспомощными жертвами врага. Поэтому мы просим всех казанцев придти к нам на помощь. Несите к нам призматические бинокли и револьверы. Мы будем по мере возможности платить за то и другое. Помните, что, помогая нам, вы избавляете Казань и себя от налета воздушных разбойников. Казанские летчики Народной Армии».

Обращаем внимание, что этот вопль исходил от тех, кто несколько дней назад захватил половину золотого запаса России, кто несколько лет жил и служил в условиях мировой войны. В головы этих людей не пришло даже назначить конкретную цену за бинокли и револьверы, не говоря о том, чтобы разбросать с воздуха предложение красным переходить за вознаграждение на сторону Народной Армии с интересующими их биноклями и револьверами.

В отличие от Народной Армии в Красной Армии широко использовали финансовый поток для управления поведением людей. Так, летчиков стимулировали за успешное выполнение боевых заданий, за спасение материальной части. В поезде Троцкого был даже предусмотрен специальный вагон-сейф, где хранился запас ценных вещей из золота и серебра, чаще всего часы и портсигары, для награждения и поощрения личного состава, отличившегося в боях.

Засевшие в Самаре «избранники народа», подстрекаемые из-за рубежа, с успехом канализировали стремление людей разных национальностей и различного социального положения к справедливости в русло кровавой бойни, разрушающей Россию.

Подготовка и успешное осуществление советской авиацией первого группового применения бомбового оружия под Казанью не только внесли существенный вклад в строительство военно-воздушных сил страны. Эта операция стала одним из важных шагов на пути победоносного и скорейшего завершения Гражданской войны, которая в значительной мере была спровоцирована внешними силами при попустительстве власть предержащих императорской России.

Библиографический список

1. Александров А. О. Гидроаэропланы М-5 и М-20, СПб: 1988.

2. *Александров А. О.* Личное дело. Советская морская авиация на Балтике 1918 – 1925. СПб: 1999.

3. *Александров А. О.* Победы. Потери... Задачи, подразделения, начальствующий состав, летательные аппараты и вооружение морской авиации и воздухоплавания России, а также список побед и потерь с 1894-го по 1920 г., СПб: 2000.

4. *Алексеев Т. В., Григорьев М. Н., Ершов В. Н., Лосик А. В., Матвеев С. А., Минаев П. П., Охочинский М. Н., Щерба А. Н.* История науки и техники. Отечественный региональный военно-промышленный комплекс. Санкт-Петербург – Ленинград – Санкт-Петербург. Учебное пособие, 2-е изд., испр. и доп. СПб: Изд-во СПб ГЭУ, 2018.

5. *Алексеев Т. В., Григорьев М. Н., Лосик А. В., Матвеев С. А., Минаев П. П., Охочинский М. Н., Щерба А. Н.* История науки и техники. Отечественный региональный военно-промышленный комплекс. Санкт-Петербург – Ленинград – Санкт-Петербург. Учебное пособие. СПб: Изд-во СПб ГЭУ, 2017.

6. *Антонов А. Е.* Боевой восемнадцатый год. М.: 1961.

7. *Афанасьев К. А., Григорьев М. Н., Дигусов Н. Н., Охочинский Д. М., Охочинский М. Н., Уваров С. А., Чириков С. А.* Логистика и управление цепями поставок в высокотехнологичных отраслях национальной экономики. Монография в 3 томах. Том 2. Морская логистика. Подводные средства движения. СПб: Изд-во СПб ГЭУ, 2018.

8. *Афанасьев К. А., Григорьев М. Н., Дигусов Н. Н., Охочинский Д. М., Охочинский М. Н., Уваров С. А., Чириков С. А.* Логистика и управление цепями поставок в высокотехнологичных отраслях национальной экономики. Монография в 3 томах. Том 1. Аэрокосмическая промышленность. СПб: Изд-во СПб ГЭУ, 2017.

9. *Бартош А. А., Бочарников И. В.* Российское казачество на службе Отечеству. М.: 2018.

10. *Бринюк Н. Ю.* Боевая деятельность В. О. Каппеля и войсковых соединений под его командованием в оценках противника // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. 2011. Т. 4. № 4. С. 33 – 40.

11. *Бубеннов М., Валеев А.* Освобождение Казани от белоинтервентов в 1918 г. Казань: 1939.

12. *Будницкий О.* Как продавали золото // Родина. 2008. № 8. с. 95 – 100.

13. *Бытьев А. В., Елисеев С. П.* Стратегия организационного строительства Красного Воздушного Флота на фронтах Гражданской войны (1918 – 1920 гг.) // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2014. №20. С. 279 – 283.

14. *Валиахметов А. Н.* Борьба за Свияжск в 1918 г. в текущих сценах и воспоминаниях участников // Гасырлар авазы. 2013. № 3–4. С. 47 – 52.

15. *Валиахметов А. Н.* Чехословацкий корпус в России (1917 – 1920): историография. Автореферат дис. ... кандидата исторических наук / Казан. гос. ун-т. Казань: 2005.

16. *Валиахметов А. Н.* Чехословацкий легион в Казанской губернии в 1918 году. Воспоминания // В мире научных открытий. 2012. № 7-1(31). С. 141 – 159.
17. *Васильченко М. А.* Чехословацкий корпус на территории Поволжья в 1918 г.: от нейтралитета к участию в Гражданской войне. Автореферат дис. ... кандидата исторических наук / Саратов. гос. ун-т им. Н.Г. Чернышевского. Саратов: 2014.
18. *Вацетис И. И., Какурин Н. Е.* Гражданская война 1918 – 1921. СПб: 2002.
19. *Волков В. А., Введенский Р. М.* Русско-Казанская война 1547 – 1552 годов. Осада и взятие Казани // Преподаватель XXI век. 2015. № 2–2. С. 261 – 270.
20. *Ганин А.* Закат Николаевской военной академии 1914–1922. М.: 2014.
21. *Ганин А. В.* Переход Военной Академии на сторону антибольшевистских сил в Екатеринбурге и Казани (июль – август 1918 г.) // Известия лаборатории древних технологий. 2014. №2(11). С. 54 – 80.
22. *Герасимов В. Л.* Отечественная морская авиация в период 1918 – 1920 гг. // Военно-исторический журнал. 2012. №10. С. 14 – 20.
23. Гражданская война в СССР. М.: 1986.
24. Гражданская война и интервенция в СССР: энциклопедия. М.: 1987.
25. *Григорьев М. Н.* Историко-логистические аспекты создания и применения авиационных бомб первого поколения // В кн.: «Материалы XXXVIII Международной годичной научной конференции СПб О РНК по истории и философии науки и техники РАН. СПб: СПб Ф ИИЕТ РАН, 2017. С. 173 – 174.
26. *Григорьев М. Н.* Историко-логистический анализ визита В. М. Молотова в Лондон и Вашингтон летом 1942 года // В сб.: «Советская культура в контексте глобальной истории». Материалы VI международной научной конференции. СПб: 2016. С. 70 – 71.
27. *Григорьев М. Н.* Историко-логистический анализ транспортно-авиационной части специальной операции по организации подготовки и проведению визита В. М. Молотова в Лондон и Вашингтон в 1942 году. Уроки для будущего. К 75-летию события // В сб.: «Инновационные технологии и технические средства специального назначения». Труды IX ОНПК. СПб: БГТУ «Военмех», 2017. С. 169 – 180.
28. *Григорьев М. Н., Казачинский И. В.* Инновационно-логистический анализ исторического опыта синтеза и восстановления сложных систем с использованием возможностей декомпозиции // В сб.: ««Инновационные технологии и технические средства специального назначения». Труды IX ОНПК. СПб: БГТУ «Военмех», 2017. С. 180 – 187.
29. *Григорьев М. Н., Матвеев С. А., Нерестюк И. М., Никулин Е. Н., Охочинский М. Н.* Историко-логистический анализ разработки, производства и применения авиационных боеприпасов и средств поражения. Учебник в 4 частях. Часть 2. Генеральная репетиция Первой мировой войны: Первая и Вторая балканские войны и события в Марокко. СПб: Изд-во СПб ГЭУ, 2018.
30. *Григорьев М. Н., Матвеев С. А., Нерестюк И. М., Никулин Е. Н., Охочинский М. Н., Палкин М. В.* Историко-логистический анализ разработки, про-

изводства и применения авиационных боеприпасов и средств поражения. Учебник в 4 частях. Часть I. Начальный период. СПб: Изд-во СПб ГЭУ, 2017.

31. *Григорьев М. Н., Матвеев С. А., Охочинский М. Н., Уваров С. А.* Применение логистического подхода для решения актуальных задач национальной экономики и обороны. Межведомственная научно-педагогическая школа «Логистика и управление цепями поставок в высокотехнологичных отраслях народного хозяйства» // В сб.: «Инновационные технологии и технические средства специального назначения». Труды X ОНПК. СПб: БГТУ «Военмех», 2018. С. 102 – 121.

32. *Григорьев М. Н., Дигусов Н. Н., Охочинский М. Н.* Инновационно-логистический подход к созданию российских авианосцев в XXI веке // В сб.: «Инновационные технологии и технические средства специального назначения. Труды VIII НПК». СПб: БГТУ «Военмех», 2016. С. 51 – 66.

33. *Григорьев М. Н., Охочинский М. Н.* Историко-логистический анализ первой в мире специальной операции в области создания бомбардировочного оружия // В сб.: «Инновационные технологии и технические средства специального назначения». Труды X ОНПК. СПб: БГТУ «Военмех», 2018. С. 64 – 80.

34. *Григорьев М. Н., Охочинский М. Н.* Логистический анализ новейшей практики использования коммерческих механизмов в развитии ракетно-космической отрасли // В сб.: «Инновационные технологии и технические средства специального назначения. Труды IX НПК». Том 2. СПб: БГТУ «Военмех», 2017. С. 7 – 20.

35. *Григорьев М. Н., Уваров С. А.* Логистика эмоционального воздействия в современной экономике // В сб.: «Логистика: современные тенденции развития». Материалы IX Международной научно-практической конференции. СПб: 2010. С. 130 – 133.

36. *Григорьев М. Н., Уваров С. А.* Логистика эмоционального воздействия как перспективный инструмент экономики будущего // В сб.: «Маркетинговое управление в коммерции и логистике». Научная сессия профессорско-преподавательского состава, научных сотрудников и аспирантов по итогам НИР 2009 года. Под ред. И. Д. Афанасенко. СПб: 2010. С. 99 – 103.

37. *Григорьев М. Н., Уваров С. А., Ткач В. В.* Коммерческая логистика: теория и практика. Учебник для бакалавров, 2-е изд., перераб. и доп. Сер. 58. Бакалавр. Академический курс. М.: 2016.

38. *Гусарова Е. В.* У кого учился дьяк Иван Выродков – строитель Свяжска, Галича, Астрахани и других городов-крепостей? // Архитектурное наследство. 2009. №51. С. 39 – 61.

39. *Демин А. А.* Ходынка: взлетная полоса русской авиации. М.: 2002.

40. *Доронин Ю. П.* Воздушный Флот белых армий России в годы гражданской войны 1918 – 1920 гг. Волгоград: Качинское ВВАУЛ, 1997.

41. *Доронин Ю. П.* Воздушный флот Белых армий России в годы Гражданской войны (1918-1920 гг.) автореферат дис. ... кандидата исторических наук. М.: 1997

42. *Елисеев С. П.* О двух датах празднования Дня Военно-Воздушных Сил Вооруженных Сил РФ и Дня Воздушного Флота СССР. К 100-летию создания отечественной авиации // Военно-исторический журнал. 2012. №5. С. 44 – 47.
43. *Жаров Ф. И.* Подвиги красных летчиков. М.: 1963.
44. *Захаров А. М.* Создание сербского добровольческого полка имени майора Благодича в России в 1918 г // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2012. №8-2(22). С. 70 – 73.
45. *Ионов П. П.* Записки летчика-наблюдателя. М.: 1959.
46. История Военно-Воздушных Сил Советской Армии. М.: 1954.
47. История латышских стрелков. Рига: 1972.
48. *Каминский В. В.* Некоторые обстоятельства «путешествия» Николаевской Академии генерального штаба из Екатеринбурга в Казань 23 – 24 июля 1918 г. (часть I) // Новейшая история России. 2012. №1(3). С. 116 – 131.
49. *Кожевников А. Т.* Приключения в воздухе, М.: 1926.
50. *Кондратьев В., Хайрулин М.* Авиация гражданской войны. М.: 2000.
51. *Коробейников А. В.* Волжская флотилия – речной продотряд // Иднакар: методы историко-культурной реконструкции. 2017. Т. S1. № S1(S3). С. 209 – 241.
52. *Корти М.* Размысл Ивана Грозного // Клио. 2017. №7(127). С. 38 – 45.
53. Красный Воздушный флот в Гражданской войне в СССР; материалы военно-исторической конференции, проведенной в ЦДСА 8 декабря 1967 г. М.: Военно-научное общество при Центральном доме Советской армии, 1968.
54. Красный Воздушный флот. М.: 1923.
55. *Красовский С. А.* Жизнь в авиации. М.: 1960.
56. *Купцов И. В.* Сербские национальные формирования в России во время Первой мировой войны и добровольческий полк сербов, хорватов и словенцев имени майора Благодича в Челябинске в 1918 – 1919 гг. // В сб.: «Гороховские чтения: материалы второй региональной музейной конференции». Челябинск: 2011. С. 91 – 103.
57. *Лашков А. Ю.* Борьба за господство в воздухе в годы Гражданской войны (1918-1920 гг.)//Военно-исторический журнал. 2010. №11. С. 3 – 9.
58. *Лашков А. Ю.* Применение авиации в ходе подавления Кронштадтского мятежа (1921 г.) // Военно-исторический журнал. 2011. №2. С. 3 – 8.
59. *Ленин В. И.* Военная переписка (1917–1920). М.: 1956.
60. *Медведев Е. И.* Гражданская война в Среднем Поволжье (1918 – 1919), Саратов: 1974.
61. *Мухамедьяров Ш. Ф., Хамидуллин Б. Л.* «Казанское взятие»: взгляд из XXI века // Научный Татарстан. 2012. №3. С. 031 – 040.
62. *Мухарямов М. К., Литвин А. Л.* Борьба за Казань в 1918 году. Казань: 1968.
63. *Низамова А. Р., Нигаматов А. З.* Гражданская война на территории Татарстана 1918 – 1919 гг. // В сб.: «Научная дискуссия современной молодежи: актуальные вопросы, достижения и инновации»: сборник статей II Международной научно-практической конференции: в 2 ч. Белгород: 2017. С. 93 – 96.

64. *Павлов И. У.* Боевой путь, записки красного летчика. М.: 1937 .
65. Падение Казани 1552 г.: потери и приобретения. Ответы на вопросы // Средневековые тюрко-татарские государства. 2013. №5. С. 139 – 153.
66. *Петренко А. К.* В небе старой и новой России. М.: 1952.
67. *Пилипенко С. А.* Применение репрессий для поддержания морального духа РККА в годы Гражданской войны в России (1918 – 1920 гг.): к постановке проблемы // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2012. Т. 14. №3. С. 55 – 58.
68. *Плетаев О., Нугис А.* На крыльях Родины. Таллин: 1981.
69. *Савин В. С.* Авиация в Украине. Очерки истории. Харьков: 1995 .
70. *Сергеев А. В.* Пять лет строительства и борьбы Красного Воздушного Флота. М.: 1926.
71. *Степанов А. С.* «Положение с горючим остается напряженным...». Особенности снабжения ГСМ советской военной авиации в 1939 – 1941 гг. // Военно-исторический журнал. 2008. №8. С. 43 – 46.
72. *Столярский С. Э.* Применение гидроавиации для совместных действий с речной военной флотилией. М.: 1921.
73. *Троцкий Л. Д.* Моя жизнь. М.: 1990.
74. *Троцкий Л. Д.* Авиация – орудие будущего. Екатеринбург: 1923.
75. *Туманский А. К.* Полет сквозь годы. М.: 1962 .
76. *Тухватулин А. Х.* Настроения населения города Казани в начале Первой мировой войны // В сб.: Татарский народ и народы Поволжья в годы Первой мировой войны: сборник материалов Всероссийской научной конференции с международным участием, приуроченной 100-летию начала войны / под общ. ред. Л. Р. Габдрафиковой. Казань: Институт истории имени Шигабутдина Марджани Академии наук Республики Татарстан, 2014. С. 397 – 402.
77. *Уваров И. А.* Подготовка военных летчиков в России в начале XX в. // Гуманитарные и социально-экономические науки. 2012. №5(66). С. 64 – 69.
78. *Фасгиев Т. А.* Идеологические последствия взятия Казани Иваном IV // История государства и права. 2014. №23. С. 59 – 62.
79. *Федоров Д. А.* Оценка военной реформы Ивана IV в исторической литературе // В сб.: Южный Урал: история, историография, источники Межвузовский сборник научных статей. Уфа: Башкирский государственный университет, 2016. С. 62 – 67.
80. *Хайрулин М.* Бои за Казань (август-сентябрь 1918 г.). Хроника действий авиации // Доклады Академии военных наук, №5(29), 2007. С. 152 – 166.
81. *Широкорад А. Б.* Великая речная война. 1918 – 1920 годы. М.: 2006
82. *Юрин Р. В., Белоусов В. В.* Белогвардейские авиационные части в Гражданской войне // Молодежный инновационный вестник. 2017. Т. 6. № S1-Приложение1. С. 37 – 39.
83. *Jackson R.* The Red Falcons, London, 1970.
84. *Fritzsche P.* A Nation of Fliers. London, 1992.
85. *Katorin Yu. F.* Floating bombs // International Naval Journal. 2016. № 2 (10). P. 61 – 67.