

КРАСНЫЕ И БЕЛЫЕ

Андрей **ГАНИН**, кандидат исторических наук
Марат **ХАЙРУЛИН**

«НАБЛЮДАТЕЛЬ ВЫСКОЧИЛ НА КРЫЛО...»

Авиационные формирования Южного Урала в 1918–1919 годах

Не многие знают, что Оренбург оказался связан с авиацией задолго до возникновения в городе знаменитого авиационного училища, где научились летать Юрий Гагарин и многие другие выдающиеся авиаторы. Ещё в годы Гражданской войны здесь совершали полёты на таких аппаратах, которые при иных обстоятельствах вряд ли кто-либо отважился бы поднять в воздух.

ИЗРУБЛЕННЫЙ АЭРОПЛАН

Гражданская война для оренбургских казаков стала войной необычной. Впервые войско выставило свою собственную армию, включавшую помимо традиционной казачьей конницы и артиллерии казачью пехоту — пластунов, впервые оренбургские казаки сформировали собственные бронечасты, впервые в войске появилась своя авиация.

Казаки и кавалеристы вообще тяготели к службе в авиации. Первая мировая дала немало примеров подобных превращений. Из оренбургских казаков, ставших военными лётчиками, наибольшую известность приобрёл награждённый Георгиевским оружием полковник Н. Н. Мензелинцев, но в Гражданскую войну он отношения к авиационным формированиям Южного Урала не имел. Военными лётчиками в годы Первой мировой войны стали также сотник А. Т. Кожевников и подъесаул М. Н. Пестряков.

С ноября 1917 года, когда Войсковой атаман Оренбургского казачьего войска полковник А. И. Дутов выступил против большевиков, и вплоть до середины лета 1918-го собственной авиации у оренбуржцев не было. Между тем, уже при наступлении на Оренбург в конце 1917-го красные имели два аэроплана «Фарман», которые первоначально находились в Бузулуке.

23 декабря красногвардейцы перешли в наступление, передвигаясь в эшелонах. Дутов активных действий не предпринимал. Красные доехали таким образом до станции Платовка, однако продвинуться дальше могли только с боями. Первый бой с применением артиллерии произошёл у станции Сырт. Красные заняли Сырт и 15-й разъезд. Далее на перегоне между Каргалой и Переволоцком были подпилены телеграфные



Неизвестный оренбургский казачий офицер с «Лентой Отличия» Оренбургского казачьего войска. 1918 г. Частная коллекция.

столбы, чего оказалось достаточно для бегства большевиков в Платовку. Руководивший красными П. А. Кобзов считал, что неудача произошла «из-за отсутствия резервов, истощения и недостатка в командовании»¹. Красные в общей сложности потеряли не менее 100 человек и один из двух аэ-

ропланов. Самолёт был захвачен на 16-м разъезде казаками хорунжего А. А. Балабанова².

Однако и у белых, и у красных наличие самолётов при отсутствии специалистов превращало сами аппараты в бесполезную вещь. Возможно, поэтому, когда весной–летом 1918-го оренбуржцы восстали против красных и совершали стремительные налёты на большевистские поезда, курсировавшие по Ташкентской железной дороге, повстанцам казалось более целесообразным изрубить красный аэроплан, перевезшийся на железнодорожной платформе, чем попытаться захватить его и использовать по назначению. Именно такой случай произошёл 20 июня у разъезда № 22 Ташкентской железной дороги, когда командир 1-го Левобережного конного казачьего полка сотник Б. А. Мелянин, находясь во главе полка, атаковал большевистский поезд и довёл полк до удара холодным оружием, причём аэроплан был изрублен вместе с обслугой³.

«МОРАН-ПАРАСОЛЬ», «ВУАЗЕН» И «НЬЮПОР»

После освобождения Оренбурга от большевиков в начале июля 1918 года и признания Дутовым власти самарского комуча оренбуржцы смогли получить от Самары некоторую военную помощь. С начала августа в Самаре формировался 1-й авиационный отряд Оренбургского казачьего войска, который по распоряжению атамана Дутова возглавил военный лётчик поручик Р. А. Батурин⁴. Первоначально в отряде числилось 5 офицеров и 24 нижних чина⁵. Несмотря на название отряда, остаётся неизвестным, входили ли в его состав природные казаки. Отряд располагал всего двумя самолётами (монопланом «Моран-Парасоль» и бипланом «Ву-

азен») вместо положенных по штату шести. С 9 по 14 августа поручик Батулин совершил поездку в Оренбург с целью подготовки базы для передислокации авиаотряда. Вольноопределяющимися в отряд в середине августа были зачислены его родственники Григорий и Сергей Батурины⁶ — возможно, служба в отряде представлялась sinecurой или же поручик Батулин просто стремился держать родственников при себе.

1 сентября авиаотряд прибыл в Оренбург⁷. Указом Войскового правительства Оренбургского казачьего войска № 292 от 10 октября поручик Батулин был зачислен по Оренбургскому войску с переименованием в сотники⁸. Личный состав Оренбургского авиаотряда (с 8 октября получил новое наименование — 10-й авиаотряд) был размещён в доме Строкова на углу улицы Фельдшерской и Форштадтской площади, причём отряду предлагалось либо принять это здание, либо отказаться от него⁹. На 15 октября в отряде числились 11 обер-офицеров, 3 военных чиновника, 1 врач, 1 фельд-



шер, 7 урядников, 44 казака, 82 нестроевых нижних чина при 14 строевых и 41 обозной лошади¹⁰. Внушительное количество обозных лошадей было обусловлено необходимостью перевозки значительного авиационного имущества, а возможно, в связи со слабым развитием железных дорог в регионе, и самих аэропланов.

За весь период своего существования отряд совершил только шесть полётов. В основном, лётчикам приходилось действовать на Орском и Ташкентском фронтах. Отчаянные авиаторы, невзирая на ужасающее состояние материальной части, осуществляли над расположением противника разведку и бомбометание, сбрасывали листовки¹¹. Было осуществлено два разведывательных полёта в районе Орска 8 сентября, полёт Оренбург — Илек 9-го октября, два полёта 26 ок-



Биплан «Вуазен» (Voisin 3 тип LA) французского производства, состоявший с 1915 года на вооружении российских авиачастей. Предположительно на фото самолёт, принадлежавший оренбургскому авиаотряду. 1918 г.

LWF («американец»). 1920 г. Такие самолёты состояли на вооружении 15-го авиаотряда. Фото 1920 г. Московский центральный парк-склад.

тября (разведка и бомбометание на станции Сагарчин) и разведка с разбрасыванием прокламаций в районе станции Сагарчин 5 ноября 1918 года. Авиация не сыграла сколько-нибудь значимой роли в боевых действиях, однако пять из шести полётов сопровождалась различными неисправностями, и даже в результате столь незначительной эксплуатации аппараты пришли в полный упадок. Отряд уже в ноябре оказался полностью небоеспособным в связи с аварией своего последнего самолёта. При отсутствии помощи сверху начальник отряда лично командировал лётчика А. М. Балягина в декабре 1918 года в Курган и Петропавловск за авиационным и автомобильным имуществом¹². Последний возвратился лишь в разгар весны, когда оперативная обстановка уже полностью изменилась.

В состав Юго-Западной армии, объединявшей все антибольшевистские силы юго-западного (по отношению к Ставке в Уфе) направления, входил ещё и слабо укомплектованный имуществом и лётным составом Уральский авиаотряд¹³, а также находившийся с октября месяца в Оренбурге боевой взвод (2 истребителя «Ньюпор») 3-го авиаотряда Народной армии под командованием прапорщика Сперанского (4 офицера и чиновника, 8 солдат, 4 лошади¹⁴; на январь 1919-го в отряде числилось 5 исправных аэропланов).

10 декабря 1918 года начальником воздушного флота Юго-Западного фронта был назначен командир 9-го авиаотряда войсковой старшина М. Л. Каплин¹⁵. В оперативном отношении он подчинялся генералквартирмейстеру штаба Юго-Западной армии, а в остальном — начальнику воздушного флота при штабе Верховного главнокомандующего. В своём приказе Каплин объявил, что в составе вверенной ему авиации состоят: 9-й Уральский авиаотряд, 10-й Оренбургский и находившиеся на пути из Кургана 2-й и 3-й авиаотряды (бывшие Народной армии).

Приказом войскам Юго-Западной армии № 186 от 31 декабря 1918-го был объявлен временный штат авиационного отряда армии. Отряд должен был состоять из пяти самолётов. Командир отряда пользовался правами командира отдельного батальона. Для нового формирования и первоначального обзаведения всем необходимым отряду отпускалось единовременно 2000 рублей. Штабу воздушного флота отпускалось на формирование 5000, ежемесячно на канцелярские и технические расходы — по 3000 и на представительство по 1000 рублей. На изготовление карт, фотографию и ремонт обоза единовременно выделялось 3000 рублей.

В боевом расписании к 4 января 1919 года приводились сведения об авиационной группе Юго-Западной армии (позднее — авиагруппе Отдельной Оренбургской армии) в составе 7 самолётов (включая 2 неисправных) при 15 пулемётах¹⁶.

Боевой работы эти отряды не вели, так как уже в середине января 1919-го производилась срочная эвакуация Оренбурга. В январской авиасводке сообщалось, что «аппараты 2-го и 3-го а[виа]о[отрядов] находятся в Карталы¹⁷ под общим командованием военлёта поручика Данилина (командира 2-го а[виа]о[отряда]), ожидая лыж и благоприятных условий для перелёта»¹⁸. При отступлении в феврале–марте 1919 года остатки оренбургских авиационных формирований с потерей нескольких аэропланов с неимоверными усилиями удалось эвакуировать в Троицк. 16 апреля 3-й авиаотряд (он же 5-й корпусной), приведя в порядок свою материальную часть, убыл на фронт через Екатеринбург и Пермь. Потрёпанный 2-й авиаотряд был отправлен в тыл в Челябинск; сохранились свидетельства об умышленной порче аэропланов механиками отряда¹⁹. 10-й отряд передал всё своё имущество во 2-й и 3-й отряды. В марте 1919-го в Троицке он был полностью переформирован, на пополнение прибыли три лётчика (кавалер ордена Св. Георгия 4-й степени полковник И. А. Шангин, штабс-капитаны С. С. Астафьев и Г. И. Муромцев), отряд получил и три истребителя «Ньюпор». От прежнего отряда поручика Батурина осталось только наименование — «10-й авиационный отряд». Впрочем, после реорганизации в тылу в армию Дутова отряд возвращён не был, а отправлен в апреле эшелонами на фронт и придан III Уральскому армейскому корпусу²⁰ Западной армии, что соответствовало общей тенденции к передаче Ставкой частей и даже соединений из Отдельной Оренбургской армии в Западную в связи с подготовкой весеннего наступления 1919 года, в котором главная роль отводилась именно Западной армии, а с мая отряд действовал при I Уфимском корпусе, совершая разведки в районе Бугуруслана и Волго-Бугульминской железной дороги. Отряд считался одним из лучших в колчаковской авиации, действовал под Уфой, препятствуя переправе 25-й стрелковой дивизии красных через реку Белую. Судя по всему, своему ранению в голову нацдив 25-й Василий Иванович Чапаев был обязан лихому лётчику из 10-го авиаотряда.

По сути же, оренбургская авиация до лета 1919-го была фикцией — на бумаге существовали и сами отряды, и аппараты, однако реально эти подразделения почти не использовались. Один из руководителей антибольшевистского движения оренбургского казачества помощник атамана Дутова Генерального штаба генерал-майор И. Г. Акулинин отмечал впоследствии, что «тяжёлой артиллерии, броневых машин, не говоря уже о танках и аэропланах, у казаков совсем не было... В Оренбурге большевики оставили



С. А. Бойно-Родзевич. 1915 г.

несколько поломанных аэропланов, к починке которых были приняты меры, но дело дальше пробных полётов не пошло из-за отсутствия исправных моторов»²¹. Более того, паразитарное существование отряда влекло за собой разложение — в частности, без каких-либо оправдательных документов расходовались казённые суммы²².

Итогом действий оренбургской авиации в период с сентября 1918 года по март 1919 года были четыре боевых вылета отряда поручика Батурина, а также перелёты на другие аэродромы. Поразительно, что в период с ноября 1918 года по февраль 1919 года Ставка ничего не сделала для выведения оренбургской авиации из тяжелейшего состояния. Когда же после реорганизации весной 1919 года боевое назначение 10-го авиационного отряда возросло, он был попросту изъят из армии Дутова, которая в результате этого в решающий период Оренбургской операции апреля–мая 1919 года оказалась вообще лишена авиации. Разумеется, это изъятие было сделано в целях усиления основных армий Колчака — Западной и Сибирской, но отсутствие какой-либо замены и постоянное ослабление Отдельной Оренбургской армии, также выполнявшей весьма важные задачи, не свидетельствует в пользу системности военного строительства и управления со стороны Омска.

В ЮЖНОЙ АРМИИ

Авиация Южной армии, сформированной на основе Отдельной Оренбургской, имеет самостоятельную историю. Её деятельность была более успешной. В составе армии действовал 15-й Сибирский корпусной авиаотряд под командованием капитана В. Н. Дуклау, сформированный весной 1919 года в военно-авиационной школе Дальнего Востока в селе Спасском. Лётный состав в основном состоял из морских лётчиков, прошедших курс пилотирования на сухопутных аппаратах и удостоенных звания «военный лётчик». В июне часть прибыла в Курган. Войсковой старшина Каплин, возглавлявший оренбургскую авиацию, находился в Троицке и получил 19 июня телеграмму от начальника воздушного флота при Верховном главнокомандующем Генштаба подполковника С. Н. Колегова²³, в которой говорилось: «Вашей армии предположено придать один сформированный шестисамолётный отряд, вооружённый новыми американскими самолётами разведывательного типа устарелой сравнительно конструкции, но как средство для распространения воззваний и сбрасывания бомб соответствующий своему назначению. Отряд прибыл в Курган и окончательно будет готов через 3–4 недели...»²⁴

В армии Колчака всегда существовала острая нехватка самолётов: воевать приходилось частью на старых аппаратах, оставшихся ещё с Первой мировой, другую часть составляли трофеи, тоже далеко не новые. Фронтовые лётчики были рады получить обратно из ремонта свои старые машины, не смея мечтать о большем. В этих условиях в авиашколе Дальнего Востока были сформированы два новых авиаотряда — 14-й и 15-й Сибирские. Они были полностью укомплектованы личным составом, однако не имели самолётов. Приобрести новые аппараты помог случай — французская военная миссия закупила у американцев 25 самолётов типа LWF для чехословацких войск, причём после «ходатайства полковника Бойно-Родзевича»²⁵ и полковника Борейко²⁶ в Омске и хлопот командира 14-го Сибирского авиаотряда капитана Осипова во Владивостоке эти самолёты целиком перешли к русским властям, вероятно принимая во внимание уход чехов с фронта»²⁷. 26 марта 1919-го на станции Океанская по распоряжению начальника французской военной миссии полковника Тескье состоялся приём 18 аппаратов для русских войск, остальные 7 остались у чехов. Один аппарат этого типа до сих пор хранится в пражском музее техники.

LWF был невооружённым двухместным бипланом с мотором «Sturtewant» (140 лошадиных сил), сидение лётчика находилось сзади, управление было штурвальным. Полученные «аэропланы упакованы по американ-

ской системе, то есть в ящиках самой разнообразной формы упакованы однородные части аэропланов, как то: в одном ящике только стойки, в другом не монтированные моторы, в третьем — одни верхние левые крылья и т. д. Таким образом, чтобы получить хоть одну машину, надо вскрывать все ящики, для чего требуется большое крытое помещение... Аппараты LWF нельзя считать боевыми машинами; это скорее машины почтового типа, как говорят чешские лётчики: очень большой запас горючего, полное отсутствие приспособлений для пулемётов, лётчик сзади, слабый для такой большой машины мотор 140 л[ошадиных] с[ил] и т. п.»²⁸.

После доставки «американцев» в июне в Курган, 14-й и 15-й Сибирские отряды приступили в 1-м авиапарке к их сборке, монтированию на них бомбодержателей и пулемётных установок. Помимо перечисленных недостатков этих аппаратов обнаружился ещё один — пожароопасность. Так, 23 июля во время перелёта из Кургана в Омск по неизвестной причине загорелся в воздухе LWF 14-го отряда, в результате чего погибли прапорщик И. Г. Иваненко и механик Фрейман.

15-й Сибирский авиаотряд 22 июля из Кургана вылетел 7 самолётами в район Южной армии (Троицк). Свой первый боевой вылет отряд совершил 27 июля с аэродрома у станции Янгельская. 29 июля произошла новая трагедия — аппарат с военным лётчиком подпоручиком В. О. Абрамовичем и наблюдателем штабс-капитаном В. Л. Волынцом «по неизвестной причине загорелся в воздухе и упал, лётчики погибли, самолёт сгорел». За неимением выбора воевать всё



И. А. Буюб. 1915 г.

же пришлось на таких ненадёжных аппаратах. Из обнаруженных телеграмм известно о пяти боевых вылетах отряда в июле–августе. Лётчики летали на Верхнеуральск и станцию Магнитную, сбрасывали бомбы и прокламации. Один из таких полётов 29 июля нашёл отражение в донесении старшего унтер-офицера К. М. Врачинского и поручика Г. Кулебякина: «В 10 верстах к юго-западу от Верхнеуральска на обоз сброшены бомбы. Обоз вскачь двинулся в город. Около города

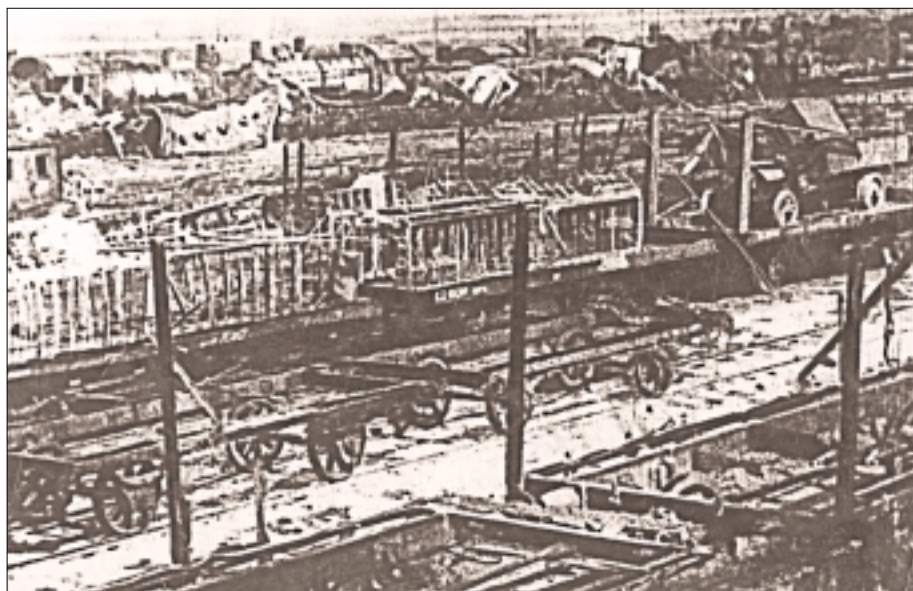
«Моран-Парасоль». На самолётах данного типа воевали лётчики 1-го авиаотряда Оренбургского казачьего войска в 1918 году.

много гуртового скота. Город пуст. Движения нет. В 6 верстах к югу от города в цепь окопов сброшены 3 бомбы и прокламации. Аппарат обстрелян цепью. К юго-западу от города у хутора присутствие войск — оттуда выходил эскадрон. В это время самолёт сильно обстреливался. Самолёт получил три пулевые пробоины»²⁹.

О работе авиации Южной армии на других направлениях в августе–сентябре свидетельствует разговор капитана Дуклау по прямому проводу: «... отряд был снят с Верхнеуральского направления в связи с отходом Южной армии, и часть самолётов была направлена на Оренбургское направление в г. Актюбинск. В связи с появившейся надобностью в аппаратах на Туркестанском направлении мною были высланы 2 самолёта, где смогли блестяще выполнить свою задачу, что может свидетельствовать и благодарность и представление к награде лётчиков и наблюдателей. На означенных фронтах лётчики показали себя выше всяких похвал...» И снова произошёл пожар в воздухе, едва не окончившийся трагедией, «но с беззаветной храбростью наблюдатель выскочил на крыло и курткой затушил начинавшийся пожар, и так до самой посадки»³⁰.

Между тем, красные на этом театре военных действий активно использовали своё превосходство в авиации. В 1918–1919 годах, когда туркестанская группа была фактически отрезана от Советской России войсками Дутова, красные авиаторы неоднократно пытались наладить воздушную связь с заблокированным Туркестаном, однако эти попытки были неэффективны³¹. Было создано авиазвено особого назначения, имевшее





самые лучшие (по сравнению с «Сопвичами», «Фарманами» и «Вуазенами» — основными типами машин, состоявшими на вооружении советской авиации) по тем временам самолёты — бывшие немецкие трофейные «Эльфауге» и «Альбатросы». Во время попытки связи с Туркестаном 21 июля 1919-го в районе станции Угольной 1-го военного отдела был захвачен «Эльфауге» с военлётом И. А. Буобом и комиссаром А. А. Арсеньевым. На Южном Урале белыми было захвачено ещё несколько самолётов противника. 25 июля на Актюбинском фронте лётчик 43-го разведывательного авиаотряда Е. Городецкий из-за остановки мотора совершил вынужденную посадку на «Сопвиче» близ станции Улпан. Белые, поведя наступление, не дали возможности увезти аппарат, и его пришлось оставить. Через несколько месяцев красные нашли обгорелые останки этой машины на станции Челкар. 11 июля лётчик того же отряда Ф. Цветков перелетел к казакам на «Ньюпоре-21».

Об этих трофеях капитан Дуклау писал в

Тупик близ станции Бреды. Эшелоны, сгоревшие в период отступления Южной армии. 1919 г.

донесении: «В Южной армии было на нашей территории 3 пленных самолёта: первый — «Сопвич», сбитый на Аральском море, но так сильно повреждённый, что ремонт требовал не менее трёх месяцев, но т. к. я его принял за 2 недели до отхода в Иргиз, то о ремонте и думать нечего было. Второй самолёт — немецкий, с мотором «Бенц» 228 сил со сломанным винтом, так что при втором полёте винт разбился в воздухе вдребезги. Так как он был слишком близко к Актюбинску, вывезти его было невозможно, т. к. не было никаких перевозочных средств. Пришлось его сжечь. Третий — «Ньюпор-21» был в полной исправности, кроме резинового бензинопровода, который был испорчен от долгого в нём пребывания бензина и при заводке мотора не давал более 600–800 оборотов и, так как это происходи-

Станция Бреды. Сентябрь 1919 г.



ло на глазах противника, его тоже не удалось вывезти из Актюбинска...»³²

14 августа началась Орско-Актюбинская операция. Оренбургская группа красных наступала из района Оренбурга вдоль железной дороги на Актюбинск и Орск, а Верхнеуральская вдоль верхнего течения реки Урал на Орск с общей задачей окружить и уничтожить основные силы белых в районе Орска. Оренбургская группа 30 августа заняла Орск, а 2 сентября глубоким рейдом 3-й Кавказской дивизии овладела Актюбинском. Драматические события отступления отряда из Янгельской и Актюбинска стали известны благодаря сохранившейся записи разговора по прямому проводу начальника отряда капитана Дуклау с помощником начальника воздушного флота при Верховном главнокомандующем капитаном П. А. Агапиевым 20 сентября. Вот ответы Дуклау: «До Актюбинска привезено было почти всё имущество за исключением 2 автомобилей. Один из них сломался на ст. Кизильской, но т. к. на месте чинить невозможно, то везли на лошадах в Актюбинск, но не доезжая Орска получили сведения, что Орск сдан и путь отступления отрезан. Пришлось автомобиль оставить, и людям каким-то чудом удалось спастись. У другого же автомобиля сломалась ось по дороге из Орска в Актюбинск в 100 верстах от Актюбинска, в то время как Орск был сдан и Актюбинск накануне сдачи. Большая часть обоза была отрезана красными при отходе из Актюбинска. Два самолёта прапорщика [Н. В.] Шмотина и поручика [А. М.] Неклютина: самолёт прап[орщика] Шмотина пришлось сжечь ввиду того, что войсковой старшина Каплин держал под Актюбинском аппарат до того момента, когда красные были уже в 200–300 сажнях от аппарата и [под] пулемётным огнём не разрешал заводить мотора. Лётчик и моторист успели его сжечь, и под пулемётным огнём пришлось уходить, не захватив никакого имущества. Мотор же поручика Неклютина не заводился. Аппарат его стоял под Актюбинском и возился с ним до тех пор, пока красные не охватили обоза и стоящего там аппарата. Лётчиком ничего не оставалось делать, как сжечь аппарат и самим пешком уходить в степь. [Неклютин] также спастся каким-то чудом, механик же остался в плену... Генквармом было приказано налить полные баки бензином оставшихся 3 самолётов, чтобы того бензина хватило до Атбасара. 2 самолёта осталось в Тургае для получения каких-либо сообщений и для связи с Атбасаром, а 3-й самолёт ещё раньше был отправлен из Атбасар[а] в Тургай для срочной доставки смеси по приказанию Генкварма, что было немедленно исполнено. В Атбасаре мои 3 самолёта будут абсолютно без горючего. Один из лётчиков заблудился при перелёте из Тургай в Атбасар. Вылетевший первым сейчас сидит в 150 верстах к югу

от Атбасара, мною было сделано распоряжение собрать последний бензин для перелёта его в Атбасар... В данный момент я имею три самолёта, персонал лётчиков и наблюдателей, несколько пулемётов, и те розданы по частям армии. Вот всё, что я имею. Лётчики: капитан Дуклау, поручик Неклютин, прапорщики Шмотин, Школдин, Агапов, вольноопределяющийся Врачинский. Наблюдатели: капитан Бочарский, капитан Бураков, поручик Кулебякин, хорунжий Жеребцов, гарде-



На переднем плане LWF («американец») из собрания музея техники в Праге.

Пленные колчаковские лётчики К. М. Врачинский и Н. В. Шмотин. Апрель 1920 года.

из Южной армии 18 сентября 1919 года³⁴) к началу октября после выхода из строя при пробных полётах последних оставшихся самолётов, стал небоеспособен. Отряд, оторванный от основных источников снабжения и ремонтных мастерских, было решено отправить в Омск. Вероятно, личный состав оренбургской авиации добрался из Атбасара до Омска, бросив поломанные аппараты. Лётчики-«оренбуржцы» (К. М. Врачинский, В. Ф. Школдин и Н. В. Шмотин), как и большинство колчаковских пилотов, попали в плен и служили в дальнейшем в красной авиации. П. П. Агапов остался служить у атамана Г. М. Семёнова, а в июле 1920-го под Читой перелетел к красным. Дальнейшие судьбы Каплина и Неклютина до сих пор неизвестны.

В условиях Гражданской войны, как правило, победа решалась не в воздухе, а на земле. На Южном Урале, учитывая обширность и климатические условия региона, авиации было значительно труднее действовать эффективно, чем, скажем, на юге России. Некоторые районы (например, горная Башкирия), в которых велись боевые

действия, были вообще труднодоступны для аэропланов того времени. К тому же железнодорожная сеть на территории Оренбургского казачьего войска была крайне слабой. После оставления белыми узловой станции Кинель в октябре 1918-го Оренбург не имел связи с Сибирью по железной дороге. Всё это значительно осложняло использование здесь авиации. На фронт не могли доставляться новые аппараты, была затруднена поставка запасных частей, не хватало топлива. Даже авиаторам самой мощной и ударной армии белого Восточного фронта — Западной в разгар весеннего наступления 1919-го предписывалось «имеющееся [в] авиаотрядах незначительное количество бензина... сохранить для авиаработы при форсировании Волги»³⁵.

Серьёзное отставание белых в авиации и её обеспечении служит ещё одним показателем кардинального неравенства сил и средств сторон в Гражданской войне в России. Отчаянная храбрость, которую неоднократно демонстрировали белые лётчики, не компенсировала сложившийся глубокий разрыв. Кроме того, на примере оренбургской авиации решение Омском проблем военного строительства, управления и боевого обеспечения белой авиации представляется крайне неудовлетворительным. Впрочем, эти особенности вполне характерны и для белого военного строительства на востоке России в целом.

марин Маяцкий... Если я получу достаточное количество горючего и техническое имущество и автомобили, без которых работать авиачастям здесь невозможно, то я могу продолжать работу на фронте. Конный же обоз в степях совершенно неприменим, это я говорю на основании личного опыта и то[го], что я видел, что делалось кругом. Автомобили должны быть самого лёгкого типа...»³³ В конце сентября капитан Дуклау покинул отряд, уехав в Омск, где вскоре умер от воспаления лёгких.

15-й авиаотряд, составлявший всю авиацию Оренбургской армии (перестроена

Примечания

1. ГАРФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 574. Л. 2.
2. Оренбургский казачий вестник. 1917. № 111. 29.12. С. 3.
3. РГВА. Ф. 40215. Оп. 2. Д. 214. Л. 150 об.
4. РГВА. Ф. 40213. Оп. 1. Д. 2265. Л. 30.
5. Там же. Л. 31–31 об.
6. Там же. Л. 40.
7. РГВА. Ф. 40327. Оп. 1. Д. 16. Л. 153 об.
8. Там же. Л. 175.
9. РГВА. Ф. 39477. Оп. 1. Д. 12. Л. 2.
10. Государственный архив Оренбургской области (ГАОО). Ф. Р-1912. Оп. 2. Д. 75. Л. 1 об.
11. РГВА. Ф. 39499. Оп. 1. Д. 305. Л. 27–33.
12. РГВА. Ф. 40215. Оп. 1. Д. 85. Л. 213.
13. Подробнее см.: Хайрулин М. А., Пешков В. С. Авиационные формирования Уральской армии 1918–1919 гг./Казачество России в

Белом движении. Белая гвардия.

14. РГВА. Ф. 40307. Оп. 1. Д. 35. Л. 12–12 об.
15. Приказ войскам Юго-Западной армии № 106. 25.12.1918. На основании приказа № 14 по Воздушному Флоту при Штабе Верховного Главнокомандующего от 10 декабря 1918 г. — ГАОО. Ф. Р-1912. Оп. 1. Д. 26. Л. 230.
16. РГВА. Ф. 39514. Оп. 1. Д. 6. Л. 17.
17. В тот период — конечная станция недостроенной железной дороги Троицк–Орск — А. Г., М. Х.
18. РГВА. Ф. 39499. Оп. 1. Д. 385. Л. 14.
19. Там же. Д. 306. Л. 99–100.
20. РГВА. Ф. 39499. Оп. 1. Д. 418. Л. 238.
21. Акулинин И. Г. Оренбургское Казачье Войско в борьбе с большевиками. 1917–1920. Шанхай. 1937. С. 108.
22. Доронин Ю. П. Авиация белых армий на Восточном фронте//Белая армия.

Белое дело. Исторический научно-популярный альманах (Екатеринбург).

1997. № 4. С. 63.
23. Колегов Степан Николаевич — лётчик-наблюдатель, Генерального штаба подполковник. Начальник воздушного флота при Верховном главнокомандующем (23 мая — 8 июля 1919 г.), после смещения С. А. Бойно-Родзевича. Начальник авиационного отдела при Управлении 1-го генерал-квартирмейстера при Верховном главнокомандующем (9 июля — 31 августа 1919 г.). Начальник авиационного отдела при управлении 2-го генерал-квартирмейстера при Верховном главнокомандующем (1 сентября — 13 октября 1919 г.).
24. РГВА. Ф. 39499. Оп. 1. Д. 418. Л. 124.
25. Бойно-Родзевич Сергей Аркадьевич — военный лётчик, полковник. Начальник воздушного флота при Верховном

главнокомандующем (30 марта — 22 мая 1919 г.).

26. Борейко Дмитрий Александрович — военный инженер, военный лётчик, подполковник. Начальник авиационного отдела Главного инженерного управления (1919 г.).
27. РГВА. Ф. 39499. Оп. 1. Д. 344. Л. 260.
28. Там же. Д. 358. Л. 24 об.
29. Там же. Д. 354. Л. 281. См. также: Наши лётчики на фронте//Южная армия. 1919. № 56. 09.08. С. 2.
30. Там же. Д. 334. Л. 170.
31. Кондратьев В., Хайрулин М. Авиация гражданской войны. М. 2000. С. 68–69.
32. РГВА. Ф. 39499. Оп. 1. Д. 334. Л. 169–170.
33. Там же.
34. Там же. Д. 19. Л. 98; Ф. 39624. Оп. 1. Д. 135. Л. 634.
35. РГВА. Ф. 39624. Оп. 1. Д. 11. Л. 21.