

Чоп Владимир Николаевич

Доцент кафедры украиноведения Запорожского Национального Технического Университета, кандидат исторических наук, г. Запорожье

Авиация Махно

Приступая к изложению нашего вопроса, в первую очередь хотелось бы напомнить читателям что представляют собой Н.Махно и “махновщина” с точки зрения современной исторической науки.

Махновское движение 1917 – 1921 гг. начинало свою историю как одна из веток антигетманского восстания имевшая оригинальную политическую окраску. Достигнув значительного территориального и социального распространения махновское движение уровнем своей организации и глубиной внедрения в крестьянскую среду, превзошло, все остальные повстанческие организации и превратилось в независимый политический лагерь. Территория махновского “вольного района” охватывала пять уездов, имела выход к Азовскому морю, население в 2,5 млн. чел. и размерами превышала такие европейские страны как Дания, Голландия или Бельгия. Начиная с 1919 г., махновское движение фактически достигает состояния государственности создав «Гуляйпольскую республику», и, в частности, начинает претендовать на контроль над Екатеринославом. Главными характеристиками страны «Махновии» стали: республиканская форма правления, декларированная коллективная собственность на землю, товарное зерновое земледелие, а также отсутствие четких границ и самоназвания. Характерной чертой также стала ее милитаризованность и исповедование идеологии анархизма, обращенной на преодоление в будущем государственного состояния общества. Нестор Иванович Махно (1888 – 1934) – командарм повстанческой армии в известной степени персонифицировал движение. На протяжении трех лет он всячески старался реализовать свой политический проект безвластной страны, подписывая ситуативные военно-политические соглашения с УНР и РСФСР/УССР. За это время Махно смог проявить себя как талантливый политик, полководец и военный организатор. Так же он известен своим эксцентричным, неуравновешенным характером и военными преступлениями. Последнее обстоятельство не помешало ему стать одним из первых и самих последовательных борцов с тоталитаризмом.

И во время, и после боевых действий против махновцев коммунисты и белогвардейцы всячески старались навязать общественности мнение о том, что махновцы всегда избегали применения военной техники через свой примитивизм и необразованность. В действительности же это утверждение полностью не соответствует существовавшему положению дел. Ни Н.Махно, ни другие руководящие махновцы никогда не были против использования в боевых действиях технических средств. Когда армия махновцев пребывала в своем «партизанском» состоянии неразнообразность ее техники наблюдалась исключительно через ее тогдашнюю непригодность к быстрому передвижению, громоздкости, отсутствия постоянных баз снабжения и

ремонта. Причем, мобильная техника и приспособления всегда применялись с успехом, особенно артиллерия и пулеметы. В своем же регулярном состоянии РПАУ/м/ имела разнообразное тяжелое вооружение: бронепоезда, броневые автомобили, речные пароходы, морские катера и даже аэропланы.

История военно-воздушных сил махновского движения действительно коротка, потому что на балансе у них в разное время находилось всего-навсего по одному исправному аэроплану. Начинается она в городе Екатеринославе, 29 декабря 1918 г., когда самолеты впервые попали махновцам в руки. В это время Н.Махно вступил в союз с большевиками на губернском уровне и официально получил должность главнокомандующего Советской Революционной рабоче-крестьянской армией Екатеринославского района. В армию входили соединенные силы анархо-махновцев и «красных» повстанцев, которые напали на Екатеринослав 27 декабря 1918 г., а к вечеру 29-го декабря изгнали из города войска УНР. Отступившие республиканцы оставили на городском аэродроме 7 аэропланов. Петлюровцы не использовали их против нападавших по причине отсутствия пилотов и горючего, но это дело было поправимое. Махно собственно и ввязался в авантюру с захватом города ради военных трофеев, и самолеты были поистине достойным украшением пирамиды захваченного махновцами военного имущества. Но вывезти захваченные трофеи из города махновцам не удалось. Сначала начались споры с коммунистами за распределение трофеев, потом случилась нелепая железнодорожная авария их состава, наконец, внезапное контрнаступление республиканских войск. Повстанцам пришлось спешно оставить и город, и аэропланы.

В январе 1919 г. союзное соглашение между коммунистами и махновцами было возобновлено на более высоком уровне. Махновский район сохранил автономию, а отряды повстанцев составили 3-ю бригаду в дивизии П.Дыбенко. К дивизии был приписан 22-й авиаотряд РККА и его самолеты теперь должны были обеспечивать действия махновцев с воздуха на трипланах «Сопвич» английской конструкции.

Так, в начале марта 1919 г. военный летчик Ионин, и, его коллега летчик-наблюдатель Булгаков прилетели на задание в Гуляй-Поле. Их отчеты о проделанных на благо анархо-махновцев вылетах донесли для нас документы Российского государственного военного архива (Ф.936). 7 марта 1919 г. в 9.30 утра летчики взяв груз в шесть 25-ти фунтовых авиабомб вылетели на авиаразведку по маршруту Гуляй-Поле – Цареконстантиновка (ныне Комыш-Заря) – Верхний Токмак – немецкая колония Блюменталь – Орехов. В Цареконстантиновке, захваченной белогвардейцами из группы генерала В.Май-Маевского, летчиками было совершено бомбометание по стационарным постройкам и путям с высоты 1100 м, согласно отчетам вполне успешное. До Орехова правда не долетели, сразу после Токмака повернув на базу. Сильный встречный ветер на высоте 1800 м вызвал перерасход бензина, и сильно озябшие летчики в 11.25 вернулись в Гуляй-Поле, где доложили о замеченных сосредоточениях противника. В тот же день пилот Ионин послал из Гуляй-Поля ругательную телеграмму в Екатеринослав, где располагался штаб 1-й Заднепровской дивизии. Летчик возмущался, почему боевой груз для него до

сих пор не отправлен в Гуляй-Поле и требовал его прибытия к следующему утру, 8 марта. Без бомб и запчастей пилот грозился в разведку больше не летать. Махновское командование 3-й Заднепровской бригады было довольно летунами и совсем не против иметь собственный аэроплан, хотя штатным расписанием РККА, иметь авиаотряд разрешалось только дивизии.

Случай получить самолеты в собственное распоряжение представился вскоре после 15 марта 1919 г., когда махновцы смогли захватить Бердянск. Здесь еще в 1914 г. франко-бельгийским акционерным обществом в городе был организован аэропланый завод. Точнее на выпуск аэропланов была перепрофилирована часть мощностей бердянского механического завода «Вдова Матиас и сыновья». Завод в основном собирал машины из комплектующих деталей. Рабочие приморского города смогли наладить выпуск двух видов аэропланов: тяжелого «Фарман – 30» и легкого разведчика «Анатра». К махновскому сожалению производственные мощности завода в 1917-1919 гг. были практически уничтожены.

Но кое-что осталось. Самым большим трофеем захваченным махновцами в Бердянске как раз и были найденные на городских складах останки пятерых самолетов «Фарман-30». В свалке металлолома и фанеры восторженные взгляды махновцев смогли углядеть основы повстанческих военно-воздушных сил. Крымско-Азовская добровольческая армия, отступая не имела возможности вывезти самолеты из города. В ее распоряжении было только два парохода, на которых нужно было, в первую очередь, вывезти солдат Бердянского пехотного полка. Имущество и материалы авиационного завода пришлось бросить. Их только, как могли, попортили, но не настолько сильно, чтобы из пятерых сломанных не собрать одного действующего. 17 марта 1919 г. комбриг Н.Махно в телеграмме к штабу 1-й Заднепровской дивизии просил выслать в Бердянск хороших мотористов и пилотов, которые приступили бы к ремонту самолетов и приему присланных с севера запасных деталей. Специалисты нашлись, и за неделю дело было сделано.

Аэроплан “Фарман – 30”, назывался на честь французских пилотов и авиаконструкторов, братьев Анри и Мишеля Фарманов. Последние регулярно радовали энтузиастов авиации новыми модификациями своих аэропланов, начиная с 1907 г. Бердянский самолет был уже тридцатой модификации. На авиазаводах Российской империи подобные самолеты выпускались с 1916 г. Специалисты считали “Фарман” дешевым и надежным самолетом. “Фарман-30”, как и все другие “фарманы”, был одномоторным, бесфюзеляжным бипланом, с толкающим винтом. Среди крыльев аэроплана размещалась двухместная гондола. Существование пассажирского места впереди места пилота делало тридцатый “фарман” пригодным для авиаразведки и аэрофотографирования, чего махновцы, к сожалению, делать не умели. Одновременно с этим самолет обладал плохой маневренностью и низкой скоростью, что делало его легкой добычей истребителей. Но при общем отсутствии на махновском фронте «белых» аэропланов на это обстоятельство можно было не обращать внимание. Последний раз повстанцы Заднепровской дивизии видели белогвардейский самолет более чем две недели тому назад, 2

марта 1919 г. Это был самолет КАДА убравшийся из Мелитополя в Крым. Со стороны же добровольческих полков генерала В. Май-Маевского, наступавшего на Махновию с Донбасса, махновцы самолетов вообще никогда не видели.

Махновский самолет имел двусторонние крылья тонкого профиля с полотняной обтяжкой. Ферма аэроплана и лонжероны крыльев изготавливались из стальных труб разного диаметра. Розчалки традиционно были сделаны из проволоки. Киль не существовал вообще, хвостовую ферму замыкали рули направления. Вес полностью заправленного самолета достигал 870 кг. Каркас гондолы, по правилам, делался из ясневых лонжеронов, которые обшивались фанерой. Большой бензобак емкостью до 90 литров бензина давал возможность находится в полете до трех с половиной часов. “Фарман – 30” был стоек в полете, а большая площадь крыла позволяла ему долгое время планировать в случае отказа двигателя. К тому же самолет мог нести несколько десятков мелких авиабомб. Толкающий винт, стоявший сзади гондолы позволял смонтировать впереди нее пулеметную турель, и вести огонь по всей передней полусфере. Сзади же самолет был практически беззащитный, так как весь обзор и площадь обстрела перекрывали бензобаки, коробка крыльев и звездоподобный двигатель, чем нередко пользовались истребители. “Фарман – 30” получил надежный серийный двигатель “Сальсон” на 150 – 155 к.с. От своих предков эта модификация отличалась также тем, что ее гондола была не высунута вперед, как в предыдущих моделях, а размещенной между крыльями. Другой новинкой было короткое шасси с общей осью, на маленьких, семисантиметровых колесиках.

Однако с использованием махновцами бердянского самолета было одно осложнение. За штатным расписанием РККА авиаотряд разрешалось иметь только в подчинении дивизии, а вооруженные силы махновского движения составляли только одну из ее бригад, хотя численностью она уже приближалась к штату дивизии. Потому, согласно уставу, самолет надо было отдать в распоряжение штаба Дыбенко. Но тут вперед выступили политические мотивы. Махновцы были необычной бригадой в составе РККА. Они были ее политическими союзниками, с объективными запросами которых надо было считаться. Поэтому П.Дыбенко решил подарить Н.Махну самолет во время своего визита в Бердянск в конце марта 1919 г. И не столько чтобы потешить союзника, а чтобы усыпить его осторожность. В ходе этого визита планировалось совершить покушение на жизнь Батька, “убрав” его с политической карты Украины. После этого самолет, при желании, можно было забрать назад.

Но махновцы, не дожидаясь начальника, начали использовать самолет, еще до приезда П.Дыбенко и официальной церемонии передачи. Самолет принял участие во взятии махновцами Мариуполя, 28 – 29 марта 1919 г. Как уже говорилось, “Фарман-30” имел достаточный запас топлива, чтобы слетать от Бердянска до Мариуполя и вернуться назад. Кроме разведывательной работы с аэроплана сбрасывали бомбы на территорию мариупольского порта, где сосредотачивалась стреляющая по наступающим махновцам вражеская

артиллерия. Кроме белогвардейских, здесь пребывали также войска французских интервентов и чехословацких легионеров.

Но свой самый большой вклад в историю махновский аэроплан сделал в связи с так называемым «делом Падалки». Эта чрезвычайно поучительная история достойна подробного рассказа. Анархист П.Аршинов, позже вспоминал: “Неоднократно Махно получал предупреждения – ни в коем случае не ехать по вызову ни в Екатеринослав, ни в Харьков, ибо каждый официальный вызов будет значить ловушку, уготовливающей ему смерть”. И вот, в конце марта 1919 г. богатырь и простак в общении начдив 1-й Заднепровской П.Дыбенко, непосредственный начальник Н.Махно, вызвал его к себе в штаб дивизии, в Екатеринослав, как будто бы для отчета. Конечно же, Н.Махно никуда не поехал, заявив, что слишком занят подготовкой наступления на Мариуполь и договорился с П.Дыбенко, что той приедет к нему сам.

После этого Н.Махно, 28 марта 1919 г. сказал своему адъютанту А.Чубенко, что П.Дыбенко едет в Бердянск чтобы убить Махно “из-за угла” с помощью своих охранников. К прибытию П.Дыбенко все повстанческое войска стоявшие в Бердянске были приведены в боевую готовность. Начдив приехал поздно вечером. Несмотря на это был устроен митинг. Тут же было объявлено о передаче 3-й Заднепровской бригаде самолета в личное пользование. После митинга благодарный Н.Махно попросил П.Дыбенко пройти в штаб, в отель “Метрополь”.

Придя в номера Н.Махно в присутствии нескольких наиболее доверенных командиров заявил, о том, что коммунисты хотели убить его, и хотят убить его сей час при участии П.Дыбенко. Ситуация складывалась как в голливудском фильме. В таких условиях быстрый на расправу Махно мог запросто застрелить начальника, который только что перед людьми расхваливал подвиги подчиненного. Но П.Дыбенко не растерялся. Начдив стал опровергать махновские подозрения, и попросил, чтобы Н.Махно вышел с ним в отдельную комнату, для важного непубличного разговора. Командиры действительно ушли в соседнюю комнату и имели длинный разговор. Зная, что произошло на следующий день закономерно предположить что именно тогда, на едине, П.Дыбенко, и выдал Н.Махно тайный план ликвидации повстанческой элиты с помощью путча командира Покровского полка 3-й бригады – Андрея Падалки.

Похоже на то, что этот план рассматривался коммунистическим руководством как запасной, на тот случай, если П.Дыбенко не справится с Н.Махно в Бердянске. Тогда, когда махновская делегация будет возвращаться из Приазовья домой, полк А.Падалки должен был с севера напасть на Гуляй-Поле, арестовать там махновский штаб и захватить на железнодорожной станции Гуляй-Поле всю бердянскую делегацию с Н.Махно включительно. После услышанного Н.Махно ничего плохого своему начальнику делать не стал. Только лишь поезд П.Дыбенко на следующий день покинул Бердянск, Н.Махно не мешкая бросился на пустырь возле завода где на него уже ждал самолет с запущенным двигателем. Аэроплан взял курс на Гуляй-Поле.

31 марта 1919 г. он привез Нестора Махно в степи под селом. П.Аршинов пишет по этому поводу: "...с их стороны (коммунистов – В.Ч.) была предпринята попытка убить Махно... Командир одного полка Падалка, подкупленный большевиками, взял на себя их "поручение": напасть со стороны Покровского на Гуляй-Поле, когда там будет Махно, захватить его и штаб. Заговор был вскрыт самим Махно, когда он находился в Бердянске... Заговор удалось упредить только потому, что под рукой у Махно оказался аэроплан, на котором он успел пролететь расстояние от Бердянска до Гуляй-Поля за два часа с минутами". Н.Махно опустил на околицах Гуляй-Поля и встретился с отрядом верного ему Феофана Скомского. Вместе они внезапно напали на лагерь падалковцев. Организаторы заговора были удивлены, арестованы и немедленно расстреляны. Аэроплан вернулся назад в Бердянск.

Начиная от 13 мая 1919 г. аэроплан был приписан к штатам 2-й бригады 1-й Украинской повстанческой дивизии, в которую была переформирована бывшая махновская 3-я Заднепровская бригада. 2-я бригада состояла из приазовских повстанцев, и аэроплан стоял по-прежнему – в Бердянске. В июне-июле 1919 г., после добровольного ухода Н.Махно в отставку и отступления махновцев на запад, следы махновского "Фармана" потерялись в украинских степях.

Новая попытка поднять в воздух анархистский самолет была предпринята махновцами осенью 1919 г. и снова в Бердянске. Летом 1919 г. деникинцы устроили здесь внушающий уважение склад военного имущества на территории складов завода «Варшавский арсенал». Во время штурма махновцами Бердянска, 13 октября 1919 г., этот склад был обстрелян артиллерией. Шальной снаряд взорвался над первым ярусом мин и снарядов: от детонации взорвались и все остальные. Взрывы похоронили на косе остатки белогвардейцев и их военной техники. После окончания взрывов махновцы взяли считавшиеся трофеи. Насобирали 2000 снарядов, 26 английских и российских пушек, 3000000 патронов, 50 пулеметов, 30 грузовиков, 5 легковых авто, 2 мотоцикла, 5 броневедомостей и, наконец, один уцелевший среди огня аэроплан, о чем радостно сообщила 16 октября махновская газета «Путь к свободе».

14 октября 1919 г. в Бердянск приехал Н.Махно вместе с начальником штаба РПАУ/м/ В.Белашом. Начштаба специально вытащил Батьку в поездку по отвоеванным краям, чтобы тот перестал гулять на крестьянских свадьбах на околицах Гуляй-Поля. Махновцы организовали митинг, на котором жители Бердянска были объявлены "вольными гражданами вольного города". После осмотра трофеев. Пилота для самолета не нашлось и он так и не взмыл в воздух до того момента как Бердянск опять пришлось отдать врагу. К поспешному отступлению из Бердянска махновцев принудил прорыв конницы А.Шкуро с севера на Великий Токмак и Пологи. Махновцы оставили Бердянск 4 ноября 1919 г. отступив на северо-запад к Днепру.

Новая встреча с авиацией достоялась у махновцев через полгода, когда снова вспыхнула война махновцев с красными. Их авиация, присланная вообще то против Врангеля, принялась бомбить и расстреливать повстанцев с

бреющего полета, а те, в отместку, резать красных соколов по ночам. С захваченных в качестве трофеев тяжелых аэропланов повстанцы и примкнувшие к ним местные селяне, как правило, обдирали обшивку и проволоку для хозяйственных нужд, впоследствии взрывая или сжигая остов машины. А вот разведывательные машины ломать не спешили. Например, в конце августа 1920 г. на Харьковщине махновцам удалось захватить в качестве военного трофея легкий аэроплан, который на протяжении недели, в разобранном состоянии перевозился в обозе маневренной группы РПАУ/м/. В последний раз он был замечен в захваченном махновцами г. Старобельске Луганской губернии 3 сентября 1920 г. (ГА Донецкой области. Ф.Р. 1146. – Оп.2. – Д. 26. – Л.190.). Скорее всего, впоследствии, махновцы спрятали аэроплан в какой-то из многочисленных схронов, где он находится и по сей день.

Немногим позже в октябре-ноябре 1920 г. махновцы снова, в последний раз, вступают в союз с коммунистами имея целью совместную борьбу против Врангеля. И во время этого союза махновцы не потеряли вкуса к авиационной технике. Красный военлет Н.Анощенко вспоминал, что в это время 9-й воздухоотряд 51-й стрелковой дивизии, в пути от Каховки до Перекопа несколько раз подвергался нападениям “бабки Махно”. И так как в это время красные с махновцами вместе загоняли в Крым Русскую армию, то махновцы, конечно же, хотели не ломать и сжигать аэропланы союзников, а отнимать их в свою пользу, так же как они умудрялись забирать более малогабаритные тачанки, коней и пулеметы. Дальше было вероломное нарушение договора со стороны большевиков, тотальная семимесячная партизанская война, сумасшествие бесконечных боев и отступление махновцев в Румынию. В этой обстановке самолеты перестали быть для махновцев первым делом. И вторым тоже.

Однако тема военно-воздушных сил махновского движения неожиданно обрела новое дыхание в фантастическом романе английского писателя Майкла Муркока «Стальной царь» (1972). Известный писатель описывает альтернативную реальность в которой не было Октябрьской революции 1917 г. и получило необыкновенное распространение дирижаблестроение. Из захваченных у врага (правительства Керенского) и перекрашенных в черный цвет дирижаблей разной спецификации и состоял военно-воздушный отряд махновцев. М.Муркок описывает восстание украинских казаков под предводительством И.Джугашвили, священника-расстриги по прозвищу «Стальной царь». Анархисты Н.Махно на вооруженных торпедами и бомбами воздушных кораблях присоединяются к повстанцам и совместно штурмом берут Екатеринослав, в определенной мере повторяя события конца 1918 г. в нашей реальности. Образ Н.Махно в английской фантастике вообще очень своеобразен. Но это совсем другая история и другая статья. До новых встреч дорогие читатели.

// Экспедиция XXI (Днепропетровск). – 2008. – № 10. – С. 8-9.