

ЗАБЫТЫЕ ИМЕНА. О КАЗАКАХ — ПЕРВЫХ ВОЕННЫХ АВИАТОРАХ ВЕЛИКОЙ РОССИИ

Музей Боевой Славы 4 Краснознаменной Армии ВВС и ПВО занимается изучением и сохранением истории славного объединения в составе Красной, Советской, а сегодня Российской армии, созданной на Донской земле в мае грозного 1942 года. Прошедшей с боями путь от Донских степей, предгорий Северного Кавказа, Крыма, Белоруссии, Польши до Берлина и в августе 1992 году, через пятьдесят лет, вернувшейся из Польши опять на Донскую землю. И сегодня славная боевая история армии продолжается, при этом сохраняются традиции и история предшественника — ВВС Северо-Кавказского Краснознаменного Военного Округа, созданных в 1921 году. Командование армии постоянно поддерживает музей, направляя его работу, благодаря этому появляются новые экспонаты, расширяется экспозиция современной истории армии. **Музей наш находится в столице донского казачества — Новочеркасске.** На Новочеркасском аэродроме в период формирования и боевых действий в 1942 году базировались части 4 Воздушной Армии, а штаб 216 ИАД находился в это время в старинном здании в центре города. Многие в Новочеркасске связаны с историей Отечественной авиации. С Новочеркасского аэродрома неоднократно в 1942, 1944 гг. выполнял полеты на боевые задания летчик-истребитель этой дивизии, знаменитый сибиряк, Александр Иванович Покрышкин, единственный, кто удостоен звания Героя Советского Союза трижды в период войны с фашистской Германией. Новочеркасский аэродром, существовавший с начала Гражданской войны до начала шестидесятых годов прошлого столетия, вписал свою страницу в славную историю Отечественной авиации. Многие судьбы знаменитых в прошлом и забытых сейчас летчиков связаны с Новочеркасском. Мне всегда хотелось узнать о них больше. **Изучение и сохранение краеведческих материалов по истории развития авиации России, Донской авиации** (существовала в 1918-1920 гг.), **участие в этом представителей казачества для меня также важно и интересно. Мы немало знаем о заслугах казачества перед Отчиной, начиная с похода и покорения Ермаком Сибири в XVI веке, морских походов казаков на Крым и Турцию в XVII, об участии лихой казачьей кавалерии в походах Русской Армии в XVIII-XX веках. А вот о казаках, первых военных авиаторах России, об их роли и достижениях в покорении воздушного пространства на заре зарождения Российской авиации современное поколение знает мало.**

А какие события происходили на Новочеркасском аэродроме до 1920 года? Ведь это тоже история Отечественной военной авиации, 111-летие которой

мы отметили 12 августа 2023 года, именно в этот день, 30 июля по старому стилю 1912 года, по Военному ведомству России был издан приказ, согласно которому вводился в действие Штат воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба. Праздник Воздушного Флота СССР отмечался 18 августа с 1933 года, позднее праздничным днем для военных авиаторов стало третье воскресенье августа. Красная, Советская военная авиация создана не на пустом месте, в основном кадрами и на материальной базе военной авиации Императорской России. Бурное развитие военной авиации началось в начале XX века, в предвоенный период и входе Первой мировой войны 1914-1918 гг. За непродолжительный период, накануне октября 1917 года в России существовал 91 авиаотряд, 4 отдельных отряда самолетов «Илья Муромец», 87 воздухоплавательных отрядов, 32 авиационных отряда гидросамолетов и 11 авиационных и воздухоплавательных школ. Весь авиапарк насчитывал 1500 аэропланов различных типов. В авиации и воздухоплавании служило 35 тыс. солдат и офицеров Русской Императорской армии. Но произошла Февральская революция 1917 года, октябрьский переворот 1917 года переросший в Гражданскую войну. Эти трагические события не остановили развитие авиации, лишь на время затормозив его.

Думаю, нам важны материалы и исследования, объективно и полно отражающие историю развития отечественной авиации, без исключения отдельных ее периодов и фрагментов. Они дают нам возможность лучше представлять и понимать реальную картину прошлого, помогают в восстановлении забытых имен, заслуженно гордиться подвигами наших доблестных авиаторов — первопроходцев военной авиации. Исходя из этого, был подобран материал предлагаемой статьи. Посвящена она трем необыкновенным судьбам казаков, первых военных авиаторов России, вышедших из Донского и Уральско-го казачьего войска. Но это не единственные имена, прославившие казачество на авиационном поприще, их гораздо больше, представителей практически всех казачьих войск России, но формат статьи не позволяет мне рассказать о многих, жизнь которых может быть примером, и они заслуживают памяти новых поколений. Зарождение военной авиации России начиналось на базе воздухоплавательных частей и двух созданных летных школ: Гатчинской и Севастопольской. Всего за период с 1910 года и до начала Первой мировой войны военными авиационными школами было обучено около 300 военных летчиков, кроме того гражданскими авиашколами и аэроклубами выпущено 150 пилотов-авиаторов. Обучение наших пилотов в период войны продолжалось не только в России, но и за границей. В то время в военную авиацию шли самые отчаянные храбрецы из всех сословий и родов войск, ибо смертность среди пилотов была даже выше чем в пехоте. Но и почет им был необыкновенным! **Не случайно большое количество казаков было в составе военной авиации России к 1917 году.** Сегодня многим из нас имена одних из первых летчиков-казаков: генерала

Вячеслава Григорьевича Баранова, полковников Георгия Георгиевича Горшкова и Ивана Ивановича Широкова практически неизвестны. Но за каждым именем стоят удивительные, интереснейшие судьбы, полные невероятных приключений и подвигов. Главное, что их объединяет: беззаветная преданность Родине — Великой России, верность присяге и выбранному пути, любовь к небу.

Начальник авиации Донской армии.

Станица Луганская была расположена на самом западном рубеже Донецкого округа Области Войска Донского, сейчас это вновь вошедшая в состав России территория Луганской Народной Республики. Удивляет, скольких известных всему Дону и России людей дала станица: Апостоловы, Грековы, Денисовы, Долотины, Тихановские, Хрещетицкие, Югановы и многие другие. Сегодня мало кто знает о них, мужественных воинах, генералах, командующих армиями, художниках, композиторах, прославивших Отечество и свой край. В галерее Зимнего дворца среди героев войны 1812 года немало казаков из станицы Луганской.

Одним из известных в станице Луганской являлся и род казаков Барановых. Он хоть и не выделялся обилием генеральских эполет, но оставил глубокий след в истории Войска Донского и Белой армии. Потомком в пятом поколении рода Барановых был отец Вячеслава Баранова, есаул, военный пристав Донецкого округа Области Войска Донского Баранов Григорий Лукьянович, мать — дочь войскового старшины Полякова Наталья Дмитриевна. В семье было 5 детей: Михаил (1880 г.р.), Дмитрий (1881 г.р.), Владимир (1884 г.р.), Василий (1886 г.р.), Вячеслав (1888 г.р.). Все сыновья Григория Лукьяновича Баранова получили хорошее военное образование, участники Первой мировой и Гражданской войн. Наш герой, самый младший — Вячеслав Григорьевич, родился 26 февраля 1888 года в станице Луганской, Донецкого округа ОВД.

Выпускник Донского Императора Александра III кадетского корпуса в г. Новочеркаске (1905 г.), он в 1908 г. окончил Николаевское инженерное училище, выпущен подпоручиком в 4-й саперный батальон. Начиная службу, как и у многих казачьих офицеров того времени: в 1908 г. — зачислен в военную телеграфную роту. С 31.03. по 30.05.1910 г. — и.д. делопроизводителя батальонного суда. С 29 сентября 1910 г. — в 5-й воздухоплавательной роте. Поручик — 01.10.1910 г., а 31.10.1910 г. возвращен в 4-й саперный батальон. 1 ноября 1910 г. назначен в переменный состав



Офицерской воздухоплавательной школы. А вот покорять воздушный океан начал в Офицерской воздухоплавательной школе (ОВШ), которую окончил в конце 1911 года в первом выпуске, а позже — 1 августа 1912 г. выдержал экзамен в авиационном отделе Офицерской воздухоплавательной школы на звание лётчика на аппарате «Фарман». 05.10.1912 г. сдал экзамен на звание «военного лётчика» на аппарате «Фарман-7». Инструктором поручика Баранова на аэропланах «Фарман» стал поручик Н.Н. Данилевский. В ноябре 1912 года Баранова командировали в Варшаву для обучения полетам на быстроходных монопланах «Ньюпор-IV». В это время и познакомились прославленные герои отечественного неба, молодые офицеры Пётр Нестеров, Вячеслав Баранов, Христофор Пруссис, Михаил Балабушка, Всеволод Стоякин, Михаил Передков, Владимир Фирсов, Михаил Ивков, Георгий Шереметевский и другие — всего в 1912 году авиационный отдел ОВШ окончили 32 офицера и 5 нижних чинов. 28 января 1913 г. присвоено звание — военный лётчик и 22 марта 1913 г. поручик Вячеслав Баранов получает назначение в авиационный отряд Гвардейского корпуса в Санкт-Петербурге. 30 марта 1914 г. переведен в Гродненскую крепостную воздухоплавательную роту. С 17.06.1914 г. по 26.06.1914 г. участвовал в отрядном перелете по маршруту Санкт-Петербург — Новгород — Псков — Юрьев — Ревель — Санкт-Петербург. В состав этого отряда вошли военные лётчики: начальник отряда капитан П.В. Голубов, поручик В.Г. Баранов, штабс-капитан А.Г. Рыжков с унтер-офицером — пассажиром, штабс-капитан Н.П. Боярогло с механиком рядовым А. Валуевым. В 50 верстах от Пскова, в районе д. Березня, штабс-капитан Боярогло из-за неисправности мотора с 1500 метров начал планировать в поисках места для посадки. На высоте 40-50 метров аппарат скользнул на левое крыло и с силой ударился о землю. Лётчик погиб, а его пассажир Валуев был выброшен из аппарата, сломал ногу и ушиб грудь, но остался в живых. Остальные участники завершили перелёт без происшествий.

После объявления войны, 9 августа (27 июля) 1914 года, авиационный отряд Гвардейского корпуса в составе 6 лётчиков-офицеров и 1 лётчика-нижнего чина с аэропланами «Ньюпор-IV» был отправлен на Юго-Западный фронт. Начались активные разведывательные полёты. За ряд дальних разведок осени 1914 года над расположением и в тылу противника штабс-капитан Баранов был отмечен орденами Св. Владимира 4-й ст. и Св. Анны 2-й ст.

К началу лета 1915 года отряд был выведен с фронта для перевооружения на аппараты «Моран-Парасоль». Для приёмки аппаратов и обучения Вячеслав Баранов выехал на завод «Дукс», где и узнал о награждении Георгиевским оружием за то, что 5-го октября 1914 года произвел воздушную разведку в районе неприятельского расположения, при крайне тяжелых атмосферных условиях и под артиллерийским огнем противника, причем обнаружил направление движения неприятельского авангарда и расположение его главных сил, что существенно повлияло на успешный ход боя.

Окончание двухмесячной командировки в Москву совпало с назначением начальником Авиационного отряда Гвардейского корпуса, которым он командовал до апреля 1916 года, когда занял должность помощника командира 1-го авиационного дивизиона. С 10 августа 1914 года по декабрь 1915 года В.Г. Баранов выполнил 86 полётов общей продолжительностью почти 117 часов.

На фронте Вячеслав Баранов познакомился с сестрой милосердия Екатериной Дьяковой, которая стала его женой и надёжным помощником до конца жизни.

Накануне Февральской революции 1917 года Вячеслав Баранов был назначен командиром 7-го авиадивизиона, однако продвижение по службе и очередные чины радости Баранову не принесли — фронт разваливался, боеспособность армии стремительно катилась в бездну вместе с прежним мироустройством.

20 (7) ноября 1917 года после свержения Временного правительства Центральной Радой Украины была провозглашена Украинская Народная Республика (УНР), уже в апреле 1918 года ей на смену пришла Украинская Держава. Начальником самостийной авиации, образованной из частей бывшего Юго-Западного и Румынского фронтов, авиашкол Киевского и Одесского военных округов, стал полковник Вячеслав Баранов. По агентурным сведениям, поступившим в Москву, этот казак, без украинской ориентации, но с офицерской идеологией считал, что авиация должна быть нейтральна в Гражданской войне, и он в целях спасения имущества авиации служит Раде.

Своей целью в сложившихся обстоятельствах Вячеслав Баранов видел спасение авиационного имущества и сохранение организации и боеспособности авиачастей, оставшихся после распада Российской Империи на украинской территории. Он начал двойную игру с целью вывезти авиационное имущество из Украины на Дон. 4-го июля 1918 г. сформированный Барановым эшелон из 24 вагонов с самолетами, моторами, запчастями и авиабомбами отправился на восток. По документам он вез в г. Харьков имущество для одного из отрядов украинских ВВС. На самом же деле поезд пересек неохраемую границу, миновал г. Таганрог и 27 июля прибыл в столицу Всевеликого Войска Донского г. Новочеркасск. 2 августа за ним последовал очередной состав из 40 товарных и одного пассажирского вагона, в котором, помимо самолетов, находилась группа украинских летчиков во главе с полковником Ковалевым, желавших сражаться с большевиками в рядах Донской армии.

Но даже при тогдашней неразберихе скрыть исчезновение двух эшелонов с аэропланами оказалось невозможно. «Двойная игра» Баранова была раскрыта. Правительство гетмана Скоропадского издало приказ о его аресте и обратилось к германскому командованию, под чьим контролем находились все железные дороги Украины, с требованием задержать хотя бы второй эшелон. Однако ни то, ни другое не увенчалось успехом. Немцы, связанные с Доном секретным договором о военной помощи, просто проигнорировали требование

Киева. Баранов не стал дожидаться конвоиров и одновременно с отправкой второго состава бежал в Новочеркасск. В результате организованной операции два эшелона доставили на Дон 45 самолётов, запчастей и даже авиабомбы. Новочеркасский аэродром, созданный в 1918 г., говоря современным языком, стал базой Донской авиации. Сам подполковник Баранов с 26 сентября 1918 г. в Донской армии, где принял командование Донским самолётным дивизионом. С 25.12.1918 г. — полковник. С 03.03.1919 г. — начальник авиации Донской армии.

Донская авиация в апреле бомбила переправы красных на Северском Донце. А в мае около десятка боевых машин разметали две конные дивизии красных на марше. Самолеты атаковали конницу в степи на открытой местности, спасения от пулеметного огня и бомб не было. Израсходовав боекомплект, экипажи аэропланов возвращались на свои аэродромы, грузились бомбами и снова шли на взлет. Впервые в Гражданской войне на юге России произошел бой двух родов войск — авиации и конницы. Подобное белые повторили в 1920 году при разгроме корпуса Жлобы.

Казачья авиация стала серьёзным противником в Гражданской войне для красных войск, но в октябре 1919 года поначалу удачно развивавшийся поход белых на Москву обернулся поражением. В строю Донской авиации к концу 1919 года оставалось всего 6 самолётов.

13 марта 1920 г. Баранов эвакуировался из Новороссийска в Крым. С 24 марта по 1 мая 1920 г. — начальник Отдельного Донского корпуса. С 13.04.1920 г. — член комиссии для выработки устава Общества взаимопомощи чинов авиации. 14 апреля 1920 г. прикомандирован к Управлению начальника авиации Русской армии, «за расформированием Донской авиации».

В Русской армии генерала Врангеля — заместитель командующего авиации. 30 апреля 1920 г. произведен в генерал-майоры за боевые отличия. С 01 мая по 12 декабря 1920 г. — начальник Донского корпуса. С 29.06.1920 г. — член суда чести для штаб-офицеров авиации. При оставлении Крыма, в ноябре 1920 г., выполняя приказ генерала Врангеля, оставил на аэродромах Симферополя и Севастополя все боевые самолеты в полной сохранности. Так завершилась военная карьера верного присяге казака.

В ноябре 1920 г. из Крыма вместе с женой Вячеслав Григорьевич эвакуируется в Турцию. В эмиграции находился сначала в Болгарии и Сербии, затем во Франции.

Преподавал на Высших военно-научных курсах (с 1927), читал лекции в Военно-морском историческом кружке, в Офицерской школе усовершенствования знаний, в Спортивном авиационном кружке (1930-е). Член Общества по изучению мировой войны (1930-е). Начиная с 1929 г. был постоянным сотрудником журнала «Часовой».

В 1930-м году он избирается заместителем председателя Союза русских летчиков за рубежом, а в 1938 году становится и его председателем. Принимал

участие в создании Высших военно-научных курсов генерала Н.Н. Головина. Оставил ряд трудов, посвященных применению авиации в будущей войне, а также курс лекций на Высших военно-научных курсах генерала Головина.

В 1939 году вместе с отделом французского Министерства авиации, в котором служил, эвакуируется в Лондон. После Второй мировой войны занимался научной деятельностью.

В 1952 году вошёл в Комитет по сооружению иконы-памятника Русскому воздушному флоту для установки в Свято-Александро-Невском соборе в Париже.

Умер в Лондоне 21 июня 1964 года. Погребен на кладбище Вест-Бромптон. Жена — Баранова Екатерина Сергеевна — сестра милосердия, поэтесса; умерла 10 января 1962 года в Лондоне.

Прожив долгую, интересную, но трудную жизнь он умер своей смертью, но в дали от Родины. У многих казаков-авиаторов судьба сложилась более трагично.

Первый военный летчик России.

В семье офицера Уральского казачьего войска Георгия Игнатьевича Горшкова родились два сына: Владимир в 1880 г. и Георгий в 1881. Братья учились в Оренбургском Неплюевском кадетском корпусе. После окончания Николаевского кавалерийского училища Владимиру присваивают первый офицерский чин хорунжего, и в 1901 г. он получает назначение в 1-й Уральский казачий полк. Судьбы братьев, участников Гражданской войны, завершились одинаково трагически. Старший брат Владимир, сражаясь в Русско-японской войне и на фронте Первой мировой был награжден многими орденами. В период Гражданской войны он командир полка, затем дивизии. Полковник Уральского казачьего войска. 17 января 1920 года остатки дивизии Владимира Горшкова сдаются в плен красноармейцам 25-ой Чапаевской дивизии. В конце января 1920 года полковник Горшков убит при попытке к бегству.

Георгий после окончания корпуса продолжил образование в Николаевском инженерном училище. Спустя три года, в 1904 году, становится офицером. Подпоручик Горшков получил назначение в 8-й саперный батальон. 20 июня 1904 г. Георгий переводится во 2-ю роту 21-го саперного батальона, находящегося на театре военных действий в Русско-японской войне. Приказом № 402 от 31 октября 1905 г. по Маньчжурской армии в октябре 1905 года за отлично усердную службу и понесённые труды походной жизни награжден орденом Св. Станислава 3 степени, бронзовой медалью «В память Русско-Японской войны», а 6 октября 1906 года произведен в поручики.

Георгий продолжает инженерную службу в разных саперных частях, а 23 ноября 1907 командирован в Учебный Воздухоплавательный парк для прохождения курса в Офицерском классе. Той же осенью он совершает несколько

полётов на воздушных шарах, в том числе **в составе экипажа воздушного шара совершил перелет Петербург — Борисоглебск, длиной 1150 км.**

29 сентября 1908 г. он окончил курс Офицерского класса учебного воздухоплавательного парка и прикомандировывается к его постоянному составу.

В октябре 1908 года Георгия переводят в Брест-Литовское крепостное воздухоплавательное отделение, а в декабре 1909 награждают орденом Св. Анны 3 степени. По некоторым данным он уже осуществляет самостоятельные полеты на самолетах.

В 1910 году был назначен **помощником начальника Гатчинской авиационной школы** под Петербургом (начальник подполковник С.А. Ульянов). В том же году он был награжден орденом Св. Станислава 2 степени, произведен в штабс-капитаны и зачислен в постоянный состав Офицерской воздухоплавательной школы. Получив назначение, Горшков получает всего лишь земельный участок и команду солдат. Однако уже через полтора месяца аэродром был готов к работе. Здесь Георгию Георгиевичу очень пригодились знания и навыки, полученные в инженерном училище. Кроме ангаров для 10–12 самолетов, на окраине аэродрома вырос небольшой городок с мастерскими, бензохранилищем, импровизированной метеостанцией, служебными помещениями. Были размечены и четко обозначены взлетно-посадочная полоса, позволявшая взлетать в разных направлениях, независимо от направления ветра.

В мае стараниями командира Учебного воздухоплавательного парка генерал-майора Кованько А.М. на аэродром прибыли первые самолёты «Райт» и «Фарман».

Полётам на «Фармане» Георгия Горшкова (на фото: справа) обучал французский воздухоплаватель М. Эдмонд (на фото: слева). Обучение осложнялось тем, что француз не разговаривал по-русски, а Горшков не владел французским языком. Но он быстро освоил управление самолётом и в конце июня обходился уже без инструктора. Поручик Горшков получает диплом № 1 Военного ведомства и становится первым дипломированным военным лётчиком Российской Империи.

Так уральский казак стал первым из двух дипломированных военных лётчиков, подготовленных в России.

В октябре 1910 года Георгий Горшков принял участие во Всероссийском



празднике воздухоплавания, проводившемся в Петербурге. Товарищем Георгия Георгиевича по выступлениям на летном празднике был человек-легенда российского воздухоплавания — летчик С.И. Уточкин.

С 25 октября 1910 г. Горшков в качестве лётчика–инструктора проводит обучение офицеров-воздухоплавателей пилотированию на самолёте «Фарман».

Летом 1911 года Георгий Георгиевич выезжает во Францию, где проходит обучение полетам на самолете «Блерио». Теперь Горшков освоил все типы аэропланов, находившиеся на вооружении российского воздушного флота.

В апреле 1912 года в газете «Уральские ведомости» была напечатана маленькая заметка: «С.-Петербург. Капитан офицерской воздухоплавательной школы Горшков совершил на военном моноплане за 45 мин. перелет из Петербурга в Гатчину».

В июне 1912 года штабс-капитан Горшков принимает участие в испытаниях российского ранцевого парашюта РК-1 конструкции Г.Е. Котельникова. В августе 1914 года штабс-капитан Горшков назначен командиром воздушного корабля «Илья Муромец Киевский» авиаконструктора И.И. Сикорского. Этот самолет в июне 1914 года участвовал в перелете Петербург — Киев — Петербург и поэтому получил к своему имени добавку «Киевский». Переучивал его лично И. Сикорский. Других пилотов «вывозил» уже Горшков в качестве летчика-инструктора.

«Муромцы» в то время — это первые многомоторные, гигантские самолеты. Ни в одной армии мира аналогичных самолетов не было. Размах крыльев «Муромца» достигал почти 31 метра; четыре двигателя позволяли развивать максимальную скорость 100 км/час. Аэроплан мог находиться в полете около 5 часов. Экипаж из 7 человек, на вооружении — 37 мм пушка, два пулемета «Максим», два ручных пулемета и два пистолета «Маузер». Самолет поднимал до 400 кг бомб.

1 сентября 1914 года последовало производство Георгия Горшкова в капитаны; 6 декабря 1914 года — награждение орденом Св. Анны 2 степени. В том же декабре Георгий Георгиевич выбывает из Офицерской воздухоплавательной школы в действующую армию в составе эскадры воздушных кораблей. Местом его службы становится городок Яблонна, в 18 километрах от Варшавы. Первый полет на новом месте Георгий совершает 26 января 1915 года. В присутствии конструктора Сикорского экипаж совершает тренировочный полет с 12 пассажирами на борту. Самолет за 49 минут достиг высоты 2500 метров! 14 февраля 1915 года в обстановке строгой секретности состоялся первый боевой вылет самолета ИМ-Киевский под командой капитана Горшкова. Проводить экипаж приехал изобретатель самолета И. Сикорский. Из-за сильной облачности полет не принес никаких результатов. Неудача первого полета только подстегнула его желание громить врагов с неба. Новый полет состоялся на следующий день, 15 февраля. Полет прошел удачно. На станцию Вилленберг было сброшено 5 бомб,

разорвавшихся среди скопления поездов. Таким образом, Горшкова можно считать также летчиком-бомбардировщиком №1 отечественной военной авиации.

1 июня 1915 года командир корабля «Илья Муромец Киевский» капитан Георгий Георгиевич Горшков награждается орденом Св. Владимира 4 степени, а 5-го июля производится в подполковники. По итогам бомбежек 9 и 10 марта, разведывательного полета 31 марта, Георгий Георгиевич был награжден Георгиевским оружием (Высочайший приказ от 7 ноября 1915 года). Боевые вылеты продолжают. 28 ноября 1915 года последовала новая награда. Горшкову пожалованы мечи к имеющемуся ордену Св. Анны 2-й степени.

В апреле 1916 года Георгий был назначен командиром 10-го авиационного дивизиона.

С середины августа 1916 по май 1917 года Георгий исполняет должность начальника Военной Авиационной школы в Гатчине. В конце 1916 года он дважды отмечен Высочайшим благоволением Императора. После отречения Николая II от престола в начале 1917 года Георгий Георгиевич командует эскадрой воздушных кораблей.

25 мая 1917 года подполковник Г.Г. Горшков произведен в полковники. За весь 1917 год эскадра совершила около 70 боевых полетов, сбросила на противника до 650 пудов бомб.

Распад эскадры, базировавшейся под Винницей, начался в октябре 1917 года. Октябрьской революции он не принял. Когда Юго-Западный фронт Первой мировой войны окончательно развалился, полковник Горшков волей судьбы оказался одним из руководителей авиации Украинской Народной Республики (УНР). Но и в это время он не забывал о своей присяге на верность Богу, Царю и Отечеству. Полковник Горшков активно способствовал тайной переправке различного авиационного имущества в Добровольческую армию генерала А.И. Деникина, вербовке в неё летчиков. В 1919 году бежал с целью добраться к белым. В мае 1919 года полковник Горшков был арестован Одесской ВЧК и расстрелян в Москве 23 августа 1919 года.

Удивительная судьба казака-авиатора.

Короткий жизненный путь донского казака Ивана Широкова наполнен рискованными приключениями и головокружительной переменой мест; мог послужить основой для захватывающего авантюрного романа.

Иван Иванович Широков родился 15 сентября 1893 года в станице Усть-Медведицкой Области Войска Донского, в дворянской семье генерал-лейтенанта ВВД Ивана Захаровича Широкова (умер в эмиграции, в Югославии, г. Загреб в 1928 году). В 1911 году Широков И.И. окончил Воронежский кадетский корпус, 6 августа 1913 года Николаевское кавалерийское училище и выпущен хорунжим в Лейб-гвардии Казачий Его Величества полк. 4 октября 1914 года прибыл на службу в 3-й Донской казачий Ермака Тимофеевича полк. 11

марта 1915 года был назначен наблюдателем в Гренадерский корпусной авиаотряд. С 14 августа 1915 года по 16 мая 1916 обучался в Гатчинской военной авиашколе. 28 мая 1916 года получил звание военного лётчика. С 31 мая 1916 года служил лётчиком в 16-м корпусном авиаотряде. С 18 ноября 1916 года был лётчиком в 8-м авиаотряде истребителей. 1 марта 1917 года командирован инструктором в Одесскую школу авиации. 18 августа 1917 года назначен в 3-й авиапарк. За годы войны награжден орденами: Св. Станислава 3-й степени, 2-й степени с мечами, Св. Анны 4-й степени «За храбрость», 3-й степени с мечами и бантом, 2-й степени с мечами, Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом. 15 сентября 1917 года прибыл на Дон к генералу А.М. Каледину. В круговороте Гражданской войны с 12 февраля по 1 апреля 1918 года участвовал в походе с генералом Л.Г. Корниловым, будучи командиром конно-пулемётной команды. С 1 апреля 1918 года — есаул.



Источник: М. Хайрулин, на фото: XVI КАО, Первая мировая война, И.И. Широков — крайний справа.

В мае 1918 года назначен командиром Донского самолётного отряда, 7 июля 1918 года по заданию прибыл в Москву. В анкете писал, что «22 сентября 1918 года был командирован в Москву в организацию генерала Алексеева с деньгами. 5-15 октября 1918 года находился под арестом в Москве». Был мобилизован как опытный летчик в Красную Армию во 2-й Калужский отряд. В то время для Колчака пополнением авиации служили мобилизованные красные летчики, которые довольно часто перелетали к белым. Среди нескольких таких случаев, произошедших зимой и весной 1918-1919 годов, так 20 декабря

1918 г. есаул И.И. Широков из 2-го Калужского отряда перелетел на «Ньюпор-10» из Бугульмы в занятую колчаковцами Уфу, причём увёз с собой и комиссара авиации 5-й армии красных.

В январе 1919 года он был командирован в Спасскую военную авиашколу. С февраля 1919 года — старший инструктор школы. 17 мая 1919 года откомандирован в распоряжение начальника воздушного флота при Верховном Главнокомандующем. После Гражданской войны эмиграция. Оказавшись в Египте, бедствуя на скудные заработки, белоэмигрант Широков с группой других русских летчиков и механиков был приглашен знаменитым полковником британской разведслужбы Лоуренсом Аравийским, благодаря деятельности которого в период Первой мировой войны арабы подняли восстание против Османской империи. Цель приглашения — поработать над созданием авиации нового государства на Аравийском полуострове. Полковнику Широкову предложили руководить учебным летным отрядом. Нужда и появившаяся возможность вернуться к любимому делу — полетам, повлияли на принятие рискованного предложения. Большого выбора у эмигрантов-авиаторов не было. 29 июля 1921 года русские специалисты прибыли к новому месту службы и приступили к освоению предоставленной им британской и германской техники, а затем — к обучению лётчиков армии правителя Хиджаза короля Хусейна аль-Хашими авиационному искусству. «Притирка» с «местными» была долгой и тернистой. Поскольку по заключённому договору русские пилоты были не обязаны выполнять «любые задачи военного характера», то лишь после второго приказа властям Хиджаза удалось заставить их вылететь на бомбометание. Постепенно русские летчики были вовлечены в чужую войну.

В начале 1925 г. лётчик Николай Широков тогда почти каждое утро и вечер совершал над Меккой разведывательные полёты на самолёте DH.9. Командующий армией Хиджаза Тахаин-паша приказал ему бомбить войска противника в Мекке. Сложность состояла в том, что авиационные бомбы отсутствовали и удары пришлось наносить гранатами и переделанными для бомбометания снарядами. Интересно то, что, отправляя Широкова бомбить священный для всех мусульман город, представители хиджазского короля отнюдь не задумывались об этом, равно как и о том, что эту миссию поручили иноверцу. В январе 1925 года русский лётчик не только бомбил Мекку, но и сбрасывал прокламации в расположение войск противника, в которых их призывали «сдаться, чтобы не быть уничтоженным новым оружием с воздуха». Появление на бреющем полете самолётов, осыпавших скопления кавалерии ваххабитов бомбами и расстреливавших их из пулемётов, способствовало изменению ситуации. В панике обезумевшие от страха верблюды, услышав шум самолётных двигателей, сбрасывали седоков и разбегались в разные стороны. Очень быстро именами «русских шайтанов» женщины стали пугать детей, а день ото дня расценки за их головы неуклонно росли. Развязка наступила неожиданно. 18 января 1925

года за голову полковника Ивана Широкова была выплачена награда. Как именно это произошло до конца неясно. По одной версии, несчастье с Широковым, летавшим на бомбардировщике ДН.9С, произошло в результате «технической неполадки» — его самолёт перевернулся и разбился. По другой информации, на его борту произошёл подрыв специально заложенной бомбы. А по данным третьего источника, катастрофа произошла не над Меккой, а в нескольких милях от города Джидда, когда Широков пилотировал над расположением войск Неджда бомбардировщик Wariti ДН.9С. Самолёт, оснащённый самодельными бомбами, переделанными из снарядов, взорвался в воздухе в результате преждевременного подрыва. **Голову «неверного крылатого шайтана» пронесли на пике по позициям войск Неджда. Среди суеверного аравийского населения это вызвало толкования в духе, что «за удар по священному городу нечестивцев постигла Божья кара».** Так страшно оборвалась жизнь казака-авиатора. Оставшиеся русские авиаторы сражались вплоть до капитуляции 21 декабря 1925 года хиджазского короля Хусейна ибн Али аль-Хашими правителю Неджда Ибн-Сауду.

В заключение немного статистики: печально, но факт, из сорока одного русского авиатора-аса 1914–1917 годов в Первой мировой погибли одиннадцать человек. Семнадцать эмигрировали. Под репрессии попали семь человек, четверо были расстреляны сразу. Судьба троих неизвестна. И еще трое умерли в СССР своей смертью.

Изучая жизнь и деятельность, собирая биографические сведения казачков-авиаторов, меня не оставляют грустные мысли, скольких талантливых людей потеряла Россия в революционных событиях 1917 года и в Гражданской войне. Сколько бы еще пользы принесли они Родине. Уроки истории повторяются для тех, кто их не усваивает и не делает правильных выводов. Не дай нам Бог, чтобы эти события повторились на Русской земле.

ЛИТЕРАТУРА

1. Балмасов с. *«Русские шайтаны» в небе над Меккой // Совершенно секретно.* М., 2016. Декабрь (№ 12/389). с. 38-39.
2. *100 лет Военно-Воздушным Силам России (1912-2012) / под ред. В.Н. Бондарева.* М., 2012. 790 с.
3. *Томич В.М. Русские воздушные силы.* М., 2022. 844 с.