

Забытый орёл ст. Бесскорбной.



Сотник Ткачёв С.М. 1913г.

этом числе первых покорителей русского неба казаки-кубанцы занимают самое достойное место.

Казачьи историки пока ещё не сошлись точно во мнении кто же стал первым «лётчиком в папаше». На Кубани первым казачьим ассом общепринято считать Ткачёва Вячеслава Матвеевича-казака станицы Келермесской Майкопского отдела Кубанской области, георгиевского кавалера, генерал-майора авиации. Путь в авиацию, тогда ещё сотник, Ткачёв начал в 1911 году с авиашколы Одесского аэроклуба. В начале сентября 1912 году Ткачёв поступает в Севастопольскую офицерскую школу авиации. После трёх месяцев обучения в декабре того же года сдаёт выпускные экзамены на звание

12 августа 2012 г. наша страна торжественно отметила государственный праздник- 100-летие национальных Военно-воздушных сил. В этот день, 100 лет назад, император Николай II, высочайшим указом ввёл в действие штат воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба. За свои 100 лет авиация России стала поистине легендарной. Неожиданным фактом векового авиационного юбилея стало то, что важную роль в создании и развитии ВВС России сыграли сыны казачества. Неумолимые факты показывают, что казаки стали вторыми после дворянского сословия в списках личного состава ВВС страны к 1917 году. К чести и славе казачества в



Н.В. Кокаев 1908-1910г.

военного лётчика. И вот здесь обнаруживаются поразительные факты- в это время, в этой же самой школе авиации учился и другой наш земляк- казак ст. Бесскорбной, штабс-капитан **Кокаев Николай Владимирович!** Старший сын Владимира Артемьевича Кокаева- атамана ст. Бесскорбной в 1893-1899гг.

Достоверных сведений о нём очень пока мало, известно, что до Севастополя, в 1912 году, Николай Кокаев проходит основательную подготовку в Санкт-Петербурге, на только что открывшихся Офицерских теоретических курсах авиации и воздухоплавания им. В.В. Захарова при Политехническом институте(в честь гражданина Франции русского происхождения, пожертвовавшего крупную сумму денег на развитие авиации на родине своих предков). Кокаев был в первом выпуске этих курсов.



В Центральном Государственном Архиве Кинофотодокументов Санкт-Петербурга сохранилось несколько фотографий этого первого выпуска Курсов, сделанных знаменитым тогда фотографом Карлом Буллой. Группа курсантов 1-го выпуска с командующим и преподавательским составом курсов. Внизу крайний справа Николай Кокаев(сидит).

Имеется и заметка в газете «Вечернее время» от 29(16) февраля 1912 года, с этим же фото, освещающая также это событие.

Политехнический институт сыграл важную роль в подготовке кадров для отечественной авиации. Курсы по праву стали первой высшей авиационной школой в России. В числе преподавателей курсов были организатор аэрологических исследований в России В. В. Кузнецов, профессор А.П. Фан-дер-Флит, ученый с мировой известностью, построивший в 1922 г. в США первый экспериментальный вертолет, Г.А. Ботезат, командующий воздушной эскадрой генерал В. Ф. Найденев, авиаконструктор А. А. Лебедев. Эти преподаватели создали первые отечественные учебники и руководства по конструкции летательных аппаратов, аэродинамике и динамике полета. К преподаванию привлекались известные летчики И.И. Сикорский, В.И. Ярковский. Среди выпускников курсов, в разное время, были авиаконструкторы Н.Н. Поликарпов, О.К. Антонов, Г.М. Бериев, П.А. Шишков, А.Н. Прокофьев-Северский, С.А. Кочерыгин, стратонавт К.Д. Годунов, генерал В.Л. Покровский.



Шеф Российских ВВС, великий князь Александр Михайлович вручает «бreve»- лётные военные удостоверения и нагрудные знаки новоиспечённым пилотам. Севастополь, 1912г.

После Санкт-Петербурга Николай Кокаев делает очередной шаг к своей цели- в числе лучших 27 офицеров зачисляется в Севастопольскую офицерскую школу авиации- это первое в России специализированное учебное заведение, занимавшееся подготовкой военных летчиков и в конце 1912 года успешно её заканчивает, получает «бreve»- так тогда называлось удостоверение военного лётчика.(адрес-календарь Севастопольского градоначальства за 1913 год., данные для печати подавались обычно за год раньше). «Однокашниками» Кокаева были такие легендарные лётчики как

Грузинов Е.Е.- подвиг которого повторил потом Н.Гастелло в 1941 году, Шимкевич В.К.- участник Ледяного похода, Бойно-Родзевич С.А.- начальник Воздушного флота армии адмирала А.В. Колчака, Усов М.И.- создатель и начальник Донской казачьей авиации в 1918-1919гг..

После окончания авиашколы Кокаев прибывает в Киев, где формировались тогда 3 Авиарота- одна из первых русских авиационных частей- в 9 корпусной авиаотряд пилотом. Соколов Виктор Георгиевич, «однокашник» Кокаева, в своих «Воспоминаниях старого лётчика» пишет: «Мы, военные летчики, окончившие Севастопольскую авиационную школу и получившие назначение в Киев, прибыли туда зимой 1912 года. В конце января и весь февраль месяц 1913 года мы были заняты оборудованием аэродрома на западной окраине Киева, около полустанка Святошино. Затем мы собирали самолеты, и к середине марта они закружились над аэродромом». В воспоминаниях Соколова есть и точная дата начала учёбы в Севастопольской авиашколе- 1 марта 1912 года, известно также, что сотник Ткачёв сдал экзамен на звание «военного летчика» 17.12.1912 г.(В.М. Ткачёв «Крылья России») и если учитывать, что срок обучения в школе лётчиков был в среднем 4-5 месяцев получается невероятное- Кокаев первый из кубанцев который получил «бreve»!

В октябре 1913 года Николай Кокаев принимает участие в беспрецедентном групповом перелёте из Киева, через Одессу и Тамань, в Екатеринодар. Судьба тогда улыбнулась Ткачёву- он прилетел первым и все лавры достались ему. Кокаев, из-за поломки самолёта и неблагоприятных погодных условий, прибыл вторым (В.М. Ткачёв «Крылья России». стр.200,208,210.). Героев-земляков чествовала тогда вся Кубань.

В Киеве Николай Кокаев пересекается с другим прославленным лётчиком, основателем высшего пилотажа- Петром Нестеровым. 27 августа 1913 года Николай Кокаев, вместе ещё с несколькими пилотами, выступает свидетелем при исполнении Петром Нестеровым своей знаменитой «мёртвой петли», сохранилась телеграмма посланная царю, на которой есть подпись Кокаева: «Сегодня в шесть часов вечера военный летчик 3-й авиационной роты поручик Нестеров, в присутствии врача и посторонней публики, сделал на «Ньюпоре» на высоте 600 метров «мертвую петлю», то есть описал полный круг в вертикальной плоскости, после чего спланировал к ангарам». И подписи: «Военные летчики: Есипов, Абашидзе, Макаров, Орлов, Яблонский, Какаев, Мальчевский, врач Морозов, офицеры: Родин и Радкович».

Накануне войны Кокаев был переведён в 5-ю Авиароту(г. Бронницы Московской губернии) и уже командиром 13-го корпусного авиаотряда, занятие такой должности может говорить только об исключительном даровании и мастерстве Николая. С началом войны 1914 года 13-й корпусной авиаотряд причисляется к 2-й армии, генерала А.В. Самсонова. Отряд имел на вооружении пять самолётов Ньюпор-4, пилотов офицеров-6, нижних чинов- 46чел.

Во время Восточно-Прусской операции(авг.-сентябрь 1914г.) 2-я армия была почти полностью разбита, только пленными в этой операции армия потеряла до 80 тыс. человек. В результате неудачных боев пострадали и те авиационные части, которые были приданы для работы корпусам, а 13-й корпусный авиаотряд целиком попал в руки противника.



Истребитель-разведчик «Ньюпор-IV»- основной самолёт императорских ВВС России в начале войны. 1914г.

Сохранился богатый материал, который наглядно иллюстрирует тогда работу русской фронтовой авиации. Боевую работу авиаторы начали уже в период развертывания войск, и с 1 августа их донесения стали использоваться штабом армии. Только за август авиаотряды 2-й армии совершили более 80 боевых вылетов. Однако высшее командование весьма скептически относилось к воздушной разведке, предпочитая ей традиционные средства - например, армейскую конницу. Оценка работы авиации 2 армии приводит к определенным выводам- авиация вполне справлялась с поставленными ей задачами и своими разведками дала командованию исчерпывающий материал для успешного ведения операции, вины со стороны авиации в столь тяжелой катастрофе определённно нет.(Из воспоминаний о работе авиации в Самсоновской операции Л. Чехутов. Вестник Воздушного Флота №12 декабрь 1924 г.).

Дальнейшая судьба Николая Кокаева после этого момента, увы не прослеживается. Его брат, Евгений Владимирович утверждает в своих записках («тетради Кокаева» Армавирский музей), что Николая расстреляли белогвардейцы за попытку перелёта к большевикам. Но, учитывая, что эти воспоминания, мягко говоря, не совсем истина, а больше компромисс и приспособленчество с большевистской властью от которых страдает и правдивость автора, поэтому это спорно, да и слова не подтверждены ничем,

кроме слов автора. В Гражданскую войну, лётчиков было ещё не так уж и много(лётный состав ВВС России на 1 июня 1917 г. насчитывал (без морской авиации) всего 775 военных лётчиков), их имена до подлинно известны с обеих сторон. Были переходы(правильнее наверно перелёты!) и к красным и наоборот, но Николай Кокаев не встречается в этих документах. Жаль конечно, но видимо плен перечеркнул дальнейший путь «бесскорбненского орла» в истории казачьей авиации.

В конце хочется несколько слов об Севастопольской офицерской школе авиации где училось тогда большинство кубанских пилотов. Школа была создана 21 ноября 1910 г., её создание осуществлялось Великим князем Александром Михайловичем на добровольные пожертвования граждан России. 26 октября 1911 Николай II благословил на ратную службу первый выпуск 24 летчиков авиашколы, а в последствии участвовал в освящении авиагородка на речке Кача, куда школа переехала из Севастополя в 1912 году и от которой в последующем получила название Качинской. Авторитет школы был настолько высок, что даже коммунистические вожди страны потом, начиная со Сталина, посылали своих сыновей для летного обучения именно в Качинскую авиашколу. Именно в «Каче» учились летать сын Сталина- Василий, три сына Микояна, сыновья Фрунзе, Ярославского и других известных государственных деятелей и военачальников. Среди выпускников «Качи» всех лет 342 Героя Советского Союза, 17 Героев России, 12 Маршалов авиации и более 300 генералов. За годы своего существования Качинское училище подготовило 16571 летчика.

До сегодняшнего дня мы совсем не знали истинных фактов из истории лётного дела. Особенно это касалось героев неба забытой Первой мировой. Официально называлось три-пять имён, канонизированных советской историографией. Как правило, это были лётчики погибшие в схватках в небе и не успевшие запятнать себя контрреволюционной деятельностью. Классовый подход к истории исказил реальное развитие событий, предал забвению имена национальных героев. Прошлое Николая Кокаева действительно весьма интересно и на его примере очередной раз доказывает, что казачество это не только пики-шашки. Казаки всегда были в авангарде развития и применения новых средств вооружённой борьбы. Не осталась в стороне у казаков и авиация! Все кто стоял у истоков русской военной авиации, безусловно, герои. Полеты тогда оставались ещё опасным занятием и пилоты очень часто находились на волосок от гибели. Приведенный материал, безусловно, не может претендовать на полноту изложения. Есть ещё очень много вопросов, ответы на которые нам пока не известны, но даже эти небольшие штрихи дают повод для заслуженной гордости бесскорбненцев за своего земляка. Поиски истории судьбы Николая Кокаева продолжатся и хочется верить, что один из первых казачьих лётчиков не исчез в вихрях Первой мировой или Гражданской и имя его займёт заслуженное место в истории Родины.

А все началось с простой фотографии в местном музее которая стала отправной точкой и загадкой которой предстояло разгадать. Хочется

выразить признательность Немченко С.Г.- Председателю Отраденского общества историков-архивистов и Засухину Р.В.- зав. отделом МБУК «Армавирский краеведческий музей». Благодаря им нашлись «тетради Кокаева», откуда и потянулась ниточка к разгадке этой истории.

Краеведы Бровко А.М. Казанков В.И.
Ст. Бесскорбная