***Казачья «кавалерист - девица» Елена Чоба.***

Точная дата рождения Елены Чобы неизвестна. Краевед Виталий Бардадым в книге «Ратная доблесть кубанцев» в главе «Кубанская кавалерист-девица» писал: «К началу Первой мировой войны Елене Чобе было уже около 30 лет, это была стройная, красивая женщина. В станице Роговской она была известна как лихая наездница. Участвовала вместе с бравыми казаками в рубке лозы. Ее ловкость и сила приводили в смущение даже бывалых рубак». Старожилы-станичники вспоминали, что на Кубань она попала ребенком: когда мать девочки умерла, сироту приютил зажиточный казак станицы Роговской Иван Самсонович Зюзька.

- С детства Елена любила ухаживать за лошадьми и, подражая братьям, научилась управлять конем, освоила искусство верховой езды - джигитовку. Она участвовала в станичных состязаниях по рубке лозы, ловко снимая ее шашкой: тем самым клинком, который станичный атаман вручил ей за первую выигранную скачку, - говорит старший научный сотрудник Краснодарского историко-археологического музея-заповедника им. Е.Д. Фелицына, заслуженный работник культуры Кубани Наталия Корсакова. - В августе 1914 года, в 19 лет, она вышла замуж за казака Михаила Чобу (по другим данным, Федора), который славился красивым голосом и пел в станичном церковном хоре.

Виталий Бардадым продолжает: «И когда на фронт забрали ее мужа, Елена стала ходатайствовать, чтобы и ее отправили на фронт. Она остригла длинную косу и в казачьей форме явилась на прием к начальнику Кубанской области генерал-лейтенанту Михаилу Бабычу. «Что ж, тезка Михаил (такое имя выбрала себе Елена), - на прощанье сказал убеленный сединами атаман, - доброго тебе пути!», - и поцеловал отважную казачку».

Бой-баба

- Елена за свой счет справила полное казачье обмундирование и обратилась к станичному обществу с просьбой направить ее на фронт. Порыв молодой казачки поддержали станичный атаман и наказной атаман Кубанского казачьего войска Бабыч, и в октябре 1914 года она под именем Михаила Чоба отправилась на фронт. В 1915 году за храбрость Елена была награждена тремя медалями и Георгиевскими крестами третьей и четвертой степеней, от которых она отказалась, оставив их при полковом знамени. На следующий год она была тяжело ранена, и только в госпитале открылась ее тайна, - продолжает Наталия Александровна.

Где довелось отличиться Елене-Михаилу Чобе? Журнал «Кубанский казачий вестник» писал в 1915 году: «В пылу огня, под несмолкаемый грохот пушек, под беспрерывным дождем пулеметных и ружейных пуль, по свидетельству товарищей, Михайло наш без страха и упрека делал свое дело. Переезжая с фронта на фронт, с тыла на передовые позиции, из армии в армию, Михайло смело и бодро смотрел в глаза своему противнику, с которым зачастую приходилось быть на расстоянии штыкового удара. Снежные бури, лютая зима карпатских гор, бесконечные переходы, ночные атаки и постоянные бои будто составляли ее стихию. Елена-Михайло Чоба, показной славы избегая, выделялась своей лихостью.

Глядя на молодую, безусую и неустрашимую фигуру своего храброго соратника, неутомимо шли на врагов вперед за Михайлом его товарищи, нисколько не подозревая, что под черкеской казака кроется роговская казачка Елена Чоба. Во время нашего отхода, когда враг тесным кольцом старался сковать одну нашу часть и батареи, Чобе удалось прорваться через кольцо неприятеля и спасти от гибели, выведя из смыкавшегося кольца, две наши батареи. За этот геройский подвиг Чоба получил Георгиевский крест IV степени. Целый год Михайло беспрерывно провел в боях и стычках с неприятелем, и только недавно, в последних майских боях, шальная пуля ранила в ключицу руки».

Письмо  
из Болгарии

- Долгое время дальнейшая судьба Елены-Михаила Чобы оставалась тайной: никакой достоверной информации о казачке не было. И вот в 1990 году мы, музейные работники, собирали старинные предметы и фольклор в экспедиции в станицу Роговскую Тимашевского района. Уже поздним вечером зашли в дом на окраине - к казачке Александре Ивановне Рябчун. Стали расспрашивать о старинных предметах: «Ничего, дети, у меня уже нет, - сказала она. - Ушла кубанская старина. Правда, есть одна фотокарточка... Она снята здесь, в Роговской, в ноябре 1916 года, я вам ее сейчас вынесу», - добавляет Наталия Корсакова.

Александра Ивановна принесла совсем пожелтевшую, с оборванными уголками, фотографию в черной деревянной рамочке: «Это мой родной дядя, Федор Рябчун, а в серой черкеске и белой папахе стоит наша роговская казачка, героиня Первой мировой войны Елена Чоба». Снимок сделан после возвращения Елены Чобы из госпиталя. На обороте написано: «В память о Германской войне».

- Александра Ивановна поведала, что карточку она нашла на «горище» - при ремонте печной трубы в стене был замазан пакет с семейными фотографиями и царскими бумажными деньгами, - продолжает Наталия Александровна. - В 1918 году Елена вступила в ряды Белой армии. Старожилы вспоминают, что в последний раз в станице ее видели в феврале 1920 года - на молебне в храме, где она стояла в черкеске с боевыми наградами. Считалось, что Елена погибла в боях под станицей Славянской, ныне городом Славянск-на-Кубани.

Однако, разбирая привезенные позже из США документы личного архива атамана Кубанского казачьего войска Вячеслава Науменко, Корсакова обнаружила фотографию театрализованной группы «Кубанские джигиты», сделанную в 1930-е годы в американском Сент-Луисе. На ней в верхнем ряду стоит роговской казак Федор Рябчун, а в первом ряду в серой черкеске и белой папахе сидит казак, очень похожий на Елену Чобу. Позже историк вновь побывала в Роговской, расспрашивая старожилов: «И казачка 1910 года рождения припомнила, как в начале 1920-х  еще приходили из Болгарии письма от Елены Чобы, но тогда это было большой семейной тайной».

Ранней весной 1965 года в полуподвальной коммуналке на окраине Краснодара умер одинокий старик, которого звали Вячеслав Матвеевич Ткачев. Никто из его соседей не знал, что когда-то этот человек носил золотые генеральские погоны и командовал Военно-воздушными силами России на фронтах Первой мировой войны, а потом возглавлял [авиацию](https://topwar.ru/armament/aviation/) Русской армии генерала Врангеля...  
  
В.М.Ткачев родился 25 сентября 1885 года в кубанской станице Келлермесской. Потомственный казак, он мог бы подобно большинству своих односельчан стать лихим наездником-рубакой. Но тяга к знаниям привела его сначала в Нижегородский имени графа Аракчеева кадетский корпус, а затем - в Константиновское артиллерийское училище, ведь именно артиллеристы считались наиболее образованными представителями офицерского корпуса. В 1906-м Ткачев начал службу во 2-й Кубанской конной батарее. Потом он решил попробовать себя в педагогике и стал офицером-воспитателем Одесского кадетского корпуса.  
  
В 1911 году Вячеслав Матвеевич впервые увидел летящий над городом аэроплан, и с тех пор на всю жизнь «заболел» авиацией. Он упросил командование разрешить ему пройти курс летной подготовки в Одесском аэроклубе. Получив диплом гражданского пилота, Ткачев по рекомендации тогдашнего «куратора» российской авиации Великого Князя Алексея Михайловича поступил в Севастопольскую военную авиашколу, которую через год закончил с отличием. В 1913-м В.М.Ткачев служит в Киеве, в 11 -м корпусном авиаотряде. Его сослуживцем и другом был знаменитый летчик П.Н.Нестеров, впервые выполнивший на самолете «мертвую петлю» (впоследствии эта фигура высшего пилотажа была названа его именем), а в августе 1914-го — совершивший первый в мире воздушный таран.  
  
К началу Первой мировой войны подъесаул Ткачев назначен командиром 20-го корпусного авиаотряда, расквартированного в городе Лида. Главной и фактически единственной боевой задачей аэропланов в те времена была разведка. Командир отряда Ткачев не только отправлял своих подчиненных на задания, но и сам нередко совершал наиболее рискованные разведывательные полеты над вражескими тылами. В одном из таких дальних рейдов он обнаружил крупное скопление не-приятельских войск, но на обратном пути осколок зенитного снаряда про¬бил маслобак его самолета. Масло начало вытекать, а это грозило остановкой двигателя, вынужденной посадкой за линией фронта и пленом. Однако Ткачев, не растерявшись, сумел дотянуться до бака ногой, заткнуть пробоину носком ботинка и привести аэроплан на свою территорию. За доставленные с риском для жизни ценные разведданные, а также за мужество и находчивость 24 ноября 1914 года он первым среди российских авиаторов был удостоен почетной награды — ордена Святого Георгия 4-й степени.

В дальнейшем Ткачев продолжал участвовать в боевых операциях, действуя умело и самоотверженно, о чем свидетельствуют боевые сводки:

«С 4 по 7 Июня 1915 года, несмотря на явную опасность для жизни от губительного огня зенитных батарей, В.М. Ткачев неоднократно пробивался в тыл неприятеля, собирая важные сведения. Встретившись в немецким аэропланом, вооружённым пулеметом, вступил с ним в поединок и обратил его в бегство. 4 Июля, производя воздушную разведку в районе рек Лины и Стыри, вскрыл сосредоточение сильной ударной германской группировки»  
Во времена Первой мировой войны Ткачев проявил себя как отважный летчик и умелый организатор, теоретик боевого применения авиации. Благодаря сочетанию этих качеств он стал командиром авиадивизиона, а в августе 1916-го, уже в звании подполковника, возглавил первую российскую боевую авиагруппу (сокращенно — 1-ю БАГ), состоявшую из трех истребительных авиаотрядов. Назначением группы было прикрытие наземных войск от налетов вражеской авиации, защита своих разведчиков и бомбардировщиков от воздушного противника, а главное — уничтожение германо-австрийских самолетов в воздухе.  
  
И с этой задачей группа Ткачева справлялась блестяще. Начиная с сентября 1916 года немцам пришлось прекратить бомбардировки российских войск в районе Луцка, где базировалась 1-я БАГ, а наши разведчики могли беспрепятствен¬но решать свои задачи, не опасаясь перехвата. Летчики авиагруппы за два месяца сбили более десятка вражеских аэропланов, а для остальных надежно «закрыли» небо над фронтом.  
  
Поначалу в группу входили не только истребители, которых еще не хватало, но и вооруженные пулеметами двухместные разведчики. На одной из таких машин — «Моране-парасоле» Ткачев совместно с летнабом поручиком Хризосколео 14 августа 1916 года одержал воздушную победу, сбив австрийский аэроплан «Авиатик» В.II. Успех русских летчиков подтвердили наземные войска, зафиксировавшие падение вражеского самолета.  
  
В начале 1917 года тридцатидвухлетний Ткачев стал Инспектором авиации Юго-Западного фронта. Тогда же вышла из печати его книга «Материал по тактике воздушного боя» — первое в России учебное пособие для фронтового летчика и командира авиаот¬ряда. В этой книге автор на основе успешного боевого опыта 1-й БАГ сформулировал основы стратегии и тактики истребительной авиации, а также описал важнейшие практичес¬кие приемы воздушного боя.  
  
Вершиной служебной карьеры В.М.Ткачева за годы Мировой войны стала должность начальника Полевого управления авиации и воздухоплавания (ПУАиВ), принятая им 9 июня 1917 года. Такое название носил главный штаб боевой авиации, которому подчинялись все авиачасти, сосредоточенные на русско-германском фронте, от Черного моря до Балтики. Начальником ПУАиВ Вячеслав Матвеевич стал еще будучи подполковником, но уже в августе ему было присвоено звание полковника. Должность Ткачева имела еще и другое название — начальник авиации действующей армии, сокращенно — авиадарм.  
  
В тот период, когда Ткачев возглавлял российскую фронтовую авиацию, отмечены ее наивысшие достижения. За несколько месяцев русские летчики сбили больше вражеских самолетов, чем за три пред¬шествующих года войны. Несомненно, в этом есть немалая заслуга их командира.  
  
Подобно большинству офицеров, Ткачев враждебно воспринял октябрьский переворот. Да это и не удивительно, учитывая, что захват власти большевиками повлек за собой разложение армии, катастрофическое падение дисциплины и волну дезертирства. Случаи открытого неподчинения приказам и даже солдатских расправ над своими офицерами стали обычным явлением на фронте.  
  
При этом надо отметить, что авиации гораздо дольше, чем другим родам войск удавалось сохранять боеспособность. Даже в ноябре 1917-го, когда пехотинцы массово бросали окопы и бежали в тыл, авиаторы продолжали летать на задания и даже сбивать вражеские самолеты. Однако повальная дезорганизация неизбежно затронула и авиачасти. Ткачеву больно было видеть, как гибнет то, чему он посвятил все свои силы, знания и опыт.  
  
Последней каплей, переполнившей чашу терпения полковника, стало прибытие в его штаб абсолютно не разбирающегося в авиации большевистского комиссара Крыленко из балтийских матросов, которому Ткачев должен был сдать свои полномочия. Вячеслав Матвеевич подал заявление об увольнении с должности, покинул Управление авиации и уехал на Кубань, оставив записку, в которой были такие слова:

«Захват Ставки большевиками поставил меня в безвыходное положение. Передо мной стояла проблема: подчиниться Крыленко и таким образом принять участие в том государственном разрушении, которое несут с собой захватчики власти, или же отдать себя на милость победителей, выразив им свое неподчинение. Впрочем, решение данного вопроса первым способом не могло иметь места, так как, по имевшимся у меня данным, я должен был быть арестованным даже независимо от того, подчинюсь я самозванцу Крыленко или нет. (...) Молю сохранить для будущей России хотя бы ячейку, которая послужит началом для будущего воздушного [флота](https://topwar.ru/armament/fleet/)»  
Рассказ о том, как Ткачев пробирался «по бурлящей России» с бывшего фронта на Кубань, мог бы стать сюжетом для приключенческого романа. Ему приходилось переодеваться в солдатское обмундирование, его дважды арестовывали, но оба раза он сумел бежать. В марте 1918-го Ткачев добрался до Майкопа, занятого красными, и там его арестовали в третий раз. Более четырех месяцев Вячеслав Матвеевич провел в городской тюрьме, пока в августе его и других заключенных не освободили вступившие в город части Добровольческой армии генерала Деникина.  
Сразу после освобождения Ткачев без колебаний вступил в белую армию. Летом 1918 года на занятой добровольцами территории юга России начали создаваться первые белогвардейские авиационные отряды. Один из таких отрядов — 1-й Кубанский возглавил бывший авиадарм. Поначалу в отряде было всего несколько старых изношенных аэропланов, найденных в ремонтных мастерских, но постепенно численность белой авиации росла за счет трофеев и поставок авиатехники из Англии.  
  
К маю 1919-го в 1-м Кубанском было уже около десятка боеспособных машин. В этом месяце отряд прошел боевое крещение в битве у станицы Великокняжеская. Летчики под руководством Ткачева атаковали бомбами и пулеметным огнем красную конницу Буденного и Думенко, посеяв панику и хаос в рядах противника. Это позволило белым кавалеристам генерала Улагая легко прорвать фронт и начать стремительное наступление на Царицын. Ткачев, как это бывало и раньше, лично принял участие в боях. В ходе штурмовки он получил ранение пулей, выпущенной с земли, но сумел вернуться на свой аэродром и благополучно посадить машину. После непродолжительного лечения Вячеслав Матвеевич вернулся в строй.  
  
В июне 1919 года 1-й Кубанский авиаотряд перебросили под Царицын для оказания воздушной поддержки белой армии при штурме города. 30 июня сильно укрепленный город, прозванный «красным Верденом», был взят. Красные отошли на север, к Камышину. Аэропланы бомбили и обстреливали отступавшего противника, нанеся ему большие потери. В дальнейшим 1-й Кубанский отряд пополнился людьми и самолетами, что позволило преобразовать его в авиадивизион. Новой авиачастью по-прежнему командовал Вячеслав Ткачев.  
  
Победа под Царицыным не стала переломным моментом в Гражданской войне. Осенью деникинская армия, наступавшая на Москву, была разбита превосходящими силами красных. Белым пришлось отходить все дальше на юг, пока в апреле 1920 года они не оказались запертыми на Крымском полуострове.  
  
В этот момент на военном небосклоне снова взошла звезда авиадарма Ткачева. Генерал Врангель, сменивший ушедшего в отставку Деникина, 14 апреля назначил его главнокомандующим всей белой авиацией. Одновременно 34-летнему летчику было присвоено звание генерал-майора.

Это случилось буквально на следующий день после того как 12 аэропланов под командованием Ткачева рассеяли дивизию красных, пытавшуюся прорваться через Перекоп. В Крыму организационный и военный талант Ткачева раскрылся в полной мере. Под его руководством малочисленные белогвардейские летчики стали грозной силой.  
  
Ткачев уделял много времени боевой подготовке пилотов, обучению их умению летать строем и слаженно действовать в группе, точно следуя приказам командира. Для лучшей заметности в воздухе командирские машины получили особые цветные обозначения (яркая окраска капотов и широкие полосы вокруг фюзеляжей). Кроме того, каждый авиаотряд получил собственные, "элементы быстрой идентификации" в виде индивидуальной раскраски рулей поворота (разно¬цветными полосами, черно-белыми квадратами и т.д.).

Ткачев разработал систему взаимодействия авиации и наземных войск с помощью визуальных сигналов, в те времена радиосвязь на самолетах отсутствовала. В частности, была внедрена методика подачи сигналов летчикам с земли при помощи геометрических фигур, выложенных из белых полотнищ, хорошо различимых с большой высоты. К примеру, буква «Т» выложенная возле штаба полка или дивизии, означала, что командир части требует от летчика немедленной посадки для передачи важного сообщения. Форма фигур периодически менялась, чтобы не дать красным возможности с помощью ложных сигналов ввести летчиков в заблуждение или заманить их в ловушку.  
  
Авиаторы в свою очередь передавали донесения и приказы на землю с помощью сбрасываемых вымпелов или различных комбинаций цветных сигнальных ракет. А когда в Симферопольском авиапарке местные умельцы установили на двух самолетах радиостанции, эффективность и оперативность воздушных разведок еще более возросла. Необходимо отметить, что столь четкой и отлаженной системы взаимосвязи «между небом и землей», как та, что организовал Ткачев, не было ни в других белых армиях, ни у красных.

Не меньшее внимание уделялось и укреплению воинской дисциплины, заметно пошатнувшейся после тяжелых поражений белой армии зимой 1919-20 годов. Так, согласно приказу авиадарма, суровым взысканиям (вплоть до разжалования в рядовые и перевода в пехоту) подвергались авиаторы, позволявшие себе появиться на аэродроме в нетрезвом виде.  
  
Организационные мероприятия и обучение белым летчикам приходилось сочетать с почти непрерывным участием в боях. К примеру, за два дня, 7 и 8 июня, они совершили более 150 вылетов на разведку и бомбардировку, поддерживая наступление белой армии. С учетом того, что под командованием Ткачева находилось всего 35 аэропланов, причем часть из них была неисправна, каждый экипаж выполнял за день не менее трех боевых вылетов. За эти успешные действия Ткачев одним из первых был награжден орденом Николая Чудотворца, учрежденного Врангелем в 1920 году.  
  
К концу июня накал боев еще более возрос. Красная кавалерия под командованием комкора Жлобы прорвала фронт и устремилась к Перекопу, грозя отрезать от Крыма белогвардейцев, воевавших в Северной Таврии. У Жлобы было свыше десяти тысяч конников при поддержке артиллерии и бронеавтомобилей. Казалось, что остановить их невозможно, поскольку у белогвардейцев на данном участке фронта не было никаких резервов.  
  
В этой ситуации Врангель обратился к авиации как к своей последней надежде. И авиаторы не подвели. Ранним утром 29 июня 13 бомбардировщиков «Де-Хэвилленд», ведомых самим Ткачевым, появились над расположившимися на ночлег красными кавалеристами. При первых же врывах бомб кони бросились врассыпную. Обезумев от грохота, они сбрасывали и топтали седоков, опрокидывали тачанки и артиллерийские повозки. Освободившись от бомбовой нагрузки, летчики поливали противника пулеметным огнем.  
  
Когда самолеты улетели, чтобы пополнить боезапас, красным командирам кое-как удалось собрать уцелевших солдат в походную колонну, но тут последовал новый налет, а за ним — еще один. Вот как сам Ткачев описывал в боевом донесении одну из штурмовок:

«Под моим руководством была атакована колонна корпуса Жлобы у деревни Вальдгейм. После бомбометания красные в панике бросились в поле. Летчики, снизившись до 50 метров, пулеметным огнем совершенно разгромили красных, которые бежали на восток и северо-восток. Все поле было покрыто черными пятнами убитых лошадей и людей. Красными были брошены почти все имевшиеся у них повозки и пулеметные тачанки»

30 июня корпус Жлобы перестал существовать как организованная боевая сила. Мелкие группы всадников, прячась от авиаударов, рассеялись по деревням и хуторам, полностью утратив связь с командованием. Не более двух тысяч из них смогли спастись и выйти к своим. Остальные либо погибли, либо сдались в плен подоспевшим к месту прорыва солдатам врангелевской армии.  
  
Разгром кавалерии Жлобы стал наивысшим достижением белой авиации за всю ее [историю](https://topwar.ru/history/). Даже советская военная наука признавала этот факт, и на его примере курсанты летных училищ РККА изучали тактику действий самолетов против конницы. По сути дела авиаторы впервые оказали решающее влияние на весь ход войны, ведь если бы Жлобе удалось прорваться в практически не защищенный Крым, красные одержали бы победу уже в июле 1920 года.  
  
Но благодаря летчикам Крым устоял, и война продолжалась. В начале августа красные форсировали Днепр в районе Каховки и, не теряя ни минуты, начали возводить на захваченном плацдарме мощные рубежи обороны. Когда белые, подтянув резервы, попытались контратаковать, было уже поздно — Каховка покрылась сетью траншей и проволочных заграждений, ощетинилась артбатареями и пулеметными гнездами. Контратака не удалась, белогвардейцам пришлось отойти с большими потерями.  
  
Врангель снова бросил в бой аэропланы, но тут ткачевцев впервые постигла неудача. Против глубоких окопов, блиндажей и хорошо защищенных артиллерийских позиций пулеметы и мелкие бомбы, имевшиеся на вооружении белой авиации, оказались бессильны. Авианалеты не дали никаких результатов. Тогда белые летчики стали бомбить переправы, по которым шло снабжение каховс¬кой группировки, но в ответ красные начали доставлять на плацдарм бое-припасы и подкрепления ночью.  
  
А тем временем, численность белогвардейских ВВС постепенно таяла, причем не столько из-за потерь, сколько от аварий и поломок крайне изношенных непрерывной боевой работой машин. Если к началу сентября у Ткачева оставалось примерно 30 аэропланов, то уже через месяц — менее 20. С такими силами противостоять Красной армии было нереально, а пополнения не предвиделось, поскольку западные союзники еще летом прекратили поставки.  
  
Дальнейшее известно: 28 октября красные нанесли мощный удар с Каховского плацдарма в направлении Перекопа. Парировать его было нечем. Белым пришлось поспешно отступать в Крым. При этом они уничтожили на прифронтовых аэродромах почти все свои самолеты, которые от ветхости уже не могли подняться в воздух.  
  
11 ноября пали укрепления Турецкого вала, а утром 15-го последний пароход с солдатами белой армии и беженцами отчалил от севастопольской пристани.  
  
Гражданская война закончилась, а для Вячеслава Ткачева начался долгий период жизни на чужбине. Он и его соратники эвакуировались сначала в Галиполи, а потом перебрались в Югославию. Там Ткачеву, как и многим другим эмигрантам, не удалось найти работу по специальности. Он сменил несколько профессий: служил консультантом при штабе югославской армии, работал в частном дунайском речном пароходстве, пока, наконец, не нашел свое новое призвание в педагогике, став начальником внеклассного воспитания русской гимназии в Белграде.  
  
Мемориальная доска на доме, в котором прошли последние годы жизни В. М. Ткачева  
  
В 1933 году В.М. Ткачев совместно с инженером Н. Э. Кадесниковым основал в городе Нови Сад общество «русских соколов» - молодежную военно-патриотическую организацию. Общество занималось духовным и физическим воспитанием подрастающего поколения, учило помнить и любить покинутую родину. В том же году вышла книга Ткачева «Памятка русского сокола», обращенная к членам этой организации.  
  
Когда в мае 1941 года Югославию оккупировали немецко-фашистские войска, многие русские эмигранты, такие как атаманы Краснов и Шкуро, начали сотрудничать с гитлеровцами. Однако Вячеслав Матвеевич наотрез отказался надеть немецкий мундир. Тем не менее, в декабре 1944-го, вскоре после освобождения Белграда Красной армией его арестовал СМЕРШ 3-го Украинского фронта и депортировал в СССР, разлучив с женой, которая осталась в Югославии.  
  
Как бывший белогвардеец и непримиримый враг советской власти он был осужден на 10 лет лагерей. Генерал Ткачев отбыл свой срок «от звонка до звонка» и вышел на свободу в 1955 году. После 35-летних скитаний он вернулся на родную Кубань и поселился в Краснодаре, устроившись работать переплетчиком в артель инвалидов.  
  
Жена, перебравшаяся к тому времени в Париж, написала ему письмо с предложением вновь эмигрировать, пообещав добиться через советское посольство разрешения на выезд. Однако Вячеслав Матвеевич ответил:

«Мне слишком тяжело далось возвращение на родину, и я не хочу вновь ее потерять»

Последние годы жизни Ткачев посвятил увековечению памяти боевых друзей — летчиков Первой мировой войны. Ему удалось написать и издать книгу «Русский сокол» о П.Н.Нестерове, но главный труд его жизни — книга «Крылья России: воспоминания о прошлом русской военной авиации 1910-1917 гг.» так и не успела выйти в свет при жизни автора.  
  
В.М.Ткачев скончался 25 марта 1965 года и был похоронен на Славянском кладбище Краснодара. В 1994 году на доме, где завершился жизненный путь прославленного летчика, была установлена мемориальная доска. На ее открытие прибыл главком авиации России генерал П. С. Дейнекин, а во время торжественной церемонии в небе над городом в четком парадном строю пронеслись летчики пилотажной группы «Русские витязи».