



А. В. Карташёв, Р. А. Фирсов

Репрессии бывших лётчиков, проходивших обучение в Англии в 1917 году

В истории союзнических отношений России и Британской империи периода Первой мировой войны имел место факт подготовки русских лётчиков в военных школах Королевского авиационного корпуса. В эти годы едва зародившийся Военный воздушный флот испытывал недостаток в летных кадрах. По темпам их подготовки Российская империя отставала как от врагов, так и от союзников. Кроме того, в отечественных учебных заведениях не хватало хороших лётчиков-инструкторов, владевших передовыми методиками обучения. В соответствии с принятыми в 1916 г. договорённостями Англия и Франция на завершающем этапе войны оказали России помощь в этом вопросе.

25 февраля (по старому стилю) 1917 г. из города Романов-на-Мурмане (ныне — Мурманск) в свой последний поход под российским флагом вышел легендарный крейсер «Варяг». На его борту находилось 12 младших офицеров и 100 нижних чинов, отобранных из числа учеников гатчинской летной школы и переменного состава запасного авиационного батальона, для обучения полётам на берегах Туманного Альбиона. В дороге команда и пассажиры крейсера узнали о том, что в России произошла Февральская революция.

Как показало проведённое исследование¹, для многих российских военнослужащих эта заграничная командировка впоследствии оказалась роковой. Поводов для осуждения каждого из них по 58-й статье было более чем достаточно. Среди этих «англичан» были обладатели дворянских фамилий, потомственные офицеры, высокообразованные молодые люди, учившиеся в ведущих университетах страны, имевшие свои взгляды на многие военно-технические и социально-политические вопросы. В период Гражданской войны часть из них служила на стороне белого движения. Однако многих из тех, кто сразу принял революцию и служил в Красном воздушном флоте, ожидала та же участь, что и бывших белогвардейцев. Но главное, советская власть не могла простить бывшим воен-

¹ *Карташев А. В., Фирсов Р. А. В небе двух империй: монография. М., 2014.*

спецам контакт во время учебы за границей с военными представителями враждебной СССР державы.

Авторам книги «В небе двух империй» удалось связаться с потомками некоторых из них. Бывший белогвардейский летчик Юрий Александрович (де) Ладвез, по сведениям, полученным от его внука — Ю. А. Ладвеза, после разгрома войск Врангеля, перебрался в Константинополь, и далее — в Чехословакию. В 1921–1923 гг. в этой стране он обучался в политехническом институте и получил диплом инженера путей сообщений. Но в сердце постоянно жило стремление вернуться на Родину, он хотел жить и работать в своей стране. Каким-то образом, по визе или нелегально перейдя границу, в 1924 г. он оказался в СССР, в родном городе Вышний Волочек Тверской губернии. Однако обрести покой и вести спокойную счастливую жизнь Юрию не дали. Уже в конце 1924 или начале 1925 г. он был арестован и особым совещанием осуждён за шпионаж в пользу иностранного государства на три года с отбыванием наказания в Соловецком лагере особого назначения.

После освобождения в 1929 г. Юрий был направлен на работу в системе Дортранса на Урал, затем — в Коми-Пермяцкий национальный округ. В 1931 г. Ю. Ладвез был зачислен в штат управления Уралдортранса и работал в научно-исследовательском институте Облдортранса, изучал состояние дорожной сети региона.

В 1932 г. был назначен главным инженером и первым помощником начальника Уралдорстроя. При этом у него была проблема с получением паспорта, что обычно касалось «чуждых элементов». Отсутствие паспорта обернулось необходимостью покинуть Свердловск.

В следующем году Ю. А. Ладвез работал в поселке Ревда Свердловской области в «Уралцветметзолото», а затем по контракту — в «Средуралмедьстрое» (СУМС). 20 октября 1933 г. всё же ему был выдан паспорт. Почувствовав себя полноценным гражданином, Ладвез добросовестно исполнял обязанности руководителя. Он был бескомпромиссен к безграмотным и нерадивым подчинённым, которые запомнили его принципиальность. В 1934 г. в местной газете уволенный за служебное несоответствие коммунист бездельник-прораб обвинил своего бывшего начальника в переделке планов дорожного строительства, в их удорожании и назвал вредителем. В 1935 г. Юрий Ладвез проходил свидетелем по делу аварии с двумя паровозами. После этого Юрий Александрович ушел из СУМСа по собственному желанию. По свидетельству его внука, это было связано с тем, что слишком часто ему стали ставить в вину службу в качестве белого офицера.

В феврале 1936 года Ю. А. Ладвез был назначен техническим руководителем железнодорожного и автогужевого строительства и земляными работами площадки ТЭЦ в г. Орске Оренбургской области, а затем был переведён на Никельстрой. Выполняя обязанности главного инженера желдорстроя, Ладвез был включен в состав приёмной комиссии объектов строительства и дал по ним отрицательное заключение. Строптивного руководителя вызвали в Оренбург, а по

возвращении арестовали. Это случилось 14 июня 1937 г. В Оренбурге 27 октября 1937 г. в застенках НКВД Юрий Александрович Ладвез (Де Ладвез) был расстрелян².

Бывший прапорщик Евгений Иванович Гвайта, окончивший высшую школу пилотажа в Кройдоне, зарекомендовал себя бесстрашным воздушным бойцом, сражавшимся на многих фронтах Гражданской войны за советскую власть. В конце войны он был удостоен ордена Красного Знамени. После демобилизации в 1921 г. был назначен содиректором смешанного русско-германского общества воздушных сообщений «Дерулюфт». Лётно-технический персонал в подавляющем большинстве комплектовался из бывших офицеров авиационной службы германской армии, которые, по данным советской разведки, занимались шпионажем, контрабандой и поддерживали связь между русской эмиграцией в Германии и их единомышленниками в России³.

В конце мая 1922 г. Е. И. Гвайта был командирован в Англию для закупки и перегона авиатехники. Наркомвнешторг обратился к наркому иностранных дел Чичерину с просьбой командировать за границу совместно с К. В. Акашевым «тов. Гвайту, летающего на самолетах всех систем...»⁴. Обратный путь из Англии Гвайта совершил в кабине самолета «Авро-Бэби», перелетев из Лондона в Россию, через территории государств, с которыми у Советской России не было установлено дипломатических отношений. Этот перелет был исключительно инициативой самого Гвайты⁵.

Работая в «Дерулюфте» и часто бывая по службе в Германии, Евгений женился на немке. Дальнейшая судьба Евгения Ивановича сложилась непросто. Весной — в начале лета 1927 г. он был осужден и этапирован в Соловецкий лагерь. Об этом периоде жизни знаменитого летчика не известно почти ничего. В книге Ю. А. Бродского «Соловки. Двадцать лет Особого Назначения» встретилось только такое упоминание: «В. И. Резников, человек почтенный, но старомодный, выступил с докладом „боевое прошлое Соловков“. Он старательно потрудился, но доклад, изобиловавший архаизмами, всякими „засим“ и „посему“ успеха не имел. За эту же тему взялся молодой член секции Е. И. Гвайта. Через месяц он прочитал очень интересный и содержательный доклад. Сам Гвайта был лётчиком. Соловецкая молва приписывала Гвайте незаурядный подвиг — по поручению советского правительства он якобы купил в Англии самолёт и самовольно перелетел на нем из-за границы в Советский Союз, но за это удальство получил место в концлагере»⁶.

² *Карташев А. В., Фирсов Р. А.* Указ соч. С. 188–190.

³ РГАСПИ. Ф. 76. Оп. 3. Д. 317. Л. 43–44 об.

⁴ *Гальперин Ю. М.* Воздушный казак Вердена. М., 1990. С. 275.

⁵ *Гвайта Е. И.* Мой перелёт из Лондона в Москву. М., 1926.

⁶ Цит. по: *Бродский Ю. А.* Соловки. Двадцать лет Особого Назначения. М., 2002.

В связи с закрытием лагеря в 1932 — начале 1933 г. Евгений был выслан в Караганду. Его работа в этот период была связана с автомобильным транспортом. Находясь в ссылке, поступил заочно в Московский автодорожный институт (МАДИ), в котором начинал учиться перед Первой мировой войной. За 1933–1934 гг. завершил обучение и получил высшее техническое образование.

В 1935 г. Евгений вернулся в Москву. В Москве он окончил аспирантуру, защитил кандидатскую диссертацию по техническим наукам, посвящённую двигателям внутреннего сгорания. Работал преподавателем в МАДИ. Известна одна из научных работ Е. И. Гвайты — «Пути увеличения межремонтных пробегов автомобильных двигателей», изданная издательством Наркомхоза РСФСР в 1942 г., вышедшая тиражом в 2000 экземпляров.

О последних годах жизни Е. И. Гвайты стало известно из рассказа Ю. Е. Ивантер — внучатой племянницы лётчика. Несмотря на непризывной возраст, Е. И. Гвайта добивается назначения в действующую армию и проходит дорогами войны в должности старшего помощника начальника отдела ремонта и эвакуации управления командующего бронетанковыми и механизированными войсками 1-го Украинского фронта. К концу войны имел воинское звание инженер-подполковника, был удостоен медали «За боевые заслуги», орденов Красной Звезды и Отечественной войны 2-й степени.

После войны Евгений Иванович тяжело болел. Недуг, вызванный последствиями контузии на фронте и перенесенных заболеваний, оказался неизлечимым. Евгений Иванович Гвайта скончался зимой 1946 года, немного не дожив до пятидесяти лет⁷.

В марте 1938 г. был арестован Иван Нусберг — лётчик агитэскадрильи имени Максима Горького. Он был осуждён на 8 лет ИТЛ по статье 58, пункт 6 УК РСФСР за «шпионаж» и этапирован на Колыму. Срок отбывал на прииске Линковой Сусуманского района Колымы, Берелех, лагерь у бухты Нагаева под Магаданом, Сусумане. Из лагеря Иван Иванович вернулся инвалидом, но о назначении пенсии речи идти не могло. Бывший комбриг Красного воздушного флота скончался в 1949 г. Ему было 56 лет⁸.

Из бывших «англичан» к высшей мере наказания в 30-е гг. были приговорены: Ю. И. Арватов — муж сестры М. Н. Тухачевского⁹, В. И. Бельц — потомственный царский офицер¹⁰. По обвинению в участии в контрреволюционной

⁷ Карташёв А. В., Фирсов Р. А., Хайрулин М. А. Судьба лётчика Евгения Гвайты // Военно-исторический журнал. 2015. № 8. С. 64–70.

⁸ Карташёв А. В., Фирсов Р. А. Подготовка русских лётчиков в Англии (1917 г.) // Военно-исторический журнал. 2013. № 6. С. 60.

⁹ Копейкин А. Прерванный полет // Крылья Родины. 1987. № 4. С. 30–31.

¹⁰ ГАРФ. Ф. 100035. Оп. 2. Д. 27574. Л. 1, 2, 4, 21–24, 28, 28 об.

кадетско-монархической и эсеровской организации был приговорён к высшей мере наказания землеустроитель-мелиоратор Н. А. Кузнецов. За «вредительство и троцкистскую агитацию» в 1937 г. был расстрелян мастер механических мастерских пензенского крахмального треста коммунист М. В. Нечаев. По той же 58-й статье было предъявлено обвинение и школьному учителю Ф. Н. Лопухе. К счастью, дело было быстро прекращено, и Фадей Николаевич был реабилитирован.

Бывший штабс-капитан П. В. Вяткин, исполнявший в Лондоне обязанности заведующего обучением полётам, служивший в годы Гражданской войны сначала в белой армии, а затем в Красном воздушном флоте, был расстрелян в 1938 г. Брат известного русского художника М. М. Кустодиев — бывший царский офицер, служивший в 1917 г. в Русской военной миссии в Лондоне, был расстрелян по статье 58, пункт 10 в 1942 г.

В ссылке в 30-е гг. оказались Н. К. Анчутин¹¹ — сын царского генерала, О. Э. Визель — известный ученый этнограф, представитель дворянской фамилии с австро-германскими корнями (умер в ссылке), С. П. Черноусов и некоторые другие.

Сталинские репрессии, к счастью, не коснулись тех, кто уехал после Октябрьской революции и Гражданской войны к себе на родину — в Польшу, Эстонию, Литву или эмигрировали в другие страны. Среди оставшихся в СССР также были те, кому удалось избежать карающего меча советской диктатуры. Внуки Ф. Н. Комиссарова рассказали авторам статьи о том, как их дед был предупреждён своим другом, легендарным советским летчиком Михаилом Громовым о начавшихся репрессиях. Ещё в 1933 г. во время голода на Украине Флавиан Комиссаров, руководивший строительством очередного аэродрома, дав команду засеять пшеницей часть лётного поля, оказался на волоске от ареста. По совету друга он покидает свой пост и уезжает в провинциальный Ставрополь, на родину жены, где идёт работать в авиамодельный кружок, и тем самым спасает от беды себя и всю семью с двумя детьми¹².

К Великой Отечественной войне в строю бывших «англичан» оставались единицы. Некоторым из них посчастливилось вновь встать в ряды защитников Родины и пройти всю войну, встретить День Победы. Кому-то даже удалось увидеть хрущёвские сокращения авиации, застать эру космонавтики и пожить в эпоху «развитого социализма». Одним из таких людей был друг и коллега по работе С. П. Королёва — К. И. Трунов, познакомившийся с ним в «туполевской шарашке» во время войны.

¹¹ ГАРФ. Ф. Р-8409. Оп. 1. Д. 1479. Л. 140–143.

¹² *Карташёв А. В., Фирсов Р. А.* Флавиан Комиссаров: у истоков авиации на Ставрополье // Прозрителевские чтения: Сборник материалов научно-практической конференции. Выпуск 7. Ставрополь: Графа, 2013. С. 29–32.

Последние из «англичан», когда-то так необходимых России в Первой мировой и Гражданской войнах, уходили из жизни в неизвестности для советского общества. Только очень близкие люди знали о нелёгких судьбах своих предков и продолжали молча хранить в семейных архивах реликвии, напоминавшие о периоде учебы их предков искусству летать на аппаратах тяжелее воздуха в бывшей Британской империи в далеком 1917 г.

РЕЗЮМЕ

В статье рассказывается о репрессиях советских лётчиков, проходивших обучение в Англии в 1917 г. Некоторые из них были расстреляны в конце 30-х гг. Кто-то умер в тюрьмах или ссылке. Отдельным лётчикам удалось пройти через сталинские лагеря, выжить и воевать в годы Второй мировой войны.

Ключевые слова: обучение русских лётчиков в Англии, репрессии лётного состава.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Карташёв А. В., Фирсов Р. А.* В небе двух империй: монография. М.: издательский центр «Мой учебник», 2014. — 264 с.
2. *Гальперин Ю. М.* Воздушный казак Вердена. М.: Молодая гвардия, 1990. — 332 с.
3. *Гвайта Е. И.* Мой перелет из Лондона в Москву. М.: Авиаиздательство, 1926. — 46 с.
4. *Бродский Ю. А.* Соловки. Двадцать лет Особого Назначения. М.: РОСПЭН, 2002. — 527 с., илл.
5. *Карташёв А. В., Фирсов Р. А., Хайрулин М. А.* Судьба лётчика Евгения Гвайты // Военно-исторический журнал. 2015. № 8. С. 64–70.
6. *Карташёв А. В., Фирсов Р. А.* Подготовка русских лётчиков в Англии (1917 г.) // Военно-исторический журнал. 2013. № 6. С. 55–60.
7. *Колейкин А.* Прерванный полет // Крылья Родины. 1987. № 4. С. 30–31.
8. *Карташёв А. В., Фирсов Р. А.* Флавиан Комиссаров: у истоков авиации на Ставрополье // Прозрителевские чтения: Сборник материалов научно-практической конференции. Выпуск 7. Ставрополь: Графа, 2013. С. 29–32.

SUMMARY

A. V. Kartashev, R. A. Firsov

Repressions of former pilots, who were trained in England in 1917

The article tells about repressions of the Soviet pilots, who were trained in England in 1917. Some of them were shot in the late 30-ies. Someone died in prison or exile.

Certain pilots have managed to pass through the Stalinist camps, to survive and to fight in the Second world war.

Keywords: training Russian pilots in England, the repression of the aircrew

REFERENCES

1. Brodskij Ju. A. *Solovki. Dvadcat' let Osobogo Naznachenija*. Moscow: ROSPJeN, 2002, 527 p., ill.
2. Gal'perin Ju. M. *Vozdushnyj kazak Verdena*. Moscow: Molodaja gvardija, 1990, 332 p.
3. Gvajta E. I. *Moj perelet iz Londona v Moskvu*. Moscow: Aviaizdatel'stvo, 1926, 46 p.
4. Kartashev A. V., Firsov R. A. Flavian Komissarov: u istokov aviacii na Stavropol'e. *Prozritelevskie chtenija: Sbornik materialov nauchno-prakticheskoj konferencii*. Vol. 7. Stavropol: Grafa, 2013, pp. 29–32.
5. Kartashev A. V., Firsov R. A. *V nebe dvuh imperij: monografija*. Moscow: izdatel'skij centr «Moj uchebnik», 2014, 264 p.
6. Kartashjov A. V., Firsov R. A. Podgotovka russkih letchikov v Anglii (1917 g.). *Voenno-istoricheskij zhurnal*. 2013, no. 6, pp. 55–60.
7. Kartashjov A. V., Firsov R. A., Hajrulin M. A. Sud'ba letchika Evgenija Gvajty. *Voenno-istoricheskij zhurnal*. 2015, no. 8, pp. 64–70.
8. Kopejkin A. Prervannyj polet. *Kryl'ja Rodiny*. 1987, no. 4, pp. 30–31.

