

А.В. КАРТАШЁВ,
Р.А. ФИРСОВ,
М.А. ХАЙРУЛИН

A.V. KARTASHEV,
R.A. FIRSOV,
M.A. KHAYRULIN

СУДЬБА ЛЁТЧИКА ЕВГЕНИЯ ГВАЙТЫ THE FORTUNE OF PILOT EVGENY GVAUTA

Сведения об авторе. Карташёв Андрей Владимирович — профессор кафедры Ставропольского государственного медицинского университета, полковник запаса, доктор исторических наук (г. Ставрополь. E-mail: andreyu_kartashev@rambler.ru);

Фирсов Роман Александрович — независимый исследователь (г. Лондон, Великобритания. E-mail: admin@groop9may.com);

Хайрулин Марат Абдулхадирович — независимый исследователь (Москва. E-mail: maratair@mail.ru).

Аннотация. Статья посвящена судьбе советского военного лётчика времён Гражданской войны, известного впоследствии авиатора, совершившего рекордный перелёт в 1922 году из Лондона в Москву на спортивном самолёте «Авро-Бэби», директора совместного советско-германского общества воздушных сообщений «Дерулюфт».

Ключевые слова: Е.И. Гвайта; военный лётчик; 1-й авиационный дивизион; «Авро-Бэби»; перелёт; «Дерулюфт»; МАДИ.

Information about author. Andrey Kartashev — Professor of a Department of the Stavropol State Medical University, D. Sc. (Hist.), Colonel (res.) (the city of Stavropol. E-mail: andreyu_kartashev@rambler.ru).

Roman Firsov — Independent Researcher (the city of London, UK. E-mail: admin@groop9may.com).

Marat Khayrulin — Independent Researcher (Moscow. E-mail: maratair@mail.ru).

Summary. The article is devoted to the fortune of the Soviet military pilot during the Civil War, later known aviator, who made a record flight in 1922 from London to Moscow aboard sports airplane "Avro-Baby", Director of the Joint Soviet-German Society of air routes "Deruluft".

Keywords: El. Gvayta; military pilot; 1st aviation division; "Avro-Baby"; flight; "Deruluft"; MADI.

Впечатляющие успехи советской авиации в 30-е годы XX века отодвинули на второй план рекорды первых полётов человека на аппаратах тяжелее воздуха. Имена многих российских, а затем и советских лётчиков оказались в тени забвения. Одним из первопроходцев — покорителей просторов Пятого океана был Евгений Иванович Гвайта, совершивший в 1922 году беспрецедентный перелёт из Лондона в Москву на спортивном самолёте «Авро-Бэби». В своё время газеты в России и за рубежом сообщали об этом знаменательном событии, но затем бывший боевой лётчик, орденосец, директор международного общества воздушных сообщений оказался в Соловецком лагере особого назначения. Такой резкий поворот судьбы известного в Советской России и за её пределами человека привлёк внимание авторов, попытавшихся восстановить вехи его жизненного пути.

ЗНАКОМСТВО и общение с внучатой племянницей лётчика позволили узнать, что Евгений Иванович Гвайта родился весной 1896 года в деревне Бахматовка Подольской губернии, где в то время работал его отец. Родители были потомками немцев петровской поры, приглашённых в Россию для работы в качестве мастеровых. Отец, Иоган Густав Гвайта (Guaita), — инженер, лесничий. Мать, Наталья София Брёмер, — домохозяйка. В связи с переводом отца на новое место работы (примерно с 1904—1905 по 1910—1911 гг.) семья жила в Либаве (ныне г. Лиепая, Латвия). В этот период родители развелись. Накануне Первой мировой войны мать с детьми (Евгением и его младшей сестрой Верой) переехала в Варшаву.

Вскоре Евгений поступил в Московский институт инженеров путей сообщений, однако, не доучившись, пожелал перейти на военную службу. Его определили в 1-й запасной телеграфный батальон, расквартированный в Москве, с зачислением в «охотники» и направили на курсы авиации при Императорском Московском техническом училище. По окончании обучения (не позднее 11 июля 1916 г.) он вместе с 57 другими «охотниками» прибыл в Гатчинскую военную авиационную школу для обучения полётам¹.

Как и все вновь прибывшие ученики, Гвайта сначала попал на корпусной аэродром, а только осенью 1916 года вошёл в группу инструктора штабс-капитана Файвишевича для обучения полётам. Однако их интенсивность в школе в осенне-зимний период

снижалась из-за ненастья, слякоти, раскисшего аэродрома, снежных заносов и мороза. Наконец 1 февраля 1917-го объявили полёты. На то время Гвайта уже находился на завершающем этапе обучения и летал самостоятельно на боевом самолёте. Контроль за его подготовкой осуществлял инструктор 3-й группы подпоручик Пионтковский². 23 февраля 1917 года Гвайте присвоили чин прапорщика инженерных войск, а после сдачи лётного экзамена (19 июля) приказом начальника Управления Военного воздушного флота (ВВФ) № 98 от 25 ноября 1917 года — звание военного лётчика.

Документальным подтверждением учёбы Гвайты в Гатчине являются сохранившиеся у потомков две фотографии. На них он изображён с сослуживцами по

лётной школе — прапорщиками Григорием Новиковым, Александром Рождественским и Николаем Фрейманом. Косвенным свидетельством его обучения за границей может служить книга известного в СССР учёного в области авиации П.Д. Дузя «История воздухоплавания и авиации в России», где есть такие строки: «Кройдонскую школу окончили известные впоследствии лётчики Охромеев и Гвайта»³. Здесь, в г. Кройдон, что неподалёку от Лондона, размещалась школа высшего пилотажа, в которой действительно обучались некоторые русские лётчики в 1917 году. Вместе с тем другие авторы, исследуя этот период более углублённо, не смогли найти прямых доказательств пребывания Евгения Гвайты в Великобритании⁴. Никаких подтверждений тому нет и в семейном архиве Юлии Ивантер. Да и сам Гвайта в печатных работах (1918—1922 гг.) не упоминает о своём обучении в Англии. Более того, даже не ссылается на опыт англичан в деле подготовки русских лётных кадров. В приказах по Военной авиационной школе (г. Гатчина) за 1917 год, хранящихся в Российском государственном военно-историческом архиве, сведений о направлении Гвайты на учёбу за рубеж также не обнаружено.

11 августа 1917 года Гвайта убыл в распоряжение инспектора авиации Румынского фронта⁵ и до окончания Первой мировой служил в 16-м корпусном авиационном отряде, не принимая непосредственного участия в боевых вылетах⁶.

Воспитанный в духе всего передового, Евгений Иванович сочувственно отнёсся к Октябрьской революции, поступив на службу в Красный воздушный флот. Обладая от природы журналистским и писательским талантом, он приступил к подготовке цикла статей методического характера (об обучении лётчиков), которые вскоре были опубликованы в «Вестнике Воздушного Флота». В первом номере журнала (издавался с 1918 г.) впервые вышли в свет заметки Гвайты по изучению и освоению техники пилотирования в авиашколе. В следующем номере появилась вторая часть обобщённого материала. Это были обстоятельные рекомендации для инструкторов советских лётных школ. В них детально излагалась

методика обучения курсантов на всех этапах полёта.

С 20 мая 1918 года Гвайта состоял в 1-м истребительном авиаотряде 1-й боевой группы под началом легендарного советского лётчика И.У. Павлова. В августе это подразделение в составе авиации 5-й армии (командир — комиссар К.В. Акашев) принимало участие в боях под Казанью.

Поначалу к Гвайте как к военспецу в Красной армии относились весьма настороженно. «Я сам стал подозрительно относиться к некоторым лётчикам, особенно к Гвайте, — вспоминал Павлов. — И для того, чтобы сделать невозможной посадку у белых, когда малонадёжный лётчик выполнял задание, я летел позади на двадцать метров. Если бы он попытался пойти на посадку в расположение белых — немедленно расстрелял бы»⁷.

Между тем полёты становились всё интенсивнее: аэропланы поднимались в воздух ежедневно; экипажи вели разведку, наносили удары по наземным объектам, обеспечивали связь между штабами наземных войск, а Гвайта стал одним из самых отважных и умелых авиаторов, мастерами владея техникой пилотирования. Всего за август—ноябрь 1918 года он налетал на фронте более 23 боевых часов⁸.

После освобождения Казани 1-я Советская боевая авиагруппа приняла активное участие в боях за Симбирск, Сызрань и Самару. В конце декабря 1918 года она была переброслена на Южный фронт, под Воронеж. После этого на её базе создали 1-й авиационный дивизион истребителей, в ходе формирования которого произошли перемещения лётчиков по службе. Е.И. Гвайта сперва был назначен командиром 2-го отряда, а к июлю 1919-го переведён лётчиком в 1-й истребительный авиадивизион.

Вот один из примечательных эпизодов того времени.

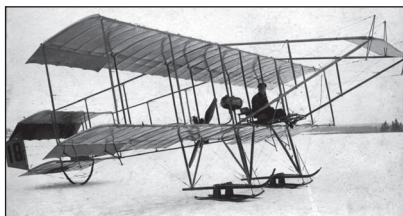
Обеспечивая действия 33-й дивизии 8-й армии, которая вела тяжёлые оборонительные бои в излучине Дона, лётчики Кожевников, Сапожников и Гвайта обнаружили кавалерийскую колонну генерала Секретёва, начавшую переправу через реку. Они незамедлительно нанесли по ней бомбовый удар, а затем обстреляли всадников из пулемётов, на несколько часов задержав продвижение врага к

Воронежу. На подходе к станции Лиски конница белых была ещё раз атакована с воздуха и рассеяна. Используя её заминку, 8-я армия нанесла контрудар и восстановила положение 33-й дивизии на фронте. В тот день (4 июля 1919 г.) на «нюпорках» упомянутые лётчики имели по несколько 10-фунтовых бомб. О действиях авиаторов свидетельствует донесение Гвайты: «Атака неприятельской кавалерии в районе Пчелиное, из Воронежа. Обстреляны наступающие кавалерийские части противника, причём одна из колонн вела наступление на наш окоп с фланга, в эту колонну сброшена бомба в момент разворачивания, после чего колонна рассыпалась по полю. Вторая бомба сброшена в резервные повозки с коноводами. Пулемётами обстреляны резервы против фронта окопа, при этом несколько раз сгруппирования, после обстрела, поддавались панике. Во время атак на конницу опускался до 500 метров, причём атака кавалерии с помощью самолётов была отбита, за что получена благодарность от Начдива 33 и представлен к награждению орденом Красного Знамени»⁹.

Несмотря на низкую облачность и моросящий дождь, лётчики отряда продолжали следить за вражеской конницей. Благодаря этому была сорвана попытка прорвать фронт на левом фланге дивизии. Оценивая действия отряда, начальник Полевого управления авиации и воздухоплавания при штабе Южного фронта сообщал: «Из особо выдающихся случаев

Е. Гвайта (студент)





Учебно-тренировочный самолёт «Фарман-IV»

боевой работы можно отметить работу 1-го истребительного отряда — военлётчиков Сапожникова, Кожевникова, Гвайты, которые принимали участие совместно с пехотой в отражении конных атак противника в районе Боброва. На своих самолётах они снижались до ста метров и пулемётным огнём и бомбами оказали существенную поддержку пехоте... Работа лётчиков была выдающейся как по смелости и отваге, так и по моральному впечатлению, которое они произвели на пехоту, придав ей устойчивость»¹⁰.

Летом и осенью 1919 года 1-й истребительный отряд принимал активное участие в отражении мамонтовского рейда. В августе Гвайта был на волосок от гибели: его отряд стоял у станции Алексеевка, когда внезапно станцию атаковали донские части генерала Гусельщикова. Это случилось 27-го числа. Лётчикам удалось подняться в воздух, атаковать противника и перелететь в безопасное место. Гвайта доносил: «Поднявшись над Алексеевкой, принял активное участие в обороне станции: мною расстреляны с высоты около 300 метров все

патроны по цепям и артиллерийской батарее противника, обстреливавшей станцию и аэродром. Обстановка и общее положение передано военлетом Павловым, каковое донесение полностью подтверждаю»¹¹.

Весной 1920 года белополяки вторглись на Украину, а из Крыма начала наступление на Советскую республику армия барона Врангеля. На борьбу с контрреволюцией были направлены отряды 1-го авиадивизиона истребителей. В то время Гвайта возглавлял 1-й истребительный авиаотряд, поступивший в распоряжение 16-й армии Западного фронта. Одной из первых боевых задач дивизиона была разведка обороны противника по берегу реки Березина, переправ и мостов через реку в районе Бобруйска. Лётчиком В.Л. Мельникову, Г.С. Сапожникову, Е.И. Гвайте, Н.П. Цыганкову, И.З. Серёгину и Р.В. Левитову за несколько дней удалось доставить командованию ценные данные об укреплениях белополяков и их силах, что было чрезвычайно важно для разработки майской наступательной операции Красной армии. Во время полётов над расположением войск противника и в их тылу они также сбрасывали агитационные листовки.

10 мая 1920 года три вражеские машины пересекли линию фронта и взяли курс к аэродрому 1-го дивизиона. На их перехват поднялись Сапожников, Гвайта и Серёгин. Первым атаковал врага Гвайта. Он сблизился с двухместным разведчиком-бомбардировщиком «Эльфауге» до

50 м и нажал гашетку пулемёта, но тот отказал. На помощь Гвайте подоспели Сапожников и Серёгин. Белополяки сбросили бомбы куда попало и, уклоняясь от атак, попытались уйти за линию фронта, их же, преградив путь к своим, вынудили лететь на юг, над территорией советских войск. В ходе боя Сапожникову удалось сбить ведущий самолёт, а второго «Эльфауге» — подбить с Серёгиным совместно. Оба вражеских экипажа, в числе которых оказался и командир Великопольского отряда, попали в плен. За смелость и мастерство, проявленные в этом бою, Сапожников удостоился ордена Красного Знамени, а Серёгина и Гвайту наградили ценными подарками. Командир дивизиона с удовлетворением отметил согласованность действий всех лётчиков, их взаимовыручку, находчивость, умение навязать свою волю противнику.

В архиве семьи Ивантер сохранилась уникальная фотография, на которой запечатлены три лётчика — Кожевников, Гвайта и Сапожников. Орден на груди Сапожникова свидетельствует о том, что снимок был сделан незадолго до его гибели (награда была получена 12 мая, а 5 сентября лётчик погиб). Гвайта же получил орден Красного Знамени несколько позднее. Приказ по Красному военно-воздушному флоту Действующей армии РСФСР № 91 о его награждении был подписан 18 ноября 1920 года, а немного позднее лётчику вручили награду (№ 4974) «за воздушный бой совместно с Сапожниковым с 3 самолётами противника, когда один был сбит 10 мая 1920» согласно приказу РВСР¹².

В ночь на 7 июля части 16-й армии перешли в наступление. Лётчики 1-го дивизиона бомбовыми ударами и пулемётным огнём активно помогали стрелковым подразделениям сломить сопротивление врага. По просьбе штаба 10-й дивизии они уничтожали белопольскую артиллерию в районе Жерновка — Березино — Тростянка. Затем в интересах 8-й дивизии вели разведку отступавших сил противника в районе Игумен. За один день было совершено 15 самолётовывлетов, сброшено 15 пудов бомб, несколько тысяч листовок. По три вылета совершили в этот день Мельников, Гвайта, Сапожников и Левитов. Особенно эффективными были удары, на-

А. Рождественский, Н. Фрейман, Г. Новиков и Е. Гвайта (крайний справа)



несённые первыми двумя из них совместно с Серёгиным по штабу 4-го уланского полка в Богушевичах. Удалась и бомбоштурмовая атака во время боя частей 8-й дивизии за деревню Рованичи. Снизившись до 100 м, лётчики дивизиона бомбами и пулемётным огнём подавили батарею и разогнали вражеские резервы, а затем Сапожников, Мельников, Серёгин, Цыганков, Левитов и Гвайта, пикируя на окопы, вынудили основные силы белополяков на этом участке оставить свои позиции. Своевременная поддержка авиацией позволила стрелковым частям 8-й дивизии овладеть важным опорным пунктом с минимальными потерями.

Вскоре Гвайту отозвали с фронта. Командир дивизиона Кожевников сообщал: «Доношу, что 24 июля убыл в распоряжение Начальника ВФ Республики командир 1-го истроавиаотряда красвоенлет Гвайта для назначения членом Заграничной комиссии. Вридкомом назначен Левитов»¹³. До своего отъезда Евгений Иванович налетал с апреля по июнь 1920 года на польском фронте 37 боевых часов. Их, наверное, было бы и больше, не сделай лётная судьба внезапный поворот. После заключения Раппальского договора между Советской Россией и Германией промышленность и торговля последней получили возможность развернуть свою деятельность на нашей территории. 8 ноября 1921 года в соответствии с этим было организовано смешанное русско-германское общество воздушных сообщений «Дерулюфт», директором которого с нашей стороны был Гвайта¹⁴. Не исключено, что он был причастен к контрразведывательной деятельности, направленной против германского шпионажа. Ведь состав лётного и технического персонала в подавляющем большинстве комплектовался из бывших немецких офицеров авиационной службы, представлявших концерн «Аэро-Лойд» и занимавшихся, по данным советской разведки, шпионажем и контрабандой, поддерживавших связь между русской эмиграцией в Германии и их единомышленниками в России. В результате этой деятельности в конце 1923 года за пределы СССР были высланы 12 подозреваемых и отказано в пребывании в стране около 20 «дерулюфтовцам».

Если брать технический аспект, то общество имело в России несколько линий воздушных сообщений с базовым аэродромом в Кёнигсберге и располагало вначале десятью «фоккерами» F-III с российскими регистрационными знаками. В 1924 году им руководили три директора: Давыдов и Гвайта — с русской стороны, Фете — с немецкой. 30 апреля 1922 года немецкий пилот Э. Юст совершил полёт по маршруту Кёнигсберг — Москва с посадками в Ковно и Смоленске¹⁵. Но несколько раньше Е.И. Гвайта был командирован в Англию для закупки авиатехники. Случилось это по рекомендации наркомвнешторга, обратившегося к наркому иностранных дел Чичерину с просьбой «командировать за границу совместно с К.В. Акашевым товарища Гвайту, летающего на самолётах всех систем»¹⁶. Его возвращение на самолёте «Авро-Бэби» было исключительно инициативой самого Гвайты, решившего дать «достойный ответ» перелёту австралийского лётчика на аналогичном аэроплане из Англии в Италию (расстояние 900 км). Таким образом, речь шла об установлении рекорда для данного типа летательного аппарата. Гвайта был знаком с машиной раньше, она была ему «по вкусу». Маленькие самолёты только что появились после Первой мировой войны, и «Авро-Бэби» была самым лучшим из них. Уверенность в своих силах давала лётчику надежду на благополучный исход перелёта. Гвайте удалось убедить товарищей из представительства в Англии в необходимости и возможности рискованного предприятия (полёт должен был проходить над европейскими государствами, с которыми Советская Россия не имела дипломатических отношений). Одноместная авиетка с двигателем «Грин» в 35 л.с., водяного охлаждения, выпуска 1920 года, была приобретена у англичан в двух экземплярах, на одном из которых Гвайте было разрешено совершить перелёт.

9 июня в 15 ч 38 мин его самолёт поднялся в воздух. Он был зарегистрирован как английский и имел опознавательные знаки согласно международному соглашению. Гвайта рассчитывал долететь без посадки до Германии, с которой дипломатические отношения установились, но сильный дождь, ограниченная

видимость и перебои в работе мотора потребовали немедленной посадки. С трудом выбрав клочок суши, Гвайта приземлился на территории Голландии. Машина увязла в мокром грунте и плавно перевернулась. Знание английского языка и опознавательные знаки сыграли свою роль.

О встрече с голландцами Гвайта вспоминал: «Ко мне отнеслись очень радушно. Через двадцать минут полгорода истоптало все огороды кругом — к великому огорчению хозяев, причём у меня настойчиво искали какие-нибудь увечья. Когда оказалось, что я цел и невредим, то стали щупать машину, точь-в-точь как на Казанском фронте, когда мы дрались с чехословаками, крестьяне татары щупали в сёлах мой самолёт...

Прибежали также и полицейские, человек двадцать. Они начали с того, что оттеснили толпу, уже успевшую во многих местах проткнуть пальцами полотно крыльев, и предложили мне свои услуги по охране самолёта и пр. Никто не спросил, кто я и откуда лечу».

В течение двух дней, ожидая замены руля поворота, Гвайта находился среди жителей Тильбурга, у которых не возникло даже тени подозрения, что он — советский лётчик. Напротив, в Германии, где прилёт ожидался, его задержали на 10 дней — сначала в Мюнстере, затем в Берлине, куда пришлось ехать за разрешением на вылет. В результате Гвайта прибыл на Ходынский аэродром только 27 числа.

«От Можайска до Москвы моё нетерпение росло с огромной

Красвоенлёт Е.И. Гвайта





Кожевников, Гвайта, Сапожников

быстротой, — делился он впоследствии своими впечатлениями. — Мне казалось, что машина стоит на месте, порой я думал, что мотор начинает плохо работать, и придётся сесть, не долетев пустячных двух—трёх вёрст до Москвы. В горячем воздухе температура воды в радиаторе иногда вдруг поднималась, и я хорошо знал, что такой же признак свидетельствует о том, что в моторе что-то неисправно. Каждый раз, когда я видел подымавшуюся стрелку термометра, мне казалось, что мотор выдохся и уже до Москвы не дотянет...»

Перелёт Е.И. Гвайты на самолёте «Авро-Бэби» по маршруту

Лондон — Москва протяжённостью 2755 км был осуществлён с 9 по 27 июня 1922 года с семью промежуточными посадками. Время в полёте — 23 ч 10 мин¹⁷.

После приземления в Москве советские и зарубежные газеты и журналы сообщили о том, что красный военный лётчик Гвайта помимо боевой работы приобрёл громкую известность и на мирном фронте, совершив на маленьком самолёте блестящий перелёт из Англии в Советскую Россию. В этот период он продолжал работу на литературном поприще. В 1923 году вышла его брошюра под названием «Современные почтово-пассажирские самолёты и воздушные сообщения в России», а в следующем — «Воздушный транспорт за границей и в России». Не обошлось и без семейных уз. Работая в «Дерулюфте» и часто бывая по долгу службы в Германии, Евгений женился на немке. Если семейные предания точны, то звали её Ева Браун (детей в их браке не было).

Дальнейшая судьба Евгения Ивановича сложилась непросто: в 1927 году он был осуждён и находился в лагере заключённых на Соловецких островах. Об этом периоде жизни Гвайты не известно почти ничего. В мемуарной литературе встретилось только такое упоминание: «В.И. Резников, человек почтенный, но старомодный, выступил с докладом “Боевое прошлое Соловков”. Он старательно потрудился, но доклад, изобиловавший

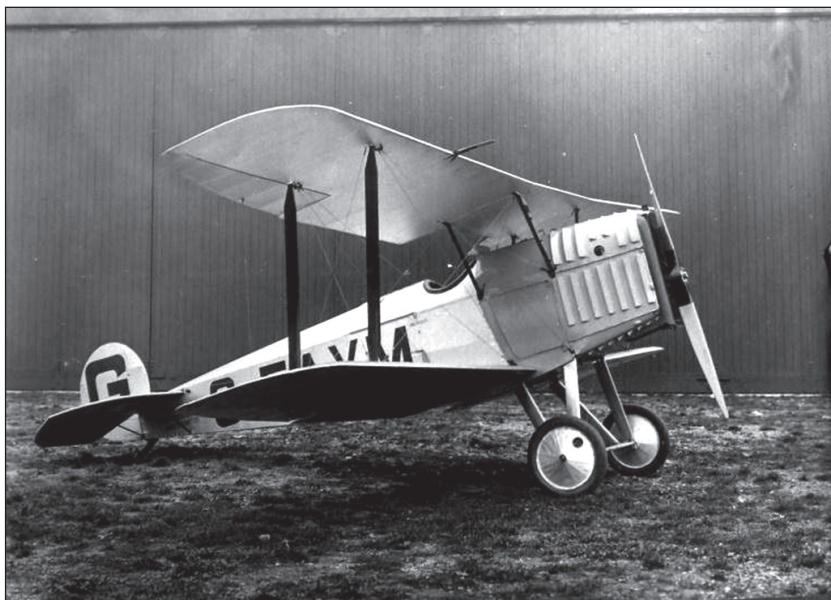
архаизмами, всякими “засим” и “посему”, успеха не имел. За эту же тему взялся молодой член секции Е.И. Гвайта. Через месяц он прочитал очень интересный и содержательный доклад. Сам Гвайта был лётчиком. Соловецкая молва приписывала Гвайте незаурядный подвиг — по поручению советского правительства он якобы купил в Англии самолёт и самовольно перелетел на нём из-за границы в Советский Союз, но за это удалство получил место в концлагере»¹⁸.

Находясь в заключении, Гвайта написал статью «Авиация и Север», которая вышла в журнале «Карело-Мурманский край» (№7—8 1927 г.). После отбытия срока Гвайта был выслан (1933 г.) в Караганду. Его работа в этот период была связана с автомобильным транспортом. По личным рассказам, в те годы он учил вторую жену, Елену Турубинер, управлять машиной. Находясь в ссылке, поступил заочно в Московский автодорожный институт. За 1933—1934 гг. он завершил обучение и получил высшее техническое образование.

В 1935 году Евгений Иванович вернулся в Москву. Об этом событии в дневнике сестры Веры была сделана такая запись, помеченная 26 ноября 1935 года: «Приезжал Геня — старший брат моего детства. Всё тот же веселый, приветливый, обаятельный и замечательный старший брат. Как будто не двадцать лет прошло. Все, конечно, в него влюбились, как и следовало ожидать, Боб, Чижик, Нина с Нютой и даже старуха Турубинер. Впрочем, Геня — человек не только очаровательный, но и замечательный, так что влюбиться нетрудно. Самое изумительное, конечно, то, что он в свои сорок лет выглядит двадцатилетним, что он учится, проходит двухлетнюю программу в год, десять раз премирован, имеет все почти “отлично”. Сорок лет и с таким громадным испытанием позади! Удивляюсь, преклоняюсь».

В Москве Евгений Иванович окончил аспирантуру, защитил кандидатскую диссертацию, посвящённую двигателям внутреннего сгорания. Работал преподавателем в Московском автодорожном институте (МАДИ). Известна одна из его научных работ этого периода — «Пути увеличения межремонтных пробегов автомобильных двигателей», вышедшая в издательстве Нарком-

Авиетка «Авро-Бэби»



хоза РСФСР (1942 г.) тиражом в 2000 экземпляров.

С первых дней Великой Отечественной войны Гвайта стремился попасть на фронт, но руководство МАДИ, ссылаясь на «непризывной возраст 45 лет» опытного специалиста, определило его помощником начальника штаба батальона Всевобуча, сформированного в институте в первые месяцы войны. Очередное заявление Гвайты с просьбой о вступлении в ряды Красной армии всё же было удовлетворено после эвакуации вуза.

Из письма Гвайты сестре из г. Горького (2 ноября 1941 г.): «28 октября я, таким образом, выбыл из своего института. Они в Ташкенте обойдутся и без меня. Сразу изменилось в корне настроение. И теперь я спокоен и нахожусь в равновесии, которого уже не знал давно». Месяц спустя сообщал мужу сестры Бениамину Ивантеру (21 ноября): «Масса разных впечатлений самого разного характера. Много интересных новых лиц, много педагогической работы по специальности — подготовка и доучивание бойцов. Кую сам себе кадры. Это вдвойне интересно. Вся эта пертурбация имеет отрицательную сторону, что в течение 12 месяцев не имею ни от кого ни одной строчки, включая Ленка [жену]. И ничего ни о ком не знаю, поэтому пиши всё, что о ком знаешь, особенно, конечно, о себе. Об остальных рано или поздно узнаем, напишут, наконец. Непосредственных боевых впечатлений пока нет. Но одну проверочку личной готовности к боевой работе имел. В селе Труд провалился сквозь первый лёд мальчик лет восьми. Я пополз с палкой за ним и провалился тоже. Мальчика поймал и продержался с ним, пока не вытащили брошенной мне верёвкой. Он сильно заоченел, я — меньше. Важно, что я отделался даже без насморка, что с ним на шее в одежде довольно долго мог продержаться, и что когда лез, не было даже подсознательного колебания. Значит, ни физической, ни моральной мягкотелости не обнаружил. Думаю, что и в бою мягкотелым не буду. Шесть лет жизни в Москве и звание кандидата меня не испортили... Жду с нетерпением, когда пошлют вперёд».

Находясь в воинской части, Евгений Иванович в течение года числился без воинского звания и сперва, судя по письму, занимался обучением новобранцев

и формированием учебных подразделений, позже, находясь на Урале, — преподавательской, штабной работой в школе танкистов.

В августе 1942 года страна вновь вспомнила о Гвайте как о выдающемся советском лётчике. Из письма Гвайты сестре:

«В передовой статье “Воспитывать советских асов” в “Красной звезде” приводится пример, на чьём опыте следует учиться: “История Воздушного Флота донесла до наших дней славные дела первых русских асов. Не одну победу одержали над немецкими пилотами знаменитые витязи воздуха — Нестеров, Крутень и другие. Красноармейцы гражданской войны — Сапожников, Васильченко, Гвайта вместе со многими боевыми товарищами на плохих самолётах выходили победителями в неравных боях с белогвардейскими пилотами, летавшими на отличных для того времени машинах заграничных марок”. Хотя прошло и много времени, но ты видишь, страна меня признала, раз призывает наших асов учиться у нас — стариков, в том числе и меня. Это такое удовлетворение, которое окупает всё, что было за эти годы. Не зря жил, не зря продолжаю жить. Остаётся теперь остаток жизни прожить с максимально возможным эффектом, в смысле пользы, конечно. Времени впереди ещё много, это теперь моя цель. Значит, всегда в жизни чередуется подъём и спуск, горе и радость, счастье и несчастье, успех и неуспех. Это ведь диалектика единства противоречий. Это надо твёрдо усвоить и этим всегда руководствоваться в жизни. Тогда намного легче жить и меньше делаешь ошибок, особенно это важно не забывать тогда, когда тебя постигают тяжёлые несчастья».

В октябре Гвайта был представлен к званию инженер-капитан, которое присвоили через месяц. Вскоре по личному желанию был направлен в действующую армию, где организовывал ремонт и эвакуацию танков в тыл; в марте 1943-го был представлен к награде, о чём свидетельствуют документы. «Тов. Гвайта Евгений Иванович, — мотивировалось в одном из них, — работая пом. нач. отдела ремонта, эксплуатации и эвакуации, добился чёткой работы эвакуосредств фронта. Написанная им инструкция по эвакуации тан-



Евгений Гвайта с женой
1922 г.

ков с поля боя, одобренная РЭУ ГАБТУ КА*, легла в основу работы эвакуофронта и КА. Вследствие этого эвакуосредствами фронта в период с 20.6.42 г. по 1.3.43 г. эвакуированы 1344 танка, из них более 60 % непосредственно с поля боя. В период наступательных действий Воронежского фронта тов. Гвайта, не считаясь с временем, добился хорошего учёта состояния боевой материальной части танковых войск фронта, а также места нахождения танков, требующих ремонта, что даёт возможность правильно использовать эвакуо- и ремонтные средства. Тов. Гвайта имеет целый ряд изданных научных трудов, из них последний “О путях увеличения ремонтных пробегов двигателей” издан во время Отечественной войны в 1942 г. Предан партии ЛЕНИНА-СТАЛИНА и Социалистической родине. Достоин правительственной награды Ордена Отечественной войны 2-й степени»¹⁹.

Из письма Гвайты сестре с фронта (весна 1943 г.):

«Верчик, в том городе, где мы сейчас стоим, был такой случай. Когда наши подошли поближе, и немцы зашевелились, чтобы спасти свою шкуру, мальчик — житель этого города ночью выкрал у немцев кое-какое оружие

* Ремонтно-эвакуационное управление Главного автобронетанкового управления Красной армии.

и спрятал для наших. Немцы как-то дознались и убили его. Когда немцев выбивали из города, мать увидела на улице раненого фрица, лежащего на мостовой, взяла камень и добила его. Вот как мстят истерзанные, измученные страдающие женщины. Мужей и сыновей здесь нет, они в боях, и вся тяжесть падает на плечи женщин, переносащих неслыханные страдания. Это всё может состарить человека, злоба всегда старит, но и не даёт ни минуты покоя, не даёт забыться или отдохнуть. Всё время стремишься к одной цели и без усталости ей служишь, как бы скорей выгнать гитлеровское отродье. Борьба трудная, жестокая, берёт все силы. Но у меня их много, я справляюсь хорошо, работаю как вол, представлен к ордену Отечественной войны 2-й степени. Деньги посылаю не совсем регулярно, но из расчёта 500 в месяц...»

Однако, по всей видимости, командование фронта посчитало, что этой награды капитан Гвайта ещё не достоин, и вместо ордена ему была вручена медаль «За боевые заслуги». Но эта маленькая неприятность, скорее всего, даже не испортила настроения стойкому офицеру. Гораздо большую радость, чем орден или медаль, ему принесло снятие судимости в июле 1943 года (поощрение за отличие в боях с немецко-фашистскими захватчиками).

Следующей наградой Евгения Гвайты был орден Красной Звезды. К этому времени он находился в должности старшего помощника начальника отдела ремонта и эвакуации управления командующего бронетанковыми и механизированными войсками упомянутого фронта и имел воинское звание инженер-майора. За 4 месяца 1944 года под его руководством были возвращены в строй 4740 танков, прошедших средний и капитальный ремонт, и 5460 — текущий²⁰. «В горах Карпатских, — делился он впечатлениями с сестрой, — много леса, мало жилья и ещё меньше дорог. Воевать здесь очень трудно, и нам приходится учиться многому заново. Лазаем по горам и грязь пешком, только где есть дорога. Я «летаю» на своём «виллисе» буквально в облаках, так как здесь облака лежат на горах. Сыро, всё в белом молоке. День и ночь в дороге, день и ночь в работе. Достается крепко, но

я всё это выдерживаю хорошо. Только стричься не успеваю, хожу обросший, как чёрт. О наших скромных успехах ты знаешь. Они на самом деле — результаты большого героизма и очень важны, хотя продвижение и не измеряется сотнями километров, как на равнине. Сейчас пошли дожди, и происходят чудные вещи. Много дорог проходит без мостов, через русла рек. Так вот, как пойдет здоровый дождь, по руслу устремляется такая уйма воды и в таком бурном потоке, что проехать больше нельзя. Машины стоят, пешком не перейдёшь. И сидишь, чтобы тебя дождь не доставал. А он не щадит, вымочит с ног до головы, и зарядит на сутки. В общем, весёленькое дело. Сегодня, например, два командира наших сидят на той стороне реки и вернуться не могут. А там им уже давно нечего делать, а мне они были очень нужны. Так я через речку видел дом, где они сидят, а добратся не мог. Вот наша обстановка. Если не считать, что фрицы понемногу постреливают из пушек, и это все вместе с дождём выливается на голову».

3 ноября 1944 года Гвайта был награжден второй медалью «За боевые заслуги». Были и другие боевые отличия. Так, во время зимней операции инженер-подполковник Гвайта, находясь в войсках, организовывал ремонт бронетехники в 25-м танковом корпусе. С этой задачей, по отзывам командиров и подчинённых, справился блестяще, обеспечив не только ремонт, но и доставку отремонтированной техники в расположение частей. Помимо того, отставшие от своих подразделений танки под его контролем своевременно снабжались ГСМ. За это он был удостоен ордена Отечественной войны 2-й степени. Примечательны строки по несколько иному, но соответствующему его настроению поводу из письма Евгения Ивановича сестре (8 апреля 1945 г.): «Вчера у меня был большой день — мне вручили партийный билет. Я думаю, что это один из самых счастливых дней в моей жизни, быть может, самый счастливый. Это ведь, в известной мере, подведение итогов всей моей борьбы за свою реабилитацию — борьбы, длившейся 13 лет».

Боевой путь Е.И. Гвайты окончился в Праге. После демобилизации он жил в Москве у сестры,

ожидавая возвращения из армии жены, Елены Александровны Турубинер, военного врача, фронтового хирурга. О его последних днях рассказал Юлия Ивантер. С фронта Евгений Иванович вернулся, по её словам, серьёзно больным человеком. Он жил у сестры с племянницей, так как жену пока не демобилизовали (она служила в это время в Германии). Его болезнь была результатом контузии, полученной в последние дни войны. Осложнения возникли, возможно, по причине перенесённого в Казахстане менингита. Умирал он очень тяжело. Его, немного не дожившего до пятидесяти, не стало зимой 1946 года.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 298. Оп. 1. Д. 95. Л. 40об.

² Там же. Д. 119. Л. 190 об., 202, 484.

³ Более подробно см.: *Дузь П.Д.* История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. — октябрь 1917 г.). 3-е изд., доп. М.: Машиностроение, 1989.

⁴ *Карташев А.В., Фирсов Р.А.* В небе двух империй. М.: Мой учебник, 2014.

⁵ РГВИА. Ф. 298. Оп. 1. Д. 119, 111.

⁶ *Хайрулин М.* 16-й корпусной авиационный отряд. М.: Охотник, 2008.

⁷ *Гальперин Ю.М.* Воздушный казак Вердена. М.: Молодая гвардия, 1990. С. 266—276.

⁸ Подсчитано М. Хайрулиным по материалам Российского государственного военного архива (РГВА).

⁹ РГВА. Ф. 191. Оп. 3. Д. 691. Л. 22.

¹⁰ Более подробно см.: *Дьяченко Г.Х.* Наследники Нестерова. М.: Воениздат, 1963.

¹¹ РГВА. Ф. 191. Оп. 3. Д. 691. Л. 13.

¹² Вестник Воздушного Флота. № 1—2 (6—7). 1921. С. 30.

¹³ РГВА. Ф. 201. Оп. 6. Д. 136. Л. 483.

¹⁴ Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 76. Оп. 3. Д. 317. Л. 43—44 об.

¹⁵ История отечественной гражданской авиации. М.: Воздушный транспорт, 1996. С. 25, 26, 130, 137, 138.

¹⁶ *Гальперин Ю.М.* Указ. соч. С. 275.

¹⁷ Более подробно см.: *Гвайта Е.И.* Мой перелёт из Лондона в Москву. М.: Авиаздат... 1926.

¹⁸ Цит. по: *Бродский Ю.А.* Соловки. Двадцать лет Особого Назначения. М.: РОСПЭН, 2002.

¹⁹ Общедоступный электронный банк документов «Подвиг народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». См. интернет-ресурс: <http://www.podvig-naroda.ru>. (номер записи в базе данных — 16049263).

²⁰ Там же (номер записи в базе данных — 44525546).

Фото из архива Ю. Ивантер ■