



### **ЛОЙКО Анатолий Николаевич**

Родился в 1936 году в г. Куйбышев Новосибирской области. В 1953 году окончил Богашевскую среднюю школу и поступил в Высшее военно-морское училище им. С.О. Макарова в г. Владивостоке, которое окончил в 1958 году. Служил на Северном, Черноморском и Тихоокеанском флотах штурманом, командиром корабля, заместителем командующего флотом. Воинское звание – контр-адмирал. С 1992 года в отставке. Женат, имеет сына и дочь, а также внука и внучку. Проживает в г. Томске.



### **ЛОЙКО Евгений Николаевич**

Родился в 1938 году в с. Богашево Томской области. В 1955 году окончил Богашевскую среднюю школу и поступил в Томский политехнический институт, который окончил в 1960 году. По специальности – инженер-энергетик. Кандидат технических наук. Прошел трудовой путь от инженера до главного инженера научно-исследовательского института. С 2000 года на пенсии. Женат, имеет двух сыновей и четырех внуков. Проживает в г. Торонто (Канада).



### **ЛОЙКО Аркадий Николаевич**

Родился в 1940 году в с. Богашево Томской области. В 1955 году после окончания 7 классов Богашевской средней школы поступил в Томский электромеханический техникум, который окончил в 1959 году. Проходил срочную службу на Тихоокеанском флоте. В 1968 году окончил Томский политехнический институт. По специальности – инженер-механик. Работал на заводе. Прошел путь от технолога до директора завода. С 2002 года на пенсии. Проживает в г. Томске. Женат, имеет двух дочерей, сына и трех внуков.



А.Н. Лойко, Е.Н. Лойко, А.Н. Лойко

# Неоконченная повесть

История о русском летчике  
Иване Лойко

ISBN 5-93629-210-X



9 785936 292101

СТТ

A.N. Loiko, E.N. Loiko, A.N. Loiko

## **THE UNFINISHED STORY**

The Story About The Russian Pilot Ivan Loiko



Tomsk 2006

А.Н. Лойко, Е.Н. Лойко, А.Н. Лойко

## **НЕОКОНЧЕННАЯ ПОВЕСТЬ**

История о русском летчике Иване Лойко



Tomsk 2006

УДК 82-94; 623.74; 355.94"15/18"  
Л72

Лойко А.Н., Лойко Е.Н., Лойко А.Н. **Неоконченная**  
Л72 **повесть.** История о русском летчике Иване Лойко. –  
Томск: STT, 2006. – 166 с.

ISBN 5-93629-210-X

Книга представляет исторический очерк жизни русского летчика И.А. Лойко, родившегося в 1892 г. Материал книги основан на тщательном изучении архивных документов и воспоминаний современников. Издание хорошо иллюстрировано оригинальными фотографиями того времени и содержит обширную библиографию.

Для всех, кто интересуется историей России, ее авиации и первых летчиков.

УДК 82-94; 623.74; 355.94"15/18"

## К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Прошло почти сто лет со дня основания военной авиации и первых истребительных отрядов в России. Если история развития авиационной техники каким-то образом нашла отражение в литературе, то роль и значение опыта первых военных летчиков практически неизвестны широкому кругу читателей. Кого из прославленных асов Первой мировой войны, кроме Петра Нестерова, знают молодые люди – будущие и настоящие защитники Отечества? Кому из них известно, что 26 русских летчиков-асов в Первую мировую войну уничтожили 188 самолетов противника?

К написанию книги о судьбе одного из первых летчиков-асов Российской Империи нас подтолкнул факт издания в Калифорнии (США) книги Алана Даркоты о российском императорском воздушном флоте в годы Первой мировой войны. Одна глава книги была уделена летчику-асу Ивану Александровичу Лойко. К сожалению, фотография и рисунок, помещенные в книгу, были сделаны совершенно с другого человека. Да и его участие в боях на Юго-Западном фронте Первой мировой войны было ограничено только описанием боев 9-го истребительного отряда. Вся же дальнейшая жизнь и деятельность этого летчика укладывалась в одну фразу: "К сожалению, о дальнейшей судьбе И.А. Лойко больше ничего не известно...".

В предлагаемой читателю книге исправлены все биографические неточности описания детства и учебы нашего героя. Но самое главное, впервые публикуются материалы о его пребывании в эмиграции, подробности его возвращения на Родину и трагические события начала сталинского лихолетья. Это рассказ о человеке, отвага и храбрость которого сделала из крестьянского парня настоящего русского офицера, а его честь и порядочность привела его в лагерь ГУЛАГА. Он потерял все – и родителей, и братьев, и сестер, и жену, и дочь, но сохранил человеческое достоинство, проявляя даже в лагерях храбрость, смелость и чувство долга.

Восстановление фактов его биографии в годы Первой мировой войны, в Гражданскую войну, в эмиграции и в ГУЛАГе было бы невозможно без огромной помощи помогавших нам замечательных людей. Мы выражаем глубокую благодарность прежде всего Юрию Викторовичу Каневу (Нарьян-Мар), Виктору Павловичу Куликову (Москва) и Константину Петровичу Гурскому (Ялта). Мы с огромной признательностью отмечаем большое участие в наших поисках Е.М. Войко (Москва),

ISBN 5-93629-210-X

© А.Н. Лойко, Е.Н. Лойко, А.Н. Лойко, 2006  
© Оформление. Дизайн. STT™, 2006

И.А. Флиге ("Мемориал" СПб.), М.Р. Фариха (Москва),  
М.С. Нешкина (РГВИА), О.Л. Лойко (Торонто, Канада),  
С.А. Ларькова ("Мемориал" Москва), А.Б. Арсеньева (Нови  
Сад, Словения), Б.Ю. Степанова (Санкт-Петербург),  
С.В. Аверченко (Москва), О.В. Келаревой (Архангельск),  
В.П. Шадрин (п. Амдерма Ненецкого Автономного округа),  
Е.П. Виттенбург (Санкт-Петербург), Ю.Г. Удодова (Томск).

Книга рассчитана на тех, кто интересуется историей нашей  
авиации и тех первых летчиков, которые создавали эту исто-  
рию.

Свои отзывы и пожелания, дополнения и уточнения, имею-  
щиеся документальные подтверждения просим направлять в  
наш адрес: 634012, г. Томск, Россия, ул. Косарева, дом 25,  
кв. 30, А.Н. Лойко или на электронный адрес: E-mail:  
mvasilkova@yandex.ru.

*Авторы:*

*Лойко Анатолий Николаевич,*

*Лойко Евгений Николаевич,*

*Лойко Аркадий Николаевич –*

*племянники Ивана Александровича Лойко.*

*Томск – Торонто  
декабрь 2005 года.*



И.А. Лойко

## Глава I

## ГОДЫ УЧЕБЫ 1905–1915 гг.

24 января 1892 г. в деревне Рубилки Самохваловического района Минской губернии в семье крестьянина Александра Павловича Лойко и мещанки Евгении Даниловны Лойко (Сакович) родился мальчик, которому дали самое распространенное в России имя – Иван. История брака простого крестьянина и горожанки, закончившей полный курс одной из Минских гимназий, имеет некоторую предысторию. В семье обедневшего шляхтича Данилы Викентьевича Саковича были и другие дети, но они умирали один за другим из-за слабых легких – от чахотки. Вот и решил Данила Викентьевич выдать дочь Евгению за человека, чья жизнь и быт были связаны с селом, где свежий воздух, здоровая пища. После рождения Ивана, убедившись в надежности брака, Данила Викентьевич в марте 1894 г. купил у титулярного советника Ивана Андреевича Бунге 56 десятин земли (61 га) в “застенке” Рубилки. 20 десятин здесь же купили Александр Павлович и Евгения Даниловна. После смерти Данилы Викентьевича в 1908 г. Евгения Даниловна унаследовала землю отца, и к началу 1910 г. семья Лойко стала владеть почти половиной земельных угодий хутора Рубилки. Правда, вместе с землей семья Лойко унаследовала и остатки долга по кредиту в Государственном Дворянском Земельном Банке, взятом под залог той же земли покойным Саковичем. К этому времени в семье Александра Павловича и Евгении Даниловны было уже семеро детей. Трудолюбивая семья считалась семьей среднего достатка.

Иван был старшим сыном. Когда мальчик подрос, его отдали в церковно-приходскую школу. Учился он с удовольствием. Обладая отличной памятью и природной смекалкой, он легко освоил программу начальной школы. Сказалось также и то,

что Евгения Даниловна постоянно занималась с детьми, обучала их не только азбуке и письму, но также учила их и польскому языку, что позднее очень пригодилось Ивану. Как старший ребенок Иван с детства привык к самостоятельности. Отец и мать понимали, что мальчику необходимо продолжать учебу в Минске, а это значит, что 13-летний подросток будет жить вне семьи и вести самостоятельный образ жизни, так как рассчитывать на помощь постоянно болеющего и слабеющего Данилы Викентьевича не приходилось. Но желание дать сыну достойное образование заставило родителей подыскать квартиру “со столом” для Ивана в Минске.

В 1905 г. Ивана зачислили в Минское реальное училище, открытое еще в 1880 г. и за 25 лет достигшее весьма высокой оценки. Выпускников Минского реального училища охотно зачисляли в Московский, Петербургский, Харьковский технологические, а также в Рижский политехнический институты. В училище насчитывалось около 200 питомцев. За обучение в училище родители Ивана платили ежегодно по 60 рублей. Плата по тем временам немалая. Училище имело естественно-исторический, механический, физический, рисовальный и другие кабинеты, а также лаборатории и библиотеку. Очень большое внимание уделялось физической подготовке воспитанников, для чего в начале века был построен корпус для занятия гимнастикой. Кроме теоретических знаний для молодых людей наставники постоянно проводили экскурсии на минские предприятия. К 1913 г. в Минске насчитывалось 77 фабрик и заводов. В сфере производства было занято более 5 тысяч человек. Минск стал также крупным культурным центром.

Не обходили своим вниманием город первые воздухоплатели. Первые полеты в Минске происходили на Комаровском поле. Разве мог пропустить эти знаменательные события Иван со своими друзьями из реального училища? Однажды во время одной демонстрации полетов аэроплан с работающим мотором завалился на крыло и врезался в толпу. Тогда погибло 4 человека и 12 было ранено. Незадачливого авиатора от разгневанной толпы с трудом спасла полиция. После несостоявшейся демонстрации некоторое время Минск авиаторы своим вниманием не баловали. Но через год 22 августа 1910 г. в Минск со своим аэропланом “Фарман-IV” приехал знаменитый авиатор Сергей Уточкин. Его солидный внешний вид говорил о том, что и дело поставлено солидно. Когда над Комаровским полем Уточкин на высоте 100–150 м сделал несколько пологих разворотов и аккуратно приземлился, восторгу мо-

лодых людей не было предела. Через некоторое время они на том же поле присутствовали во время демонстрации полетов другим не менее знаменитым авиатором – Александром Васильевым. Васильев на аппарате "Моран" продемонстрировал свои полеты, отличающиеся от полетов Уточкина необычайным изяществом и легкостью. Об этих событиях много писали в журналах "Огонек", "Вокруг света", "Природа и люди" и другие. Там же помещались фотографии первых авиаторов и аэропланов. В том же году минские газеты сообщали о подготовке к перелету Санкт-Петербург – Москва. Участие знакомых минчанам по выступлениям в их городе авиаторов в этом перелете С. Уточкина и А. Васильева не оставило в стороне и Ивана. Когда 10 июля 1911 г. начались эти необычайные состязания, Иван с нетерпением ждал сообщений в газетах о ходе перелета. С огорчением узнал о постигшей под Новгородом неудаче Сергея Уточкина. Из участвующих десяти авиаторов неудачи постигли всех, включая и победителя состязаний А. Васильева. Он, спутав города, два часа летел в направлении Ржева, но, исправив ошибку, стал единоличным победителем перелета, преодолев 725 км за 24 часа 41 мин. 14 сек.

Увлечение Ивана авиацией и желание подняться в воздух,



Первые русские авиаторы:  
С. Уточкин, А. Васильев,  
М. Ефимов. 1910 г.  
(фото из Интернета)

подобно тем авиаторам, которых он боготворил, привело к тому, что, по рассказам его брата Владимира, дома во время каникул Иван начал собирать свой планер. В некоторых журналах того времени печатали чертежи наиболее простых конструкций планеров. Как водится, первый блин оказался комом: планер разбит, несанкционированное использование полотна из запасов матери разоблачено, синяки и шишки несостоявшегося авиатора на лице, а мнение разгневанного отца было зафиксировано вожжами на противоположном от головы месте. Естественно, такое "пустое" занятие не могло понравиться отцу. Только мать, Евгения Даниловна, как могла, смягчала гнев отца. Но расстаться со своей мечтой молодой человек уже не мог. Срок обучения по специальности механика, которую выбрал Иван, составлял 7 лет. По окончании реального училища Иван мог бы блестяще продолжать обучение в любом институте, но, понимая, что его обучение становится тяжелым бременем для родителей и в ущерб образованию подрастающих братьев, Иван принял решение стать профессиональным военным. В 1913 г. он поступил в Московское Алексеевское военное училище. Это был наиболее короткий путь в авиацию, так как офицеров в летные школы охотно зачисляли и обучали их за казенный счет.

В России было более десяти военных училищ. Алексеевское училище, в которое поступил Иван, считалось "третьим по чину", после Павловского и Александровского училища. Оно было создано на базе Московского пехотного юнкерского училища в 1864 г., а в честь родившегося в 1906 г. наследника престола по велению Николая II училище было названо Алексеевским. В Павловское и Александровское училище принимали дворянских детей, а также детей богатых родителей, к которым Иван не относился. В Алексеевское училище принимали детей разночинцев и выпускников средних и высших учебных заведений. Срок обучения составлял два года. 44-часовая учебная неделя предусматривала изучение следующих предметов:

- Закон Божий – 2 ч;
- русский язык и литература – 4 ч;
- французский язык – 2 ч;
- немецкий язык – 2 ч;
- математика – 3 ч;
- естественные науки – 3 ч;
- история – 2 ч;
- тактика – 7 ч;
- артиллерия – 5 ч;
- фортификация – 5 ч;

- военная топография – 4 ч;
- военная администрация – 2 ч;
- военное законодательство – 3 ч.

Окончившим училище по первому разряду (не менее 8 баллов по военным дисциплинам, не менее 6 баллов по общеобразовательным дисциплинам и не менее 9 баллов по поведению и строевой подготовке) присваивалось звание подпоручика, и они могли быть прикомандированы к гвардейским частям. И, несмотря на то, что "алексеевцы" тянули военную лямку в далеких от столичных городов гарнизонах, они гордились своим училищем и особым значком, вручаемым выпускникам. Начальник училища генерал Н.А. Хамин имел права полкового командира. Его помощник по строевой подготовке полковник А.М. Попов отличался крутым нравом. Любитель дисциплинарных взысканий, он часто ставил юнкеров "под ружье" с полной выкладкой, дабы они сами испытали наказание, прежде чем будет наказывать нижних чинов. В училище Иван Лойко был зачислен юнкером рядового звания.

Распорядок дня не тяготил привыкшего к дисциплине юношу. В 5:45 утренняя повестка, подъем, утренний осмотр, молитва, гимн, чай, развод на занятия. В 12:30 завтрак и снова занятия. В 17:45 обед и отдых. В 20:00 вечерний чай. В 21:00 построение на вечернюю зорю и переключку, затем осмотр и отбой. В увольнение отпускали по воскресениям после строгого инструктажа. Юнкерам запрещалось посещение платных мест гуляния, клубов, трактиров и ресторанов, народных столовых, бильярдных и торговых рядов на Красной площади. В театрах и на концертах юнкерам запрещалось сидеть ближе седьмого ряда партера. Но это совершенно не интересовало Ивана, потому что все свободное время в увольнении он проводил на Ходынском поле, где почти каждый выходной проводились соревнования по воздухоплаванию.

Вместе с Иваном в Алексеевском училище учился Владислав Наркевич. Он был на один год старше Ивана, но закончил 8-классное Виленское коммерческое училище, имея ту же цель – получив офицерское звание, поступить в авиационную военную школу. Происходил Владислав из потомственного дворянского рода. Общая цель сблизила молодых людей. Они вместе ходили в увольнение, которое проводили на Ходынке. И если полетов не было, молодые люди все свободное время проводили в общественной библиотеке за чтением журналов, печатающих новости и подробности из жизни авиаторов.

Лагерь училища располагался здесь же на Ходынке в Со-

сном бору, откуда юнкера могли наблюдать за тренировочными полетами, взлетами и посадками аэропланов. Этому способствовало и то обстоятельство, что здесь же на Ходынском поле находился первый в России авиационный завод "Дукс". На занятиях в училище юнкерам рассказывали о первых опытах использования авиации в военных компаниях на Балканах в 1912 г., об участии в них первых русских летчиков под руководством С. Щетинина. Летчики Агафонов, Евсюков, Колчин и Костин составили первый боевой отряд русской авиации. Опыт их участия в боевых действиях во многом способствовал созданию военной авиации. Энтузиасты воздухоплавания вновь и вновь ставили рекорды в скорости, высоте, дальности полетов. Все больше увеличивались время полета и загрузка самолетов. Имена знаменитых летчиков – Ефимова, Уточкина, Васильева и других – не сходили с газетных страниц. На глазах молодых людей, избравших для себя военную карьеру, зарождался новый вид мощного оружия – авиация. В мае 1910 г. в Гатчине была открыта первая в России офицерская школа летчиков, был построен первый аэродром, на котором начали производиться полеты на французском аэроплане "Фарман". В эту школу принимали военнотружущих, имеющих офицерское звание. Согласно распоряжения генерала Каульбарса №255 от 30 апреля 1911 г., о том, каким требованиям должен соответствовать кандидат на слушателя школы военных летчиков, говорилось, что "чистый вес тела обучающихся офицеров не должен превосходить 5 пудов и они не должны быть женатыми". Это объяснялось ограниченной грузоподъемностью аэропланов и весьма частыми отказами техники и систематическими авариями и жертвами.

29 июля 1914 г. в России была объявлена частичная мобилизация, а уже 31 июля была объявлена всеобщая мобилизация. Иван, которому 24 июля было присвоено звание портупей-юнкера, понимал, что началась война. Официальной датой начала Первой мировой войны считается 1 августа, когда Германия объявила войну России. А уже 26 августа 1914 г. все газеты Москвы опубликовали трагическое известие о первом в мире воздушном таране. Штабс-капитан Петр Нестеров, протаранивший австрийский разведчик "Альбатрос" ценою собственной жизни, навеки вошел в историю развития русской авиации. А 8 октября погиб его родной брат Михаил Нестеров. В первые же дни войны Русская армия понесла большие потери среди младшего офицерского состава. Несмотря на то, что на нужды армии перед войной еще в 1912–1913 гг. из Государ-

ственной казны военному министерству было выделено более 500 млн руб., из которых более 300 млн руб. так и остались не использованными. А на фронте на каждые 3 артиллерийских выстрела неприятеля, русские артиллеристы отвечали всего одним выстрелом из-за нехватки снарядов.

Юнкеров Алексеевского училища начали срочно готовить к выпуску после 13 месяцев обучения. Все последующие выпуски совершались через шесть и даже через четыре месяца. 1 октября 1914 г. Ивану Александровичу Лойко, окончившему обучение по первому разряду, было присвоено звание подпоручика. Получив новое обмундирование, револьвер, шашку, полевой бинокль, компас, Уставы и 100 рублей денег, Иван отбыл в распоряжение штаба Московского военного округа. 9 октября он был зачислен младшим офицером в 59-й запасной батальон, расквартированный в Воронеже.

Владислав Наркевич был направлен в 203-й запасной пехотный батальон Московского военного округа.

Сразу по прибытии к месту службы Иван подал рапорт о направлении его в школу авиации. Просьбу молодого офицера удовлетворили, и 27 ноября его откомандировали в г. Севастополь, в школу авиации. А 29 ноября туда же был откомандирован и подпоручик Наркевич.

Открытие в 1910 г. школы авиации в Севастополе было вызвано не только тем, что имеющиеся к этому времени школы в силу их географического расположения не давали возможности круглогодичной подготовки летчиков, а также и необходимость создания морской авиации. Для преподавательской работы были привлечены лучшие авиаторы страны: М.Н. Ефимов, Е.В. Руднев, Г.В. Пиотровский. Сначала в качестве аэродрома использовали Куликово поле, недавний плац для строевых смотров, но через год аэродром перенесли в долину речки Кача, где были оборудованы также помещения для размещения аэродромных служб. Севастопольская авиашкола заняла в стране лидирующее положение. Именно здесь впервые были испытаны и применены авиационные лыжи. Здесь же М.Н. Ефимов провел первые испытания ранцевого парашюта Котельникова. О Михаиле Николаевиче Ефимове в школе говорили: "Наш Миша может летать даже на письменном столе", — так хорошо владеть любыми типами самолетов, как это делал М.Н. Ефимов, мог мало кто из инструкторов.

Лучшие летчики страны были качинцами: это и первый русский летчик М.Н. Ефимов, и автор "мертвой петли" П.Н. Нестеров, и покоритель "штопора" К.К. Арцеулов, и ас Первой



*Моран Парасоль (фото из Интернета)*

мировой войны Е.Н. Крутень. В Качинском училище было аккумулировано все лучшее, что имела авиация России с первых лет своего существования.

30 ноября 1914 г. Иван прибыл в Качу, где к этому времени располагалась Севастопольская школа военных летчиков. В Качинскую школу зачисляли не только офицеров, но и нижних чинов. Первым военным летчиком из нижних чинов стал матрос Александр Жуков еще в 1911 г. Обучение кандидатов на присвоение звания военного летчика включало навыки управления самолетом, которые отработывались на земле, затем полеты с инструктором, потом полеты на высоте 500 м с посадкой в строго указанном месте. В курс обучения входили также фотографирование, стрельба по двигающейся цели, сигнализация, моторное дело, высший пилотаж и бомбометание. Изучение материальной части самолета "Моран Парасоль", на котором обучался Иван, имеющий специальность механика, для него не было трудным. Курс по теории полетов казался ему захватывающей дисциплиной.

Бесконечные поломки выработавших свой ресурс двигателей, ремонтные работы с заменой узлов самого летательного аппарата, в которых Иван всегда помогал механикам, так уплотняли время, что его бег казался незаметным. Приближалась пора сдачи экзаменов.

Сдача экзаменов на звание военного летчика и получение диплома предусматривала перелет по маршруту Кача – Симферополь, с посадкой на аэродром Симферополя, как допуск к экзамену. Сам же экзамен состоял из набора высоты 3000 м за заданное время, затем движение по прямой в течение 30 минут, а затем, выключив мотор, необходимо было сделать две восьмерки и выполнить две спирали вправо и влево, а затем посадка на аэродром с выключенным мотором.



В начале войны военно-воздушный флот в основном комплектовался офицерами из различных родов войск, но предпочтение отдавалась гвардейским кавалерийским частям и артиллеристам. Окончившие летную школу офицеры, продолжали носить форму своего полка, прикрепив на погоны эмблему в виде орла, держащего в лапах меч и пропеллер. Гвардейские офицеры совершали полеты, не снимая при этом шпор, а кавалеристы и казаки терпели шутки своих коллег, не забыли ли они на аэродроме своих лошадей, которых и впрямь в школе использовали для буксировки аэропланов и подвоза топлива.

Все отобранные для обучения в летных школах кандидаты, были прикомандированы к школам, а по окончании школы откомандировывались в авиационную часть. По этой причине и Иван Лойко, направленный в летную школу, числился в 59-м запасном полку. Все это объяснялось тем, что структура военно-воздушного флота еще не была разработана, а частые аварии и травмы пилотов, не позволяющие им больше летать, не добавляли головной боли авиационному начальству. Таких летчиков просто возвращали в прежнюю часть.

И вот 20 апреля, успешно сдав экзамены, подпоручик Иван Александрович Лойко был удостоен звания военного летчика с правом ношения установленного нагрудного знака. Ему так же был выдан диплом за №255



Буксировка самолета на взлетную полосу аэродрома в Каче  
(фото из Интернета)

На имя Заведующего организацией авиационного дела в действующей армии была направлена следующая телеграмма:

21.04 1915 г.

*"Выдержали военного летчика на Моране подпоручика Лойко, хороший, прошу разрешения командировать в отряд капитана Земитана на Фармане".*

*Буксгевден.*

22.04.1915 г.

*Начальнику Авиационной школы в Севастополь:*

*"Назначение Лойко в 30-й отряд согласен. Командируйте Новоселицы"*

*Александр.*

27 апреля 1915 г. Лойко отбыл в распоряжение 30-го корпусного авиационного отряда.

28.04.1915 г.

*"Согласно телеграмме Августейшего Заведующего организацией авиационного дела в действующей армии Его Императорского Высочества Великого Князя Александра Михайловича от 28.04.1915 г. №5077, подпоручик Лойко назначен для несения службы в качестве младшего офицера в 30-й корпусной А.О. Окончил курс Офицерской школы авиации Отдела Воздушного Флота".*

5 мая 1915 г. сдал экзамен на звание "военного летчика" и Владислав Наркевич, откомандированный в 24-й корпусной авиационный отряд. На некоторое время пути их разошлись, чтобы потом вновь пересечься.

Приближалась первая годовщина войны. За это время и в авиации произошли существенные изменения. К началу войны Россия располагала самым многочисленным воздушным флотом, что говорит о том внимании Генерального штаба Российской Империи, которое им уделялось возможности создания совершенно нового рода войск. Накануне войны в составе 39 авиационных отрядов находилось 224 самолета. Как правило, эти отряды организационно придавались армейским корпусам, поэтому назывались корпусными (КАО).

Новый род войск создавался впервые и не избежал многих, прежде всего, организационных и управленческих недостатков: – большинство КАО, действительно были подчинены командирам армейских корпусов, но были случаи их подчинения командующим армиями. При этом (особенно в первые месяцы войны) высшие военные начальники абсолютно не знали боевых возможностей самолетов. Это приводило к постановке либо совершенно нереальных задач, либо зада-

чи совсем не ставились, что приводило к бездействию авиационных отрядов;

- самолетный парк Российской авиации состоял из аэропланов Франции, Англии, трофейных самолетов Германии. Русские летчики летали на "Ньюпорах", "Фарманах", "Моранах", "Сопвичих", "Вуазенах" и многих других типах самолетов. Были случаи, когда в одном КАО были самолеты совершенно разных модификаций, что создавало большие трудности в их обслуживании и обеспечении их запчастями;
- к началу войны у 60% самолетов моторесурс был выработан, а поставки моторов, запчастей и имущества союзниками систематически не выполнялись;
- созданные к 1914 г. в России собственные авиационные заводы Дукса, Щегинина не справлялась с заданием по поставкам в армию новых самолетов. Да и сборка французских самолетов на заводе Щегинина имела массу недостатков и уступала в качестве импортным аппаратам;
- обязательства по поставке в Россию военной техники, вооружения, боеприпасов и военного имущества союзниками выполнялись *по остаточному принципу и уже устаревших моделей*, это приводило к тому, что русским летчикам приходилось всегда противостоять технически более оснащенному противнику.

Именно по этим причинам потери в Российской Авиации только за первые два месяца войны составили 46% или 112 самолетов. При этом 90% из них (около 100 самолетов) – по причине изношенности моторов и самих аэропланов. На 1 января 1915 г. потери летчиков в русских авиаотрядах составили 33 человека, из которых 6 человек погибли от действий неприятеля, 5 человек погибли в авиационных авариях, а 22 пилота попали в плен, либо пропали без вести по причине как отказа техники, так и действий противника. Был сбит над Львовом и попал в плен также и кумир Ивана Лойко – Александр Васильев. Он производил воздушную разведку расположения неприятельских сил в западной части Галиции. С ним в качестве наблюдателя летел генерал-лейтенант Е.И. Мартынов. Над Львовом самолет был сбит, но опытному летчику удалось посадить аппарат и избежать гибели экипажа, но не избежать плена.

Была еще одна причина потерь самолетов и летчиков. Это – обстрелы своих самолетов русскими войсками. Ни солдаты, ни офицеры сухопутных войск не знали отличительных знаков ни

своих, ни вражеских самолетов, не говоря уже о знании силуэтов самолетов. От огня собственных войск 13 августа 1914 г. погиб поручик Гудим из 25-го КАО, а 27 августа та же участь постигла поручика Лемешко из 11-го КАО.

Таково было положение в авиационных отрядах, куда и был направлен выпускник Севастопольской офицерской школы авиации подпоручик Иван Лойко.

## Глава II

## 30-Й КОРПУСНОЙ АВИАЦИОННЫЙ ОТРЯД

### 1915 ГОД

К весне 1915 г. на всех трех фронтах (Северном, Западном и Юго-Западном) ни одна из воюющих сторон не могла потеснить противника, и армии вынуждены были заняться укреплением обороны. Главнокомандующий русскими войсками Великий Князь Николай Николаевич во время наступательной компании 1914 г. полностью проявил свою нерешительность и неспособность руководить столь масштабными боевыми действиями. Весной 1915 г. российским армиям не хватало ни боеприпасов, ни снаряжения, ни винтовок, ни даже солдатской одежды. На передовой уцелевшие в неподготовленных атаках солдаты подбирали винтовки мертвых. На три орудийных выстрела противника русские артиллеристы отвечали всего одним выстрелом.

Летом германское командование перебросило на свой Восточный фронт несколько армий с запада. Немцы прорвали фронт в Польше, и русские армии покатались назад, оставив Галицию с Львовом и Перемышлем. В руководстве русских армий были произведены перестановки. Царь, отправив на Кавказский фронт Великого Князя, взвалил на себя всю ответственность за действия русских армий, став Верховным главнокомандующим. Начальником штаба Верховного главнокомандующего был генерал Клембовский. Генерал Иванов возглавил Юго-Западный фронт. Командующим Северо-Западным фронтом был назначен генерал М.В. Алексеев, сменивший на этом посту генерала Рузского. 48-й Стальной дивизией на Юго-Западном фронте командовал генерал-лейтенант Корнилов, а

Железной дивизией командовал генерал-майор Деникин. Оба генерала пользовались огромным авторитетом среди офицерского состава, а также и у нижних чинов.

11-я германская армия начала Горлицкую операцию в начале мая 1915 г. Целью германского прорыва Юго-Западного фронта являлось окружение и уничтожение 9-й армии русских. Командующий Юго-Западным фронтом генерал Иванов понимал, какую угрозу представляла сдача Перемышля и Львова. Прикрывая отход 24 армейского корпуса, была окружена 48-я Стальная дивизия под командованием генерал-лейтенанта Корнилова. Отдав приказ о прорыве, Л.Г. Корнилов взял на себя личное командование батальоном, прикрывавшим прорыв дивизии. От батальона, так и не выполнившего свою задачу, в живых осталось всего 7 человек, среди которых находился дважды раненный генерал-лейтенант Л.Г. Корнилов, которого австрийцы, взяв в плен, поместили в замок Нейгенбах в окрестностях Вены. Это был элитный замок, где содержали пленных генералов и старших офицеров. Среди пленных находились летчик А.А. Васильев и генерал-лейтенант Е.И. Мартынов. Васильев предложил Корнилову план побега, который состоял из проникновения на один из аэродромов близ Вены, захвата самолета и полета на восток, хотя бы до территории Румынии. Однако сохранить план побега в тайне не удалось, и бесстрашного летчика изолировали от решительного генерала. Его перевели в концлагерь более строгого режима, в котором он и погиб в 1918 г. Генералу Корнилову побег удался только с третьей попытки лишь в августе 1916 г.

Отступая, русские войска несли огромные потери, и штаб 9-й Армии постоянно требовал от летчиков данных о расположении вражеских войск, о перемещении резервов. Одним из первых генералов, понявших, какую роль в этой войне будет играть авиация, был командующий 8-й армией генерал Брусилов. Еще в 1914 г. он обращался к Великому князю Александру Михайловичу, командующему всей авиацией русской армии: *"В настоящее время лишился совершенно воздушных аппаратов, столь драгоценных для разведок, что ставит управление войсками в крайне трудное положение. Покорно прошу Ваше императорское высочество оказать армии величайшую помощь "Фарманами" и "Ньюпорами". Деятельность летчиков в разведке незаменима"*.

1 мая 1915 г. военный летчик подпоручик Иван Александрович Лойко прибыл в распоряжение 30-го корпусного авиационного отряда, находившегося в распоряжении штаба 9-й

Армии Юго-Западного Фронта, как раз в то время, когда развернулись трагические события, связанные с гибелью Стальной дивизии. Аэродром 30-го КАО размещался в местечке Прэзмисл. Командир отряда штабс-капитан Земитан своим приказом ввел Ивана в состав отряда и представил вновь прибывшего летчика летному составу отряда. К этому времени в отряде числилось 4 летчика: Земитан, Шадский, Виноградов и Алелюхин, прибывший Иван стал пятым пилотом, 5 наблюдателей (Карпов, Шестаков, Чикилевский, Давыдов и Трингам), 5 старших и 5 младших унтер-офицеров (все они были мотористами) и 54 нижних чина. В отряде имелось 8 аэропланов: 5 Моран-Парасоль и 3 Моран-Ж. Учитывая отсутствие боевого опыта у вновь прибывшего летчика, Земитан закрепил за ним сразу два аппарата: МП №455 и МП №343. Самолет был хорошо знаком Ивану, так как на Моран-Парасоле он учился летать в Севастопольской школе летчиков. На самолете с двигателем "Гном" можно было развивать скорость до 115 км/ч. Максимальная высота потолка составляла 3500 метров. Взлетный вес 670 кг. Но ни один из аэропланов не был вооружен пулеметом и по меркам того времени уже считался неполноценной боевой машиной. В середине года русским летчикам пришлось уже столкнуться с немецкими самолетами, стрелявшими через винт. Первым пилотом, установившим на своем самолете пулемет, был французский летчик Ролан Гарро. Он же применил приспособление, позволяющее стрелять через винт. Эта новинка для немцев оставалась тайной до тех пор, пока им не удалось сбить и взять в плен Гарро. Летчика и остатки самолета немцы перевезли в Берлин, где Луи Фоккер разработал синхронизатор и соединил его с пулеметом "Парабеллум". Эта система вооружения немецких самолетов было запущена в производство уже в 1915 г. А идея использования пулеметных установок на самолетах, как и многое другое, принадлежала русским летчикам Владимиру Гартману и Петру Нестерову. Но, как известно, сапожник без сапог. Карабины и револьверы у русских пилотов против немецких пулеметов компенсировались только храбростью и мастерством пилотирования.

Из переписки со штабом авиации: *"Отряд до сих пор не получил легких пулеметов для установки на аппараты. Борьба с вооруженными неприятельскими аэропланами без пулеметов крайне тяжела. Нач. 30-го КАО штабс-капитан Земитан".* Ответ был таков: *"Легких пулеметов нет, посланы ружья-пулеметы Мадсен. Врио командира 6-й авиароты в.л. шт-кап. Яковлев".*

5 мая Иван Лойко вылетел в свою первую воздушную разведку. Как это зачастую бывает у новичков, желая показать класс посадки, не сбросив скорость при приземлении, он не вписался в габариты аэродрома, а так как на самолетах того времени тормозов не было, влетел в межу. Произошла авария. Из книги приказов по 30-му КАО:

*"5 мая с.л. в 8 час. 35 мин. утра военный летчик подпоручик Лойко по окончании воздушной разведки, спускаясь на аэродром с большой скоростью на "Моран-Парасоль" №343, наскочил на межу и скапотировал: сломан винт и другие части аппарата, мотор отправлен в мастерские 6-й авиароты" (Приказ №128 от 6.05.1915 г.).*

Но не случайно командир отряда Земитан закрепил за Иваном два самолета. Разведывательные полеты Иван совершал практически каждый день, когда позволяла погода. Зачастую разведывательные полеты сопровождалось бомбометанием. Точности бомбометания предавалось очень большое значение. Пилоты и летчики-наблюдатели самостоятельно изучали влияние различных факторов на точность бомбометания, сами разрабатывали элементарную теорию и делились друг с другом своими выводами. Теорию точности бомбометания разрабатывал С.Ф. Можайский и другие инженеры. Однако предлагаемые прицелы на практике не использовались ввиду их боль-



Бомбометание  
(фото из Интернета)

ших габаритов и при опросе командиров какими приборами пользуются их летчики, большинство из них ответили, что определенные навыки и хороший глазомер гораздо эффективнее любых приборов. Как показали бомбометания, выполненные Иваном Лойко, с глазомером у него было все в порядке.

В мае из 137 бомб, имеющих на складе отряда, 65 были использованы: 18 сбросил Лойко, по 13 – Шадский и Земитан. Отряд вел разведку огромного района от Хотина по Днестру на Залещики – Снятын – Кутты по заданиям штаба 9-й армии и 32-го армейского корпуса. Всего совершено 83 полета (102 ч 50 мин.), отзывы о боевых действиях отряда были самые лестные, но до сих пор никто из летчиков не имел боевых наград.

Горлицкое наступление немцев, приведшее к Великому отступлению русских армий на всех фронтах, понудило Николая II освободить военного министра Сухомлинова, против которого было начато расследование, а через год Сухомлинов был заключен в Петропавловскую крепость.

Ожидаемого немцами разгрома русских армий не получилось. В течение трех месяцев Северо-Западный фронт, не теряя оперативного управления войсками, планомерно отходил на восток. И в этом была безусловная заслуга командующего фронтом генерала Алексеева – талантливого штабиста. Фронт остановился и стабилизировался уже в Белоруссии и застыл по линии: Рига – Двинск – Пинск – Черновцы. Во время летне-осенней кампании практически удержала свои позиции только 9-я армия под командованием генерала А. Келчевского.

Немецко-австрийское командование приложило много сил, чтобы скрыть сосредоточение своих войск и обеспечить внезапность наступления. Однако воздушная разведка русских авиаотрядов помешала этому. Используя полученные данные, командование русских армий приняло меры, значительно снизившие темпы наступления противника, и хотя русские войска были вытеснены из Галиции, но окружить и разгромить их не удалось.

Интенсивное использование авиационной техники русскими летчиками имело и другую сторону: ресурс работы авиационных моторов вырабатывался, профилактическую работу и замену изношенных деталей и устройств в аэродромных условиях производить было невозможно из-за отсутствия запчастей. Техника отказывала все чаще...

11.08.1915 г. военный летчик подпоручик Лойко и наблюдатель подпоручик Шестаков вечером вылетели на разведку на Онут. Пролетая над дер.Топоровцы, Иван заметил, что у бен-

зобака отломилась соединительная трубка и бензин выливается. Выключив мотор, он спланировал к своим позициям и опустился у дер. Шиловцы-Малинцы. Они исправили повреждение сами и вернулись на аэродром в Мамалыгу. Наблюдатель Шестаков успел сбросить при этом в Топоровцы две 16-килограммовые бомбы.

За два месяца в составе 30-го КАО Иван Лойко совершил 30 боевых вылетов на разведку и бомбометание общей продолжительностью 44 ч 58 мин. От разведчиков не отставали и летчики только что созданных истребительных отрядов.

В августе 1-я русская истребительная эскадрилья под командованием штабс-ротмистра А.А. Козакова в районе Луцка организовала непроницаемую завесу для самолетов неприятеля, чем доказала необходимость создания истребительной авиации. Летчики-истребители начали применять тактику ведения воздушного боя парами. Часто они вылетали звеном, используя при этом третью машину в качестве приманки. Летая над вражеской территорией, этот аэроплан выманивал на себя машину противника. Если это удавалось, и вражеский самолет принимал вызов, то на него немедленно нападала пара самолетов во главе с командиром.

Аэропланы типа "Моран", на которых летали пилоты 30-го КАО, из-за маломощных двигателей "Гном" развивали скорость не больше 115 км/ч, в то время как немецкие двухместные монопланы "Фоккер", представляющие почти точную копию "Моранов", но с двигателями "Рено", развивали скорость до 130 км/ч. Большие потери в отрядах отрицательно сказывались на важнейших операциях и вынудили командование армий обратиться в Ставку с требованиями принятия мер по совершенствованию аэропланов. Но и сами летчики искали новые приемы и методы ведения воздушной войны. Так, в июне русский летчик Солодовников провел эксперимент по бомбометанию с пикирования. А за ним этот прием повторил летчик Шадский из 30-го КАО. В районе Черновиц, спикировав с высоты 1200 м, он тремя 16-килограммовыми бомбами уничтожил австрийский змейковый аэростат. Этот прием в последствии часто использовался летчиками отряда. А Михаил Шадский этим приемом вошел в историю авиации как первый пилот, удачно применивший бомбометание с пикирования. Через полтора десятка лет знаменитый летчик Валерий Павлович Чкалов рекомендовал советским летчикам изучать приемы Шадского и применять их при использовании самолетов-истребителей в каче-

стве штурмовиков. У таких пилотов было чему поучиться и молотому летчику Ивану Лойко.

В 30-м КАО по-прежнему летали с карабинами и револьверами, выполняя задания командования и фотографируя расположение вражеских войск и перемещения резервов. Особенно эффективными были бомбежки железнодорожных станций. Командиру отряда нравилась смелость и осмысленность действий Ивана, которому удавалось прицельное бомбометание. Летчики-наблюдатели с похвалой отзывались о мастерстве пилотирования и точности бомбометания Ивана. Часто штабс-капитан Земитан оставлял его за командира отряда, будучи уверенным в способностях и разумных действиях летчика. Заслуги Лойко за весенне-летнюю оборонительную компанию были отмечены командованием 9-й армии.

Приказом №385 от 6.08.1915 г. по 9-й Армии: *"Военный летчик подпоручик ЛОЙКО награжден орденом Св. Анны 4-й степени с надписью "За храбрость"*.

В конце августа 30-ый КАО перебазировался в район станции Мамалыга. Возвращаясь после доставки донесения в штаб 32-го армейского корпуса на "Моране" №343, Иван совершил вынужденную посадку из-за остановки мотора. Самолет стал на нос, но на этот раз обошлось без травм. Изношенная техника все чаще и чаще выходила из строя. Снабжение авиационных отрядов ремонтными комплектами и запасными частями велось крайне неудовлетворительно.

В сентябре подпоручика Лойко, прапорщика Виноградова и наблюдателя Карпова, а с ними еще 9 нижних чинов откомандировали в город Каменец-Подольск. По распоряжению штаба 9-й армии силами двух самолетов 30-го КАО осуществлялось дежурство с 18 по 30 сентября. Так как на двух пилотов был откомандирован один наблюдатель, то летчиком-наблюдателем у Ивана летал его же моторист младший унтер-офицер Бородинов. Воздушная разведка, произведенная Лойко и Виноградовым, установила сосредоточение войск противника на станции Черновицы. С аэродрома 30-го КАО от ст. Мамалыга для бомбардировки станции вылетели летчики Алелюхин и Шадский, а из Каменец-Подольска вылетел Иван.

Они совершили по три налета на станцию и сбросили на нее 22 бомбы. Первые две бомбы, сброшенные Иваном, попали на железнодорожное полотно и разорвались между составами. Во время второго налета две бомбы Ивана попали в здание, расположенное рядом со станцией. Третий налет Иван совершил в 15 ч 10 мин. Две пудовые бомбы попали в здание станции и

раздался сильнейший взрыв и здание загорелось. Это подтвердил летевший рядом Алелюхин, а Шадский сообщал позже: *"...здание станции разрушено. Столб черного дыма поднялся до высоты 1500 метров, когда я подлетал к Черновицам третий раз, были замечены два австрийских аэроплана, охранявших город, но они спустились в то время, когда я сбросил бомбы. По моему аэроплану велся обстрел из орудий и пулеметов, попутно провел разведку"*. Первый налет начался в 9:50, последний закончился в 16:55. Всего тремя летчиками было сброшено бомб общим весом 22 пуда 30 фунтов (372,63 кг при обычной загрузке "М-П" брал с собой две двух-пудовые или четыре пудовые бомбы).

За эти полеты были представлены в штаб 3-го корпуса: поручик Шадский к производству в штабс-капитаны, подпоручик Лойко – в поручики, старший унтер-офицер из охотников Алелюхин к Георгию 1-й степени, который был вручен ему уже на Кавказском фронте.

Позже из агентурных данных стало известно, что в этом налете Иван сбросил еще и 10-фунтовую бомбу, которая попала в орудийный окоп у Маморница, разбив орудие и убив четырех австрийцев-артиллеристов. Он просто забыл сбросить ее в Черновицах и на обратном пути сбросил ее на неприятельские окопы у Маморницы.

На отчете штабс-капитана Земитана о работе отряда с 16 сентября по 1 октября 1915 г. Великий Князь Александр Михайлович наложил похвальную резолюцию: *"Поистине ревностная и плодотворная работа. Александр"*.

Телеграммой из штаба 3-го конного корпуса от 29.09.1915 г.: *"Командир корпуса генерал-лейтенант граф Келлер приказал благодарить военных летчиков 30-го КАО за их лихую и весьма полезную работу 24-го сентября"*.

На исходе 1915 г. линия русско-германского противостояния застыла на всем протяжении от Рижского залива до границы с Румынией. Активность действия авиации с обеих сторон резко снизилась. Иван не любил вынужденного бездействия, чему в многом способствовала и осенняя распутица. Боевые вылеты были очень редкими.

В сентябре-октябре 30-й КАО базировался на аэродроме Липканы. 22.09.1915 г. штаб 32-го корпуса передал по телефону, что неприятельский аэроплан летал над Ставчанами и 101-й дивизией. Земитан приказал Ивану держаться в воздухе по 1,5 часа (утром с 7:00 до 10:00 и вечером с 3:00 до 6:00), дабы встретить противника, имея достаточную высоту и отгонять

вражеский аэроплан огнем из карабина. Дежурство в воздухе продолжалось несколько дней. В конце сентября Иван подал рапорт о предоставлении ему отпуска. Ему необходимо было навестить родителей и братьев, проживающих недалеко от Минска в деревне Рубилки. Он не был дома почти два года. Просьба была удовлетворена. Из книги приказов по 30-му КАО:

*"Военный летчик подпоручик Лойко убыл в двухнедельный отпуск во все города Российской Империи с 27.09. по 9.10.1915 г." (Приказ №273 от 27.09.1915 г.).*

Иван прибыл к родителям в Рубилки, в то время, как в семье Александра Павловича родилась еще одна дочь, которую родители окрестили Александрой, не столько в честь отца, сколько в память преждевременно скончавшегося брата Александра, причину смерти которого в возрасте 17 лет так и не узнал никто. Младшие братья Константин и Владимир уже выросли и вместе с отцом занимались нелегким крестьянским трудом. 90 десятин земли, три лошади и пять коров, два больших крестьянских дома составляли хозяйство родителей Ивана. Нина, сестра Ивана, которой исполнилось 10 лет, была первой помощницей матери. Шестилетний Николай под присмотром матери учился чтению и письму и тоже выполнял ряд обязанностей по дому. Все дети семьи Лойко были при родителях, кроме Ивана, который раз и навсегда выбрал для себя небо. Пробыв дома две недели, Иван вернулся в свой отряд. За 11 лет самостоятельной жизни он так отвык от родных, что больше скучал по самолетам, нежели по родителям.

В книге приказов по 30-му КАО штабс-капитан Земитан отметил еще 30 совершенных Иваном Лойко боевых вылетов:

*"Военный летчик подпоручик Лойко с 27.07. по 10.09.15 г. совершил еще 30 боевых воздушных разведок (33 ч 34 мин.). Означенную служебную перемену внести в его послужной список на зачисление 1 года пенсии".*

Всего за пять месяцев службы в 30-м корпусном авиационном отряде Иван Лойко совершил 60 боевых вылетов общей продолжительностью 78 ч 32 мин., заслужив право на досрочное оформление пенсии на два года.

Прибыв после отпуска в отряд, Иван увидел ту же картину: старенькие самолеты, отсутствие пулеметов на них, отсутствие длиннофокусных фотоаппаратов для съемки позиций противника. За полгода участия в боях Иван своими глазами видел, как изменилась авиационная техника у противников, и что имела на вооружении русская авиация.

27 октября командир 30-го КАО Земитан в ответ на теле-

фонограмму Великого князя Александра Михайловича отвечал: *"...специальных прицелов для сбрасывания бомб в отряде не имеется, имеется только лишь приспособление для точного определения местонахождения аэроплана по отношению к цели, лучшее приспособление выработано поручиком Шадским, опыты проводились лишь в последнее время".* В то же время во многих других авиаотрядах применялись различные приборы для прицельного бомбометания. Многие новшества, рожденные на фронте, так и не доходили до реализации из-за бюрократизма царских чиновников.

Несмотря на то, что Россия располагала в основном устаревшими типами самолетов, русские летчики проявляли на своих машинах чудеса пилотирования, отваги и самоотверженности. Австрийская газета "Pester Loyd" в октябре 1915 г. писала: *"Было бы смешно говорить с неуважением о русских летчиках. Русские летчики более опасные враги, чем французы. Русские летчики хладнокровны. В атаках русских, быть может, отсутствует планомерность так же, как и у французов, но в воздухе русские летчики непоколебимы и могут переносить большие потери без всякой паники."*

*"Русский летчик есть и остается страшным противником".*

С 9.12.1915 г. 30-й КАО перешел в распоряжение 12-го армейского корпуса и расположился возле штаба корпуса у дер. Новоселица. Теперь отряду предстояло выполнять задания 12-го армейского корпуса.

15 декабря 1915 г. в 2 ч 30 мин. Иван вылетел для бомбардировки неприятельского аэростата в дер. Молодые. Было сброшено четыре пудовых бомбы, которые в цель не попали, но разорвались вокруг аэростата, довольно близко от него, причем одна из бомб попала в здание, из которого побежали люди. Аэростат был немедленно опущен на землю. А через два дня подпоручик Лойко и наблюдатель Трингам вылетели по маршруту Новоселица – Вама – Маморница – Острица – Боянь – Вама – Зурич – Новоселица (аэродром), время в полете 1 час, высота 1200 м. Чтобы вызвать стрельбу по аэроплану (видны были замаскированные орудийные окопы) Трингам бросил 2 десятифунтовые бомбы в Маморницу, и начался обстрел у высоты №185 в районе Зурича. Первая шрапнель разорвалась под самым аэропланом, и одним осколком пробило крыло, а другим был поврежден мотор (погнуты три тяги, открывающие выпускные клапана). Один цилиндр перестал работать, но летчик долетел благополучно.

28 декабря 1915 г. в отряд поступил приказ:

*"Высочайшим Приказом от 22.08.1915 года военный летчик подпоручик ЛОЙКО награжден орденом Св. Владимира IV степени с мечами и бантом".*

*Приказ №366 от 28.12.1915 г. по 9-й армии.*

В декабре по заданиям штабов 9-й Армии, 12-го армейского корпуса и 3-го конного корпуса летчики отряда совершили 62 полета (65 ч 35 мин.).

Всего за 1915 г. летчики русской авиации произвели 9993 боевых вылета, проведя в воздухе 14647 ч. Состояние парка аэропланов оставалось причиной излишних потерь, о чем говорит их анализ за этот год: 43% летного состава погибло или получило тяжелые ранения в результате отказов техники, 22% с тем же диагнозом – из-за ошибок в пилотировании, 33% было сбито зенитной артиллерией и лишь 2% пилотов погибло в воздушных боях.

## 1916 ГОД

В конце 1915 г. Николай II освободил Великого князя Николая Николаевича от должности Верховного главнокомандующего и отправил его командовать Кавказским фронтом. Верховным главнокомандующим стал сам Николай II. Командующим Юго-Западным фронтом был назначен генерал А.А. Брусилов. Начальником штаба Ставки Верховного Главнокомандующего стал талантливый штабист генерал М.В. Алексеев. Оценку деятельности М.В. Алексеева в этой должности дал в своих воспоминаниях генерал Деникин: *"Фактически в командование вооруженными силами России вступил Михаил Васильевич Алексеев. На фоне русской военной истории и русской смуты фигура генерала Алексеева занимает такое большое место, что нельзя в кратких словах очертить его значение. Для этого необходимо специальное историческое исследование жизненного пути человека, вызвавшего различное отношение – и положительное, и отрицательное – к своей военной и политической деятельности, но никогда не давшего повода сомневаться в том, что крестный путь его озарен кристаллической честностью и горячей любовью к Родине – и великой, и растоптанной..."* Алексеев начал разрабатывать план летней кампании на 1916 г. 16 апреля 1916 г. он изложил свой план командующим фронтами. Западному фронту, которым командовал генерал Эверт, отводилась главная роль. В направлении Вильно должен был нане-



*Командующий Юго-Западным фронтом генерал А.А. Брусилов, с именем которого связано самое успешное наступление русских войск в июне-июле 1916 года, вошедшее в историю Первой мировой войны как "Брусиловский прорыв". Почтовая открытка 1916 года*

сти удар Северный фронт под командованием генерала Куропаткина. В этом плане Юго-Западному фронту отводилась второстепенная роль содействия Западному фронту. Брусилов настоял на том, чтобы второстепенный удар Юго-Западного фронта был настолько силен, чтобы германское командование приняло его за основное направление. Ставка согласилась с тем, что вспомогательный удар будет нанесен по всей линии фронта, составляющей 340 км. Брусилов таким образом расположил свои армии, что разведка противника не сумела определить даже приблизительное направление удара и планируемого наступления.

В период подготовки удара перед всеми видами авиационных отрядов были поставлены совершенно конкретные задачи. Необходимость проведения тщательной разведки самолетами-разведчиками и интенсивная бомбардировка вражеских позиций, укреплений и особенно железнодорожных станций – это понимали все летчики. Но самолеты, на которых они воевали, по своим техническим параметрам и вооружению значительно отставали от самолетов противника. При подготовке наступления впервые была применена в огромных масштабах



аэрофотосъемка передовых укреплений неприятеля, расположения его артиллерии, сосредоточений резервов. Работа для русских летчиков началась в первые месяцы 1916 г. Съемка позиций неприятеля производилась неоднократно, разными летчиками и наблюдателями, что позволило до мельчайших подробностей вскрыть оборону противника. Применение фотографирования значительно повысило эффективность авиаразведки и изменило отношение командования к авиации. Началась разработка операций с применением массированного применения воздушных сил. Технические данные самолетов были значительно улучшены; теперь на фронт поступали машины, достигающие высоты 3000 м и развивающие скорость от 150 до 160 км/ч. Почти все самолеты были теперь с установленными на них пулеметами. На некоторых типах устанавливали по два пулемета. Стало расширяться функциональное применение самолетов. Так, разведку теперь различали как ближнюю, дальнюю и артиллерийскую. Значительный вклад в признание авиации, как нового вида войск, внесло создание бомбардировочной авиации. Все настойчивее назревала необходимость создания истребительной авиации. Еще в сентябре 1915 г. командир 20-го корпусного отряда есаул В.М. Ткачев выступил с предложениями о создании истребительных авиационных отрядов. Авторитет командира 20-го корпусного отряда есаула Ткачева в авиационных частях и у командования русской армии был велик. Еще в августе 1914 г. за мастерски проведенную разведку и обнаружение сосредоточения войск противника он был первым летчиком, награжденным Георгиевским крестом IV степени. А в декабре этого же года Ткачев первым из летчиков России из личного пистолета расстрелял немецкий "Альбатрос", после чего летчики и стали брать в полет карабины. Предложенный Ткачевым проект был одобрен Верховным Главнокомандующим и был включен в план дальнейшего развития русской авиации. Однако слабое развитие самолетостроения в России не позволило приступить к формированию истребительных отрядов в 1915 г. Снабжение русской армии самолетами французского производства производилось нерегулярно, к тому же в Россию продавались снятые с вооружения и устаревшие модели.

30-й корпусной отряд по-прежнему занимался воздушной разведкой и бомбометанием. В январе 1916 г. отряд выполнял полеты в районе Буковины по заданию штабов 9-й Армии и 12-го армейского корпуса. Общий налет составил 74 полета (80 ч 55 мин.).

В феврале 1916 г. Иван Лойко был награжден третьим орденом. В Приказе по войскам 9-й армии его заслуги были отмечены так:

*"Военный летчик подпоручик 59-го пехотного запасного батальона Лойко за отличия в делах против неприятеля награжден Орденом Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом".*

Прилетевший в 30-й КАО для вручения ордена командир 9-го авиационного дивизиона военный летчик капитан Гартман после продолжительной беседы с Иваном порекомендовал ему воспользоваться относительным затишьем на фронте и отдохнуть, так как впереди будет очень много работы, да и самого Ивана ожидают некоторые изменения в службе. Очевидно, Гартман имел в виду повышение в должности командира отряда штабс-капитана Земитана, который, в свою очередь, на должность командира 30-го КАО рекомендовал подпоручика Лойко. Весенняя распутица и раскисшие аэродромы затрудняли полеты, и 7.03.1916 г. военный летчик подпоручик Лойко убыл в отпуск на четыре недели.

В апреле 1916 г. наконец-то получили пулеметы. На аппаратах МП №351 поставлен пулемет Веккерс №11041, на Моран-Ж №567 – Веккерс №11110, на МП №512 – Веккерс №10040, на МП №455 (ЛОЙКО) – Кольт. Испытан 1.05.1916 г.

Очевидно, что это событие было столь важным для всего состава 30-го КАО, что в журнал были занесены не только типы, но и номера каждого пулемета.

4 июня 1916 г., обескураживая противника, Брусилов двинул вперед весь фронт. 8-я армия, прорвав укрепления германских войск, двинулась на Ковель и Луцк. 11-я армия направила свой удар на Львов, 7-я армия направила свои силы на Галич, а 9-я армия, заняв с хода Черновцы, двинулась на запад. В планах Брусилова был переход через Карпаты и взятие Вены и Будапешта. Однако основные участники запланированного удара – Западный и Северный фронты – топтались на месте, ведя позиционные бои. Но основной причиной захлебнувшегося прорыва Юго-Западного фронта было неожиданное решение Румынии принять участие в войне на стороне Антанты. Образовался новый – Румынский фронт. Юго-Западный фронт получил дополнительно почти 500 км линии фронта.

Но для Ивана Лойко ситуация неожиданно тоже изменилась. Этому предшествовали некоторые обстоятельства. Штабс-капитан Земитан, получив повышение по службе, отбыл туда вместе с механиком И.К. Спатарелем, обслуживающим его са-



Приемка самолета Моран-Парасоль на заводе "Дукс"  
(фото из Интернета)

молет. Исполнение обязанностей командира отряда было возложено на подпоручика И.А. Лойко.

В начале года интенсивность воздушного противоборства на фронте заметно возросла. Боевые отряды и щепелины заметно увеличили количество налетов на прифронтовые города, а также и на группировки войск русской армии. 6 января 1916 г. над Минском немецкими аэропланами впервые были сброшены зажигательные бомбы с целью вызвать в городе большие пожары и панику. По разведанным и показаниям пленных летчиков неприятеля выяснилось, что немецкое командование готовит аналогичную атаку на российскую столицу.

Для противодействия этому необходимо было срочно приступить к формированию истребительных авиаотрядов. 25 марта 1916 г. приказом начальника штаба Верховного главнокомандующего генерала М.В. Алексева во 2, 7 и 12-й армиях были начаты формирования истребительных авиационных отрядов соответственно 2, 7 и 12-го. Первым закончил формирование 7-го ИАО подпоручик И.А. Орлов. Это был первый в истории русской авиации истребительный авиаотряд. 25 мая 1916 г. военный совет постановил в дополнение к действующим ИАО создать еще девять, присвоив им номера – 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 и 11.

7.07.1916 г. подпоручик Лойко был назначен командиром 30-го КАО, но в должность вступить не успел, т.к. сразу же был назначен командиром 9-го авиационного отряда истребителей.

Из записей в штабной книге: "Командиром 9-го АОИ назна-

чить из 14-го КАО поручика Бруяка или из 30-го КАО подпоручика Лойко".

Приказом по фронту 8.07.1916 г. были произведены следующие назначения: поручик Иванов – командиром 8-го АОИ, поручики Хризосколео и Смольянинов, штабс-ротмистр Жовнер, штабс-капитан Гавин на различные должности, и подпоручик Лойко – командиром 9-го истребительного авиаотряда.

13.07.1916 г. сотник 4-го АОИ Зверев и подпоручик Лойко из 9-го АОИ были откомандированы в Москву на завод "Дукс" для приемки аппаратов.

20 сентября 1916 г. Иван Лойко закончил формирование 9-го истребительного авиаотряда и в его составе отбыл на фронт со станции Жмеренка.

За время службы в авиации с 1.05.1915 г. по 1.09.1916 г. Иван Лойко совершил 156 воздушных разведок общей продолжительностью 189 ч 02 мин. Каждый полет над расположением войск неприятеля под непрерывным ружейно-пулеметным огнем и огнем артиллерии мог стать последним для летчика. Безжалостная статистика тех лет говорит о том, что состав отряда в течение года менялся полностью.

## Глава III

**9-Й ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ  
АВИАЦИОННЫЙ ОТРЯД****1916 ГОД**

21 августа 1916 г. 9-й отряд истребителей под командованием поручика Лойко прибыл на Юго-западный фронт в распоряжение 9-го авиационного дивизиона. Это было время, когда завершилась крупнейшая за всю историю Первой мировой войны операция, получившая название Брусиловского прорыва. Оборона противника была взломана на протяжении 480 км фронтальной линии. 9-я Армия, находившаяся на левом фланге, продвинулась вперед на 150 км. Огромную роль в успешном наступлении сыграла русская авиация, которая вскрывала пути отхода, места сосредоточения войск и сооружения новых оборонительных рубежей. Обеспокоенное стремительным продвижением русских войск, командование противника перебросило на Русский фронт крупные силы истребительной авиации. Расклад сил в воздухе изменился. Теперь численное и техническое превосходство принадлежало германской авиации. Для противодействия авиации немцев и австрийцев была создана специальная истребительная авиагруппа под командованием штабс-капитана А.В. Залесского (1-я БАГ), которая переломила ситуацию. Из доклада инспектора авиации Юго-Западного фронта есаула В.М. Ткачева: *"Лихие действия наших летчиков заставили противника забыть про Луцк"*.

Впервые на Луцком направлении была проведена массовая бомбардировка аэродромов, железнодорожных станций, воинских эшелонов и группировок войск неприятеля группами по 20 самолетов. Деятельность разведчиков, бомбардировщиков

и корректировщиков артиллерийского огня прикрывали истребительные отряды русской авиации.

На фронте шли позиционные бои, когда туда прибыл 9-й истребительный авиаотряд. Его состав первоначально был таков:

Командир отряда: И.А. Лойко – поручик 59-го запасного батальона;

Летчики:

Стржижевский В.И. – прапорщик, инженерные войска;

Сапожников Г.С. – старший унтер-офицер;

Сук Г.Э. – охотник (доброволец);

Лягуша – старший унтер-офицер;

Осипов – подпоручик, полевая артиллерия;

С 1.10.1916 г. наблюдатели:

Фугалевич – корнет Черкасского конного полка;

Калишевский – корнет Черкасского конного полка;

Казанский – корнет Черкасского конного полка;

Михайловский – прапорщик Заамурского погранполка.

За весь период Брусиловского прорыва с июня по август летчики Юго-Западного фронта совершили 1805 боевых вылетов общей продолжительностью 3147 ч. Пик их активности пришелся на август, когда 134 летчика совершили 749 боевых полетов общей продолжительностью 1224 ч.

К осени наступление Юго-Западного фронта приостановилось, затем увяло. Русские войска отошли на свои весенние позиции. На всех фронтах начались позиционные бои.

В 1916 г. в авиации появился специальный термин "ас", которым обозначали выдающихся летчиков. Вскоре этот термин стали использовать все воюющие стороны, кроме России, где понятие "ас" было введено в авиации РККА в период Гражданской войны. Кроме понятия "лучший", термин "ас" имел также и конкретное цифровое значение. В большинстве стран "асами" стали считать летчиков, одержавших 5 воздушных побед. Победой, или, точнее, "засчитанной победой", является "заявленная победа", которая получила официальное подтверждение. Для подтверждения требовалось свидетельство других летчиков, наземных наблюдателей, разведки, либо "вещественное доказательство" в виде куска сбитого самолета, фотографии места падения или снимков фотоаппарата.

20-го сентября поручик Лойко и корнет Казанский на аэроплане-разведчике "Ньюпор-10" (зав. №714) атаковали и сбили в районе Дорна-Ватра неприятельский самолет, который упал



*9-й истребительный отряд на Румынском фронте.*

*Во втором ряду на крыле стоят: слева – Григорий Сук, справа Григорий Сапожников, в первом ряду третий слева Владимир Стрижевский, второй слева Иван Карклин (предположение). Осень 1917 года*

в распоряжении неприятеля. Об этом на имя инспектора авиации штаба Юго-Западного фронта телеграммой №22935 от 20.09.16 г. доложил командир авиадивизиона Мацевич.

Первая победа Ивана считалась неподтвержденной.

27 августа в войну на стороне Антанты вступила Румыния, что оказалось не благом, а новым значительным бременем для России. Осенью 1916 г. румынская армия была быстро разбита, без боя был оставлен Бухарест. России пришлось ввести в Румынию значительные силы, чтобы остановить германское наступление.

9-й отряд истребителей был направлен в поддержку Румынии, несмотря на устные и письменные возражения генерала Брусилова. Осенью генерал Алексеев тяжело заболел и лечился в Севастополе. Назначенный начальником штаба Ставки генерал Гурко не согласился с Брусиловым, и к началу октября 9-й отряд был уже расположен к северо-западу от Фокшаны, недалеко от населенного пункта Окна.

Двум истребительным отрядам русских и одному франко-румынскому авиаотряду противостояли 20 авиационных рот

противника. В франко-румынском отряде было даже два летчика-аса, одержавших 5 побед. Правда, оба были французами, командированными в авиацию Румынии. Это были Морис Гонд, одержавший 6 побед, и Чарльз Револ-Тисот, сбивший 2 самолета на Румынском фронте и 3 немецких самолета во Франции. Кроме боевых полетов и воздушных боев русским летчикам приходилось еще обучать летному делу румынских летчиков. В авиаотряде Ивана Лойко тоже находились на стажировке румынские летчики. Наиболее способным из них Иван считал летчика Фотеску, с которым судьба свела его еще раз, но уже после окончания Первой мировой войны, и знакомство с которым отразится на судьбе Ивана. Но все это будет позже...

К концу 1916 г. 9-ым отрядом истребителей были получены самолеты "Ньюпор-11" и "Ньюпор-21". Верный своему правилу: "Лучшим летчикам – лучшие самолеты", командир отряда закрепил за Григорием Суком и за собой "Ньюпоры-11" (зав. №№1109 и 1127), за Владимиром Стрижевским "Ньюпор-21" (зав. №1719).

26-го октября поручик Лойко первым в отряде открыл счет воздушным победам. На аэроплане "Ньюпор-11" над станцией Мамалыга он с товарищами перехватил в воздухе вражеский аэроплан, первым атаковал и почти в упор расстрелял его. Вра-



жеский самолет перевернулся и врезался в землю перед русскими окопами. Это была первая подтвержденная победа будущего летчика-аса. С большим удовольствием Иван оценил в бою все преимущества нового для него самолета. На этом самолете Иван летал до поступления на фронт более совершенных "Ньюпоров-17" в 1917 г.

"Ньюпор-11" стал прародителем семейства самолетов-истребителей. Его создали специально для борьбы с аэропланами неприятеля, и он вполне оправдал данное немецкими летчиками название: "самолет-охотник". Начав войну монопланом, "Ньюпор" превратился в биплан, жесткая коробка которого обеспечивала выполнение сложных фигур пилотажа, обладая необходимой прочностью и очень высокой маневренностью. Именно "Ньюпор-11" позволил покончить с господством немецких "Фоккеров" в воздухе. Вооружение этого самолета состояло из установленного на верхнем крыле пулемета "Льюис" и стреляющего поверх диска пропеллера. Спускковой механизм приводился в действие при помощи гибкого троса. Магазин вмещал всего 46 патронов (позднее появился диск на 90 патронов), а так как при таком расположении пулемета прицельную стрельбу вести было сложно, то происходил перерасход патронов. Для перезарядки пулемета, как и для ведения прицельной стрельбы, необходимо было отстегнуть ремни и встать на ноги, удерживая ногами рычаги управления. Это делало уязвимым летчика. Частые отказы пулемета требовали от летчика большого хладнокровия, а неприцельная стрельба — рачительного отношения к расходу боезапаса. Большинство летчиков предпочитали атаку противника снизу и сзади. В борьбе с неповоротливыми "Фоккерами" это приносило успех. Скорость аэроплана в горизонтальном полете на высоте 2000 м составляла 140–150 км/ч, а продолжительность полета — до двух часов.

27 декабря над аэродромом Команешти появился двухместный аэроплан типа "Бранденбург". Максимальная скорость самолетов такого типа была до 140 км/час, а вооружение состояло из 1 или 2 пулеметов и до 170 кг бомб. Иван поднялся в воздух на своем "Ньюпоре-11". В своем отчете об этом воздушном бое он написал так:

*"На высоте 3500 м я догнал его южнее населенного пункта Окна. Подлетев к нему со стороны Пояна-Серес, я открыл огонь из пулемета. В ответ противник тоже открыл огонь, но затем снизился и улетел на свою территорию. Совершив разворот над Окна, я заметил другой такой же вражеский самолет, летящий*

*от Окна в сторону Онешти. Я догнал его и открыл огонь из пулемета с расстояния около 50 метров. Очень быстро снижаясь, он попытался улететь к югу от Онешти, но видя бесполезность своего маневра, повернул навстречу мне. Я открыл огонь из пулемета, который после 15 выстрелов заело. Мне оставалось только пугать врага своим маневрированием, вынуждая его летать вокруг меня. Возможно, это был "Бранденбург" с одним пулеметом".* В этот раз произвести бомбардировку русского аэродрома неприятелю не удалось.

В этот же день, несколькими часами позже Иван атаковал аэроплан неприятеля, который бомбил аэродром 28-го корпусного авиаотряда. Из доклада Лойко: *"Я быстро сблизился с вражеским аэропланом спереди и произвел по нему около 150 выстрелов. После этого он начал очень быстро снижаться и вскоре исчез около наших позиций".* Как выяснилось потом, это был "Бранденбург С1 63.79", который разбился около Онешти. Его пилот Джембор и наблюдатель Хайндл из 13-го отряда были взяты в плен русскими солдатами, и победа Ивана была тотчас подтверждена.

Опыт кампании 1916 г. показал, что преимущество в воздухе стало одним из условий успешных действий наземных войск. Вместе с совершенствованием авиации, развивались средства противовоздушной обороны. В 1916 г. Императорский военно-воздушный флот занял достойное место в структуре вооруженных сил России. Парк авиатехники пополнился новыми типами самолетов. Истребительная авиация в Российских воздушных силах стала необходимым структурным подразделением ВВС. Но проблемы с техникой и кадрами, проявившиеся в 1915 г., продолжали сказываться на характере потерь: из всего числа погибших в 1916 г. 52% стали жертвами отказа техники; 23% погибли из-за ошибок пилотирования; 18% были сбиты огнем средств противовоздушной обороны и 7% погибли в воздушных боях. Особенно высокими потери были среди истребителей. Обычно в течение года полностью менялся состав летчиков истребительного отряда.

1916 г. прошел под знаком выхода авиации из вспомогательного вида вооружения в самостоятельный род войск. В конце года в русской армии в "Наставлении по применению авиации на войне" впервые был обобщен русский и зарубежный опыт: *"Успех борьбы за господство в воздухе требует сосредоточения на важных участках фронта самолетов-истребителей в сильные боевые группы, способные на большое и длительное напряжение. Обеспечить господство в воздухе одновременно на всем*

*нашем фронте невозможно, но можно достигнуть этого господства и сохранить его за собой в нужный момент на определенном участке фронта, сосредотачивая в одном пункте и под общим начальством все самолеты-истребители армии и усиливая их, когда нужно, истребителями других армий".*

В кампании 1916 г. ни одна из воюющих сторон не осуществила свои стратегические планы. Антанте не удалось нанести поражение противнику согласованными ударами. Не удалось и германской коалиции вывести из войны Францию или Россию. Опыт кампании также показал, что господство в воздухе является одним из основных условий успеха боевых действий наземных войск.

За всю кампанию 1914–1915 гг. русская авиация произвела 15435 самолетовылетов. Авиация из вспомогательного вида вооружения превратилась в самостоятельный род войск.

### 1917 ГОД

В наступившем 1917 г. руководству кайзеровской Германии стало ясно, что вести дальше войну на два фронта ни Германия, ни Австро-Венгрия не в состоянии. Необходимо было вывести из участия в войне Россию. Командование германскими войсками понимало, что даже после поражения на всех фронтах во второй половине 1916 г. русская армия способна нанести удар, подобный Брусиловскому прорыву. Для того, чтобы вывести Россию из участия в войне, кайзеровское правительство не жалело средств. Начавшееся разложение в Русской армии значительно облегчило германскому командованию выбор: добиваться выхода России из войны военными победами или довести в России антивоенные настроения до полного краха царского строя. Наиболее соответствовал цели Германии лозунг большевиков: "Долой войну!". Большевистская агитация проникла в армию и способствовала росту пораженческих настроений в среде солдат и низшего офицерства. Окопная правда состояла в том, что опустылевшая кровопролитная война с ее неудачами и поражениями агитаторами всех мастей объяснялась предательством и императрицы, и царских министров, и генералов. Такое положение в армии было, как нельзя, на руку германскому командованию. Для предотвращения развала армии необходимы были победные действия армии. В этом состоял план действия армии на 1917 г.

По плану русского верховного командования главные удары против Австро-Венгрии в летнюю кампанию 1917 г. дол-

жен был нанести Юго-Западный фронт, а Северный и Западный фронты должны были нанести вспомогательные удары. Предполагалось также начать наступление и на Румынском фронте. К этому времени стала очевидной необходимость действия авиации в рамках фронтов, не только для противодействия авиации противника и для корректировки огня артиллерии, но и для поддержки пехоты при наступлении. Были созданы истребительные авиагруппы из 3–4 отрядов, находившиеся в прямом подчинении штаба фронта. На фронт поступали все более совершенные самолеты. Полеты для глубокой разведки и бомбометания производились теперь группами по 6–8 самолетов с сопровождением истребителей. Стали чаще происходить групповые воздушные бои.

В начале января 1917 г. полеты самолетов с обеих сторон свелись до минимума. Иван не любил этого вынужденного бездействия, хотя и понимал, что на фронте готовятся к каким-то наступательным операциям. Зима в этом году стояла морозная и довольно снежная. Несколько случаев отказа моторов из-за низкой температуры воздуха вынудили сократить также и тренировочные полеты. Несколько разведывательных полетов Иван выполнил сам.

За 6 месяцев боевых действий 9-й отряд не потерял ни одного летчика и ни одного самолета. Все летчики отряда отлично владели приемами воздушного боя. На каждого из них командир полагался с уверенностью в том, что никто не дрогнет в бою и не бросит своего товарища.

Прапорщик В.И. Стрижевский, фамилию которого в списках и донесениях стали писать на русский манер как Стрижевский, человек дворянского происхождения, замкнутый и немногословный, произведенный в прапорщики из вольноопределяющегося за боевые отличия, заведовал в отряде фотографией. Он прибыл в отряд из госпиталя, в котором находился на излечении после аварии. За воздушные разведки в составе 16-го корпусного отряда Стрижевский был награжден солдатским Георгием всех четырех степеней. Был травмирован во время аварии в районе города Каменец-Подольска, но после излечения был направлен в 9-й истребительный отряд.

Г.Э. Сук, произведенный в прапорщики в октябре 1916 г. по представлению командира отряда поручика Лойко, который в аттестационном листе писал: *"Сук является отличным летчиком. Блестяще выполняет боевые задачи при трудных условиях. С любовью относится к делу. По отношению к военной службе старателен и исполнитель, аккуратен. В служебной и част-*

ной жизни держит себя отлично и может быть дельным офицером". Сук, также как и Стрижевский, на фронт пошел добровольно рядовым, несмотря на свое дворянское происхождение. К моменту зачисления в 9-й АИО Сук был также полным Георгиевским кавалером. На его счету были проведенные с блестящим воздушные разведки в составе 26-го корпусного отряда.

Из потомственных дворян был и подпоручик В.А. Наркевич, закончивший одновременно с Иваном Лойко Алексеевское училище в 1914 г. и Севастопольскую военную авиационную школу в мае 1915 г. До назначения в 9-й АИО воевал в составе 24 и 9-го корпусных отрядов, был награжден орденами Св. Станислава III ст. и Св. Владимира IV ст. за бой с тремя неприятельскими аппаратами. Наркевич прибыл в 9-й истребительный отряд 1.04.1917 г.

Старший унтер-офицер Сапожников из служилых дворян на фронт пошел также добровольцем. Он отличался высоким мастерством и необычайной смелостью, граничившей с безрассудством. К нему у командира отряда было больше всего претензий к дисциплине и в отряде, и во время боя. Командовать такими пилотами было очень не просто, учитывая к тому же крестьянское происхождение самого Ивана. В его отряде никогда не было панибратства, а требования командира были одинаковыми ко всем в равной мере. Внешне он производил впечатление сурового и озабоченного человека, хотя в его аттестации за 1916 г. было написано так: *"Отличный офицер, превосходный летчик, хороший командир отряда. Любим товарищами и, служа личным примером беззаветной храбрости, воодушевляет подчиненных, умеет заставить их и служить, и летать"*. Подписал: командир 9-го авиадивизиона. Мнение вышестоящего начальства: *"Вполне согласен с мнением командира дивизиона. Поручик Лойко храбр, энергичен, с большим сердцем и одушевлением. Блестящий офицер и отличный командир истребителей"*.

Снежные заносы в феврале 1917 г. не только вызвали затишье на фронте, но и помешали доставке муки в Петроград. Булочные закрылись, пекарни не работали. Первыми на улицу вышли возмущенные женщины. Они требовали хлеба и несли плакаты с лозунгами "Долой войну!", "Правительство в отставку!", впервые появился лозунг "Долой самодержавие". Эту демонстрацию женщин в Петрограде считают началом революции. Командовавший военным округом Петрограда генерал Хабалов решил применить силу, но пулеметный полк отказался выполнять приказы офицеров. Николай II из Ставки лишь

25 февраля приказал направить в Петроград карательную экспедицию, которую большевистские агитаторы убедили не вмешиваться в события. Объявившие себя революционными различные партии провозгласили в Петрограде власть Совета рабочих депутатов. Оставив Ставку, Николай II поехал в Царское Село, но царский поезд был остановлен на станции Малая Вишера в 120 км от столицы. Там и произошло отречение Николая II от престола. Формально вся власть перешла к Временному правительству, но реальную власть в Петрограде, а затем и в стране, захватили Советы рабочих, солдатских, крестьянских и прочих депутатов, избираемых народом.

Февральская революция подвела итог развитию Императорского военно-воздушного флота. Великого Князя Александра Михайловича на посту командующего воздушных сил сменил Вячеслав Матвеевич Ткачев, бывший командир 20-го КАО, затем инспектор авиации Юго-Западного фронта, полковник. Революция привела также и к смене главнокомандующего – им был назначен генерал Брусилов, который, зная положение в войсках, охарактеризовал его так: *"...в половине мая 1917 г. я был назначен верховным главнокомандующим. Я понимал, что, в сущности война для нас кончена, ибо не было безусловно никаких средств заставить войска воевать"*.

1 марта был опубликован Приказ №1, содержавший удивительные нововведения. Но ни в Приказе, ни в других документах Временного правительства не было и речи о наделении всех крестьян землей и о прекращении войны.

### ПРИКАЗ №1

1 марта 1917 года

*По гарнизону Петроградского округа, всем солдатам гвардии, армии, артиллерии и флота – для немедленного и точного исполнения, а рабочим Петрограда – для сведения.*

*Совет Рабочих и Солдатских Депутатов постановил:*

- 1) Во всех ротах, батальонах, полках, парках, батареях, эскадронах и отдельных службах разного рода военных управлений и на судах военного флота – немедленно выбрать комитеты из выборных представителей от нижних чинов вышеуказанных воинских частей.*
- 2) Во всех воинских частях, которые еще не выбрали своих представителей в Совет Рабочих Депутатов, избрать по одному представителю от рот, – которым и явиться с письменными удостоверениями в здание Государственной Думы к 10 часам утра, 2-го сего марта.*

- 3) Во всех своих политических выступлениях воинская часть подчиняется Совету Рабочих и Солдатских Депутатов и своим комитетам.
- 4) Приказы военной комиссии Государственной Думы следует исполнять только в тех случаях, когда они не противоречат приказам и постановлениям Совета Рабочих и Солдатских Депутатов.
- 5) Всякого рода оружие, как то: винтовки, пулеметы, бронированные автомобили и прочее, — должно находиться в распоряжении и под контролем ротных и батальонных комитетов и ни в каком случае не выдаваться офицерам, даже по их требованиям.
- 6) В строю и при отправлении служебных обязанностей солдаты должны соблюдать строжайшую воинскую дисциплину, но вне службы и строя, в своей политической, общегражданской и частной жизни солдаты ни в чем не могут быть умалены в тех правах, коими пользуются все граждане. В частности, вставание во фронт и обязательное отдавание чести вне службы отменяется.
- 7) Равным образом отменяется титулование офицеров: ваше превосходительство, благородие и т.п., и заменяется обращением: господин генерал, господин полковник и т.д.

Грубое обращение с солдатами всяких воинских чинов, и в частности, обращение к ним на "ты", воспрещается, и о всяком нарушении сего, равно как и о всех недоразумениях между офицерами и солдатами, последние обязаны доводить до сведения ротных комитетов.

*Петроградский Совет  
Рабочих и Солдатских Депутатов*

Отречение Николая II от престола и принятие пресловутого "Приказа №1" Петроградским Советом привели к массовому всплеску ненависти и насилия не только в Петрограде и других городах, но и к расправе над офицерами на фронте. Вот, что докладывал главком Северного фронта в штаб Главнокомандующего: "Ежедневные публичные аресты генеральских и офицерских чинов, производимые при этом в оскорбительной форме, ставят командный состав армии, нередко георгиевских кавалеров, в безвыходное положение. Аресты эти произведены в Пскове, Двинске и других городах. Вместе с арестами продолжается, особенно на железнодорожных станциях, обезоружение офицеров, в т.ч. едущих на фронт, где эти же офицеры должны будут вести в бой нижних чинов, товарищами которых им

было нанесено столь тяжкое и острое оскорбление, и притом вполне неза заслуженное. Указанные явления тяжело отзывались на моральном состоянии офицерского состава и делают совершенно невозможной спокойную, энергичную и плодотворную работу, столь необходимую ввиду приближения весеннего времени, связанного с оживлением боевой деятельности". Положение офицеров на фронте осложнялось тем, что большевики, стоящие на позиции поражения России в войне, вели открытую пропаганду неповиновения офицерам. Попытки кадровых офицеров сохранить боеспособность армии вызвали враждебное отношение солдат, наслушавшихся большевистских агитаторов. По заявлению Главнокомандующего генерала Брусилова на заседании штаба 2 мая: "15–20% офицеров быстро приспособились к новым порядкам по убеждению. Часть офицеров начала заигрывать с солдатами, послаблять и возбуждать против своих товарищей. Большинство же, около 75% не умело приспособиться сразу, обиделось, спряталось в свою скорлупу и не знает, что делать". Многим офицерам, которые наиболее настойчиво противостояли развалу армии, приходилось уходить с передовых позиций из-за угрозы физической расправы. Перед самым летним наступлением на Западном фронте более 60 командиров полков и корпусов вынуждены были уйти с фронта.

Несмотря на происходящие в России беспорядки, план наступления русских войск оставался в силе.

В марте отряд получил более скоростные самолеты "Моран-Солнье" (зав. №№732 и 742), которые командир отряда, следуя установленному правилу, закрепил в первую очередь за Григорием Суком и за собой. А уже 7 марта на "MS 742" в воздушном бою, обстреляв австрийский "Бранденбург", Сук принудил последнего совершить посадку в районе Бакэу, где летчик и наблюдатель были захвачены в плен. Иван Лойко на "MS 732" 11 мая одержал неподтвержденную победу. 16 апреля подпоручик Осипов с наблюдателем Калиновским в воздушном бою сбили "Альбатрос", но и сами получили ранения. Раненый Осипов благополучно посадил самолет, но Калиновский от полученных ран скончался 24 апреля. На самолете насчитали 152 пробоины.

В летней операции 1917 г. главная роль отводилась Юго-Западному фронту, и весной началась работа по созданию резервов самолетов, моторов, боеприпасов и вооружения авиационных отрядов. В период подготовки авиацией фронта были произведены фотосъемки всего района наступления. К ведению



разведки были привлечены все авиачасти, включая и истребительные отряды. Дальнюю разведку проводили наиболее опытные летчики на новейших аэропланах, но хороших самолетов-разведчиков не хватало. В марте-апреле активизация полетов российской авиации вызвала более активные действия авиации противника. Очень удачные бои провели Стрижевский в паре с Суком, сбив вдвоем 5 самолетов противника. 11 мая Иван в паре со Стрижевским напали на два вражеских самолета и подбили один из них. Задымивший самолет резко начал снижаться и приземлился на вражеской территории, что не давало права на засчитанную победу.

К лету 1917 г. на русском фронте находился всего лишь 461 исправный самолет, а по типам самолетов их насчитывалось около 30. По словам Ткачева "...лучшими из имеющихся сейчас на фронте систем являются истребители французских заводов". Наиболее ценными на данный момент были только что поступившие 14 машин "Ньюпор-17", из которых 3 самолета были переданы в 9-й истребительный отряд. Наиболее насыщенными самолетами были Юго-Западный и Румынский фронты, на которых было 259 аппаратов. Перед истребительными отрядами стояла задача защиты корректировщиков огня от вражеских самолетов. Летчики работали с раннего утра до наступления сумерек, совершая более 4 боевых вылетов за день.

Встретив серьезное сопротивление противника, наступление к концу июня захлебнулось. Русское командование пыталось провести перегруппировку войск и вновь начать наступление. Однако бесконечные митинги и самовольное оставление позиций солдатами сорвали эти планы. И только в авиационных частях командиры сохранили боеспособность отрядов и гарантировали дальнейшую работу. Германское командование, зная положение дел в русских частях, подготовило контрудар. 6 июля после сильной артиллерийской подготовки началось контрнаступление, и деморализованная пехота стала панически отступать. Несмотря на тяжелые условия при отступлении русские летчики не прекращали повседневной работы и выполняли задачи и распоряжения командования.

В июне 1917 г. отряд получил 4 самолета "Ньюпор-17", которые командир закрепил за Стрижевским, Сапожниковым, Наркевичем и Карклиным. Григорий Сук в это время летал на "Ньюпоре-21" (зав. №1719). За собой Иван закрепил "Ньюпор-17" №1445 и №1448, на которых также летали Сапожников и Стрижевский. Для самого командира "Ньюпор-17" №1448 оказался счастливым. На нем Иван одержал 3 подтвержденные и



Самолет-истребитель "Ньюпор-17". 1916 год (фотография из Интернета)

две неподтвержденные победы. На этих самолетах можно было вести прицельный огонь по противнику, так как пулемет был установлен на уровне головы летчика. Стрельба производилась через вращающийся винт с использованием синхронизатора стрельбы.

18 июля поручик Лойко и прапорщик Стрижевский атаковали вражеский двухместный "Бранденбург С.1 67.52", который обстреляв машину Стрижевского, ранил его, но подоспевший Иван обстрелял кабину машины неприятеля. Подбитая машина снизилась и скрылась в облаках. Низкая облачность помешала наблюдать за боем на передовых позициях русских войск. Несмотря на то, что победа не была засчитана, Иван обеспечил благополучную посадку раненого Стрижевского. Позднее из донесения австро-венгерских войск стало известно, что в этот день в районе Команешти совершил посадку подбитый русским летчиком самолет пилотируемый Августом Новаком, который был ранен, а наблюдатель Франс Фиртос был убит. Вполне вероятно, что это был самолет, подбитый командиром 9-го АИО.

18 июля 8-я армия под командованием генерал-лейтенанта Корнилова вторглась в Галицию и заняла города Станислав и Галич. В командование 8-й "Брусиловской армией" Корнилов вступил в апреле 1917 г. К этому времени его слава достигла пика. В войсках, особенно на Юго-Западном фронте, Корни-

лова боготворили. Его побег из австрийского плена в сентябре 1916 г. был третьим по счету побегом. Следует заметить, что на сентябрь 1916 г. в плену находилось 62 генерала царской армии. Бежал же из плена всего один – Корнилов. После 25-дневного скитания по Карпатам без карты и пищи, Корнилов оказался в Румынии, откуда и был доставлен в Ставку. В марте Государственная Дума настояла перед Временным Правительством о назначении Корнилова главнокомандующим войсками Петроградского военного округа. Но по его личной просьбе уже в апреле он был назначен командующим 8-й армии, сменив на этом посту генерала Каледина. Дерзкий план летнего наступления 8-й армии не был поддержан 7 и 11-й армиями из-за отказа солдат идти в наступление. Действия 8-й "корниловской" армии вошли в летопись Первой мировой войны как последний яркий след разрушающейся армии старой России.

В конце июля прибывшие подкрепления нанесли мощный удар по русским армиям Юго-Западного фронта и отбросили их за Тарнополь. Активной была лишь авиация Юго-Западного фронта. Начавшееся наступление на Румынском фронте, где действовал отряд поручика Лойко, развернувшееся почти на 500-километровом участке, началось довольно успешно, но 25 июля по приказу Керенского было прекращено по причине неблагоприятного положения на других фронтах.

В сентябре приказом Начальника штаба верховного командования был подведен итог деятельности авиации за истекшие весну и лето. В приказе отмечалось добросовестное и самоотверженное отношение всего личного состава авиации, которая понесла более значительные потери, чем другие рода войск, нанеся противнику втрое больший урон.

4 сентября поручик Лойко и прапорщик Сук над местечком Язловец на высоте 3000 м атаковали вражеский самолет в лоб. Ведя непрерывный огонь из пулеметов с расстояния 150 м и быстро сближаясь с врагом, они привели вражеский экипаж из летчика и наблюдателя к панике, которая закончилась тем, что у вражеского самолета отказал пулемет. Наблюдатель самолета противника продолжал вести огонь из карабина по самолету Сука, в то время как Иван продолжал лобовую атаку, заставив врага уходить в пике. При этом под огонь пулемета Ивана попал вражеский пилот. Лойко и Сук видели, что самолет врага врезался в землю. Это была третья подтвержденная победа Лойко.

В конце лета в 9-й отряд истребителей прибыли прапорщички Карклин и Алелюхин, хорошо известные Лойко по совмест-

ной службе в 30-м КАО. К этому времени целенаправленные действия русской авиации не планировались и носили чисто индивидуальный характер. Поступивший в августе 1917 г. в отряд самолет "Виккерс" был закреплен за Суком. А когда в отряд поступили два самолета "Спад 7.Ц1" французского производства, они были закреплены за Суком и Стрижевским. От нового аппарата Сук был в восторге. "Я сейчас летаю на самой лучшей машине с мотором в 150 сил. Самолет очень скоростной и маневренный, вот только на посадке слишком много напрягаться приходится – садится на большой скорости", – с восторгом писал Григорий в письме своей матери. Это был последний самолет, освоенный самым молодым летчиком отряда.

6 сентября на свободный поиск на своем "Ньюпоре-17" Иван вылетел с прапорщиком Карклиным. На высоте 4300 м они заметили вражеский самолет, который перехватили над Ботесчи. Уклоняясь от огня двух русских самолетов, вражеский пилот неожиданно сделал резкий поворот с одновременным снижением. Но русские летчики продолжали преследование, сопровождаящееся огнем двух пулеметов. Как выяснили потом, по вражескому самолету было выпущено более 500 пуль. Вражеский самолет разбился неподалеку от деревни Теодорешти на глазах русских солдат 1-й дивизии, которые и подтвердили очередную победу Лойко.

На следующий день Иван на "Ньюпоре-17" в 18 ч атаковал двухместный самолет противника на высоте 3000 м над деревней Арбора. Его атака была для неприятеля неожиданной, но врагу удалось оторваться от атакующего самолета в районе города Радауц. Набрав вновь высоту, Иван через несколько минут атаковал другой вражеский самолет в районе Радауца. Как и прежде, он начал лобовую атаку, открыв огонь. И, как прежде, противник тоже покинул поле боя. Через минут 15 Иван заметил третий самолет врага над городом Серес. Он дважды атаковал его, но у него самого закончился боезапас, и вражеский самолет улетел на свой аэродром. Так в один день за один час Иван провел три воздушных боя, но не добился победы.

8 сентября он вновь вылетел на свободную охоту. В 12 ч 30 мин. он заметил вражеский самолет, который тоже заметил "Ньюпор" Лойко и тотчас же обстрелял русский самолет. Затем неожиданно развернулся и улетел на свою территорию. В 13 ч 05 мин. Иван атаковал другой вражеский самолет, который также улетел, не приняв боя. Самолет Лойко требовал заправки бензином и пополнения боезапаса. Но как только он посадил свой самолет, над аэродромом повис самолет противни-

ка, словно вызывая наших пилотов на бой. Пока механики готовили самолет Ивана, с аэродрома поднялся в воздух прапорщик Сук. Иван взлетел следом за ним. Через 30 минут наши пилоты на более быстроходных "Ньюпорах-17" не высоте 3300 м настигли врага. Их первые две атаки успеха не имели, но во время третьей атаки у наблюдателя вражеского самолета заело пулемет, и он прекратил огонь. Иван развернул свой самолет для лобовой атаки и почти в упор расстрелял неприятеля, который, сорвавшись в пике, разбился около деревни Городники на вражеской территории, что не давало права засчитать победу.

За два последних месяца на Юго-Западном фронте русские истребительные отряды провели более 200 воздушных боев, в которых сбили 23 самолета противника. Вражеские летчики старались избегать боя с русскими, потому что никто кроме русских не атаковал в лоб. Совсем иначе развивались события на земле.

Не потерявшая дух и волю часть офицеров искала пути и средства к спасению положения на фронте. Обращаясь к своим начальникам, командиры частей предлагали решительные меры для борьбы с разложением, включая формирование частей специально для этой цели из офицеров и верных солдат, так называемые "заградотряды". Однако попытки осуществить эти меры наталкивались на нерешительность и страх военного руководства. Видя это, такие офицеры готовы были действовать и через голову непосредственного начальства. Вооруженное выступление генерала Корнилова сыграло исключительно важную роль в судьбе офицерства, потому что в тот момент оно казалось единственной силой, способной предотвратить катастрофу в России. Назначенный Верховным главнокомандующим генерал Корнилов пытался навести на фронтах порядок и дисциплину, всеми мерами вплоть до введения смертной казни. Он добивался роспуска солдатских комитетов и возврата к единоначалию. Встретив сопротивление как Петроградского совета, так и Временного правительства, Корнилов решил на поход на Петроград. Перед этим он обратился с "Манифестом к русскому народу". В своем манифесте мятежный генерал прямо обвинил правительство и большевистские Советы в сговоре с германским командованием. От офицеров требовали давать подписку о том, что они не поддерживают Корнилова, отказывающихся ожидала расправа. После корниловского выступления последовали многочисленные перемещения среди командного состава, аресты и бесчисленные расправы с офи-

церами. Волна эта прокатилась по всей России. Только теперь расправа над офицерами приобрела жестокий и даже садистский характер. Офицеры подвергались унижениям и оскорблениям, а их терпеливое отношение к обидчикам еще более раздражало солдат. Постоянно слышатся угрозы убийством, отмечены попытки избиения офицеров. Между офицерами и солдатами произошло окончательное деление на два лагеря, враждебных друг другу. Внутри армии образовались две враждующие стороны, пока еще не имеющие названий, но фактически это были уже красные и белые вооруженные силы.

Боеспособными пока еще оставались авиационные части. Но их локальные бои с противником и победы никакого стратегического значения не имели. Боевые вылеты летчики совершали скорее от отчаяния, нежели в силу необходимости.

12 сентября поручик Лойко, прапорщик Сук и подпрапорщик Сапожников совершали патрулирование. В районе деревни Серест они были атакованы группой самолетов типа "Бранденбург С.1", которые, используя более выгодную позицию, вели довольно прицельный огонь по русским самолетам. Чтобы уйти от прицельного огня, Иван вошел в штопор, а Сук и Сапожников ушли вверх. Выйдя из штопора, Иван атаковал врага снизу, всадив ему в "брюхо" почти 350 пуль. А через 30 минут на высоте 3200 м, перегруппировавшись, звено Лойко атаковало второй "Бранденбург С.1" в районе Язловец. На очень короткой дистанции каждый из русских летчиков выпустил по нему по 100 патронов, отчего вражеская машина покрылась дымом и начала снижаться. Наши пилоты преследовали подбитый "Бранденбург" до 1700 м, но вынуждены были отклониться в сторону, уклоняясь от огня вражеской артиллерии. Подбитая машина врага спланировала на русскую территорию и приземлилась возле Радауц. Пленные летчик и наблюдатель из 44-го отряда были в состоянии шока. К тому же наблюдатель был ранен в шею. Русские войска подтвердили пятую победу Лойко, что позволяло считать его летчиком-асом.

Последний бой на Румынском фронте Иван совершил в паре с подпрапорщиком Сапожниковым. 3 октября 1917 г над Язловицем они заметили вражеский самолет-разведчик. Первым атаковал Иван. После 50 выстрелов у него отказал пулемет, и он уступил свою позицию Сапожникову, который открыл шквальный огонь, после чего вражеская машина перевернулась. Из кабины вывалился летчик-наблюдатель. Самолет с переломившимся крылом и наблюдатель, выпавший из него, разбились возле передовой русских войск, которые и подтвердили

победу русских летчиков. Это был последний сбитый поручиком Лойко самолет на фронтах Первой мировой войны.

За время командования 9-ым истребительным авиаотрядом Иван Лойко был награжден еще тремя орденами: Орденом Св. Станислава III и II степени и Георгиевским крестом IV степени с лавровой ветвью по представлению солдат отряда. Этот орден Иван не успел уже получить, так как с развалом армии развалилась и наградная система России.

15 ноября 9-й истребительный отряд понес большую утрату: погиб один из лучших летчиков-асов русской авиации Григорий Сук. Из доклада командира 9-го АИО: *"Возвращаясь с боевого полета, прапорщик Сук делал поворот на аэродром, скользнул на крыло, а затем, перейдя в штопор, упал и разбился. Летчик умер от полученных в результате аварии ран"*. Он разбился на своем любимом "Спаде". В 21 год он был полным Георгиевским кавалером. Иван очень переживал смерть боевого товарища еще и потому, что практически война уже закончилась и для авиационных частей, которые сохранили свою боеспособность и верность воинской присяге до последних дней.

Опасаясь того, что организованная и боеспособная армия может выступить против большевиков, последние прилагали все усилия к деморализации и развалу армии. К ноябрю армия практически была уже небоеспособна. Находящиеся на передовой войска с трудом удавалось удерживать офицерам, физическое и моральное уничтожение которых было объявлено генеральной линией большевистской партии. Перед офицерами был нелегкий выбор: оставаться на фронте и служить под властью людей, задачей которых стоит развал государства, или оставить фронт в руках людей, совершенно неспособных управлять войсками. Часть офицеров полагала, что новая власть будет заинтересована в сохранении армии, для чего потребуются их опыт и знания, и склонялась к тому, чтобы признать новую власть Совнаркома. Некоторая часть считала, что верность союзническим обязательствам потеряла какое-либо значение, и сами покинули расположения своих частей. Колебания в офицерской среде были недолгими.

16 декабря был опубликован декрет "Об уравнивании всех военнослужащих в правах", который окончательно отстранил от власти офицеров в армии, а следующий декрет "О выборном начале и организации власти в армии" практически провозглашал уничтожение офицерского корпуса. Даже те офицеры, которые смирились с новой властью, были совершенно подавлены. 30 ноября по частям было разослано "Временное положе-

ние о демократизации армии", по которому офицерские чины, знаки отличия и ордена вовсе упразднялись. Это вызвало новый подъем озлобления против офицеров, настроение которых было угнетенным и подавленным, благодаря неопределенности их положения, как в настоящем, так и в будущем. Заслуженные кровью награды и погоны, с которыми не могли так легко расстаться боевые офицеры, неоднократно являлись поводом для солдатских самосудов. Было зарегистрировано более 800 случаев самоубийств офицеров, не сумевших пережить крушение своих идеалов и крах русской армии. В первой боевой группе капитана А.А. Казакова после оглашения комиссаром отряда этих декретов прапорщик Леман застрелился прямо в офицерской столовой. Этот случай потряс летчиков всего Юго-Западного фронта.

Арестованный генералом Алексеевым по приказу нового Верховного главнокомандующего А.Ф. Керенского за попытку вооруженного переворота генерал Корнилов был перевезен из Могилева в Быхов. К середине ноября в Быховской тюрьме находились 5 главных участников августовского путча – генералы Корнилов, Лукомский, Романовский, Деникин и Марков. После бегства Керенского во время октябрьских событий обязанности главы Ставки принял на себя начальник штаба Ставки генерал-лейтенант Н.Н. Духонин. 9-го ноября В.И. Ленин лично продиктовал приказ о смещении с поста генерал-лейтенанта Духонина и замене его прапорщиком Крыленко. Но пока Главный прапорщик России добрался до Ставки, Духонин своим приказом освободил всех заключенных тюрьмы и приказал им покинуть Быхов. Первыми по поддельным документам уехали из Быхова Деникин, Марков, Лукомский и Романовский. В Быхове остался один Корнилов, который в ночь на 20 ноября увел за собой из Быхова Текинский конный полк. Все будущие вожди Белого движения направились на Дон.

На следующий день новый Верховный Главнокомандующий прапорщик Крыленко с бандой пьяных петроградских солдат занял Ставку. Кавалер трех боевых георгиевских наград генерал-лейтенант Н.Н. Духонин был убит ударом штыка в спину. Больших жертв среди офицеров в самой Ставке не было, но с ее занятием большевиками исчезла последняя преграда, хоть как-то защищавшая офицеров от озлобленной солдатской массы. После заключения Брестского мира армия прекратила свое существование не только де-факто, но и де-юре. Юго-Западный и Румынский фронты 3 декабря были объявлены украин-

скими, и с середины декабря вовсе перестали согласовывать свои действия со Ставкой.

Последние боевые вылеты самолетов русской авиации состоялись в начале ноября. Вскоре ревкомы армий запретили их совсем. Разрешалось лишь изредка совершать тренировочные полеты над аэродромами. Запрещалось вступать в бой с самолетами недавнего противника. Авиационные отряды захлестнула волна собраний, митингов, выборов и перевыборов. Заключительное обращение генерала В.М. Ткачева к своим пилотам стало реквиемом русскому Военно-воздушному флоту и предоставило летчикам право самим принимать решение и определять свою судьбу:

*"Захват Ставки большевиками ставит меня в безвыходное положение... Считаю своим последним нравственным долгом перед Родиной в ее тяжелые дни испытаний бороться всеми силами и средствами с преступниками народа и государства – большевиками. В дни наступившей разрухи и смертельной опасности для нашей многострадальной Родины верю, что наши доблестные летчики до конца исполнят свой долг и останутся на своем тяжелом, но славном посту, вплетая новые лавры в венец нашей родной авиации..."*

9-й истребительный авиационный отряд как боевая единица прекратил свое существование 5 ноября 1917 г. Тогда отряд покинули Наркевич, Циргиладзе и Карклин.

Иван не мог видеть, как разваливался созданный им один из лучших на Юго-Западном фронте истребительный отряд. Сапожников убеждал Лойко в том что, учитывая крестьянское происхождение Ивана, ему не грозят никакие репрессии, но Иван твердо решил покинуть отряд, не объявляя своих намерений.

Да и Сапожников не сразу принял решение о переходе на сторону большевиков. Но в мае 1918 г. он вступил в РККА. Григория сразу назначили командиром второго отряда Первой Пролетарской группы. Он был награжден орденом Красного Знамени. По поводу награждения большой группы красных летчиков орденами решили устроить парад в городе Александровске. На торжества прилетел на своем трофейном "Снайпе" и Григорий Сапожников. Накануне парада это событие как следует отметили. Утром весь личный состав отбыл в город на парад, а Сапожникова не стали будить. Через полтора часа он проснулся и бросился к своему самолету с черным тузом на фюзеляже. Попытка механика задержать Сапожникова на аэродроме, отключив провод магнето, под угрозой маузера не уда-

лась. Мотор взревел. Самолет взмыл вверх свечкой так круто, что даже 220-сильный мотор не вытянул свечу. Самолет потерял скорость и рухнул. Хоронили Сапожникова под звуки вальса "Березка, как не раз завещал сам летчик. Так описал его гибель Алексей Туманский, бывший командир 34-го КАО, а во время Гражданской войны – красный летчик.

Прапорщик Владимир Стрижевский покинул отряд еще раньше. 5 июля 1917 г. он был ранен и после лечения был направлен в 10-й истребительный отряд. После октябрьского переворота он ушел из авиации, но вскоре был призван на службу в РККА и назначен командиром 1-й Воронежской авиационной группы. 4 ноября 1918 г. Стрижевский перелетел в расположение Донской авиации, где и остался служить. Позже их пути с Иваном опять пересеклись в авиации ВСЮР под командованием генерал-майора В.М. Ткачева. В 1920 г. Стрижевский эмигрировал в Югославию в звании капитана, служил в Югославских ВВС. Стрижевский считается основателем гражданской авиации Югославии. Он погиб в авиакатастрофе 22.08.1940 г. и похоронен на кладбище в пригороде Белграда – Земуне.

Прапорщик Иван Иванович Карклин перешел на сторону красных. В 1918 г. он вступил в ВКП(б), после Гражданской войны служил командиром эскадрильи в Забайкальском военном округе. Приказом Наркома Обороны №2492 от 29.11.35 г. ему было присвоено звание комдива, а 11.03.1937 г. был арестован и 10.06.1938 г. лично И. Сталин и К. Ворошилов подписали расстрельные списки, в которых значился и И.И. Карклин. Власть, за которую он воевал на фронтах Гражданской войны, так оценила его заслуги.

Судьба Федора Алелюхина сложилась так. Когда Иван Лойко в 1916 г. из 30-го КАО отбыл в Жмеренку на формирование 9-го авиаотряда, кавалера Георгиевских крестов IV, III и II степени Федора Алелюхина перевели в 14-й КАО на Кавказский фронт, где он, отличившись в боях, получил Георгия I степени и стал полным Георгиевским кавалером. В отряд к Ивану он



Прапорщик Иван Иванович Карклин  
(фото А.Е. Раевского)



Военный летчик ст. унтер-офицер  
Алелюхин, за выдающиеся отличия  
награжден Георгиевскими крестами IV, III, II  
и I степеней

прибыл в августе 1917 г. Когда на имя командира 9-го отряда истребителей пришло письмо от отца Федора Алелихина с просьбой сообщить, жив ли его сын, Иван отправил телеграмму такого содержания: *"Сообщаю, что летчик подпоручик Алелюхин жив и здоров. 9 истравот. Лойко. 20.11.1917 г."* Некоторое время Федор Алелюхин еще оставался в отряде, а затем покинул его и вернулся к родителям. В Гражданской войне не участвовал. Проживал в г. Малая Вишера Ленинградской области.

18 августа 1937 г. бывший офицер без определенного рода занятий Ф.В. Алелюхин был арестован и Особой тройкой

УНКВД Ленинградского округа 8 сентября 1937 г. приговорен к высшей мере наказания. Расстрелян 9 сентября 1937 г. в Ленинграде.

Владислав Александрович Наркевич не принимал участие в Гражданской войне и не служил в Красной Армии, но 22.04.1938 г. был арестован и приговорен Тройкой НКВД за "терроризм, антисоветскую пропаганду и агитацию" к высшей мере наказания. 22.06.1938 г. расстрелян.

Подпоручик Осипов был переведен в другой отряд еще в июле 1917 г. после возвращения из госпиталя. Больше они с Иваном не встречались. Старший унтер-офицер Лягуша был отозван из 9-го отряда в марте 1917 г. Поручик Циргиладзе самостоятельно покинул отряд 5.11.1917 г. Их судьба осталась неизвестной.

15 декабря 1917 г. командира 9-го отряда истребителей Ивана Лойко вызвали в штаб авиации Румынского фронта, расположенный в г. Яссы. Больше в отряд он не вернулся.

За весь период участия в Первой мировой войне, начиная с мая 1915 г. по 15 декабря 1917 г. военный летчик поручик И.А. Лойко совершил около 500 боевых вылетов, участвовал более чем в 100 воздушных боях, одержал 10 побед из них 6 подтвержденных, был награжден шестью обер-офицерскими орденами, соответственно его чину и званию:

- орденом Св. Анны 4-й ст. с надписью "За храбрость";
- орденом Св. Анны 3-й ст. с мечами и бантом;
- орденом Св. Станислава 3-й ст. с мечами;
- орденом Св. Станислава 2-й ст. с мечами;
- орденом Св. Владимира 4-й ст. с мечами и бантом;
- орденом Св. Георгия 4-й ст. с лавровой ветвью.

Кроме того, за заслуги перед Румынией он был награжден орденами:

- Рыцарский крест ордена Звезды;
- Рыцарский крест ордена Короны.

*(Этот перечень указан лично И.А. Лойко в анкете в 1929 г. Он несколько не соответствует данным РГВИА, по причине неудовлетворительной работы штабной канцелярии в период революционных событий. – прим. авт.)*

Октябрьскую революцию Иван Лойко не понял и не принял. Разгул безобразий, анархии и разложения армии, по его мнению, ничего хорошего для государства не давал. Уничтожение офицерства для него казалось сущим безумием, как и отмена единоначалия в армии. Крушение его личных планов в осуществлении мечты стать летчиком и улучшить свое материальное положение, его боевые награды, дававшие ему право на присвоение звания капитана, а также на некоторые льготы в части пенсионного обеспечения, конечно, повлияли на выбор его дальнейшего пути. Главной же причиной было то, что его бывшие высшие командиры – от легендарного генерала Корнилова, генералов Алексеева, Деникина и многих других, до его непосредственного авиационного начальника генерала Ткачева и его многих коллег по службе – сделали свой выбор, отправившись на юг России, где начинала формироваться Добровольческая армия. Именно там было место и Ивана Лойко.

## Глава IV

## БЕЛОЕ ДВИЖЕНИЕ

Самую большую проблему в захвате большевиками власти в 1917 г. составляла действующая армия – вооруженная, пока еще организованная и имеющая 3-летний опыт участия в войне. С задачей развала старой армии большевики справились. К 1918 г. как таковой линии фронта уже не существовало. Первые контрреволюционные военные формирования в ноябре 1917 г. были организованы генералами М.В. Алексеевым и А.И. Деникиным в Новочеркасске. На Румынском фронте, с которым Алексеев и Деникин установили связь, командование приняло решение о формировании Бригады добровольцев, желающих вступить в отряд Алексеева. Однако, проявив малодушие, высшие командиры Румынского фронта отказались от задуманного, испугавшись действительных и надуманных трудностей. Тогда командир 14-ой пехотной дивизии полковник М.Г. Дроздовский нашел в себе силы и мужество преодолеть всеобщее равнодушие и бросил по фронту клич: "Я иду – кто со мной?" Со всего Румынского фронта в 1-ю национальную бригаду русских добровольцев, которую формировал М.Г. Дроздовский, поступило всего 800 человек, решившихся до конца исполнить долг перед Родиной и лучше умереть, чем жить в оплеванной и поруганной революционным безумием России.

Штаб Румынского фронта находился в Яссах. Формально им командовал король Фердинанд I румынский. В действительности главой фронта был русский генерал Дмитрий Григорьевич Щербачев, официально занимающий должность главкома армиями на румынском фронте. Именно туда и прибыл поручик Лойко по вызову начальника авиации фронта. Получив предложение вступить в 1-ю Бригаду Русских Добровольцев, Иван сначала дал согласие. Позднее он так описывал эти события: *"По прибытии в расположение штаба авиации фронта, мне*

*было предложено записаться в Дроздовский полк, который там формировался для борьбы с большевиками. Вначале я записался, а затем, узнав, что можно демобилизоваться, я демобилизовался".*

Все объяснялось, очевидно, тем, что вступающие в 1-ю Бригаду Добровольцев давали подписку о службе в Бригаде не менее 6 месяцев. Поняв, что с авиацией ему придется расстаться и может быть навсегда, Иван не стал давать подписку и в начале 1918 г. выехал в Одессу, в которой тогда была установлена власть Центральной Рады. А Дроздовский полк 26 февраля выступил в поход на Дон, где должен был соединиться с Добровольческой армией. Так как Румынский, как и Юго-Западный, фронт подчинялся Гетману Украинской державы, настроенному явно дружелюбно к немецкому командованию, Иван принял решение пробираться на юг России.

Иван добрался до Одессы, где встретил своего бывшего командира авиадивизиона, который предложил ему место заместителя начальника авиации Украинской державы, которая "украинизировала" материальную часть авиации Юго-Западного и Румынского фронтов. Это была хоть какая-то надежда сесть снова за штурвал самолета. Тем более что ему намекнули на то, что возможен перелет на Дон.

Противостояние новой власти казалось поначалу совершенно безнадежным делом. Одно энтузиазма его инициаторов, без финансирования и материальной базы, было недостаточно для создания серьезной организации. Дерзкий и решительный генерал Л.Г. Корнилов, талантливый штабист генерал М.В. Алексеев и его бывший начальник штаба генерал А.И. Деникин были выходцами из армейского офицерства, своими способностями и старанием достигшие высоких генеральских должностей. Каждый из них самостоятельно пробрался на казачий Дон к атаману Войска Донского А.М. Каледину. В Первую мировую войну Алексей Максимович Каледин командовал кавалерийской дивизией в составе 8-й Армии генерала Брусилова. Приняв от Брусилова командование 8-й Армией, он во время Брусиловского прорыва наголову разбил 4-ю австрийскую Армию. Его авторитет был настолько велик, что после революции он единодушно был избран атаманом. Каледин радушно принял генералов без армии, но тут же попросил их уехать с Дона, чтобы не дать повода новой власти обвинить руководство Донского казачества в организации контрреволюции. В конце ноября 1917 г. разложившиеся отряды черноморских матросов и спешно созданные отряды Красной Гвардии захва-

тили власть в Ростове. В начальный период антибольшевистской борьбы, несмотря на все усилия своих генералов-вождей, казачество держало нейтралитет. Попытка наиболее яркого противника большевизма на Дону, А.М. Каледина, поднять казаков на борьбу за свои вековые "вольности" потерпела провал именно в силу их нежелания участвовать в Гражданской войне. Калединский приказ о выступлении на Ростов был проигнорирован. Атаман, понимая, что установление советской власти в Ростове не остановит ее продвижение на Дон, попросил помощи у генерала Алексеева. Отряд Алексеева в 500 штыков оказался единственным боеспособным подразделением, сохранившим дисциплину. Алексейев решительно отдал приказ о выступлении на Ростов. К его отряду по ходу присоединились добровольцы из числа офицеров запаса, чиновников, кадетов и юнкеров. Бои за Ростов длились почти неделю. Ожесточение наступающих и обороняющихся сторон дошло до того, что обе стороны пленных не брали. 2 декабря 1917 г. большевики были выбиты из города. 6 декабря в Ростов прибыл Корнилов. Алексейев вызвал с Кубани Деникина и других генералов, а из Москвы на Дон потянулись представители либеральной общественности, бывшие министры и члены Государственной думы. Началось строительство Белой армии.

А казачий Дон все еще пытался сохранить свою автономию. Казаки заявили о непризнании большевиков, но последние в это же время вели успешную агитационную работу в казачьих полках. И только испытав зимой и весной 1918 г. на себе политику уничтожения казачества, они стали активными участниками контрреволюционного движения. В то же время казачество постоянно сохраняло свою автономию и от белых правительств. Таким образом, казачий Дон боролся на два фронта: против большевиков и белых, оберегая свою казачью вольницу и не признавая общегосударственных интересов. Каледин, предчувствуя приближающуюся смуту, приказал 10-му казачьему полку разогнать собиравшийся пробольшевистский казачий съезд, но полк отказался выполнить приказ Каледина и примкнул к делегатам съезда. Каледин вновь попросил помощи у Корнилова и Алексеева укрепить гарнизон Новочеркаска белыми частями. Но генералы посчитали просьбу Каледина эгоистичной и даже отозвали приданный Новочеркасску офицерский батальон, что и было сделано. В тот же день после совещания представителей Добровольческой армии и правительства Дона атаман Каледин выстрелил себе в сердце. Но самоубийство атамана побудило казаков перейти к действиям.

Избранный Малым казачьим Кругом новый атаман Назаров отдал приказ о мобилизации казаков и формировании новых казачьих частей. В спешном порядке вновь созданные части были брошены против наступающих красных частей. Наступление красных было приостановлено. Казаки посчитали победу окончательной и самороспустились по станицам. Наблюдая за действиями казаков, за их беспечностью, Корнилов все более укреплялся в решении уходить с Дона на Кубань. Он предложил атаману Назарову присоединиться к добровольцам и оставить город. Назаров посчитал, что большевики не станут трогать законно избранного атамана. Вошедшие 12 февраля в Новочеркасск части красных первым делом арестовали законно избранного атамана и всех делегатов казачьего Круга, которых без суда и следствия расстреляли. Из окруженного Ростова генералы Корнилов и Алексейев вывели менее половины Добровольческой армии. Тяжело заболевшего генерала Деникина везли в одной из телег. Этот поход получил название первого "ледового похода".

В апреле 1918 г. в районе Новочеркаска началось формирование Донской армии. Большое внимание в ней уделялось организации инженерной службы и, особенно, зарождающейся донской авиации. Предусматривалось иметь в составе строевых частей 4 авиационных дивизиона в военное время. Для решения проблемы комплектации Донской армии власти отказались от чисто казачьих частей, имея намерения привлечь на свою сторону иногородних, и пошли на приравнение их с казаками в правах. Из таких привлеченных, в основном, формировался летный состав первых авиационных частей. Атаман Всеволодского войска Донского П.Н. Краснов установил тесный контакт с немецким командованием, чьи войска оккупировали почти всю Украину. С германским командованием был заключен договор на поставку аэропланов, оружия, боеприпасов и другого армейского имущества. Все поставки шли с Украины, где немцам достались громадные запасы Юго-Западного фронта Русской армии. Вывозом военного имущества со стороны Донской армии занимался военный летчик подполковник Антонов, бывший командир 3-го авиационного парка. В мае 1918 г. был создан первый авиационный отряд из одного неисправного самолета, а к ноябрю авиация Донского войска состояла из двух авиационных отрядов и одного самолетного парка. Возглавлял Донскую авиацию военный летчик полковник В.Г. Баранов. К концу года в авиации Донского войска было 56 самолетов, из которых исправных было 40 аппаратов. Вся авиационная тех-



ника была поставлена немецкой армией в обмен на продукты питания. Таким образом, к концу 1918 г при помощи самих летчиков, всяческой правдой и неправдой большая часть авиационного имущества была переправлена на Дон.

Там же оказался и Иван Лойко, который в августе 1918 г. из Одессы прибыл в Киев. Под угрозой оккупации Киева немецкими войсками авиация Украинской державы разделилась на казачий авиаотряд, отбывший на Кубань, и Донскую авиацию, перелетевшую на 7 самолетах в Екатеринодар. Отряд, направляющийся на Кубань, возглавил бывший командир 17-го КАО штабс-капитан Виктор Леонидович Покровский. Георгиевский кавалер и отличный военный летчик Покровский – командир добровольческого отряда Кубанской авиации – позднее за победу в бою у станции Эйнем Правительством Кубани будет произведен сразу в полковники, а затем и в генералы. Иван мог выбирать с кем оставаться, но выбрал более короткий путь на Дон, где формировалась армия под командованием генералов Корнилова, Алексеева, Деникина, так уважаемых им. Поэтому он принял предложение полковника Бржезовского. На станции Миллерово полковник Бржезовский сформировал 4-й авиационный отряд Донской авиации. В его составе был и И. Лойко.

В авиации войска Донского оказались известные со времени Первой мировой войны летчики: летчик-наблюдатель 26-го КАО и 7-го авиаотряда прапорщик В.Л. Гребнев; командир 3-го авиационного отряда поручик К.Н. Антонов; командир 3-го истребительного отряда есаул Ф.Т. Зверев; подпоручик 11-го КАО Качаловский и другие военные летчики. В ноябре 1918 г. в расположении частей Донской армии приземлился на самолете Владимир Стрижевский, который был призван на службу в РККА как авиационный специалист, был назначен начальником 1-й Воронежской авиационной группы РККВВФ, но не захотел служить большевикам. К концу 1918 г. в авиации войска Донского было 4 авиаотряда и передвижная авиационная мастерская.

Иначе обстояло дело с организацией авиации у генералов Алексеева и Деникина.

В Добровольческой армии военных летчиков было значительно больше, но отсутствие самолетов делало невостребованной их военную специальность. Рядовым артиллеристом служил в 1-й бригаде полковника Дроздовского командир 22-го КАО В.А. Андреянов. Генерал-майор В.М. Ткачев в 1918 г. был рядовым партизанского отряда на Кубани. В бою у станции

Тихорецкой белыми были взяты военные трофеи: 3 бронепоезда, около полусотни орудий, несколько броневедомок и оставшийся в степи, не успевший взлететь аэроплан, с которого началось формирование авиации армии Деникина. 5-й авиационный отряд Добровольческой армии был сформирован 1 октября 1918 г. из двух аэропланов. Организацию работ по формированию авиации Добровольческой армии возглавили В.М. Ткачев, В.А. Андреянов и И.И. Кравцевич. Пользующиеся огромным авторитетом в среде военных летчиков, они сразу же получили предложения от большого количества их бывших военных коллег. Скоро в авиации Добровольческой армии уже находились: Р.Л. Нижевский, С.К. Шебалин, П.Ф. Качан, Е.В. Руднев, Л.И. Байдак, Барановский и другие.

"Пронемецкая" ориентация Донского правительства не могла не войти в противоречие с интересами Добровольческой армии, ориентированной на страны Антанты. В таких условиях о совместных действиях армий не могло быть и речи. Только в конце 1918 г. окончание Первой мировой войны и начавшаяся революция в Германии заставили немецкие войска покинуть свои позиции, с чем прекратилась их активная помощь атаману Краснову. Страны Антанты на первом же совместном совещании подняли вопрос о создании единого командования всеми антибольшевистскими силами. Снабжение войска Донского союзниками по Антанте могло начаться только после подтверждения о достигнутом соглашении. Понимая безвыходность своего положения, Краснов вынужден был согласиться. 8 января 1919 г. были созданы Вооруженные Силы Юга России (ВСЮР).

Разрозненным отрядам авиации Кубани, Войска Донского и Добровольческой армии большевики, используя оставшиеся на самолетостроительных заводах запасы готовых и испытанных самолетов, а также все, что находилось в производстве на заводах Москвы, Петрограда и других заводах, срочно формировали авиацию РККА.

К весне 1919 г. в Красной армии было 12 истребительных авиаотрядов. На заводах Москвы и Петрограда развернулась работа по скорейшему выпуску самолетов, находившихся в незавершенном производстве, а также закончилась работа по выпуску самолетов "Лебедь-ХП", а самолетный парк Добровольческой армии к февралю 1919 г. состоял из 68 аэропланов. Несмотря на достигнутое соглашение между Главнокомандующим ВСЮР и атаманом П.Н. Красновым, Донская армия, в том числе и ее авиация, продолжала оставаться на положении

союзной – иностранной. Главнокомандующему она подчинялась только в оперативном отношении, на ее организацию, службу и быт влияние Деникина, возглавившего армию после смерти генерала Алексеева, не распространялось. В то же время, находясь в некотором подчинении, Донская авиация обеспечивалась авиационным имуществом и военным обмундированием со складов Добровольческой армии, в частности, в этом вопросе подчиняясь начальнику авиации ВСЮР генералу Кравцевичу. Главным источником снабжения были захваченные большевистские запасы, а также начавшийся в феврале 1919 г. подвоз английского снаряжения. Это, по словам Деникина, позволяло несколько пополнить боевой запас и ликвидировать недостатки в боевом снабжении. Управление начальника авиации Донской армии, используя эти возможности, открыло авиационную школу мотористов по подготовке кадров для обслуживания всех авиачастей, находящихся на территории Дона, а также создало кадровую авиабазу Донского авиационного парка, основное назначение которой было – прием и содержание на складах имущества, необходимого для авиачастей, обеспечение его текущего ремонта, а также контроль за ремонтом самолетов. Однако Донская авиация по-прежнему не участвовала в организации и становлении авиации ВСЮР. По приглашению генерала Ткачева поручик Лойко был откомандирован в авиацию ВСЮР.

В середине апреля Деникин начал наступление и выбил Красную армию из бассейна реки Донец. В боях участвовали 1 и 2-й дивизионы по 3 авиационных отряда в каждом, а также 47-я эскадрилья английских ВВС под командованием Р. Коллишоу на самолетах DH-9. В составе 4-го авиационного отряда принимал участие в боевых действиях Иван Лойко. За успешно проведенные воздушные разведки ему было присвоено звание капитана.

В ответ на успешные действия авиации Деникина красные летчики Павлович, Лепляну и Жемчужный успешно провели бомбардировку города Новочеркасска. Несмотря на попытки Донской авиации отогнать самолеты с красными звездами и жесточайший обстрел артиллерией, красные летчики благополучно возвратились на свой аэродром. За этот полет красные пилоты по личному указанию Ленина были награждены золотыми часами.

В мае 1919 г. армия Деникина начала наступление на Украине, Кубани и в нижнем Поволжье. Иван Лойко был направлен в 1-й авиационный имени генерала Алексеева отряд, а 19

мая он вылетел на разведку, которую выполнил блестяще. Из наградного листа на капитана Лойко Ивана Александровича:

*"Ходатайствую о производстве в чин полковника, за то, что 19.05.1919 г., несмотря на сильную грозу и дождь, под сильным ружейным и пулеметным огнем противника, повредившим крыло самолета, выполнил воздушную разведку района станции Гремячая – станция Чилеково – хутор Дорчанов – хутор Чернявский, давшую ценные и исчерпывающие данные о противнике, в результате чего предпринятое наступление увенчалось полным успехом и наши войска вновь стали продвигаться вперед. При этом же полете капитан Лойко, снизившись на высоту 400 метров, атаковал бронепоезд противника у станции Гремячая, обстреливающий наши части, и метким огнем бомб и пулемета преследовал его до станции Чилеково. За время войны в Австро-Германии и большевиками выполнял до 500 часов боевых полетов, полтора года командовал 9-м авиационным отрядом истребителей, имел до 100 воздушных боев, в коих сбил 9 неприятельских аппаратов. Своей исключительно ревностной службой и личной храбростью и мужеством неоднократно приносил большие услуги и славу Русской Армии, пользу Родине и вполне заслуживает просимого". "Это представление было утверждено мною в бытность мою командиром Кавказской авиационной группы и Командующим Кавказской Армией генералом Врангелем, но, очевидно, в дороге было утеряно. Вновь ходатайствую о производстве военного летчика капитана Лойко в чин подполковника, с переименованием, согласно приказа Главнокомандующего №1950, в полковники со старшинством с 19.05.1919 г."*

*Начальник Авиации ВСЮР:  
военный летчик, генерал-майор В.М. Ткачев.*

В конце мая в ВСЮР было 23 авиаотряда из 187 самолетов, в том числе 30 самолетов в 47-й эскадрилье английских ВВС. В Красной Армии в это время было 23 отряда из 140 самолетов. Когда к окруженному армией Врангеля Царицыну быстрым маршем подошли передовые части войск Деникина, большевики попытались ликвидировать угрозу падения Царицына, направив на помощь конницу Буденного в 3000 сабель. Авиация белых с участием 47-й эскадрильи англичан блокировала все попытки Буденного прорваться к Царицыну. 1 июля Царицын пал. Но основной замысел Антанты, заключающийся в том, чтобы под Царицыном соединились армии Деникина и Колчака, не осуществился, так как к этому времени армию Колчака Красная Армия отбросила в район Челябинска.

3 июля Деникин объявил поход на Москву. 31 августа боль-

шевики оставили Харьков. К сентябрю войска Деникина были всего в 600 км от Москвы. За время летней компании 1919 г. ими было взято почти 250 тысяч пленных. 12 сентября началось полномасштабное наступление на Москву. 20 сентября пал Курск. К осени в авиации Красной Армии насчитывалось уже 314 самолетов, а в авиации ВСЮР потери самолетов не восполнялись, отсутствие запчастей и двигателей еще более усугубляли положение белых. Англичане покинули Астрахань, и 47-я эскадрилья была расформирована по условиям заключенного мира между странами Антанты и Советской Россией. К октябрю войска Деникина подошли к Москве на расстояние 300 км.

Но 19 октября Красная Армия перешла в контрнаступление, в результате которого белые были выбиты из Курска, Орла и Харькова. В ходе осенне-зимних боев была полностью разбита авиация Великого Войска Донского. Ее остатки были срочно эвакуированы в Крым. После длительных ожесточенных боев белогвардейцы начали отступать на юг. 12 декабря Красная Армия заняла Харьков, 16 декабря – Киев, в конце декабря полностью под Советами оказался Донбасс. 9 января 1920 г. белыми войсками был оставлен Ростов. К марту части армии Деникина на Северном Кавказе были разгромлены. Поражения и лихорадочные отступления сказались не только на моральном духе солдат и офицеров, но привели к обострению отношений внутри генералитета ВСЮР. Особенно сильный конфликт назревал между командующим Кавказской Армией генерал-лейтенантом Врангелем и Главнокомандующим Деникиным. Будучи смелым офицером и командиром, П.Н. Врангель был очень популярен у армейской молодежи за его успешные конные атаки на большевиков и за умеренно-монархические взгляды. Дважды Врангель пытался убедить Деникина сложить с себя полномочия Главнокомандующего, на что последний ответил Врангелю назначением на хозяйственную работу в качестве начальника Новороссийского округа. Оскорбленный Врангель отбыл в Константинополь. Ряд поражений армии Деникина от конной армии Буденного заставил Главнокомандующего эвакуироваться из Новороссийска в Крым, что сразу же сказалось на настроениях в армии. Полнейшая безысходность вплоть до панического ужаса перед надвигающимися большевиками деморализовали армию. 4 апреля Деникин передал всю полноту власти прибывшему из Константинополя Врангелю.

Главной задачей, стоящей перед избранным советом стар-

ших начальников ВСЮР новым Главнокомандующим, было обещание "с честью вывести армию из тяжелого положения". Началось переформирование армии, которую назвали Русской Армией, вместо Вооруженных Сил Юга России. РА состояла из 5 корпусов. При каждой дивизии, входящей в корпус, создавались запасные полки. Было основано военное училище и различные курсы. Началось переформирование и авиации Русской Армии, начальником которой был назначен генерал-майор В.М. Ткачев, ранее возглавлявший авиацию Кавказской Армии у Врангеля, а затем служивший начальником авиации ВСЮР. Заместителем начальника авиации был назначен генерал-майор В.Г. Баранов, ранее возглавлявший авиацию Донской Армии. Из остатков авиации ВСЮР и Донской армии были сформированы 5 авиационных отрядов, причем 4-й АО носил имя военного летчика полковника Казакова. 6-й истребительный авиационный отряд возглавил полковник И.А. Лойко. В этом же отряде находился капитан В.И. Стрижевский.

В апреле Латышская дивизия большевиков атаковала позиции Русской Армии в районе Турецкого Вала, но 15 апреля контратака повернула красных вспять. Для развития успеха Врангель приказал нанести два фланговых удара, высадив десанты. Но десант был обнаружен воздушной разведкой красных. Несколько самолетов красных нанесли бомбовый удар, потопив следующую за транспортом баржу с боеприпасами. Ткачев приказал отряду истребителей атаковать самолеты красных и не позволить им бомбить десант. Отряд поднялся в воздух, но заметив его, самолеты красных покинули воздушное пространство, не приняв боя. В течение месяца на фронте велись позиционные бои, а в конце мая Русская Армия сломала оборону красных. Десант генерала Слащева с ходу занял Мелитополь. К 11 июня Русская Армия освободила от красных территорию в 300 верст и обеспечила себе выход в богатые продовольствием места Северной Таврии. В качестве контрмер с Северного Кавказа был переброшен 1-й отдельный корпус Д. Жлобы, созданный на основе кавалерийского корпуса Думенко, силой в 12000 сабель, при наличии броневиков и артиллерии. С польского фронта в Таврию были переброшены три дивизии и 9 самолетов. Два полка казачьей конницы, спешивших на выручку Донской дивизии белых, были уничтожены. Конница Жлобы повернула в глубь позиций Русской Армии и наступала на Мелитополь.

Врангель приказал генералу Ткачеву силами авиации обновить продвигавшуюся вперед на рысях красную конницу. Два

десятка боевых машин, одну из которых пилотировал сам Ткачев, поднялись в воздух и, разогнав самолеты красных, обрушили пулеметный огонь и бомбы на конницу Жлобы. Из донесения генерала Ткачева Главнокомандующему Русской Армии: *"...После обнаружения воздушной разведкой под моим руководством была атакована одна из конницы Жлобы у дер. Вальдгейм, после бомбометания красные в панике бросились в поле. Летчики, снизившись до 50 метров, пулеметным огнем и бомбами совершенно разгромили эту группу красных, которые бежали на восток"*. Бой с частями Жлобы кипел всего в 15 верстах от Мелитополя. Дивизия Дыбенко прорвала оборону белых, но прилетевшие аэропланы из группы Ткачева, отбросили ее в район Токмака, где она попала под огонь бронепоездов. Русская Армия захватила более 11 тысяч пленных, 60 орудий, несколько броневиков и один самолет. Это был один из первых примеров уничтожения силами исключительно штурмовой авиации большой группы наземных войск. В составе авиационной группы Ткачева особо отличились: командир авиагруппы полковник Антонов и его помощник подполковник Кутейников, полковник Лойко, выполняющий работу штурмовика; подпоручик Байдак и летчик-наблюдатель Барановский, совершившие 10 боевых вылетов общей продолжительностью более 32 часов и сбросивших 135 бомб общим весом 85 пудов. Также отличились подпоручики Ольт и Трескин, обнаружившие 19 июня в районе Александра красную конницу и державшие ее в течение полутора часов под пулеметным огнем.

За личное мужество и умелое руководство действиями авиации генерал Ткачев приказом Главнокомандующего от 22 июня 1920 г. №3294 был награжден орденом Святителя Николая Чудотворца. Своим приказом по авиации генерал-майор Ткачев сообщил о своем награждении, в котором считал, что эта награда – заслуга всей авиации Русской Армии: *"...Не мои личные боевые заслуги побудили Главнокомандующего отметить меня первым в авиации столь высокой наградой как Главы Авиации, отметить общий героизм и беззаветность всех боевых чинов Авиационных частей, сыгравших решающую роль в последних победоносных боях нашей Армии. Не мне, а всей нашей Славной Авиации принадлежит эта награда. Низко кланяюсь славным нашим героям фронта и сердечно благодарю труженников авиационного тыла"*. Роль командующего авиацией генерала Ткачева признал и противник: *"И еще одно немаловажное обстоятельство следует учитывать при оценке врангелевской авиации. Ее действиями руководил генерал Ткачев – опытный*

*боевой летчик, который в годы мировой войны благодаря своим организаторским способностям выдвинулся на пост командующего русской военной авиацией"*. Вся жизнь профессионального военного Вячеслава Матвеевича Ткачева – и тяжела, и почетна. Свою службу он начал в 1906 г. В 1912 г. закончил Севастопольскую школу военных летчиков. Он был единственным учеником Севастопольской школы, который за успехи в учебе был награжден Орденом Св. Анны III степени. Друг Петра Николаевича Нестерова и Игоря Сикорского, чьи имена навеки вошли в историю авиации. С первого дня участвовал в Первой мировой войне в качестве командира 20-го корпусного авиатряда. Он стал первым русским летчиком – Георгиевским кавалером, награжденным за успешную разведку. Он стал первым летчиком, сбившим неприятельский аэроплан из личного револьвера, что послужило вооружению летчиков и наблюдателей карабинами и револьверами. Он стал первым командиром 1-й боевой авиационной группы, с которой началось формирование авиационных соединений. Он стал первым генералом русской авиации. С 1916 г. инспектор авиации Юго-Западного фронта, а с 1917 г. – Начальник Управления авиации России. Во время эмиграции демонстративно отказался от сотрудничества с фашистами против Советского Союза. Но, несмотря на это, был арестован в 1944 г. СМЕРШЕМ, вывезен в СССР, где был приговорен сталинским режимом к 10 годам концлагерей. Отсидел срок "от звонка до звонка". Предложение французского правительства о предоставлении ему политического убежища во Франции, где проживала его жена, не принял. Проживал в Краснодаре, работая переплетчиком в типографии за 27 руб. 60 коп. в месяц. Написал книгу о Петре Нестерове, которая была опубликована. Его воспоминания о русской авиации времен Первой мировой войны опубликованы не были. Они до сих пор пылятся в отделе рукописей Государственной библиотеки им. В.И. Ленина. 25 марта 1965 г. легенда русской авиации, первый летчик-истребитель России, первый русский ас, первый командир истребительной группы, первый генерал авиации России кубанский казак Ткачев умер в нищете и был похоронен в Краснодаре. Это был человек необычайной храбрости и великолепных организаторских способностей, за что его уважали не только друзья, но и враги.

Новое наступление Красной Армии на Врангеля планировалось на август, но 25 июля, предвосхитив наступление большевиков, части генерала Кутепова начали наступление в районе Александровки и Екатеринослава. В образовавшийся про-



Генерал Врангель у летчиков 5-го авиаотряда (фото из Интернета)

рыв ворвался корпус генерала Барбовича. На восточном фланге Донской корпус генерала Богаевского разгромил 40-ю Красную Армию. Однако уже 6–8 августа все прорывы Русской Армии были ликвидированы и части Красной Армии вышли к Перекопу. В августе 1920 г. был организован Южный фронт под командованием М.В. Фрунзе. Попытки Врангеля в сентябре захватить Донбасс и соединиться с польскими войсками, как и высадка десанта на Кавказском побережье, успеха не имели. 29 августа 2-я Конная армия большевиков под командованием Городникова прорвала оборону Русской Армии и ворвалась в тыл. Авиаразведка белых обнаружила продвигающуюся кавалерию красных, и генерал Ткачев поднял в воздух самолеты и бомбометанием и пулеметным огнем замедлил продвижение конницы Городникова. Подоспевшие части генерала Калинина ликвидировали прорыв.

28 сентября 1920 г. под нажимом стран Антанты Польша заключила мир с Советской Россией. Надежда Врангеля на соединение с польскими войсками и создание новой Русской Армии рухнули. Он понимал, что с польского фронта красные части будут немедленно переброшены на Юг России. Общая численность боеспособных сил, находящихся в Русской Армии с учетом всех резервов, составляла 38 тысяч человек, около 250 орудий, 1000 пулеметов и 32 самолета под командованием Ткачева. При оставлении Крыма, выполняя приказ Врангеля, все

эти самолеты остались на аэродромах Симферополя и Севастополя в полной сохранности. Списочная численность Красной Армии на тот момент составила 5 миллионов человек. На Южном фронте у Фрунзе было собрано 144 тысячи человек, 527 орудий, 2600 пулеметов, 17 бронепоездов и 45 самолетов. По советскому радио Фрунзе предложил врангелевцам сдать-ся, гарантируя жизнь и неприкосновенность всему высшему составу Русской Армии и всем, сложившим оружие. За предложенную бескровную сдачу Фрунзе был строго отчитан Лениным: *"Только что узнал о Вашем предложении Врангелю сдаться. Удивлен уступчивостью условий. Если враг примет их, надо приложить все силы к реальному захвату флота, т.е. невыходу из Крыма ни одного судна. Если не примет, нельзя ни в коем случае повторять и раправляться беспощадно"*.

29 октября Врангель подписал приказ об эвакуации и роспуске армии.

**ПРИКАЗ**  
Правителя юга России и Главнокомандующего  
Русской Армией.

Севастополь,  
29-го октября 1920 года.

*Русские люди. Оставшаяся одна в борьбе с насильниками, Русская армия ведет неравный бой, защищая последний клочок русской земли, где существуют право и правда.*

*В сознании лежащей на мне ответственности, я обязан заблаговременно предвидеть все случайности.*

*По моему приказанию уже приступлено к эвакуации и посадке на суда в портах Крыма всех, кто разделял с армией ее крестный путь, семей военнослужащих, чинов гражданского ведомства, с их семьями, и отдельных лиц, которым могла бы грозить опасность в случае прихода врага.*

*Армия прикроет посадку, памятуя, что необходимые для ее эвакуации суда также стоят в полной готовности в портах, согласно установленному расписанию. Для выполнения долга перед армией и населением сделано все, что в пределах сил человеческих.*

*Дальнейшие наши пути полны неизвестности.*

*Другой земли, кроме Крыма, у нас нет. Нет и государственной казны. Откровенно, как всегда, предупреждаю всех о том, что их ожидает.*

*Да ниспошлет Господь всем силы и разума одолеть и пережить русское лихолетье.*

Генерал Врангель.

Одновременно было выпущено сообщение правительства: *"В виду объявления эвакуации для желающих офицеров, других служащих и их семейств, правительство Юга России считает своим долгом предупредить всех о тех тяжелых испытаниях, какие ожидают приезжающих из пределов России. Недостаток топлива приведет к большой скученности на пароходах, причем неизбежно длительное пребывание на рейде и в море. Кроме того, совершенно не известна дальнейшая судьба отъезжающих, так как ни одна из иностранных держав не дала своего согласия на принятие эвакуированных. Правительство Юга России не имеет никаких средств для оказания какой-либо помощи, как в пути, так и в дальнейшем. Все это заставляет правительство советовать всем тем, кому не угрожает непосредственной опасности от насилия врага – остаться в Крыму"*.

Приказ и сообщение разосланы были по телеграфу для широкого оповещения населения городов. Эвакуация производилась из Керчи, Феодосии, Ялты, Севастополя и Евпатории. Части Русской Армии, почти не входя в соприкосновение с противником, планомерно совершали отход. После доклада адмирала Кедрова об окончании погрузки, катер с бароном Врангелем отошел от пристани и направился к крейсеру "Генерал Корнилов". Суда стали выходить в море, но крейсер с Главнокомандующим стоял на якоре, ожидая выхода в море всех кораблей. На 126 кораблях из захваченной большевиками России было вывезено 145693 человека, включая более 100 тысяч гражданских беженцев.

На судне "Спегед" покидали Россию летчики авиации Русской Армии вместе со своим начальником – генералом Ткачевым. Среди них находился и военный летчик-ас, кавалер шести орденов России и двух орденов Румынии полковник Иван Александрович Лойко. Когда суда, наполненные до отказа отступившими войсками и невероятным количеством беженцев и войск Русской армии, были уже в море, среди покидавших Отечество свое едва ли нашелся хоть кто-нибудь, чье сердце не дрогнуло бы при виде удалявшихся родных берегов. Мотив щемящей тоски и полной безнадежности сквозил во всех разговорах и беседах, введущихся на корабле.

## ЭМИГРАЦИЯ

Корабли Белого Флота под командованием вице-адмирала Михаила Александровича Кедрова вспарывали синеву Черного моря. Впереди шли линкор "Генерал Алексеев", крейсер "Генерал Корнилов" и вспомогательный крейсер "Алмаз". За ними шли миноносцы "Цериго", "Гневный", "Капитан Сакен", "Звонкий" и "Жаркий". В надводном положении шли за флотилией и подводные лодки. С большой осадкой шли три вооруженных ледокола. Шли совершенно перегруженные суда вспомогательного флота, тральщики и посыльные суда. Образцово проведенная эвакуация Русской армии генерала Врангеля на 126 кораблях вывозила из Крыма 145693 человека, не считая судовых команд, в том числе 50 тыс. чинов армии и около 6 тыс. раненых. Кроме того, к этому времени за рубежом уже находилось несколько десятков тысяч воинских чинов, попавших за границу после эвакуации из Одессы и Новороссийска, а также из состава Северной и Северо-Западной белых армий.

Командование Русской армии не считало борьбу законченной и стремилось сохранить армию как боевой организм. Еще в пути Русская армия была реформирована. Она была сведена в три корпуса: 1-й армейский, Донской и Кубанский. На судах, вышедших из Крыма, было вывезено и казенное имущество: зерно разное, сахар, табак, обмундирование, белье, обувь, кожа, мануфактура, сукно, цветные металлы, бензин, керосин, вино и мыло – всего на сумму более 800 тыс. фунтов стерлингов. Разного военного имущества, свинца, канифоли, алюминия, латуни на сумму 700 тыс. фунтов стерлингов. Грузовиков, аппаратов связи, машинного масла, авиационного имущества, автомобилей и электромоторов на сумму более 20 тыс. фунтов стерлингов. Все это оценивалось на сумму более чем полутора миллиона фунтов стерлингов. Одного угля на трех судах находилось более чем на 15 тыс. фунтов стерлингов. Нет, это не было

бегством, как бы не называла эмиграцию советская пропаганда.

Перед эвакуацией генерал Врангель открыто объявил всем, желающим выехать из Крыма, о невозможности рассчитывать на какую-либо помощь на чужбине, предлагая каждому самому решить свою судьбу. До 150 тыс. человек не сочли возможным остаться на родине и согласились принять все муки изгнания. Среди них было около 50 тыс. гражданских лиц, в том числе свыше 20 тыс. женщин и около 7 тыс. детей.

Буквально на третий день пути по всем кораблям был отдан приказ, согласно которому нижним чинам и беженцам было предписано освободить каюты и занимаемые ими кают-компании для высших чинов армии. Постепенно эмигранты переселились в проходы между каютами и в наружные коридоры. Кто-то оказался на палубе, а немногие счастливыцы устроились на медных решетках, закрывавших кочегарки гражданских судов. С этого в русской эмиграции началось деление на "они" и "мы".

Тревожные мысли, которые одолевали почти всех участников похода: "Что ожидает нас на чужих берегах?", — угнетали гораздо сильнее, чем все неудобства корабельного быта. Лишь только те, которые имели устойчивые родственные связи, и турецкие берега для которых были всего лишь промежуточным пунктом, а также те, кто располагал значительным состоянием, позволяющим им свободное перемещение по всему миру, исход из России считали тяжелым, но не безнадежным предприятием. Многие из них надеялись на возвращение в Россию, пусть даже нескорое, и их мысли и чувства не были пронизаны той безысходной тоской, которая охватила всех тех, кто вынужден был полностью положиться на командование армии.

Большинство нижних чинов армии было уверено, что их командование имеет четко разработанный план действий, что их отплытие за границу всего лишь отвлекающий маневр на пути к победоносному возвращению в Россию.

И вот вперёдсмотрящие на мостиках русской флотилии после захода солнца начали различать мерцающие огоньки берега. Корабли легли на курс дальних огней, и скоро стали различимыми огни маяков Босфора. По кораблям отдала приказ становиться на якоря, так как проходить Босфор разрешено только в дневное время. До 9 часов утра следующего дня более 120 кораблей флотилии замерли в ожидании своей судьбы. Это был плавучий клочок России, не пожелавший остаться под большевиками.

Вокруг ставших на якорь кораблей тотчас начали сновать

юркие турецкие лодчонки. Турки, сидевшие в них, предлагали измученным голодом и жаждой пассажирам в обмен на личное оружие и добротные чистые вещи самую простую еду и сравнительно чистую воду. Опускали на веревке, например, обручальное золотое кольцо, и взамен лодочник поднимал на пароход простую булку хлеба. Это был ничем не прикрытый и совершенно откровенный грабеж изголодавшихся людей. Попутно спекулянты рассказывали пассажирам новости и делились слухами относительно судьбы вновь прибывших эмигрантов. Услышанное от них не производило на беженцев хорошего впечатления: многим стало понятно, что в своем новом для них качестве они здесь совершенно нежеланные гости, и что никакого просвета в череде начавшихся для них скитаний не видно.

В Константинополе командование разрешало покинуть армию всем престарелым и раненым офицерам. Покинуть армию разрешалось также штаб-офицерам, которым после сведения в корпус не осталось строевых должностей. Были распущены и все тыловые учреждения и организации. Все летчики и механики бывшей авиации Русской армии были зачислены рядовыми в технический полк, которому надлежало разместиться в Галлиполи, обо всех лагерных "прелестях" которого вновь прибывшие уже были наслышаны от лодочников-спекулянтов.

Для Ивана Лойко время перехода от Крыма до Турции было временем мучительных сомнений в правильности сделанного выбора. Присвоенное ему звание полковника за его исключительно боевые заслуги не оторвало его от основной офицерской среды поручиков и капитанов, потерявших вместе с Родиной и смысл своего пребывания в рядах Русской армии. Его порядочность и честность не позволяла ему, воспользовавшись чином полковника, перейти в состав высшего офицерского состава, несмотря на расположение к нему командующего авиацией Русской армии генерал-майора Ткачева. Оставшиеся без самолетов летчики были лишними ртами в эмигрировавшей Русской армии. Весь авиационный парк заместитель командующего авиацией генерал-майор В.Г. Баранов, выполняя приказ Врангеля, оставил на аэродромах Симферополя и Севастополя в полной сохранности. Ткачев, наставляя своих учеников, говорил: *"Авиатор без дела не останется, но имейте в виду: мы должны поступить в авиацию такого государства, которое никогда не будет воевать с нашей Родиной"*.

Безнадежность и тоска царили в среде летчиков. Иван сомневался уже и в том, что сделал правильный выбор, став лет-

чиком Добровольческой армии. Может, был прав Владислав Наркевич, не принимавший участия в братоубийственной Гражданской войне? Уцелел ли бесшабашный Федор Алелюхин, решивший переждать это смутное время у родителей? Мысль о возвращении на родину не оставляла его. Угнетающее отчаяние и непривычный образ жизни повлиял также на решение многих младших чинов и офицеров оставить службу и уехать из мест предполагаемого размещения Русской армии. Некоторые отправились искать счастья в Америке. Но были и такие, которые, поддавшись пропаганде большевиков, не без участия прилагавших все силы к распылению русской армии французов, вернулись в Россию.

В любой точке мира умами эмиграции владел вопрос возвращения на родину. Была твердая уверенность в том, что их проживание на чужбине когда-нибудь закончится, а ужасы недавней Гражданской войны и страх перед большевиками окутывал густой туман ностальгии. Многие под его воздействием решали для себя, что время примирения с прошлым настало, и... возвращались. Так еще в феврале 1921 г. на пароходе "Рашид-паша" в Новороссийск вернулись свыше 3000 кубанских и донских казаков. Пропагандистская машина Советской России заработала во всю мощь, описывая все ужасы изгнания. Но никто нигде не писал, что все прибывшие офицеры и военные чиновники сразу по прибытии были расстреляны. Та же участь постигла и 3200 солдат и 500 офицеров, прибывших из Галлиполи в Одессу. Затем черноморские порты были закрыты для приема беженцев из Галлиполи. Отсутствие правовых актов, регулирующих статус бывших противников по Гражданской войне, давали основания считать их военнопленными. Под давлением Лиги Наций советские власти 3 ноября 1921 г. официально объявили амнистию бывшим рядовым участникам белых армий. Это еще больше дестабилизировало обстановку в рядах русской эмиграции.

Иван понимал, что возвращение на родину из Турции целыми группами несостоявшихся эмигрантов, обрушит на них весь "пролетарский гнев" карательных органов ЧК. Не покидала его мысль и о Румынии, от которой до России было рукой подать, и где его хорошо знали по Румынскому фронту. Слышал он так же, что хорошо относятся к русским в Сербии и Хорватии. Но оставаться в Галлиполи, где в 1915 г. хоронили британских и французских солдат и офицеров после неудачного десанта при попытке захватить проливы у Турции, или на острове Лемнос, куда на расквартирование были определены

русские корпуса, он не мог и не хотел. Иван решил покинуть при первой возможности "Сцегед" и отправиться в Королевство Сербов, Хорват и Словенцев (СХС), откуда возможно через Румынию будет легче вернуться на Украину. Выстраданное бессонными ночами тяжелое решение, он реализовал сразу же, как только их судно ошвартовалось в Константинополе. Сойдя на берег, он не вернулся больше на "Сцегед". Как впоследствии он сам вспоминал: *"Я покинул ряды Белой армии в Константинополе"*. Самовольное оставление расположения части считалось во все времена дезертирством. Не мог предвидеть покинувший судно летчик того, что право перехода на беженское положение вскоре было предоставлено сначала определенным категориям лиц, а затем и всем без исключения. С первых шагов на чужбине командование придерживалось принципа, что в армии должны остаться исключительно желающие. Преждевременный уход с корабля лишил его расположения генерала Ткачева и полковника Андреянова, назначенного казначеем технического полка. Кроме скудных сбережений за пять лет участия в войнах, мировой и гражданской, Иван имел восемь орденов России и Румынии, которые пользовались большим спросом у турецких спекулянтов. Знание французского и немецкого языков значительно облегчало выполнение задуманного им плана добраться до Королевства СХС.

Впоследствии длительные политические переговоры генерала Врангеля и его дипломатические ходы привели к тому, что в 1922 г. военные чины получили возможность переезжать в желавшие принять их страны, и их с радостью снимали с довольствия. Многие рассчитывали на гостеприимство славянских государств.

Это были в первую очередь исторически братские страны: Королевство Сербов, Хорват и Словенцев (будущая Югославия) и соседнее с нею Царство Болгария, а в дальнейшем и республика Чехословакия. Молодой король СХС Александр I, сам в свое время учившийся в Санкт-Петербурге, с большим пониманием отнесся к трагедии русских эмигрантов и приложил большие усилия, чтобы укрыть в своей бедной и разоренной жестокой войной стране возможно большее количество русских беженцев. К тому же молодая страна очень нуждалась в этих высокообразованных беженцах. Но неожиданно переговоры затянулись. Вопрос переселения 1-й Казачьей бригады с острова Лемнос и технического полка был решен только в мае. 14 мая 1921 г. генерала Врангеля уведомили об этом представителем Франции. Надежду на нужды королевства в технических



кадрах, необходимых при строительстве железных и шоссейных дорог, опять подвергли длительному обсуждению. Технические полки, в которых числились и летчики, снова задержались в Галлиполи и на Лемносе. Только в Галлиполи было 50 инженеров и 440 механиков и техников. Но, согласно договоренности, командование Русской армии должно было перечислить Королевству СХС 23 040 000 динаров на содержание частей РА в течение двух лет из расчета по 400 динаров в месяц на одного военнослужащего. Таких средств в распоряжении Врангеля не было. В Галлиполи и на Лемносе к лету 1921 г. атмосфера достигла критической отметки, назревал голодный бунт. Отсутствие средств поставило под угрозу реализацию всех достигнутых договоренностей по расселению подразделений Русской армии. Выручил русский посол в США Б.А. Бехметев, предоставив пылившееся на складах США имущество, оплаченное еще царским правительством, на сумму 1 390 000 долларов. Эти деньги и решили проблему первой части переселенцев. Только в январе 1922 г. закончился первый этап расселения части Русской армии в СХС.

Все это время Иван Александрович Лойко уже находился в Королевстве СХС.

В феврале 1921 г., потратив все свои сбережения и продав самое ценное из своих личных вещей, Иван Лойко – полковник ВВС Русской армии добрался до Королевства Сербов, Хорват и Словенцев. Местом своего проживания и работы он избрал город Новый Сад, где размещалась Королевская авиационная школа. 30-летнего полковника, хорошо владеющего французским и немецким языками и отлично знающего материальную часть самолетов, производимых во Франции и Британии, приняли механиком в авиационную школу. В эти годы Новый Сад был важнейшим авиационным центром Королевства СХС. Здесь размещался авиационный полк с авиабазой и самым большим в стране аэродромом. Кроме Королевской авиационной школы в Новом Саде находился авиационный завод.

Определившись с работой, Иван стал подыскивать жилье, которое смог бы оплачивать из весьма скромного дохода. Ему показали домик, где уже проживал один инженер из России.

Так Иван познакомился с инженером Петром Ильичем Нестеренко, который работал в конструкторском бюро на авиазаводе. Кроме чисто житейских забот, их объединяла и тоска по России. В свободное время они обсуждали публикуемые газетами сообщения из России. Петр Ильич имел твердое намере-

ние вернуться на родину и не скрывал этого. Но в его биографии не было службы в Белой армии.

В мае 1921 г. Ивана зачислили вольнонаемным инструктором все в ту же Королевскую авиационную школу. Начальник школы неоднократно предлагал ему принять подданство Королевства, что позволило бы Ивану поступить на военную службу в авиацию СХС и, таким образом, вырваться из нищеты. Иван знал, что получить работу в любой европейской стране эмигранту из России было чрезвычайно трудно, но связываться себя обязательствами перед страной, приютившей его, он не мог. В случае его возвращения в Россию он мог бы быть тогда депортирован назад в СХС, как дезертир из армии Королевства. Обосновав свой отказ тем, что он решил больше не служить ни в какой армии, он остался вольнонаемным инструктором с окладом 900 динаров в месяц.

К концу года в СХС начали прибывать русские эмигранты. Королевство СХС предоставило русским эмигрантам очень широкие возможности. Это происходило под огромным влиянием молодого короля Александра. Русские стремились осесть в восточной, православной части СХС. Их желание поселиться в Белграде было таким потому, что только там они могли найти применение своим способностям и образованию, и привело к тому, что власти вскоре были вынуждены ограничить число русских, сосредоточенных в одном городе. Когда в СХС стали прибывать военные чины, в Белграде осела к тому времени почти треть от числа эмигрантов, прибывших с весны 1919 г. до осени 1921 г. помимо эмигрантов из Крыма. Русский историк А.К. Елачич особо отметил: *"Русская эмиграция в Югославии живет весьма интенсивной русской жизнью. Но все-таки кажется, что нигде в мире она не одомашнилась столь сильно и не приросла к той почве, которая ее приняла, так, как в Югославии"*. Власти СХС позволили русским открывать свои школы, больницы, библиотеки, читальни и книжные магазины, организовывать свои типографии и печатать газеты, журналы и книги на русском языке. В Белграде очень своевременно оказались русские артисты, балерины, балетные педагоги. 14 октября 1920 г. открылась первая русско-сербская гимназия. Власти позволили русским беженцам создать свою автономную школьную систему. В Белой Церкви находились Марининский донской девичий институт и Крымский кадетский корпус, в Сараево – Русский кадетский корпус. Русская гимназия имела также и Новом Саде. Кроме нее в Новом Саде имела и русская начальная школа. Преподавание во всех школах велось



Иван Лойко у самолета "Берег"  
(фотография из ЦГА Украины)

по довоенным учебным программам, которые были согласованы с традициями Королевства. С.Н. Палеолог в своем письме генералу Лукомскому о положении русских эмигрантах писал так: *"Вне всякого упрека к нам относятся: высшее Правительство, духовенство, высшие классы интеллигенции и офицерства. Все они отлично понимают роль России для Сербии в прошлом и в будущем; в поддержке русских беженцев чувствуют свой долг и часто подчеркивают, что лишь по бедности своей Сербия так мало дает России. Однако и они не любят углубляться в воспоминания прошлого, когда Россия была благодетельницей Сербии. Средний класс: городские жители и торговцы совершенно равнодушны к русским, смотрят на нас, как на элемент, подлежащий эксплуатации, дерут с нас три шкуры (в особенности за комнаты) и всегда стараются заговорить о том, что сербы дают русским три миллиона. Чувства симпатии, но только на словах, и в единичных случаях..."*

Нужда нередко заставляла беженцев заниматься тяжелым физическим трудом – на строительстве дорог или на лесозаготовках по направлению государства, или находить работу самостоятельно в качестве поденных рабочих по хуторам и селам. Бывшие генералы, успешные полководцы Гражданской войны становились сапожниками, уличными продавцами газет (как генерал Шкуро), таксистами, искренне полагая, что все это ненадолго – до следующей войны. Юнкера превращались в балетных танцовщиков, бывшие юристы делали оперные карьеры.

К концу 1922 г. в Новом Саде и в его окрестностях проживало не менее 40 генералов и 150 полковников Русской Армии. 15 марта 1922 г. генерал Врангель утвердил Устав Общества офицеров Российского военно-воздушного флота в Королевстве СХС, бессменным председателем которого стал генерал-

майор В.М. Ткачев. Общество ставило своей целью моральное объединение офицеров, защиту их чести и достоинства, взаимную поддержку, а также заботу о военных инвалидах. Всего в Обществе числилось 169 членов из разных городов и стран. Почетным членом Общества состоял известнейший авиаконструктор Игорь Сикорский, проживающий в США.

У эмигрировавших русских летчиков, прибывших в конце 1921 г. в СХС, выбора практически не было: либо принимать подданство СХС и вступать в Военные Воздушные Силы Королевства СХС, либо самостоятельно искать работу. Прибывшие вместе с генерал-майором Вячеславом Матвеевичем Ткачевым летчики подполковник Игорь Эразмович Змунчилло, полковник Николай Анатольевич Кутейников, подполковник Владимир Иванович Стрижевский, капитан Леонид Иванович Байдак и другие поступили на службу в военную авиацию СХС. В.М. Ткачев был назначен инспектором ВВС Королевства СХС. Летчикам было определено и местожительство. Это был город Новый Сад, где уже проживал Иван Александрович Лойко. Отношения между бывшим начальником авиации Русской армии В.М. Ткачевым и самовольно покинувшим армию в Константинополе И.А. Лойко не складывались. Не мог простить Ивану его бывший начальник самостоятельного поступка в выборе своей дальнейшей судьбы.

26 августа 1922 г. Ивану Лойко высшими чинами авиации Русской армии было отказано в приеме его в Общество офицеров Российского военно-воздушного флота в Королевстве СХС. Причинами отказа бывшие военные начальники называли и то, что в эмиграции Лойко не носил форму полковника Русской армии, а также и то, что он после эвакуации из Крыма самовольно выбыл из состава Русской армии, а так же за разговоры в среде офицеров о бессмысленности их эмиграции.

Вместе с прибывшими в Новый Сад летчиками прибыл и бывший летчик ВСЮР поручик Павел Федотович Качан, хорошо знакомый Ивану по службе в 6-м авиационном отряде, командиром которого был Лойко. Оба принимали активное участие в разгроме конного корпуса Дмитрия Жлобы, тоже бывшего летчика времен Первой мировой войны. Гражданская война часто сталкивала в бою бывших товарищей по войне с немцами и их союзниками. Так, Павел Качан встретился в одном из воздушных боев с бомбардировщиком красных под командованием Алексея Туманского, который впоследствии так вспоминал об этом бое: *"Над Александровском я был атакован пятью белогвардейскими "хевиленами". Четыре напали до-*

*вольно осторожно, зато пятый атаковал нахально. Он близко подходил с разных сторон, пытаясь выявить наши уязвимые места. Но оказавшись против хвостовой установки, попал под огонь великолетного стрелка Михайловского, после чего вдруг резко развернулся и, задымив, пошел со снижением к себе за Днепр. Наш корабль получил 48 пробоин, был поврежден и масляный бак крайнего правого мотора. Тогда бортмеханик Фридрихов вылез на крыло, заткнул дыру в баке, и только благодаря этому мы смогли продолжить полет.... Много времени спустя я узнал интересные подробности этого боя. В Москве меня познакомили с летчиком Качан. Он летал сначала у белых, а потом перешел в Красную Армию. Однажды мы разговорились, и вот что он рассказал мне о бое под Александровском. Белые, обремененные действиями нашей авиации, и особенно налетом на их аэродром, решили нам отомстить. В то время, как мы обрабатывали бронепоезд, в Александровск пришли 11 самолетов с целью разбомбить нашу авиагруппу на аэродроме. Но месь не удалась, так как на земле в тот момент оставались только два сломанных "ньюпора". Окончив бомбежку, вражеская группа самолетов разделилась: шесть ушли к себе за Днепр, а пять задержались над городом, где и встретили нас. На пятом "хевилленде" находился как раз Качан. Во время боя Михайловский пробил в его самолете рубашки цилиндров мотора и радиатор. Летчику едва удалось дотянуть до своих..."*

Павел Качан, как и Иван, не стал менять гражданства, а просто устроился в эту же школу ВВС в Новом Саде механиком. По какой-то причине у него тоже не складывались отношения с генерал-майором Ткачевым. В результате Лойко и Качан были лишены денежной поддержки, выдаваемой другим летчикам из средств, перечисленных югославской стороне Бехметевым из США. Острая нужда и обида на Ткачева еще более сблизила Лойко и Качана.

К концу 1922 г. в Королевстве СХС находилось 35 летчиков и 30 механиков. Все они понимали, что возвращение в Россию для дальнейшей борьбы с большевиками все более и более становится проблематичным. Признание Советской России бывшими союзниками – странами Антанты, а также и бывшими врагами, установление торговых и дипломатических отношений говорило о бесперспективности и безнадежности борьбы против большевизма. Надо было как-то устраивать свою судьбу. Часть летчиков покинула королевство, устроившись летчиками в авиации других стран. В 1923 г. по инициативе Общества была организована авиапочта и пассажирские рейсы

Белград – Загреб, Белград – Сараево, Белград – Цетинье. Первыми летчиками "Аэропути" были русские пилоты В.И. Сгрижевский, В.М. Никитин, М.С. Ярошенко. Все они впоследствии погибли, совершая полеты в неблагоприятных метеоусловиях при плохом оснащении самолетов контрольными приборами. Под руководством русского инженера-авиаконструктора Лобач-Жученко был создан первый югославский самолет "Ресава". Полковник К.Н. Антонов явился родоначальником югославского планеризма. Большой вклад в становление югославской авиации внес Л.И. Байдак, совершивший успешный полет из Белграда до Бомбея и обратно. Инспектором военных летательных аппаратов, закупаемых за рубежом, одно время был русский инженер-механик Александр Николаевич Веденяпин – выпускник петербургского политехнического института. Забравов при приемке партию французских самолетов, он отказался их принять, не подчинившись приказу военного министра. Веденяпин вынужден был подать прошение об отставке и покинул страну, перебравшись в Бейрут, где долгое время занимал ответственный пост в ливанской авиации.

Военная авиация Королевства СХС располагала устаревшими самолетами, используемыми в прошедшую войну, что часто приводило к авариям. Именно по этой причине погибли русские летчики подполковник А.А. Кованько и полковник Н.А. Кутейников. Но не все русские летчики нашли свое место в изгнании. Некоторые устроившись работать таксистами, механиками. Были и такие, кто решил вернуться в Советскую Россию. Любое добровольное возвращение на родину очень широко превозносилось советской пропагандой.

12 апреля 1923 г. в Советской печати было опубликовано Постановление ВУЦИК об освобождении от ответственности участников белогвардейского движения. По-разному восприняли этот документ в эмиграционных кругах. Иван предложил Павлу бежать на самолете "Бреге-14", на котором он обучал курсантов школы. У этого самолета был отличный мотор Рено-300 НР. Подготовка самолета могла заключаться только в том, чтобы заправить горючим полные баки. Об установке дополнительных баков не могло быть и речи, но тщательное изучение карты и проведенные расчеты показывали, что горючего должно было хватить на перелет от Нового Сада до Каменец-Подольска протяженностью в 650 км. Правда, лететь приходилось без каких бы то ни было приборов, даже без компаса. В распоряжении беглецов были только солнце, часы и географическая карта. Наконец настал день исполнения задуманного...

## Глава VI

## ПОБЕГ

Корреспондент журнала "Вестник Воздушного Флота" П. Вольников в статье "Развал авиационной эмигрантщины" писал: "Двое из наиболее опытных и смелых врангелевских летчиков левой группы (не входящих в число приближенных к генералу Ткачеву – прим. авт.): Иван Лойко и Павел Качан, окончательно разочаровавшись во врангелевщине, решили бежать в Россию на аэроплане. Ввиду того, что этот неудачный перелет с многими довольно интересными политическими и техническими обстоятельствами, я полностью помещаю здесь описание бегства, изложенное самими летчиками тт. Лойко и Качаном.

*"Все было подготовлено окончательно к 6 августа 23 г. Карта была хорошо изучена и путь обозначен прямой красной линией.*

*Воспользовавшись временем, когда окончились учебные полеты в школе и когда все Юго-Словенские летчики и начальство ушли на завтрак, мы вывели самолет из ангара и в 9 часов утра поднялись в воздух. С целью экономии бензина, тотчас взяли направление и, набирая высоту, стали удаляться.*

*Погода была безоблачная, только дул значительно сильный встречно-боковой ветер слева. Сербско-Румынскую границу, в ста километрах от места вылета, прошли на высоте 2700 метров.*

*Сопоставив пройденное расстояние с протекившим от момента вылета временем, мы решили, что путь наверняка будет пройден. Мотор работал идеально. Но вот впереди показалось сплошное облачное море, скрываясь на горизонте впереди нас.*

*Мы проходим немного левее вблизи горы "Темишвара" (в 130 километрах от места вылета) и идем над облаками, так как высота облачного слоя значительно ниже Карпатского хребта, который мы должны пересечь.*

*Взяв высоту в 4000 метров, мы увидели, что нигде в облаках не видно разрывов или отверстий, через которые, хоть изредка видя землю, можно было бы ориентироваться. Слой облаков был толстый и сплошной. Далеко впереди виднелся ярко освещенный громадный вал облаков, лежащих на вершинах Карпатского хребта. Компаса у нас не было, однако мы отлично пользовались часами и солнцем для определения нашего пути. Мотор неизменно работает хорошо. Мы летим вперед, и вот... уже над валом облаков, лежащих на Карпатах. Впереди все то же безбрежное и сплошное облачное море. Решено лететь до тех пор, пока хватит бензина.... Идем вперед... Но вот мотор останавливается, вновь забирает, и так повторяется несколько раз, наконец, остановился и больше не забрал. Бензин кончился...*

*Мы начали на всякий случай, полого планируя, тянуть вперед. Винт скоро остановился, и мы, быстро спускаясь, зашли в облачный слой. Прорезав его, оказались на высоте 500 метров.*

*Местность незнакомая, глухая и неровная: на узких нивах много лежит снопов, а местами растет высокая густая кукуруза. Только у самой деревни расстилается невспаханный выгон. Здесь решили спуститься и довольно удачно сели с небольшим прокатом. Моментально к нам прибежало человек 30 жителей. Слышим, говорят по-русски. Сначала мы обрадовались, полагая что сели на русской территории, но, спросив название деревни и найдя ее на карте, убедились, что не долетели километров 50 до границы и сели в Бесарабии. Сразу решено было бежать от самолета, но сделать это нужно было так, чтобы не бросилось в глаза жителям, стоящим возле самолета. Спрашиваем, какое начальство есть в деревне? Говорят, два румынских жандарма.*

*Мы сделали вид, что довольны таким ответом, попросили сторожить машину и, спустившись с косогора, к опушке деревьев, пользуясь растущим кустарником, прошли некоторое расстояние и скрылись в густой кукурузе. Рассмотрели хорошенько карту, оказывается спустились у деревни Стурзовка в 15 верстах северо-западнее города Бельцы. Расстояние в 650 километров нами было покрыто в 4 часа 40 минут, то есть летели со скоростью 145 километров в час. Решаем пробираться в направлении на Могилев и там попытаться ночью переплыть Днестр. Обидно было до слез, что пропала машина. Ведь не отклонись*

мы в сторону из-за ветра, были бы в России и доставили бы самолет. Делать уж нечего. Решили не идти по дорогам и не проходить деревень. Вылетели мы натошак и были очень голодны, поэтому стали питаться сырой кукурузой. Обходя деревни и другие препятствия, пробираемся вперед. Две ночи провели в поле, в снопах, и после полудня на третий день подошли к Днестру у деревни Рудь, верстах в 8 ниже Мозилева-Подольского. Выбрали для более близкого подхода к Днестру глубокий заросший густыми кустами и деревьями овраг и направились по нему к берегу. Так как от питания кукурузой мы расстроили себе пищеварение и сильно ослабли, а пловцы мы плохие, то боялись, что не подкрепившись – не переплывем. Решили добыть хотя бы хлеба. В этом овраге, у самого берега Днестра, оказался монастырь, в котором, по рассказам встреченного в овраге мальчика-пастуха, можно было получить хлеба. Заходим во двор монастыря и сразу встречаем попа и просим хлеба. Ответив на его вопрос, что мы техники, починяли сельскохозяйственные машины и идем домой в Атаки, мы последовали, по его просьбе, в глубь двора, где заметили румынских солдат.

Поняли опасность, но солдаты не обратили на нас никакого внимания, приняв нас за рабочих, работающих во дворе. Поп, оставив нас, подходит к ним и что-то говорит. Один из солдат тотчас берет винтовку и, подойдя к нам, кричит по-румынски:

– Руки вверх!

Сделали обыск. Отняв наши документы и карту, он решил, что мы – русские шпионы и потребовал признаваться, иначе нас будут бить и принудят к признанию. Пришлось все объяснить. Отнесли к нашим объяснениям с большим недоверием и пригрозили избиениями. Под конвоем отвели в деревню Арианешти. Было уже темно. Переночевали. На следующий день после допроса отправили в Атаки для допроса в сигуранце, т.е. тайной полиции. Провели еще ночь в комендатуре, а затем по железной дороге были отправлены через станцию Окница, где был штаб погранполка, в Бельцы, в штаб 7-й дивизии. Там вновь были опрошены, узнали, что самолет был приведен людьми в Бельцы из-за неимения поблизости мест для взлета и улетел в Яссы с румынским летчиком. Здесь нас все же хорошо накормили. Переночевали ночь и были отправлены поездом в Кишинев в "комендамент", т.е. главный военный штаб, откуда сразу препроводили в тюрьму, где изолировали нас в отдельной камере. Здесь мы видели каким зверским избиением, без всякой причины, подвергаются заключенные русские; нас пока не трогали, считая особо важными преступниками. Тщательно следили, чтобы с

нами не разговаривали солдаты из караула и чтобы нам не доставляли газет. Через пять дней нас вызвали в "комендантскую" для допроса. Опрашивал королевский комиссар, довольно хорошо владевший русским языком. На наш вопрос, что нас ждет, он ответил, что нас вернут обратно в Юго-Славию, так как Румыния – союзница Юго-Славии и не может скрыть таких преступников, которые украли военный аэроплан и будут обвиняться в шпионаже, в отношении Юго-Славии, и в большевизме. Нам это отнюдь не улыбалось, так как ждал верный расстрел, на основании "Закона о защите державы" и при враждебном отношении русской эмиграции, которая уже знала, что мы – большевики. Отвели после допроса обратно в тюрьму. Мы решили при обратном отправлении в Юго-Славию во что бы то ни стало бежать, так как впереди все равно верная смерть. Настроение было крайне угнетенное. Проходили утомительные дни и недели, а мы все еще сидели. Наконец, сидим уже два месяца, 6 октября нам неожиданно сообщили, что нас отправляют в Бендеры для отправки через Днестр. Это нас еще не могло обрадовать, так как мы узнали, что желающих отправиться в Россию румыны убивают на Днестре. 7 вечером нас отправили в Бендеры; ночь провели в смрадной камере гауптвахты. 8 октября отправили в пограничную роту, а оттуда, 9 октября, в деревню Кауканы на кардон, где было выбрано место переправы. Там оказалось еще 9 человек подлежащих переправе русских беженцев. Мы решили, что если нас поведут к месту переправы отдельно, а не в этой группе, то нужно бежать, так как ряд фактов подтверждал наши опасения, и пришлось переживать неприятные минуты. Однако, часа в два ночи, под сильным конвоем, во главе которого был румынский офицер, повели нас со всеми к берегу. Там офицер разделил нас на две группы для переправы, причем в нашу компанию из четырех человек вошел подозрительного поведения русский, по всему было видно, что румынский агент, и мы боялись, что он посылается с нами, чтобы убить нас на русской стороне, чтобы в случае чего румыны могли приписать преступление русским часовым. К лодке была привязана проволока, чтобы можно было вернуть ее обратно, так как румыны боялись дать своего лодочника. Два раза нас тянули обратно, так как проволока сильно тормозила, и дальше середины реки нельзя было продвинуться. Ко всему, лодка была дырявая и быстро наполнялась водой, которую мы не успевали отливать полетным шлемом, и чуть не потонули. Только в третий раз, когда мы свернули проволоку в моток и взяли с собой, оставив один конец привязанным к румынскому берегу, благополучно достигли русского



### Еще о таинственном авиоплане в Видоцком уезде:

Наши читатели, вероятно, помнят и жалеют таинственного авиоплана, сбежавшего из Видоцкого уезда. Как уже сообщалось, обнаружены в Бельгии летчики оккупации бывшей врангелевской офицерии Лойко и Качанова, похищенные в Сербии авиопланом и улетевшими на Украину.

Белградская газета „Время“ сообщила, что Лойко оставил письмо немецкому агенту в Новый Сад, в котором просит прощения за то, что он так поступил по отношению к стране, его принявшей, но к атаму авиоплана его не знает.

Фотография И.А. Лойко и статья из газеты, хранящиеся в уголовном деле по факту незаконного перехода границы  
(Центральный Государственный Архив Украины)

берега. Подозрительный русский бегом бросился в кусты и скрылся. Его приметы мы описали впоследствии в Тираспольском ГПУ. Просидев на берегу в кустах до рассвета, так как боялись идти по берегу, утром явились на наш кордон, а затем в Тирасполь в ГПУ, где нас очень хорошо встретили, сказали, что знали о нас из газет, хорошо накормили и затем приступили к допросу. По окончании его нам дали записку и сказали, чтобы мы шли в город, нашли указанную в записке гостиницу, в которой нам должна была быть отведена комната. Без всякой охраны мы отправились в город, устроились и на другой день по окончании дел нас отправили в Одессу. Из Одессы с сотрудниками ГПУ прибыли скорым поездом в Харьков, где через некоторое время дело наше выяснилось, и мы были освобождены, нашли истинно братский и теплый прием со стороны красных летчиков и помощь со стороны авиационного начальства”.

6 декабря 1923 г. оба летчика были освобождены из-под стражи. Некоторое время они находились в харьковском авиационном отряде вместе с теми летчиками, против которых они воевали в Гражданскую войну. Эту довольно необычную ситуацию П. Вольников описывал так: “Никто не бросил ни одного упрека, не было даже и намека на выражение насмешки или ме-

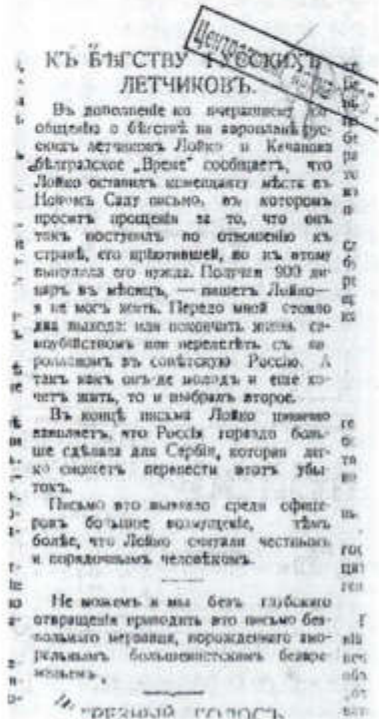
сти, ибо все отлично понимали, что бывшие врангелевцы за свои ошибки, кроме вынесенных ими физических испытаний, морально достаточно наказаны угрызением собственной совести. Частенько в шуточном тоне авиароботники с перебежчиками обменивались взаимными комплиментами из воспоминаний боевой работы: Лойко признавались, что он отличный стрелок и меткий бомбометчик, а Лойко в свою очередь рассказывал, как они целой группой в панике удирали от одного нашего”.

В газетах случай с угоном самолета также освещался и в России, и за рубежом.

Именно то, что случай угона самолета пресса не обошла своим вниманием ни за рубежом, ни в Советской России, и спасло Ивана Лойко и Павла Качана от неизбежных репрессий.

Естественно, что в эмигрантской среде факт угона самолета произвел эффект разорвавшейся бомбы. Бывшие летчики Белой армии после этого случая не могли рассчитывать на работу пилотами не только в военной, но и в гражданской авиации приютивших их стран. Для пропагандистской машины СССР этот факт явился дополнительным и ярким доказательством преимущества новой системы, которая привлекает людей, даже тех, которые противостояли ей с оружием в руках. Но это и самая гуманная система, умеющая прощать.

В статье автор описывает те сильные впечатления, которые произвела на беглецов обновленная Россия: “Говоря откровенно, при полете в Россию мы все же испытали большую тревогу, не зная ничего определенного, как к нам отнесутся и как с нами поступят и можно ли действи-



Заметка из Белградской  
газеты „Время“  
(Центральный Архив ФСБ РФ)

тельно существовать в России. Конечно, это – результат всех тех скопленных лжи, которую распространяют о России за границей. Ведь не имея кроме нее ничего, невольно является мысль, что, если во всей лжи содержится десятая доля правды, то все-таки нельзя ехать в Россию. Но намц был решен вопрос так – лететь хотя бы на самое плохое, хотя бы рисковать жизнью, но лететь на Родину, чтобы не числиться в списках истинных врагов родного народа, и сказать правду обо всем”.

Далее автор пишет: “Не вызывает также сомнений их раскаяние в вооруженном восстании против Советской власти – оно вполне искренне.

Однако надо им отдать справедливость в том, что они раньше других своих бывших соратников поняли не только бессмысленность дальнейшей борьбы с большевизмом в России, но и то, что большевизм – не утопия и не выдумка каких-то досужих умов, а строго научный и исторически неизбежный этап в общественной жизни человечества”.

Так была изложена версия побега в официальной советской печати в феврале 1924 г., то есть через полгода после побега.

Зарубежная пресса до 10 августа не публиковала никаких сведений о побеге из Нового Сада русских летчиков. Это объясняется тем, что три дня командование авиации Королевства СХС считало, что самолет с пилотами потерпел аварию, и тщетно пыталось определить место его падения. Лишь 10 августа 1923 г. в ежедневной белградской газете “Политика” №5493 была напечатана заметка (здесь и далее приведены переводы статей и примечания А. Арсеньева – далее А.А.):

### ВЫЛЕТЕЛИ, А НЕ ПРИЛЕТЕЛИ ОБРАТНО

Нови Сад, 9 августа

За последних два дня здесь много толкуется об одном характерном событии, происшедшем на здешнем аэродроме.

В здешнем авиационном подразделении нашей армии состоит на службе и несколько русских офицеров, славившихся своими искусственными бравадами на самолетах. Они оказались совестными на службе и полностью оправдывали доверие наших военных властей. Однако, произошла большая неожиданность.

Два дня назад один офицер авиации, русский, до сих пор всегда пунктуальный на службе, вылетел в назначенное время с одним механиком, тоже русским. Им было задано время полета,

но они в этот срок не возвратились, как это обыкновенно делается. Уже наступили сумерки, а их все не было. Комендант безупречно справлялся у дежурных офицеров, что с самолетом, но никто не был в состоянии ответить. Власти направили запросы во все стороны, не обрушился ли где какой самолет, но до сих пор ни с одной стороны ответа не последовало, а и офицер не обратился в свою команду о каком-либо происшествии, связанном с полетом.

Вопреки факту, что командование авиацией до сих пор не выдало в связи с этим какое-либо сообщение, по городу проносятся слухи, что русские на самолете улетели в Россию. Командование авиацией предприняло следствие”.

После этой заметки почти в каждом номере газеты “Политика” этому неординарному событию было уделено внимание. Вот некоторые из опубликованных материалов.

“Политика”

№5494 от 11 августа 1923 г.

### ПОБЕГ РУССКИХ ЛЕТЧИКОВ ИЗ НОВИ САДА НА ГОСУДАРСТВЕННОМ АЭРОПЛАНЕ

Нови Сад, 10 августа.

Загадочное исчезновение двух летчиков, русских, уже сегодня разъяснено. Офицера звать Алексей (так!) Лойков (так! – прим. А.А.). В Армии Врангеля он был летчиком-полковником. В нашу армию принят по контракту. Его спутник, вместе с ним совершивший побег, механик капитан Качан, также был принят в нашу армию по контракту.

Следствие показало, что оба русских уже несколько дней ранее подготавливали побег. Пять дней тому назад они извлекли (из ангара – прим. А.А.) новисадского аэродрома новейший самолет французской системы, недавно прибывший из Парижа, который нашему государству обошелся в полтора миллиона динар, наполнили его резервуары бензином, и помимо того подготовили еще два боченка с бензином – таким образом снабдившись совершить путешествие длиной в 1.500 км. От Нови Сада до границы с Бесарабией по воздушной линии всего 900 км, – значит, они были достаточно снабжены (горючим – прим. А.А.) для путешествия в Россию.

Сенсационное сообщение опубликовала ежедневная газета

"Застава" (серб. – "знамя", "флаг") Органа Радикальной партии в Новом Саде:

"Застава"  
№ 180, от 11 августа 1923 г., стр. 3.  
ЛОЙКОВ

Нови Сад

В связи с побегом русского летчика, полковника Лойкова, совершившего побег на нашем военном самолете, нам стало известно, что за несколько дней до побега Лойков получил письмо от Управления Военной академии в Москве, которым приглашается преподавать в этой академии. Не имея средств для оплаты дороги до Москвы, ни паспорта, вероятно именно таким виртуозным способом он решил проблему дорожных издержек и средств для приобретения паспорта".

"Политика"  
15 августа 1923 г., стр. 5.

#### САМОЛЕТ ИЗ НОВИ САДА – ОБНАРУЖЕН В БЕСАРАБИИ

Бухарест, 14 августа.

Из Кишинева сообщают, что в Бесарабии, вблизи Днестра, обнаружен один самолет типа "Бреге". Военные власти установили, что аппарат – собственность Королевства СХС.

Вне сомнения, это самолет, на котором из Нови Сада совершил побег русский полковник Лойков.

Вопреки самым подробным поискам, румынским властям не удалось найти Лойкова, которому уже, вероятно, удалось перейти Днестр и оказаться в России.

Самолет находится в исправности и будет возвращен в Нови Сад.

Сообщение из Бухареста поступило в Белград тогда, когда оба беглеца уже были задержаны и содержались в Кишиневской тюрьме. Однако румынские власти предпочитали скрывать факт задержания летчиков, хотя не возражали против передачи самолета Королевству СХС.

16 августа свое отношение к факту побега Лойко и Качана из Нового Сада высказала на страницах газет и русская эмиграция:

"Време"  
№ 594, четверг,

16 августа 1923 г., стр. 4.

#### ПОБЕГ РУССКИХ ЛЕТЧИКОВ

Сообщение Общества российских офицеров  
военно-воздушного флота

Собрание Общества российских офицеров военно-воздушного флота в Королевстве СХС, заслушав отчет о побеге бывшего полковника, военного летчика Лойко на сербском самолете типа "Бреге", 6 августа 1923 года, и ознакомившись с данными, которыми располагает Правление Общества, данными, имеющими отношение к поведению упомянутого авиатора в течение его пребывания в Королевстве СХС, – приняло решение известить общественность о следующем:

- 1) Летчик Иван Лойко не был принят в Общество российских офицеров военно-воздушного флота в Королевстве СХС (Решение бывших старших начальников и высших чинов авиации, от 26 августа 1922 года);
- 2) Из состава Русской армии (Лойко – прим. А.А.) выбыл после эвакуации Крыма;
- 3) Проявляя свои несимпатии к Русской армии, он русскую военную форму принципиально не носил;
- 4) В сербской авиации контрактually не служил (так! – прим. А.А.);
- 5) Афишировал свои симпатии к большевикам и желание состоять у них на службе, о чем было известно сербским властям. Поведение Лойко к Королевству СХС, к государству, принявшему столько людей из России, Общество находит черной неблагодарностью, сам поступок считает воровством, а в отношении русской эмиграции – как предательство и провокацию, цель которой – порча хороших отношений между сербами, хорватами и словенцами и русскими.

Председатель Центрального правления Общества, военный летчик, генерал-майор Ткачев; генерал-майор Степанов; и.д. Председателя Белградского отдела Общества, генерал-майор Марков; полковники: Шебалин, Антонов, Коровников, Романовский, Стрижаков, Лазаревич (серб – прим. А.А.); подполковники: Кованько, Дембовецкий, Попов; капитаны: Байдак, Тихомиров, Шуринов, Березицкий, Соколов, Кованько; поручики: Семенов, Лобач-Жученко; подпоручики: Пожарский, Гроздов, Дабровский; капитаны 2-го класса: Никитин, Марш-Маршал и др.



*С оригинала – верно: Секретарь Центрального Правления Общества, полковник Антонов. 12 августа 1923 года, Новый Сад.*

Только через две недели после задержания и ареста Лойко и Качана румынские власти обнародовали факт ареста беглецов, опровергнув тем самым сообщения ряда газет о том, что Лойко и Качан благополучно долетели до Одессы, откуда телеграфировали авиационному начальству о своем бегстве. Но поток информации и дезинформации в СХС на этом не закончился.

"Политика"  
№5512, 28 августа  
1923 г., стр. 5.

**ПОЛКОВНИК ЛОЙКОВ  
ПОЙМАН**

*Нови Сад, 27 августа.*

Военное министерство проинформировано, что румынские власти в окрестностях города Яссы поймали русского полковника Лойкова и капитана Катас-а (так! – прим. А.А.), недавно совершивших побег на нашем военном самолете типа "Бреге". Таким образом, все известия о том, что беженцы прибыли в Одессу и дали о себе знать по беспроволочному телеграфу, оказались неверными.

Оба дезертира будут возвращены на нашу территорию и переданы военному суду. Новисадское авиационное командование сегодня приняло приказ от Военного министерства направить в Яссы двух офицеров с заданием пригнать в Нови Сад самолет, на котором был совершен этот побег.

Сегодня с этой целью на самолете французско-румынской компании вылетели летчик капитан Эмиль Навратил и механик Эдвин Матачич.

"Политика"  
№5514, пятница, 31 августа 1923 г.

**ПОЛКОВНИК ЛОЙКОВ  
ПРЕПРОВОЖДЕН**

*Нови Сад, 30 августа.*

Сегодня под стражей препровождены в Нови Сад полковник Лойков (так!) и капитан Качан (так!), которые, как известно, попытались совершить побег на самолете в Советскую Россию.

*После короткого допроса, проведенного над ними, оба были отправлены в военную тюрьму.*

Эту дезинформацию власти Королевства СХС очевидно сознательно разрешили опубликовать, чтобы успокоить общественное мнение по отношению к русским эмигрантам, а также для предупреждения русских летчиков, находящихся на службе в авиации СХС, о неотвратимости наказания, которое не обошло стороной и руководителей военного ведомства Королевства СХС:

"Единство"  
№1244, суббота,  
25 августа 1923 г.,  
стр. 2.

**ГЕНЕРАЛ УЗЕЛАЦ  
УВОЛЕН**

*Из хорошо осведомленных источников сообщают, что вчера по телеграфу отстранен от должности и отдан в распоряжение (военному министерству, вероятно – прим. А.А.) комендант нашей воздушной флотилии, генерал Милан Узелац. Исполнение должности коменданта авиации временно доверено полковнику Рихтеру.*

*Как слышно, генерал Узелац сменил из-за частых аварий самолетов, а в первую очередь – из-за недавнего побега двух русских, которые бежали в Россию на нашем дорогом самолете. Против генерала Узелаца велась в последнее время кампания и в среде общественности, поэтому, по всей вероятности, его вопрос будет поднят и в Парламенте, со стороны нескольких депутатов.*

"Единство"  
№1251, 2 сентября  
1923 г.,  
стр. 3.

**НОВЫЙ КОМЕНДАНТ  
ВОЗДУШНОЙ ФЛОТИЛИИ**

*В Нови Саде, назначен Драгомир Станоевич, полковник.*

"Единство"  
№1261, пятница,  
14 сентября 1923 г.,  
стр. 2-3.

### НАШ САМОЛЕТ ВОЗВРАЩЕН

*Капитан Навратил вернулся на самолете в Нови Сад.*

*Нашей публике (так!) известно, что недавние (так!) русские полковник Лойков (так!) и капитан Качан (так!), состоявшие на службе в нашей авиации, попытались убежать в Россию на нашем самолете новейшей системы. Они приземлились на бессарабской границе, где были пойманы и сейчас находятся в тюрьме в Бухаресте. Самолет возвращен нашей стране.*

*10 сентября, в 4 часа после обеда, прибыл на новисадский аэродром на этом самолете наш капитан авиации Мирослав Навратил. Он прилетел на самолете из Ясс (бессарабская граница), по воздушной прямой примерно 900 км. Летел он по двум этапам: Яссы - Бухарест, Бухарест - Нови Сад, минуя Карпаты.*

*Таким образом, нашей стране возвращен самолет и спасено полтора миллиона динар.*

Некоторые газеты Белграда и Нового Сада, а также и политические журналы к эпизоду угона самолета возвращались неоднократно, особенно при обсуждении вопросов установления дипломатических отношений между Югославией и СССР. Советская периодическая печать по данному вопросу хранила молчание в течение года. Лишь накануне Дня Красной Армии журнал "Вестник Воздушного Флота" опубликовал статью журналиста Вольникова, изложенную в начале главы.

Много лет спустя генерал-майор И.К. Спатарель, бывший механик, обслуживающий самолет командира 30-го КАО штабс-капитана Земитана, отлично знавший Ивана Лойко, в своих воспоминаниях так отзовется о этом поступке: *"Два бывших врангелевских летчика, кстати самых лучших, Иван Лойко и Павел Качан еще в 1923 году вернулись в Советский Союз. Потеряв самолет "Бреге" из королевской пилотской школы в Югославии, они совершили мужественный перелет через горы, в облаках. Но бензина для того, чтобы долететь до России у них не хватило. Пришлось сесть в Румынии. Оттуда они с большим трудом вырвались на Родину. Их простили, и они служили в советской авиации"*.

Яркая политическая окраска всех публикаций в советской и в зарубежной прессе относительно побега лучших врангелев-

ских летчиков затмила ряд вопросов о причинах оказания содействия беглецам румынскими властями. Фактически проследив задержания беглецов румынскими жандармами события развивались иначе...

Когда арестованных доставили в Кишинев и поместили в тюрьму, Иван и Павел поняли, что румынская контрразведка намерена действительно вернуть их назад в Королевство СХС. Их уверенность еще более окрепла, когда на одном из допросов Ивану сказали, что угнанный самолет из Ясс югославскими летчиками уже доставлен в Белград. Та же участь ожидает и самих угонщиков. По законам Королевства им грозила смертная казнь, и никаких смягчающих обстоятельств не было, и быть не могло. Более того, письмо, оставленное Иваном для команданта города Новый Сад, являлось доказательством преднамеренного и продуманного неблагодарного поступка по отношению к стране, предоставившей им кров. Возмущенная их поступком русская эмиграция будет просить у судебных властей Королевства только смертной казни. Для Лойко и Качана передача их властям Королевства - означала верную смерть. Один из сокамерников по кишиневской тюрьме, фамилию и имя которого позднее Иван не мог вспомнить, посоветовал найти кого-либо из могущественных покровителей, знающих о заслугах перед Румынией военного летчика Лойко, который мог бы посодействовать тому, чтобы их не возвращали назад. От этого "неожиданно хорошо осведомленного" сокамерника Иван узнал, что знакомый ему по Румынскому фронту летчик Фотеску, в настоящее время в звании полковника служит в штабе румынской авиации. Посоветовавшись, Лойко и Качан решили обратиться с письмом к полковнику Фотеску, в котором ходатайствовали о предоставлении им возможности остаться в Румынии и служить в румынской армии. Это письмо было передано следователю сигуранцы, который выслушал арестованных и забрал письмо. Потянулись долгие дни ожидания.

Через две недели Лойко и Качан были вызваны на допрос в канцелярию сигуранцы, где допрашивающий офицер спросил их, согласны ли они с возвращением в СХС и показал им телеграмму, которая требовала их письменного согласия на возвращение. Так как телеграмма была написана на румынском языке, Иван попросил перевести ее текст на любой знакомый ему язык. Тогда офицер спросил их, согласны ли они "быть полезными, находясь в СССР, по линии разведывательной работы в пользу Румынии". Загнанные в угол арестованные вынуждены были дать согласие, считая, что фактически никакой разведы-

вательной работой на территории СССР они заниматься не будут. Их основная цель может быть достигнута только в том случае, если они фиктивно дадут согласие на сотрудничество. Связь с румынской разведкой они должны были поддерживать перепиской со знакомыми эмигрантами через Варшаву или Берлин. Получив согласие от них, из-под стражи они освобождены не были. Через несколько дней их вернули в Бендеры а затем переправили через Днестр на советскую сторону.

При задержании их пограничниками Тираспольского отряда ОГПУ, они, конечно же, умолчали о том, что для беспрепятственного возврата в СССР были вынуждены дать фиктивное согласие на сотрудничество с румынской разведкой. Опасаясь утраты доверия со стороны советских органов и последующих репрессий, в том случае, если они вскроют истинную причину содействия румынских властей в переходе границы, не были лишены оснований. Так, вернувшийся в СССР бывший летчик-наблюдатель 4-го ВСЮР Иван Михайлович Сусалин после сдачи ОГПУ был направлен в Москву, где и был расстрелян. Летчик 5-го авиаотряда ВСЮР Сергей Александрович Грабовский, вернувшийся в СССР, был приговорен к 10 годам ИТЛ, отправлен в Соловецкий лагерь, где и был расстрелян.

Пока же оба летчика были искренне уверены в великодушном отношении к ним власти и полном прощении их.

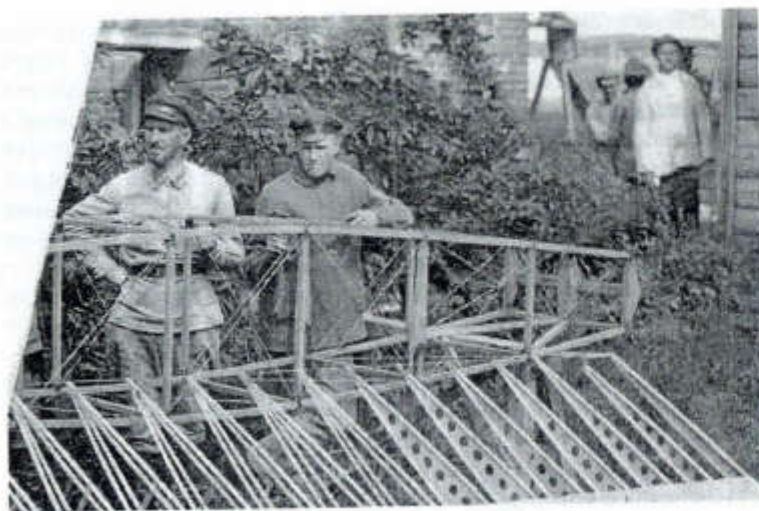
## Глава VII

### АРЕСТ

13 января 1924 г. Иван Александрович Лойко был зачислен на военную службу в РККА. Несколько месяцев они с Павлом Кочаном вживались и привыкали к их изменившейся Родине, к совершенно новым взаимоотношениям в обществе, к новым условиям жизни и быта. С огромным любопытством они наблюдали за теми изменениями, которые произошли и происходили ежедневно на просторах бывшей Российской Империи. Встретив довольно радушный прием со стороны советских органов, они посчитали, что Родина простила им ошибочный выбор в 1918 г. Работать против своей страны они не собирались, а своим честным трудом они докажут, что в них не ошиблись.

История с угоном самолета стала основанием для того, чтобы И. Лойко и П. Качана вскоре отозвали в Москву в распоряжение Главвоздухфлота. Там Павел Федотович Качан получил назначение в Серпуховскую Школу Военных Летчиков (3-я ВШЛ) инструктором, также инструктором был направлен в Борисоглебскую Школу Военных Летчиков (2-я ВШЛ) и Иван Александрович Лойко.

В декабре 1922 г. начальником Главного управления Красного Воздушного Флота был подписан приказ о формировании в Борисоглебске авиационной школы, которой было присвоено наименование "2-я военная школа летчиков Красного Воздушного Флота". Начальником школы был назначен выпускник Севастопольской школы 1916 г. опытный военный летчик В.М. Ремезюк. Первым помощником начальника школы по учебно-летной части был назначен К.Ф. Капустян – бывший офицер царской армии и инструктор Севастопольской школы, у которого в свое время учился Иван Александрович Лойко. В начале апреля 1923 г. 2-я ВШЛ из Москвы передислоцировалась в Борисоглебск. В школе в то время числилось 118



Фрагмент фотографии строительства планера конструкции И.А. Лойко.  
г. Борисоглебск (фото из семейного архива)

курсантов, а затем к ним присоединились 45 курсантов из Егорьевской школы. В их числе был курсант В.П. Чкалов. 26 октября 1923 г. состоялся первый выпуск. В числе первых выпускников были К. Дадонов, С. Демехин, В. Кузнецов, А. Маркович, П. Пумпур, Ф. Уваров и В. Чкалов. Эти и другие летчики этого выпуска положили начало славы 2-й ВШЛ.

29 мая 1924 г. в Борисоглебск в качестве летчика-инструктора I разряда прибыл И.А. Лойко. Он с молодой женой Клавдией Степановной поселился в доме 26 по улице Дровяной. К концу года школа была полностью укомплектована техникой, преподавателями и инструкторами. За 1924 г. школа сделала 8 выпусков и подготовила 92 летчика. Многие из выпускников 1923–1925 гг. впоследствии стали крупными авиационными специалистами и видными военачальниками. 1 января 1926 г. Иван Александрович был назначен руководителем учебной части 2-й ВШЛ. К этому времени его положение и на службе и в быту стабилизировались. В семье родилась дочь, которую назвали Вероникой. Сам Иван Александрович увлекся конструированием, изготовлением и полетами на планерах. Во время полетов были и падения, и переломы ребер, но он не мыслил себя без неба. Очень много полезного он давал курсантам

и по тактике воздушного боя. Готовил и направлял в журналы свои работы, конструировал различные самолетные устройства. Иван Александрович на своем богатом опыте летчика-истребителя испытал, как много значит в воздушном бою удобство ведения огня, скорость и удобство перезарядки и надежность самого пулемета. Следует отметить, что частые отказы из-за заклинивания затвора пулемета происходили на высоте, где отрицательная температура воздуха оказывает большое влияние на надежность работы механизмов пулемета. А в воздушном бою истребителей, очень похожем на дуэль двух мастеров, побеждает тот, у кого более надежное оружие. Иван Александрович разработал свой вариант "приспособления для ведения пулеметного огня в воздухе".

Все бывшие выпускники 2-й школы гораздо позднее в своих мемуарах и воспоминаниях с особой теплотой отзывались о преподавателях и инструкторах школы. Это были специалисты высокого класса: А.Я. Костромин, С.П. Андреев, А.В. Алексеев, В.С. Хользунов и многие другие, которые заслужили самую искреннюю похвалу своих учеников. Были и другие оценки их деятельности. Так, в своих мемуарах Н.П. Каманин критически отзывался о "старых методах обучения бывших царских летчиков-инструкторов". Окончив 2-ю ВШЛ в 1929 г., Каманин был направлен для прохождения службы в эскадрилью, которой командовал Иван Иванович Карклин, бывший летчик 9-го истребительного отряда, которым в 1916–1917 гг. командовал поручик И.А. Лойко.

О качестве подготовки летчиков во 2-й ВШЛ в 20-е гг. говорят и такие факты: 25 воспитанников школы были удостоены звания Героя Советского Союза за бои у озера Хасан и реки Халхин-Гол, а также за бои в небе Испании. Имена Чкалова, Коккинаки, Хользунова, Каманина, Байдукова и других были вписаны в историю Советской авиации еще задолго до Великой Отечественной войны. В обучении и воспитании этих и других советских летчиков была и доля труда Ивана Александровича Лойко, который с 27 сентября 1927 г. был назначен старшим преподавателем 2-й ВШЛ, в петлицах его формы поблескивали две "шпалы", что соответствовало званию майора. Уважение коллег по службе и восхищение заслугами преподавателя курсантов школы – все это успокаивало душу летчика, который в свои 37 лет шесть лет провел в боях в авиации, где редко кто служил более года. Несколько настораживали приглашения в ОГПУ якобы "для уточнения служебного положения".

Фактически органы ОГПУ проводили очередную перерегистрацию бывших офицеров царской армии и особо – участников вооруженной борьбы против Советской власти.

20 сентября 1921 г. чекистам было приказано поставить на учет всех бывших белых офицеров, следить за их перемещениями, в случае их переезда карточки на них пересылать в ОГПУ по новому месту жительства. 17 октября этого же года дополнительным приказом были перечислены сведения, составляющие государственную тайну. Все, что относится к армии, средствам вооружения, военной технике являлось государственной тайной. Лойко и Качан, вернувшиеся в Советский Союз в 1923 г., попали под исполнение этого приказа, когда все было настолько отработано, что превратилось в четкую систему тотальной слежки за бывшими офицерами. Бывшие белые офицеры, не являвшиеся командирами крупных соединений, подлежали постановке на учет. Те, кто служил в корниловских, дроздовских, каппелевских частях, подлежали заключению. В ноябре 1921 г. правительство Советской России объявило амнистию рядовым из белой армии, ушедшим за рубеж, участникам "кронштадтского мятежа, вовлеченным в движение по малосознательности".

IX Всероссийский съезд Советов постановил пересмотреть положение о ВЧК, ограничении компетенции комиссии. Постановление предусматривало полную реорганизацию ВЧК. Учитывая несговорчивость Ф.Э. Дзержинского, его отправили исполномоченным ВЦИК в Сибирь, назначив на его место И.С. Уншлихта. Но и это не помогло – чекисты защищались и реорганизовываться не собирались. Это привело к тому, что 6 февраля 1922 г. ВЧК было упразднено решением ВЦИК. Вместо ВЧК организовывалось Государственное политическое управление – ГПУ. На первый взгляд функции ГПУ были ограничены разведкой и контрразведкой. Но это было ширмой. С марта 1922 г. с личного согласия В.И. Ленина, ГПУ "может и должно бороться и карать расстрелами по суду". К концу 1922 г. ГПУ вернуло все функции бывшего ВЧК, включая и наделение ГПУ внесудебными полномочиями.

24 мая 1922 г. был принят первый Уголовный кодекс РСФСР, согласно которому допускалось применение репрессий не за какое-либо конкретное деяние, а на основании признания судом лица социально опасным. Таким образом, узаконивался произвол, предававший людей казни без каких-либо вещественных доказательств. 1922 г. вошел в историю ВЧК–ГПУ как время, когда на несколько месяцев права чекистов

были значительно ограничены. Это создавало иллюзию прекращения репрессий, в том числе против бывшего офицерства. Со второй половины 1923 г. ЦИК активно наделял Объединенное государственное политическое управление (ОГПУ) правами внесудебных репрессий, в том числе и за шпионаж.

НЭП обусловил приход к руководству предприятиями хороших специалистов, а не выдвиженцев партийных органов. Комиссия, возглавляемая В.В. Куйбышевым, установила тот факт, что "значительная доля вины за тяжелое и бесхозяйственное состояние ряда трестов лежит на неумелом, бессистемном, неосторожном подборе состава правлений трестами". Руководством ОГПУ то же самое преподносилось как экономические диверсии. В марте 1924 г. ЦИК создал при ОГПУ Особое совещание, которое занималось высылкой, заключением в концлагерь, расстрелом шпионов, контрабандистов, валютчиков и фальшивомонетчиков. Именно таким образом ОГПУ оказывал свое влияние на свертывание НЭПа, что привело к ухудшению жизни населения. Как противопоставление НЭПу партия провозгласила коллективизацию сельского хозяйства. Но этот короткий нэповский отрезок времени, отведенный инициативе специалистов, сыграл очень важную роль в развитии Советской авиации.

В соответствии с решением правительства от 15 апреля 1924 г., Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот (РККВФ) переименовали в Военно-Воздушные Силы Рабоче-Крестьянской Красной Армии (ВВС РККА).

1 июня 1924 г. 19 самолетов Р-1 из числа машин первой серии, выпущенной Государственным Авиационным Заводом №1, торжественно передавались на Центральном аэродроме Москвы "Первой разведывательной эскадрилье имени В.И. Ленина". Средства на приобретение техники были собраны трудовыми коллективами – тогда это являлось обычной практикой. Руководило сбором денег Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ). А уже в конце 1925 г. в ВВС РККА числилась 271 машина типа Р-1. Кроме этого, имелись Р-2, ДН.9 и ДН.4. В то же время общее количество самолетов в ВВС РККА равнялось 509 экземплярам, т.е. "де хвилленды" всех разновидностей составляли более половины всего парка. Для того, чтобы учить курсантов, приходилось много работать над изучением материальной части поступающих в авиацию самолетов. Во второй половине 20-х гг. самолеты Р-1 были поставлены во 2-ю ВЩЛ. В это же время были совершены первые советские дальние перелеты. В 1925 г. под руководством Х. Сла-

вороссова был разработан маршрут "Великого перелета": Москва – Монголия – Пекин – Токио. В этом перелете один из шести самолетов должен был вести опытный летчик-ас, легендарный К.К. Арцеулов, и только болезнь помешала ему принять участие в этом перелете. Совершались и другие не менее длительные перелеты на самолетах Р-1 с отечественными двигателями. В 1926 г. советские летчики М.М. Громов с механиком Родзевичем совершили перелет Москва – Париж.

Мировой рекорд дальности и продолжительности полета для малых самолетов установил 30 июня 1927 г. летчик Юлиан Иванович Пионтковский, совершивший беспосадочный перелет по маршруту Севастополь – Москва. Расстояние в 1420 км он преодолел, продержавшись в воздухе 15 ч 30 мин. Примечательно то, что полет совершался на двухместном самолете ДИР-1, взлетный вес которого составлял 535 кг. Автором проекта самолета ДИР-1 был моторист учебного авиаотряда академии им. Н.Е. Жуковского будущий всемирно известный авиаконструктор Яковлев.

Иван Александрович гордился тем, что он так же причастен к успехам Советской авиации. В его письмах и редких фотографиях из Борисоглебска сквозила гордость за выбранную в далекой юности профессию. Установилась и более тесная связь с отцом и братьями, которые все так же занимались сельским хозяйством и проживали в Рубилках одной большой семьей. Как отца военнослужащего Красной Армии, Александра Павловича освободили от налогов. К этому времени один из братьев, Владимир, был уже женат, и у него росла дочь. Внешне все выглядело нормально и в семье Ивана Александровича, и в семье его отца. А между тем, тучи над всей семьей Лойко не просто сгустились, а нависали над ними черной грозовой тучей. Однажды Иван Александрович получил письмо от Нестеренко, с которым проживал на совместно арендованной квартире в Новом Саде. Нестеренко затем уехал в Париж, потом переехал в Варшаву, а сейчас вернулся в СССР и находится в Москве. Откуда и как Нестеренко узнал адрес Ивана Александровича, в письме не сообщалось. Предположительно, он мог узнать сначала адрес Павла Федотовича Качана, родители которого проживали в Москве, и через него узнать адрес Лойко. Иван Александрович ответил на это неожиданное письмо своего знакомого по эмиграции.

В начале 1929 г. к Ивану Александровичу в Борисоглебск приехал его младший брат Николай. Он рассказал о том, что в Рубилках началась запись в колхоз. Александр Павлович на-

отрез отказался вступать в него. Но землю у семьи Лойко, купленную на заемные средства отцом Евгении Даниловны, переданную ей на правах наследства, постановлением сельского совета деревни Рубилки конфисковали. Не скрыл Николай от старшего брата и то, что вся семья от действий властей на грани нервного срыва. Николай в знак протеста сорвал красный флаг с сельсовета, поэтому Александр Павлович срочно отправил его в Борисоглебск, строго настроив наказав ему в Рубилки не возвращаться. Не зная, что в этой ситуации следует предпринять, Иван Александрович решил отправиться тайно в Рубилки, на несколько дней отпросившись со службы по семейным делам.

В Рубилки он заявился ночью. По рассказам его брата Владимира Александровича всю ночь Александр Павлович, Иван Александрович и он, не зажигая лампы, проговорили, сидя в бане, о том, что всей семье следует срочно предпринять. Иван Александрович настаивал на том, чтобы отец продавал все то, что еще можно продать, а это – дом, лошадей и коров, всю утварь, и срочно уезжал из Белоруссии на Алтай. Брат Константин, ушедший на заработки в соседние деревни, так как, лишившись земли, надо было искать источники для пропитания, присоединится к ним ближе к отъезду. Сестра Нина, вышедшая замуж за Митрофана Логацкого, останется с мужем в Белоруссии, но из Рубилок им лучше уехать. Перед рассветом Иван Александрович исчез.

Совершить все задуманное до конца в Рубилках не успели. 13 мая 1929 г. Александр Павлович и его сын Владимир были арестованы. Подлежал аресту и Константин, которого на момент ареста в Рубилках не было. Обо всем этом Иван Александрович узнал из письма своей матери, Евгении Даниловны. Вместе с женой он срочно выехал в Минск. По приезду в Рубилки, он добился встречи со следователем, который вел дело семьи Лойко. Тот проинформировал Ивана Александровича о том, что его отец и братья обвиняются в участии в контрреволюционной организации, в ведении антисоветской агитации. Вспомнила власть и то, что во время польской интервенции Белоруссии Александр Павлович был назначен белополяками старостой деревни, за что совсем недавно он был лишен избирательных прав. Иван Александрович понимал, что этих обвинений более чем достаточно, для того, чтобы в лучшем случае всех мужчин семьи Лойко отправить в концлагерь. Он также понимал, что ОГПУ не оставило и его без своего пристального внимания. И его визит в Рубилки накануне ареста отца и брата

тоже вряд от них ускользнул. Учитывая его белогвардейское прошлое, ему вряд ли удастся избежать ареста. А если ОГПУ станут известны обстоятельства перехода через границу его и Павла Качана? В этой ситуации он принял самое сложное в его жизни решение – отречься от своих родителей, братьев и сестер, а также и от доли отцовского хозяйства. В годы уже развернувшихся сталинских репрессий такой прием начал применяться после известного изречения И.В. Сталина о том, что сын за отца – не ответчик. Оставив в глубочайшем горе мать и сестру Александру, Иван Александрович с женой вернулся в Борисоглебск.

Не знал Иван Александрович, что органами ОГПУ его судьба уже была predetermined. Органами были инициированы два доноса в ОГПУ, содержащие один и тот же смысл: почему бывшие белогвардейские офицеры Лойко и Качан делают служебную карьеру в то время, когда заслуженные красные летчики не могут достойно проявить себя. Летчики 43-й эскадрилии Владимир Везленщиков и Ганс Ломан писали, что молодые летчики восхищаются мужеством Лойко и Качана, которые были белогвардейскими летчиками, и следует еще разобраться в их роли в разгроме корпуса Жлобы, что может подтвердить командир эскадрилии Василий Шкуро и начальник авиаармии Всеволод Мельников. Но круговой поруки не получилось, потому что протоколов допроса Шкуро и Мельникова в деле нет. Не смогли ли их допросить досужие следователи, или они отказались давать показания против коллег по войне 1914–1917 годов – неизвестно.

Сослуживцы Ивана Александровича отмечали, что после возвращения из поездки в Минск Иван Александрович все время находился в угнетенном состоянии. Причины происшедших перемен со старшим преподавателем И.А. Лойко им были неизвестны. А ему необходимо было решить, что же делать с Николаем. Самое правильное решение заключалось в том, что Николаю необходимо было найти работу на Алтае, и уехать туда. Но и это решение исполнить до конца они не успели...

Ивана Александровича арестовали 14 августа 1929 г. Он спокойно отнесся к визиту оперативных сотрудников ОГПУ, так как в глубине души он был уверен в предстоящем аресте. При обыске у него изъяли письмо Нестеренко, сборник литературных трудов и еще не запатентованное изобретение "для пулеметной стрельбы в воздухе". Больше при обыске ничего найдено не было.

На первом же допросе 15 августа Иван Александрович по-

казал, что в 1923 г. была фиктивная вербовка его и Павла Качана разведкой Румынии. Он также объяснил причину того, что факт их вербовки при допросе в Тирасполе был скрыт, а также и то, что ни на какую разведку он не работал, связи с ней не имел. Свой арест рассматривает как попытку румынской стороны скомпрометировать его ложными обязательствами перед румынской стороной, которая и передала советской стороне соответствующие сведения. После такого признательного заявления доносы его бывших коллег стали вообще вспомогательными материалами, и к этим вопросам ни один из следователей ОГПУ во время скоротечного следствия больше не возвращался. Правда, сказанная Иваном Александровичем, настолько облегчила задачу следователей, что в материалах уголовного дела проявляется даже некоторое расположение к арестованным.

21 августа в Серпухове был арестован Павел Федотович Качан, которого после ареста отправили в Воронеж, куда к тому времени был уже доставлен и Лойко. Второй допрос был произведен в Воронеже. Ничего нового на допросе выяснено не было, кроме того, что на вопрос следователя, кто такой Нестеренко, Иван Александрович рассказал об обстоятельствах его знакомства с Нестеренко в Югославии в городе Новый Сад. На вопрос о том, знает ли он причины ареста его отца и брата в Рубилках, Иван Александрович рассказал о встрече со следователем Минского ОГПУ в мае сего года, а также об отречении его от родственников, поданного им в виде заявления в сельский совет деревни Рубилки.

Третий и последний допрос состоялся уже в Москве, куда арестованные были переведены из Воронежа. Допрос носил формальный характер и никаких новых или дополнительных вопросов арестованным не задавалось. Перед рассмотрением дела коллегией ОГПУ Иван Александрович обратился с заявлением еще раз встретиться со следователем, в чем ему было отказано. Были или не были они завербованы какой-либо разведкой, никакого значения не имело. Кроме того, что все бывшие офицеры-белогвардейцы подлежали аресту и осуждению по распоряжению руководства ОГПУ, арестованные Лойко и Качан сами облегчили задачу следователей – они признались в их вербовке, хотя она и носила фиктивный характер. Материалов дела на 128 листах вполне хватало на ВМН (высшую меру наказания – расстрел), несмотря на то, что Качан на обвинительном заключении и написал, что он никакой подписки румынской разведке не давал. Все это не имело никакого зна-

чения. Предъявленное им обоим Обвинительное заключение на полутора страницах и Выписка из протокола заседания Коллегии ОГПУ от 4 ноября 1929 г. гласили: "Лойко Ивана Александровича, Качан Павла Федоровича заключить в концлагерь сроком на десять лет..."

По странному стечению обстоятельств именно в этот же день 4 ноября 1929 г. в Минске Решением Коллегии ОГПУ по ст. 72 и 76 УК БССР за участие в контрреволюционной организации и антисоветскую агитацию были приговорены к 5 годам концлагерей с заменой высылкой в Сибирь на тот же срок Лойко Александр Павлович, Константин Александрович, Владимир Александрович. Лойко Евгения Даниловна и Лойко Николай Александрович за антисоветскую агитацию по заданию польской разведки подлежали высылке сроком на три года в Новосибирскую область, Барабинский округ.

Наказание Лойко и Качана выглядело довольно мягким на фоне общих репрессий, когда к ВМН приговаривались люди, не совершившие никаких преступлений, а просто признанные ОГПУ социально опасными без доказательной базы. Нет, это не был акт проявления гуманизма, всего лишь декларируемый. Все объяснялось гораздо проще.

11 июля 1929 г. решением Совнаркома ОГПУ получило в свое ведение целую систему исправительно-трудовых лагерей.

48

**Выписка из протокола**

Заседания Коллегии ОГПУ (судебное) от 4.11.29

С Л У Ш А Л И:	П О С Т А Н О В И Л И:
<p>1. Дело № 942 по объ. гр.          ЛОЙКО Ивана Александровича          и КАЧАН Павла Федоровича          по 56/8 ст. 76.          (Дело рассм. в пр. по 14/8-29г.          Прес. ЦИК БССР от 6/6)</p>	<p>ЛОЙКО Ивана Александровича,          КАЧАН Павла Федоровича          заключить в концлагерь,          сроком на ДЕСЯТЬ лет,          считать срок: ЛОЙКО с 14/8-29г.          и КАЧАН с 21/8-29г.          Дело сдать в архив.</p>

Секретарь Коллегии ОГПУ

Выписка из протокола заседания Коллегии ОГПУ

Перед органами ОГПУ была поставлена задача использования труда заключенных для развития и освоения богатых, но малозаселенных северных и других окраин страны. Эти лагеря предстояло организовать и заполнить заключенными. Органы ОГПУ приступили к формированию ГУЛАГа. Все это значительно снизило количество приговоренных к расстрелу. Их приговаривали к концлагерям со сроками от 10 до 25 лет. Если кто-то в лагерях все-таки выживал и освобождался, вскоре следовал новый арест и вновь концлагерь. Так повторялось до трех раз, так как большего человек выдержать не мог. Лойко и Качан были приговорены к 10 годам концлагерей, так как представляли интерес как специалисты.

После объявления постановления Коллегии ОГПУ осужденные были заключены в Бутырскую тюрьму. И опять совпадение: в эту же тюрьму из Минска вскоре прибыл и брат Ивана Александровича – Владимир Александр Павлович с женой и младшей дочерью Сашей, со снохой Марией и маленькой внучкой Галей, оставив в Рубилках все нажитое нелегким крестьянским трудом добро, под конвоем были отправлены в Новосибирскую область.

Константин Лойко был арестован после того, как вся семья уже была отправлена в Сибирь. Из всей семьи избежала репрессий только Нина Лойко. Она с мужем заблаговременно переехала в город Дзержинск, где проживала до самой войны. В 1942 г. была расстреляна фашистами за связь с партизанами.

По прибытии в Новосибирскую область вся семья была расселена по разным деревням. Александр Павлович с Евгенией Даниловной и дочерью Александрой были доставлены в деревню Епанечниково Убинского района. Владимир с женой и до-



Евгения Даниловна Лойко.  
 Новосибирская область,  
 дер. Епанечниково, 1930 год



черью были отправлены в деревню Александровка того же района. Константин был поселен в деревне Булатово Куйбышевского района Новосибирской области. Николай вскоре объявился в Барабинском крае Новосибирской области. Избежал ссылки в Сибирь и Иван Александрович, который до 1931 г. находился в Бутырской тюрьме, а в январе 1931 г. его перевели в пересыльную тюрьму города Котласа.

Вся, некогда большая и трудолюбивая семья, была рассеяна по Северу и Сибири.

## Глава VIII

## ВАЙГАЧСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ОГПУ 1931–1933 гг.

Ликвидировав НЭП, большевики объявили курс на полную индустриализацию страны в весьма короткие сроки. Развитие промышленности – и тяжелой, и легкой – без развитой сырьевой базы было невозможно, так как приводило к зависимости от поставщиков сырья. Воспетый с большой любовью Николаем Островским энтузиазм молодежи годился и впрямь только для строительства узкоколеек. А для строительства крупных промышленных объектов, шахт, металлургических комбинатов, каналов и т.д. необходимо было участие специалистов в различных областях производства. Особое значение имело привлечение к процессу индустриализации научных кадров. Большое количество ученых эмигрировало во время революции и Гражданской войны. Вернувшиеся из эмиграции ученые, инженеры, техники и деятели культуры и искусства большей частью были расстреляны. Оставшаяся часть интеллигенции замкнулась в тревоге за свою судьбу и судьбу своих семей. Ожидать от этой части инициативы и энтузиазма не приходилось. Вот тогда и возникла "гениальная идея" использования труда специалистов, заключив их в лагеря. Необходима была реорганизация всей системы лагерей. При ОГПУ было создано Главное Управление Лагерями – ГУЛАГ.

Организационный период создания системы лагерей на некоторое время значительно снизил количество приговоров к расстрелу. Необходимо было наполнить созданные лагеря не просто заключенными, а специалистами в различных областях. Сроки заключения для них редко были менее 10 лет. Когда же лагеря относительно заполнились, баланс ЗК в требуемых количествах поддерживался расстрелами.

Для действительной индустриализации страны необходимы были не просто средства, а огромные средства. Страна, пережившая мировую войну, перешедшую в революцию, кровопролитную и разорительную Гражданскую войну, трагические неурожаи и ужасные голодные годы, испытывала острую необходимость в срочном увеличении добычи драгоценных металлов и минералов. Сразу же после революции было организовано несколько поисковых экспедиций. Еще в 1921 г. экспедиция на остров Вайгач под руководством известного геолога Н.А. Куликова на юго-западном побережье обнаружила месторождение полиметаллической руды. К результатам этой экспедиции Правительство СССР вернулось только в 1930 г., когда анализы залежей руды на Вайгаче неожиданно показали наличие в руде промышленного содержания золота, серебра и платины. На Вайгач срочно была направлена экспедиция, которая стала называться Вайгачской экспедицией ОГПУ. Ей был присвоен №45. Учитывая важность задачи и особую степень секретности, возглавил экспедицию заместитель начальника ГУЛАГа Федор Иванович Эйхманс. Ранее, до перевода в Москву, Ф.И. Эйхманс служил заместителем начальника Соловецкого лагеря и имел большой опыт работы с заключенными. Почти одновременно проведенные анализы руды с обнаруженного месторождения на Колыме также показали наличие в руде золота, серебра и платины. Экспедицию на Колыму возглавил Берзин, начальник одного из управлений ОГПУ. Назначение начальниками экспедиций этих руководителей ОГПУ говорит о том, какую важность имел результат работы этих подразделений ГУЛАГа для страны и для выполнения поставленных задач по индустриализации страны.

По данным энциклопедии, Вайгач представлял из себя:

*"Остров, лежащий между Баренцевым и Карским морями и между материком и островами Новой Земли. В административном отношении входит в состав Ненецкого национального округа Архангельской области. Он вытянут в направлении юго-востока на северо-запад. Длина 105 км при наибольшей ширине 44 км. Площадь 3380 км. Берега сравнительно невысоки, местами обрывисты, скалисты и труднодоступны. Западные берега образуют много заливов и бухт, восточные – изрезаны слабо. Возвышенности тянутся вдоль острова двумя параллельными грядами, удаленными на 15–20 км друг от друга, сложенными преимущественно палеозойскими известняками. Господствующий ландшафт острова – тундра, с многочисленными болотами и небольшими озерами. На острове водятся песцы, лисы, пеструш-*



Карта острова Вайгач

ки – у берегов много морского зверя, преимущественно тюленей. Летом, на прибрежных утесах, на болотах и озерах – обилие птиц. На северо-западном берегу (у Карских Ворот) расположен поселок Вайгач".

Относительно поселка Вайгач – заявление достаточно смелое. На самом деле это был совершенно пустынный необитаемый остров. Только в самом конце пролива Карские ворота на северо-западе острова в бухте Долгой, врезающейся в остров почти на 8 километров, расположилась пушная фактория из двух домиков, в которых проживали две русских семьи. Проживавшего постоянно ненецкого населения на острове не было. Но летом остров становился обитаемым, потому что его географическое расположение создавало благоприятные климатические условия для летнего выпаса оленей. На продуваемом ветрами с двух морей острове гнуса было значительно меньше, чем на материке, где гнус в полном смысле обескровливал оленей. Используя это преимущество, ненцы весной по льду перегоняли свои стада через пролив Югорский Шар на остров. Короткое северное лето ненцы-кочевники населяли остров, а как только осенью пролив замерзал, все переселялись в тундру материка, остров вновь становился необитаем. У ненцев остров считался священным, охраняемый их божеством, которому в дар оленеводы приносили свои наивные жертвы: мясо оленей, пузырьки с водкой, меховые поделки.

Вот на этот остров и была отправлена экспедиция ОГПУ.

Первая зимовка на Вайгаче была проведена с 1930 на 1931 гг. В июле в бухте Варнек высадились первая группа членов экспедиции. Она и должна была подготовиться к зимовке. Всего вместе с Ф.И. Эйхмансом зимовало 132 человека, из которых 125 человек являлись заключенными. Состав первых зимовщиков был очень тщательно подобран. О том, что ищут в действительности на острове, не были посвящены даже заместители начальника экспедиции. Все анализы руды производились в Москве, куда с Вайгача пароходом образцы доставлялись в Архангельск, а оттуда самолетом в Москву. Назревала необходимость организации полетов на Вайгач из Архангельска. К сентябрю 1931 г. пароход "Глеб Бокий" доставил на остров очередную партию заключенных. Состав экспедиции был теперь уже 334 человека. Во второй группе прибывших на остров на пароходе "Глеб Бокий" находился будущий народный артист России Вацлав Янович Дворжецкий. В своих воспоминаниях, изданных в 1994 г., он так описал и остров Вайгач, и климат Севера, и условия жизни на нем:

*"Вечная мерзлота. Заполярье. Три месяца светло, три месяца темно, а остальное время "серятина". Летом (июнь, июль, август) – в оврагах остаются ледники, а в бухте – айсберги. Зимой всегда сильный ветер и мороз 35 градусов. Волшебное се-*

*верное сияние временами охватывало все небо от горизонта до горизонта, казалось, эти разноцветные переливающиеся фантастические лучи потрескивают! Это когда тихо и выюги нет. А когда выюга, по веревке ходили из барака в барак, лицо приходилось закрывать теплой маской из тряпки – только глаза открыты. Часто обмораживались. А летом без накомарника ни шагу! Крупные, какие-то особенные комары загрызали до смерти оленей. Олени летом уходили от комаров на север, переплывали Маточкин Шар и Югорский Шар. Бывало, зарежут оленя, сдерут с него шкуру, а она вся в дырах и под ней черви, вроде мотыля, только белые – это личинки комаров".*

К началу второй зимовки экспедиции на Вайгаче из изготовленных в Архангельске срубов, доставленных на остров пароходом, были собраны шесть бараков, дом для начальника Экспедиции ОГПУ, дом для охраны и вольнонаемных (были и такие), помещение для обогатительной фабрики, была смонтирована дизельная электростанция. Все заключенные пользовались по тем временам небывалыми льготами. Работа на Крайнем Севере позволяла засчитывать год за два, при выполнении определенных условий. Снабжение продуктами ЗК на Вайгаче постоянно улучшалось: постоянно в их рационе были картофель, лук, морковь и даже клюквенный экстракт против цинги. На Вайгаче был открыт единый для охраны, вольнонаемных и заключенных магазин, в котором заключенным не продавалось только спиртное. Хорошо было поставлено снабжение их одеждой. Определенные постановления Правительства льготы неукоснительно соблюдались. Условия работы были тяжелыми, их также очень хорошо описал В.Я. Дворжецкий:

*"Работа страшная! За бухтой Варнека, в десяти километрах от лагеря – шахты: свинцовые, цинковые рудники. Летом на карбасах отправлялись туда, зимой пешком шли по льду. Столбы, веревки, тропа. По веревке шли. Рудники жуткие! Людей в ствол спускают бадьей, вручную, каловоротом, как в колодез. Штреки – на разной глубине. Вагонетки, груженные рудой, выкатывают тоже вручную. Руду сортируют под открытым небом и под навесами. В забоях орудие шахтера – отбойный молоток (компрессор снаружи), освещение – лампочка на каске. Крепление слабое – вечная мерзлота, "жила" узкая – в забое работаешь лежа с киркой. Всю зиму – работа в шахте, в светлое время года – сортировка. А в августе – отгрузка руды на пароходы. Вот такой "рабочий цикл".*

*...Какие чувства были, какие настроения у вайгачцев – "казровец"? ("КР" – контрреволюционер). Вот, в основном: все реп-*

*рессированы без вины, в результате "классовой борьбы". Живы, слава Богу. Начальство не издевается. Условия жизни и работы хорошие – ничуть не хуже, чем у "вольных" в экспедиции, трудности одинаковые. В других лагерях, знаем, хуже. Тут идут большие зачеты – это хорошо, это сокращает срок, может быть приближает час освобождения. Неволя, разлука? Время такое – у всех разлука, у всех неволя. Надо держаться, сохранять человеческое достоинство, не опуститься, надеяться на лучшее, выжить! Для всего этого тут, на Вайгаче, шансов больше, чем где-либо, в другом месте, в другом лагере".*

На противоположном берегу бухты, на мысе Раздельном, располагался рудник. Летом смены горняков на рудник доставлялись либо мотоботами, либо пешком вдоль берега. Зимой же на рудник ходили через бухту, держась за веревки, закрепленные на вмороженных столбах. Во время пурги передвижение без этих мер предосторожности было опасным. Люди, сбившись с пути, замерзали в двух шагах от жилья.

30 октября пароход "Глеб Бокий" доставил на остров третью партию заключенных. С прибытием третьей партии заключенных численность экспедиции составила 1100 человек. В их числе находился бывший военный летчик, поручик царской армии, полковник врангелевской армии, майор РККА, а теперь заключенный – Иван Александрович Лойко. До января 1931 г. Иван Александрович находился в Бутырской тюрьме. Затем его перевели в пересыльную тюрьму в Котласе, из которой переслали в Архангельскую тюрьму, где формировался третий этап на Вайгач. Отправка его на Вайгач не была случайной. На острове необходимо было подобрать место и подготовить взлетно-посадочную полосу для самолетов. Кто лучше летчика с таким большим стажем мог выполнить это задание? Да и гражданская специальность механика на острове была очень востребована.

Взлетно-посадочную полосу на Вайгаче подготовили на отлогой отмели. Первым пилотом, проложившим воздушную трассу Москва – Архангельск – Усть-Цильма – Вайгач был известный полярный летчик Фабио Брунович Фарих. Когда прекращалась навигация, почту на остров и другие срочные грузы доставлял Фарих на своем фанерном самолете. Первый в истории полярной авиации перелет из Архангельска в поселок Варнек, как стал называться поселок, где была расположена экспедиция, состоялся в апреле 1932 г. Этому событию предшествовали некоторые обстоятельства.

В начале 1932 г. анализы руды с острова Вайгач с рудников

на мысе Раздельном, в районе озера Пайгото и в районе губы Дыроватой показали, что золота, серебра и платины на Вайгаче нет. Зато свинцово-цинковые руды и жильные руды меди были очень высокого качества. Необходимость присутствия на острове такого крупного руководителя ОГПУ, каким являлся Федор Иванович Эйхманс, отпала. К тому же его жена была беременна. Эйхманс был женат на дочери заключенного в Соловецкий лагерь капитана Пранга Николаева. Во время пребывания на Вайгаче, Эйхманс договаривался с руководителем Соловецкого лагеря, и Николаева пароходом переправляли на Вайгач. Так он устраивал свидания своего тестя с дочерью. Руководство ОГПУ решило отозвать Федора Ивановича в Москву, а на смену ему направили Александра Федоровича Дицкална.

13 апреля 1932 г. из Усть-Цильмы на Вайгач вылетел Ф.Б. Фарих, который и должен был вывезти с острова семью Эйхманса. Но, как это часто бывает в северных широтах, начавшаяся пурга превратила 40-минутный полет в растянувшееся на неделю спасение экипажа, состоящего из летчика, механика и радиста, а также и самолета. Для того чтобы доставить на остров больше груза, особенно медикаментов, Фарих решил не перегружать самолет обязательным при любых полетах для полярных летчиков месячным запасом продовольствия и теплой одеждой. Расстояние от Усть-Цильмы до Варнека они должны были преодолеть за 40 минут. Пурга, как это зачастую бывает в Арктике, началась неожиданно. Полное отсутствие видимости и невозможность ориентироваться понудили летчика совершить вынужденную посадку. Пурга продолжалась трое суток. Захваченные с собой два килограмма колбасы и печенья были уже съедены, а вынужденные запуски двигателя для прогрева мотора и обогрева экипажа израсходовали остатки бензина. Положение становилось критическим. На пятые сутки решили еще раз запустить двигатель для питания рации



Фабио Брунович Фарих  
(фото из архива М.Р. Фарих)

и передачи в эфир сигнала "SOS". Слабый сигнал не приняла радиостанция на Вайгаче, но его принял радист ледокола "Красин", который сразу же направился к Вайгачу, сменив курс, но пробиться через льды не смог. Радист "Красина" передал на остров координаты терпящих бедствие летчиков. Но непрерывающаяся пурга осложняла спасение экипажа.

В этой ситуации спасение летчиков и самолета было поручено Ивану Александровичу. Только он мог оценить состояние самолета и, в случае необходимости, попытаться перелететь в поселок Варнек. Да и не мог он бездействовать, когда в тундре за 150 км от поселка Варнек гибли люди. Получив разрешение, он с двумя ненцами, находящимися в это время в поселке, снарядил пару нарт, погрузив продукты, теплую одежду и бензин. Преодолев расстояние почти в 150 км за 24 часа, на девятые сутки после вылета Фариха из Усть-Цильмы, когда уже отчаяние охватило экипаж, занесенный снегом самолет был



Самолет П-5 Ф.Б. Фариха, участие в спасении которого принимал И.А. Лойко. В первом ряду четвертая слева — жена Ф.И. Эйхманса  
(фото из архива УВД Архангельской обл.)



Самолет Фариха, потерпевший аварию в устье Печеры, весной 1932 г.  
(фото из материалов НИГЦ "Мемориал", СПб.)

найден. Восстановив свои силы, откопав и заправив самолет, поспешили взлететь, пока погода этому способствовала. Иван Александрович попросил Фариха, разрешить ему вернуться в Варнек на самолете вместе с экипажем. Зная, какие могут быть для него последствия за допуск заключенного на самолет, Фариха согласился.

Вообще на протяжении всего этого рейса Фариха сопровождали неудачи.

Взлетев с места своей, едва не ставшей последней, стоянки самолет должен был по расчетам через полчаса приземлиться в поселке Варнек. Неожиданно опять стала портиться погода. Густой туман заставил пилота вновь садить самолет вслепую. При посадке была разбита костыльная лыжа. Наученный горьким опытом, экипаж самолета и летевший с ними Иван Александрович, не прогревая мотора, просидели в холодном самолете еще двое суток, пока не утихла пурга. Когда она стихла, механик Флегонт Бассейн первым выбрался из самолета и увидел в километре от места вынужденной посадки церковный крест. Это была церковь поселка Хабарово. С помощью жителей поселка самолет отбуксировали в Хабарово, где просидели еще трое суток, ремонтируя шасси и прогревая мотор. Лишь на двадцатый день после вылета из Усть-Цильмы самолет Фариха приземлился в Варнеке.



На фото стоят бортмеханик и летчик Фарих. Сидят: второй слева – начальник экспедиции ОГПУ Ф.И. Эйхманс, рядом его жена (фото из архива НИЦ "Мемориал", СПб.)

Говорят, пришла беда – открывай ворота.

Хорошо отдохнув, тщательно проверив мотор, через несколько дней экипаж самолета вылетел с Вайгача в обратный путь. Теперь кроме экипажа в самолете находился Эйхманс и его беременная жена.

Погода в этот раз была на редкость хорошая. Неожиданно над проливом Югорский шар загорелся двигатель. Едва дотянув до материка, Фарих посадил самолет в верховьях Печоры. При посадке самолет скапотировал, в результате чего был тяжело ранен радист.

Только через две недели вынужденного ожидания в тундре их случайно нашли кочующие ненцы.

В Москву летчики и Эйхманс с женой попали только в июне месяце, а в августе в семье Эйхманса родилась дочь.

Приказом №144 от 15 марта 1932 г. новым начальником Вайгачской экспедиции ОГПУ был назначен А.Ф. Дицкалн. Трудно сказать, что послужило основанием – доклад ли начальника экспедиции, объяснения ли полярного летчика Фариха, но 14 сентября 1932 г. решением Коллегии ОГПУ срок наказания И.А. Лойко был пересмотрен. Срок пребывания Ивана

Александровича на Севере не составил еще и одного года. С большой долей вероятности можно утверждать, что сокращение срока наказания на два года связано с каким-то неординарным поступком – скорее всего со спасением экипажа и самолета Фариха.

Развернувшееся по всей стране движение ударничества и соцсоревнования не обошло и "места не столь отдаленные". Был создан штаб ударничества и соцсоревнования (ШУС) в экспедиции на Вайгаче. В состав штаба в Варнеке вошли И.А. Лойко, Константин Георгиевич Архангельский (бывший комбриг) и Давид Самойлович Гальперин – до ареста профессор-химик одного из ленинградских вузов, осужденный за шпионаж за то, что был направлен в научную командировку за границу, а по возвращении – арестован. Штаб, состоящий из двух "шпионов" (Лойко и Гальперин) и одного "изменника родины" (Архангельский), организовал на руднике настоящее соревнование. Разбив весь состав экспедиции на три группы соответственно сменам, причем одна из групп (первая смена) состояла в основном из уголовников, руководителями соревнующихся смен были назначены: 1-й смены – начальник экспедиции А.Ф. Дицкалн, 2-й смены – начальник III отдела И.А. Кокарев, 3-й смены – начальник культурно-воспитательного отдела (КВО) Смилга.



Штаб ударничества и соцсоревнования в экспедиции на Вайгаче. Слева направо: М.С. Смирновский, С.Е. Покормяко, М.А. Лабутин, И.А. Лойко, Д.С. Гальперин

В осень и зиму 1932–1933 гг. началось и закончилось строительство большого двухэтажного Дома культуры, ставшего самым грандиозным зданием на Вайгаче. Он стал центром средоточия и основы культурной жизни арктического острова.

Ко времени открытия Дома культуры заключенные геологи открыли на берегах Карского моря за Югорским шаром в Амдерме богатое месторождение флюоритов, имеющее промышленное значение. В Доме культуры была развернута постоянная выставка экспонатов и фотографий богатств вайгачского и амдерминского месторождений. Инициатором организации музея был еще Ф.И. Эйхманс. Но открытие музея приурочили к открытию Дома культуры.

Когда было закончено строительство клуба и административного корпуса, заведующим клубом был назначен Вацлав Янович Дворжецкий, осужденный на 10 лет ИТЛ и прибывший на Вайгач в конце 1931 г. Численность заключенных тоже увеличилась. В составе экспедиции к началу 1933 г. было около 2000 человек. В управлении экспедицией также произошли изменения: увеличился состав культурно-воспитательной части (КВЧ). 8 января 1933 г. И.А. Лойко был введен в состав КВЧ воспитателем. С 1932 г. в экспедицию стали направлять заключенных, осужденных за уголовные преступления. Правда, их труд использовался на добыче и сортировке руды, а так как основу экспедиции составляли политические заключенные, никаких притеснений "политических" не было.

На остров было доставлено типографское оборудование, и организован выпуск газет и журналов: "Живгазета", созданная Дворжецким, "Ударник", "Освоение Арктики", "Северное Сияние" и "Северный блеск". Часто в газетах печатались статьи и стихи И.А. Лойко. Вскоре его ввели в состав издательской комиссии и в состав Центрального штаба Ударников Вайгачской экспедиции.

На Вайгаче основная работа теперь велась на двух рудниках и по дальнейшей геологической разведке и на Вайгаче, и на Югорском полуострове. Все геологические изыскания возглавлял известнейший профессор Павел Владимирович Виттенбург, который был арестован в Ленинграде 15 апреля 1930 г. по "делу Академии наук". Его обвинили в участии в монархическом "Всенародном союзе борьбы за возрождение свободной России" и "вредительство в области экспедиционных исследований". До этого он еще дважды арестовывался (1917 и 1921 гг.). 11 февраля 1931 г. приговорен тройкой ПП ОГПУ при ЛВО по ст.58, п.11 к расстрелу, замененному 10 годами

лишения свободы. Был направлен на строительство Беломоро-Балтийского канала, где работал на лесоповале и санитаром. В конце лета 1931 г. был отправлен на о. Вайгач, назначен старшим геологом и заведующим геологической частью Вайгачской экспедиции ОГПУ. Изучал геологическое строение и рудные месторождения Вайгача и района Амдермы.

Добытую и отсортированную руду грузили на пароходы, которые не могли подойти к причалу из-за мелководья. Поэтому руду подвозили к борту парохода на карбасах. Осенью 1932 г. во время погрузки на пароход "Глеб Бокий" отсортированной руды в проливе вмерз карбас с заключенными. Все попытки выручить карбас или хотя бы спасти людей, результатов не дали. Все люди замерзли почти на глазах у стоящих на берегу заключенных. Но пароход все-таки был загружен и ушел в Архангельск. Стране нужна была руда, а потери заключенных никто никогда и нигде не считал...

Стремясь закрепить квалифицированные кадры на Севере, Постановлением СНХ на остров был разрешен проезд семей заключенных. Приехали всего четыре семьи, в том числе и семья П.В. Виттенбурга. Попытки Ивана Александровича найти свою жену и дочь, положительного результата не дали, кроме лаконичных ответов, что его семья выехала из Борисоглебска в неизвестном направлении. Большое участие и помощь в розыске семьи Лойко принял и Дицкали. Семью отца и братьев он и не искал, полагая, что все они были сосланы в Сибирь. Позже, понимая, что вариант вызова семей заключенных результата не дал, власти предприняли другой ход – в 1934 г. на остров по этапу стали доставлять женщин, которые вскоре все вышли замуж. Вплоть до прекращения существования экспедиции разрешалось совместное проживание заключенных женщин и мужчин.

При изысканиях на берегах бухты Долгой на противоположном конце Вайгача, у пролива Карские Ворота, были обнаружены признаки месторождения меди. Для продолжения изыскательских работ туда следовало завезти зимой техническое оборудование и все необходимое для жизни и работы небольшого рабочего коллектива. Для доставки туда всего имущества были использованы прибывшие в последнюю навигацию тракторы. Передвижение таких поездов в условиях заполярной тундры было осуществлено впервые.

А на самом Вайгаче к концу года стали сворачивать работы. Случилось то, о чем предупреждал Виттенбург: рудники начали затопляться рудной водой, так как концентрация в воде соли

и глубина рудников сыграли свою роль. Хорошо, что с 30.09.1933 г. началась добыча флюорита в Амдерме. Так как приказание углублять рудники на Вайгаче шли из Москвы, где не вняли предупреждению ученых, то все списали на силы природы, и в этот раз обошлось без расстрела вредителей. Перебросив часть оборудования и заключенных на рудники в Амдерму с Вайгача, экспедиция начала отгрузку флюорита (см. Примечание на стр. 131) с нового месторождения. В конце года при подведении итогов освоения Севера на Коллегии ОГПУ работа коллектива Вайгачской экспедиции ОГПУ была признана лучшей.

4 октября появился приказ начальника ГУЛАГа №155:

*"Вайгачская экспедиция ОГПУ, находясь за полярным кругом в исключительно тяжелых условиях, закончила свой производственный год с выполнением плановых заданий на 194%.*

*Перевыполнение плана было дано экспедицией не только по количественным показателям, но и по качественным. Добываемая экспедицией цинково-свинцовая руда путем ручной сортировки была доведена в среднем до 32% содержания в ней металлов, в то время как по плану предполагалось добывать руду всего лишь с 20%.*

*Подготавливаясь к развороту работ на летний период вне острова, экспедиция, преодолевая исключительные трудности освоения вековой тундры, сумела заблаговременно забросить в намеченные пункты людей, продовольствие, оборудование, организовав для этого беспрепятственные в истории Севера рейсы тракторов по льду через море*

*Все эти достижения явились результатом четкой работы руководства экспедиции и подлинного трудового энтузиазма лучших лагерников, показавших образцы честного и преданного отношения к делу, добывавшихся наивысших производственных достижений и закреплявших свои производственные достижения широко развитым трудсоревнованием и ударничеством.*

*Отмечая эти достижения, объявляю благодарность начальнику экспедиции тов. Дицкалн А.Ф. (с 27 октября 1932 года до 27 марта 1934 года – начальник Вайгачской экспедиции ОГПУ) и всему составу экспедиции.*

*Приказываю:*

- 1) *Экспедицию премировать духовым оркестром и кинопередвижкой.*
- 2) *Наиболее отличившихся 2 лагерных пункта премировать библиотечками и патефонами.*
- 3) *Для персонального премирования личного состава экспеди-*

*ции выделить в распоряжение начальника экспедиции фонд в 5.000 рублей.*

- 4) *Особо отметить, с занесением в личные дела, энергичную работу вольнонаемных сотрудников экспедиции тт. Красильникова, Купчинского и з/к Клыкова, Ливанова, Михалк, Свицкого, Виттенбург, Потехина, Лойко и Лабутина".*

К 1934 г. все работы по добыче руды на острове Вайгач начали сворачивать. Еще с 1933 г. геологами Вайгачской экспедиции под руководством В.П. Виттенбурга велась разведка в районе Амдермы и Хабарово. Первые анализы показали, что в районе Амдермы находятся крупнейшие в СССР залежи плавленого шпата с запасами 3 000 000 тонн. В Амдерме приступили к подготовке аэродрома. Очевидно, в этой работе принимал участие и Иван Александрович, так как в его личном деле появилась запись о том, что с 5.01.1934 г. ему присвоена квалификация авиатехника. Это нелепо выглядит, что летчик-ас, инструктор Королевской авиашколы Югославии, руководитель учебной части Борисоглебской школы военных летчиков стал авиатехником! Но он, таким образом, стал на один шаг ближе к делу всей своей жизни – к авиации. Для него это было достижением.

## 1934 ГОД

В 1932 г. было открыто Воркутинское угольное месторождение. Его промышленное освоение предполагалось в 1934–1935 гг. Так как это месторождение находилось в непосредственной близости от Вайгача, где уже были сосредоточены и техника, и людские ресурсы, было предложено воркутинский уголь транспортировать по железнодорожной ветке Воркута – Югорский Шар, для чего следовало построить 200 километров железнодорожных путей. Необходим был и порт в проливе Югорский Шар, в котором пароходы должны были загружаться углем и доставлять его в Архангельск. В 1933 г. ОГПУ поручило А.Ф. Дицкалну проработку всех вопросов этой транспортной схемы.

Осенью 1933 г. в Карском море у берега Вайгача в районе Белого мыса крепко сел на камни эстонский лесовоз "Кенник". Навигация заканчивалась, помощи ждать было неоткуда, и поэтому команда покинула судно, корпус которого дал поперечную трещину. Бесхозное судно оказалось во власти стихии, оно сильно обледенело, крен постоянно увеличивался под все уве-



личивающимся весом обледеневшего судна и штабелей пиломатериалов на его палубе. Идея разгрузки судна от леса, разборки механизмов, демонтажа паровых котлов и разрезки корпуса была очень привлекательной, но опасной. Для проведения всех этих работ был сформирован отряд из 100 человек. Начальником отряда был назначен бывший капитан дальнего плавания Николаенко, а одним из десятников в отряд включили К.Г. Архангельского, который должен был описать всю историю демонтажа "Кенника". От поселка Варнек до Белого Мыса было около 40 км.

Прибыв на Белый Мыс, заключенные увидели у ледового припая глыбу льда совершенно причудливой формы. В первую очередь принялись скалывать лед с корпуса судна и выгружать лес. После того как весь лес был разгружен и уложен в штабели на берегу, приступили к демонтажу грузоподъемных механизмов. Самым сложным был демонтаж машинного отделения и паровых котлов. Но прежде, чем приступили к этим работам, произошло совершенно неординарное событие.

В один из морозных мартовских дней тишину разорвали выстрелы. На Белом Мысе пьяными уголовниками была затеяна драка. Вмешавшихся сотрудников охраны разоружили. Был убит начальник отряда Николаенко, радист Королев и еще два человека. Вооруженные бандиты Ануфриев и Кулемин собрали всех в бараке и потребовали от завхоза командировки (так официально числился отряд на Белом Мысе) под дулом винтовок отдать все имеющиеся в наличии деньги. Потом бандиты потребовали сложить в мешки продукты, какие они укажут. Когда мешки с продуктами были упакованы, они поняли, что с таким грузом на плечах им далеко не уйти. Тогда, посоветовавшись, они вызвали плотников и приказали им прямо здесь в бараке изготовить пару легких лыжных саней.

Наконец утром, когда сани были готовы, они приказали вынести их из барака, погрузили продукты на сани и, приказав в течение двух часов никому не выходить из барака, скрылись. В этой ситуации командование отрядом принял на себя К.Г. Архангельский. Одного из заключенных он отправил в ближайший ненецкий чум, в надежде, что удастся воспользоваться собачьей упряжкой и сообщить о случившемся в Варнек. Второго, наиболее физически крепкого и молодого парня, Архангельский отправил на лыжах в поселок, надеясь на то, что у молодого человека хватит сил преодолеть 40 км пути. Третью группу гонцов Архангельский отправил на шлюпке с "Кенника" вдоль припоя по чистой воде до пролива, который затем по

льду следовало перейти, чтобы выйти на Полярную станцию "Югорский Шар", откуда по радио связаться с Дицкалном.

Понимая, что бандиты постараются пересечь пролив и далее направятся в предгорье Северного Урала, организовать преследование можно было только тогда, когда подойдет помощь из Варнека. Помощи ждали томительно долго. Наконец на собачьих упряжках прибыли солдаты охраны во главе с начальником III отдела. Пообещав Архангельскому прислать ему замену, охрана начала преследование бандитов. Не успевших даже пересечь пролив уголовников окружили и предложили сдаться, на что они ответили прицельной стрельбой. В перестрелке погиб красноармеец из состава охраны. После того, как один из бандитов был ранен, последовала сдача. Всего во время "восстания на Мысе Белом", как назвали этот случай в зарубежной печати, погибло пять человек из состава экспедиции. Их с почестями похоронили на кладбище поселка Варнек.

Через несколько дней Архангельского сменил вольнонаемный капитан бота "Вайгач", заместителем начальника командировки Белый Мыс был направлен Иван Александрович Лойко, одновременно исполняющий обязанности начальника производства. Демонтаж машинного отделения и паровых котлов возглавил Иван Александрович. Судно было большое: 105 м в длину и более 15 м в ширину. Его предстояло разрезать на части и волоком по льду отбуксировать на берег. Все, что могло быть использовано в хозяйстве экспедиции, было демонтировано и перетащено на берег. Наконец все работы были закончены, и Иван Александрович вернулся в Варнек.

Следствие по делу "Белого Мыса" продолжалось недолго и велось только для доказательства того, что на Вайгаче среди заключенных действовала контрреволюционная организация,



Начальник экспедиции в машинном отделении. Крышки цилиндров уже сняты. Сзади — вновь назначенный вместо убитого бандитами М.Г. Ровнякова — зав. производством, механик И.А. Лойко

ставящая своей целью уничтожение руководителей экспедиции и подготовку к побегу с острова с приходом первого парохода. Постановлением военной Коллегии ОГПУ от 11 июня 1934 г. четыре человека были приговорены к ВМН и расстреляны, а семь заключенных получили дополнительные сроки на 10 лет ИТЛ. В их числе был и Константин Петрович Гурский, осужденный ранее за "подготовку покушения на И.В. Сталина", отбывавший срок в Соловках и прибывший на Вайгач в 1933 г.

Несмотря на все сложности, операция по разборке "Кенника" к летней навигации была завершена.

К.Г. Архангельский за его активное участие в ликвидации беспорядков на Белом Мысе, учиненных бандитами был награжден Похвальной Грамотой ударника-полярника, которую подписали Начальник Экспедиции А.Ф. Дицкалин и Председатель Центрального штаба ударничества и соцсоревнования И.А. Лойко. Вскоре Архангельский на ледоколе "Сибиряков" был отправлен на материк.

В апреле 1934 г. А.Ф. Дицкалин передал управление лагерем



Штаб ударничества и соревнования КВЧ. Крайний слева К.Г. Архангельский. В центре И.А. Лойко. Вайгач, май 1934 г. (фото из архива Вайгачской экспедиции ОГПУ)

прибывшему ему на смену С.Ф. Сидорову. С его приездом началось активное перебазируание Вайгачлага в Амдерму, где разработка флюоритового месторождения оказалась очень успешной.

10 августа 1934 г. Вайгачская экспедиция перешла в ведение Главного Управления Северного Морского Пути (ГУСМП) и была переименована в Западно-Арктический Комбинат. На зимовку 1934–1935 гг. на острове было оставлено 1100 человек. Эти люди были оставлены на острове для демонтажа и переброски на Амдерминское месторождение всего оборудования с рудника Раздельного, который был переведен на мокрую консервацию. Строительство железной дороги Воркута – Югорский Шар, а также и строительство порта в поселке Хабарово не было начато. И хотя Ивана Александровича после возвращения с Белого Мыса решили с бригадой направить на строительство пристани в Хабарово, но вместо этого отправили на слет Ударников Вайгачской экспедиции от командировки "Мыс Белый", где недавно был бунт. Слет проходил 1 мая 1934 г. в Амдерме. В выступлении на слете Иван Александрович подвел итог работы коллектива на Белом Мысе.

22 мая 1934 г. Ивана Александровича назначили Председателем Центрального Штаба ударничества и соревнования.

В связи с прекращением производства на острове Вайгач и реорганизацией самой экспедиции, была упразднена и культурно-воспитательная часть. Воспитатели КВЧ были переведены на другие работы, в том числе и на строительство железной дороги (узкоколейной) в Хабарово. 24.08.1934 г. Иван Александрович был отчислен с должности старшего инспектора КВЧ и зачислен экономистом производственно-технического отдела.

14 августа 1934 г. истек срок наказания И.А. Лойко. Сокращение срока наказания Коллегией ОГПУ на два года, 3-годичное пребывание на крайнем Севере, засчитанное за 6 лет ИТЛ, и два года пребывания в тюрьмах – давало право на освобождение. 10 сентября 1934 г. Иван Александрович Лойко был освобожден.

*Примечание: Флюорит – минерал разнообразной окраски (желтой, зеленой, фиолетовой, синей и другой). Кристаллическая форма амдерминского флюорита кубическая, окраска фиолетовая, светло-голубая и белая. Для него характерны люминесценция под воздействием ультрафиолетового излучения, и термолюминесценция. Изотропен, обладает низким показате-*

лем преломления и высокой прозрачностью в диапазоне длин волн 0,0125–10 мкм, что делает его ценным оптическим сырьем.

Применяется:

- в металлургии – как флюс для повышения качества металла (отсюда его название);
- в химической промышленности – для получения искусственного криолита, месторождений которого в стране нет;
- в алюминиевой промышленности – для получения алюминия из бокситов при помощи криолита;
- в стекольной промышленности – для получения матового стекла;
- при эмалировании металлов – для получения покрытий, защищающих от коррозии, действия высоких температур и других агрессивных сред;
- в оптике – при изготовлении линз, объективов, телескопов и различных приборов, требующихся для работ в ультрафиолетовом свете.

Таким образом, флюорит применяется в ведущих отраслях промышленности. Он широко используется в атомной, электронной и космической технике. Например, фотографии Марса, сделанные советскими космическими аппаратами, были выполнены с помощью фотообъективов, изготовленных из оптического флюорита.

М.А. Данилов. "Богатства северных недр".  
Архангельск. 1977 г.

## Глава IX

### АМДЕРМА

Освобожденный из заключения И.А. Лойко остался на Севере. В то время так делали многие заключенные, и для этого у него были основания: ему некуда было возвращаться. Родительский дом в Рубилках был разорен, все члены семьи Александра Павловича Лойко были высланы в Сибирь. Обращаться с запросами в органы, означало вновь привлечь к себе внимание, да к тому же еще в 1929 г. Иван Александрович сделал официальное заявление об отречении от родственников. Он знал, что этого ему отец никогда не простит. Не знал он другого, что Александра Павловича к тому времени уже не было в живых. Свою семью он потерял, так как вскоре после его ареста жена с дочерью выехала из Борисоглебска в неизвестном направлении. Где-то в Уфе у Клавдии Степановны жила сестра, но искать их там, чтобы наделить ярлыком – семья "врага народа", он не имел права. Вот в этом заключалась первая причина того, что он решил пока остаться в Амдерме.

Вторая причина заключалась в том, что политических заключенных, да еще со статьей за шпионаж, органы ОГПУ без внимания все равно не оставили бы. Рано или поздно ему грозил повторный арест и вновь лагерь, но уже другой – далеко не Вайгач. В этом он был, безусловно, прав, примеров этому было много: профессор Павел Владимирович Виттенбург, которого три раза арестовывали, приговорили к расстрелу, но заменили ВМН на 10 лет лагерей.

В августе 1933 г. на Вайгач из Соловецкого лагеря прибыл Константин Петрович Гурский. Он родился в городе Хотин, Киевской губернии, учился в США, куда уехал в 1928 г. по вызову отца. Окончил авиационное училище в Чикаго. В ноябре 1932 г. он вернулся в СССР как советский гражданин. 4 апреля 1933 г. был арестован в Ленинграде во время собеседования при поступлении в высшую авиационную школу. Осужден трой-



К.П. Гурский

кой ОГПУ по ст.58 п.6 (шпионаж), приговорен к трем годам ИТЛ и отправлен в лагерь на Кольском полуострове. Совершил побег, но через неделю был задержан и отправлен на Соловки, откуда отправлен на Вайгач. На Вайгаче Гурский работал на свинцовом руднике. По делу "Белого мыса" Гурский был повторно осужден с увеличением срока заключения до 10 лет. До октября 1936 г. находился в Амдерминском ОЛП. Из Амдермы Гурский был переведен в Ухтпечлаг. 5 ноября 1945 г. был освобожден, 6 но-

ября вновь арестован по ложному доносу. Из-за отсутствия доказательств освобожден в начале января 1946 г., но остался работать в Ухте топографом. Третий раз был осужден 12 января 1952 г. и приговорен к бессрочному поселению в Коми АССР.

Таких трагических историй и примеров было множество. Иван Александрович остался в Амдерме по вольному найму на три года. Здесь на краю земли все для него было знакомым и понятным. Работал он экономистом планово-технического отдела с окладом 800 рублей в месяц.

В феврале 1934 г. вся страна следила за масштабной операцией советской авиации по спасению челюскинцев. В этой спасательной операции принимал участие Фабио Брунович Фарих. При обсуждении маршрута полета Фарих и Каманин разошлись во мнениях, в результате чего Каманин, как руководитель группы, отстранил Фариха от участия в спасении челюскинцев. Упрямство Каманина дорого обошлось экспедиции: из пяти самолетов группа Каманина потеряла три. Но, победителей не судят! Семи пилотам было присвоено звание Героя Советского Союза, ими стали: С. Леваневский, А. Ляпидевский, И. Доронин, В. Молоков, Н. Каманин, М. Водопьянов и М. Слепнев, а Фарих, "установивший связь с островом Врангеля при помощи воздушного моста", как это было напечатано в газете "Известия", был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Первыми Героями СССР восхищались все, в том числе и заключенные на Вайгаче. Иван Александрович был горд тем, что в очередной раз авиация доказала то, что будущее принадлежит ей. Не мог он знать, что в скором будущем судьба ее причудливыми зигзагами сведет его с одним из первых Героев.

Покорение Арктики Советской полярной авиацией продол-

жалось. В 1936 г. в качестве подготовки воздушной трассы к полету на Северный Полюс был запланирован перелет двух самолетов по маршруту: Москва – Архангельск – Нарьян-Мар – Амдерма – Земля Франца-Иосифа. В газетах этот перелет получил название "великого перелета", протяженностью 4000 км с целью достичь 86-го градуса северной широты. Оба самолета конструкции Поликарпова Р-5 (разведчик-5) имели бортовые номера "СССР Н-127" и "СССР Н-128". Пилотом флагманского самолета "Н-127" был М. Водопьянов. Он же являлся старшим всего звена. Механиком на его самолете был Ф. Бассейн, а штурманом-радиостом был бывший "челюскинец" С. Иванов. Пилотом "Н-128" летел известный полярный летчик В. Махоткин с механиком В. Ивашиним и штурманом-радиостом В. Аккуратовым, который являлся официальным корреспондентом газеты "Известия". Оба самолета прошли специальную доработку на авиазаводе. На самолетах были установлены радиостанции и приборы для слепых полетов. Были установлены дополнительные баки для горючего, позволяющие каждому самолету покрыть без посадки 1500 км. Кабины самолетов были утеплены, на борту каждого из самолетов находился полуторамесячный запас продовольствия.

30 марта из Архангельска в Амдерму вылетел самолет "Н-121" Фариха, в который были погружены запасные части и самолетные колеса для звена М. Водопьянова, так как на обратном пути на лыжах в Архангельске приземлиться будет невозможно. С самого начала полет проходил с отклонениями из-за совершенно нелетной погоды. Вылет из Москвы неоднократно откладывался. Туман закрывал весь путь до Архангельска.

Старт состоялся 30 марта 1936 г. в 10 ч 45 мин. В 17:30 самолеты приземлились в аэропорту Архангельска. Фарих в этот же день прилетел в Усть-Цильму из Архангельска и остался там на ночевку. Из официальных сообщений спецкора Аккуратова:

*"Моторы работают отлично, навигационные приборы позволяли точно вывести машины на цель. Экипажи обоих самолетов чувствуют себя хорошо. Штурман Аккуратов".*

31 марта в 10:30 самолет Фариха прибыл в Нарьян-Мар, а в 12:20 приземлились самолеты Водопьянова и Махоткина. 1 апреля погода резко ухудшилась. Вылетевшее из Нарьян-Мара звено Водопьянова попало в метель и летчики вынуждены были продолжать полет, руководствуясь компасом. Штурман Акку-

ратов оказался на высоте и точно вывел звено на Амдерму. Из официальных сообщений в газете "Известия" за 2 апреля 1936 г.:

*"В Амдерме навстречу гостям вышло все население флюоритовых рудников. Горняки Заполярья горячо приветствовали бесстрашных пилотов".*

Плохая погода – сплошная облачность и ветер 8 баллов – задержала вылет в дальнейший путь. Самолет Фариха в это время совершил посадку в Каре – это в 170 км восточнее Амдермы. До 4 апреля погода не давала возможности для продолжения полета.

Посадка в Амдерме по воспоминаниям свидетелей и участников имела трагическое последствие для вольнонаемного Лойко Ивана Александровича. В этой истории так много непонятного и непоследовательного, что требуется изложить все версии участников этих событий: спецкора "Известий" Аккуратова, командира звена Водопьянова и свидетеля посадки самолетов в Амдерме, бывшего заключенного Гурского. В газете "Известия" №79 за 3 апреля 1936 г. сообщалось:

*Амдерма*

*2 апреля (радио от спецкора)*

*Штормовая погода и снегопады вновь задержали звено Водопьянова в Амдерме. Метель, сопровождающаяся ветром, разгулялась настолько, что помешала даже проверочным полетам и испытаниям аэронавигационных приборов. Из-за погоды отменил свой вылет из Кары в Амдерму и летчик Фарих.*

*Вынужденное пребывание в Амдерме используется для ознакомления со строительством предприятий флюоритового комбината и работой стахановцев Заполярья. Вчера вечером т. Водопьянов выступал на многолюдном собрании с докладом о достижениях воздушного флота страны, о полярной авиации и значении перелета Москва – Земля Франца-Иосифа. Шахтеры Амдермы возбудили ходатайство о присвоении одной из шахт флюоритового рудника имени Героя Советского Союза т. Водопьянова.*

*Когда звено подлетало к Амдерме, впереди шел Махоткин. Его посадка на неподготовленный аэродром да еще во время пурги – выше всяких похвал. За ним столь же блестяще сел Водопьянов. Интересно отметить, что жители Амдермы, стремясь обеспечить нам успешную посадку, сами улеглись на поле, образовав из человеческих тел огромный посадочный знак в форме буквы "Т".*

*Несмотря на 30-градусный мороз, все мы были легко одеты:*

*кабины самолетов отлично сохраняют тепло. Наша легкая одежда очень удивила зимовщиков Амдермы.*

*Штурман Аккуратов.*

В своих воспоминаниях этот же эпизод М. Водопьянов описывает по-другому:

*"Незадолго до нашего прилета в Амдерму поднялся свирепый ветер, начался поземок, видимость сократилась до нескольких метров. Фарих так и не прилетел. Зимовщики были уверены, что и мы обязательно вернемся. Они не угли того, что поземок никогда не поднимается высоко над землей и не мешает самолету, который летит в несколько раз выше его. Мы совершенно неожиданно появились над крышами Амдермы, застав зимовщиков врасплох...*

*Пока механики с помощью зимовщиков укрепляли самолеты, у меня произошел любопытный разговор с партторгом зимовки.*

*– Вы получили радио о нашем вылете из Нарьян-Мара? – спросил я.*

*– Получили...*

*– Вы разговаривали с нами по радио за полчаса до посадки?*

*– Разговаривали...*

*– Почему же не встретили?*

*– Эвон как метет!.. В десяти шагах ничего не видно. Фарих не прилетел. Мы думали, что и вы в такую погоду не прилетите, вернетесь.*

*– Лучше б вы не думали! – в сердцах сказал я. – Вы же получили наше радио. Вы должны были принять все меры к тому, чтобы оказать нам помощь. Вам нужно было не только выложить знаки и разжечь костры, но и расставить людей так, чтобы они сразу же после посадки подбежали к самолету, поддерживали бы его, помогли бы ему бороться с ветром.*

*– Люди-то мы не авиационные, – попробовал было оправдаться партторг, но вдруг вспомнил что-то и быстро поправился: – впрочем, это не совсем так. Встречу самолета мы возложили на старого летчика товарища Лойку. Он-то нас и успокоил: "В такую погоду, – говорит, они не могут прилететь"...*

*– Это не оправдание! Лойк летал пятнадцать лет тому назад, тогда и самолетов-то таких не было. А нам сейчас ни туман, ни ветер не страшны... В общем же, все хорошо, что хорошо кончается. Я думаю, что вы сумеете из всего этого извлечь для себя урок и на обратном пути встретите наши самолеты не так, как сегодня".*

Так изложил обстоятельства посадки звена в Амдерме Водопьянов в своей книге "Полеты", изданной в 1937 г., исказив при этом фамилию Ивана Александровича. В его книге во всех эпизодах, где участвовал Иван Александрович, он значится как "летчик Лойк".

В книге В.И. Артамонова "Земля и небо Водопьянова" издания 1991 г. со слов Водопьянова этот же эпизод описан так:

*"После Нарьян-Мара на пути в Амдерму закружила такая поземка, что зимовщики Амдермы не решились и выйти на улицу. Думали, и экспедиция не рискнет лететь, переждет. Неприлет в эту непогоду летчика Фариха с запасными колесами окончательно уверил их в этом. Водопьяновскую радиоголосамму "Ждите, скоро будем" не брали в расчет – возможно ли сверху разглядеть место посадки, когда и на земле в двух шагах не видать ничего? Нет, сто процентов из ста, что не прилетят.*

*Самолеты были над зимовкой. Поземка кружила над самой землей, высоко не поднимаясь, следовательно, посадить самолет все-таки можно. Но почему нет никого на аэродроме? Не был выложен и знак "Т", указывающий направление ветра. Сделав несколько кругов, самолеты пошли на посадку, остановившись у домика зимовщиков.*

*Зимовщики глазам своим не поверили, когда увидели у самых дверей Водопьянова. Пришлось им выслушать нотацию".*

Разница в описаниях посадки в Амдерме у штурмана Аккуратова и летчика Водопьянова оставляет много вопросов, на которые ответа пока не найдено. А именно:

- Какой самолет совершил посадку первым?
- Были ли на посадочной полосе люди?
- Был ли выложен телами зимовщиков знак "Т"?
- Можно ли верить информации Водопьянова, умевшего манипулировать фактами?

Действительно, в ряде одних и тех же эпизодов, изложенных в разных книгах Водопьянова, по-разному изложены важные факты. В более раннем издании книги "Полеты" случай вынужденной посадки самолета Фариха в апреле 1932 г., когда их спас И.А. Лойко, выглядел так:

*"В апреле 1932 года Управление гражданского воздушного флота получило задачу доставить в Москву начальника экспедиции с острова Вайгач. Выполнение этой задачи было поручено летчику Фариху и бортмеханику Бассейну.*

*Оба они имели весьма смутное понятие о том, как нужно летать на Севере. Фарих, правда, побывал на Чукотке и Аляс-*

*ке: он был бортмехаником у Слепнева и вместе с ним летал на поиски погибшего американского летчика Эйельсона. Расспросив знающих людей, они смогли получить только один совет: установите на своем самолете радио и возьмите с собой радиста. Этим советом воспользовались и взяли на борт радиста Ручьева со всем его хозяйством. 11 апреля самолет Фариха вылетел из Москвы и в тот же день прибыл в Архангельск".*

Далее с некоторой издевкой Водопьянов пишет о том, как эти "опытные полярники" отправились в полет без теплой одежды и без продовольствия. Как они чудом не погибли, так как их спас "туземец Лойк". Так неуважительно относиться к своему коллеге, каким являлся для него Фарих, именем которого был назван поселок в Ненецком Автономном округе, – не достойно человека, носившего высокое звание Героя.

Что заставило автора впоследствии совершенно от начала до конца изменить этот случай и даже участников описываемых событий? Но в книге М. Водопьянова "Полярный летчик" издания 1971 г. этот случай описан так:

*"Управление гражданского воздушного флота поручило летчику Скородумову доставить в Москву начальника экспедиции с острова Вайгач".*

Фамилии бортмеханика и радиста в этой книге не указаны. Но зато более уважительно написано о человеке, спасшем экипаж самолета:

*"...Они услышали звонкий собачий лай: упряжка подошла вплотную к самолету.*

*Голодных, замерзших людей отогрели, накормили, откопали занесенный снегом самолет. Полдня грели мотор примусами, запустили и полетели снова. На этот раз в самолете оказался еще один пассажир. Это был участник спасательной экспедиции, который попросил взять его на Вайгач. В кабине, рассчитанной на одного человека, должно было поместиться трое. Решили выбросить радио, не брать с собой продуктов и потесниться.*

*– Ерунда! – сказал летчик. – Лететь всего полчаса. Не отказать же человеку, спасшему нам жизнь!"*

Лишь на 24-й день после вылета из Усть-Цильмы им удалось опуститься на аэродром Вайгача...

Но на обратном пути с пассажирами на борту они вновь совершили вынужденную посадку, но менее трагическую, чем было сказано в книге "Полеты".

Кончился этот перелет тем, что по радио запросили помощь

из Нарьян-Мара. Когда прибыла помощь, оказалось, что машина сидит на реке, а была уже середина мая. Из-под снега показывалась вода, местами лед был промыт.

Самолет втащили на небольшой островок, и пассажиры уехали с нарьян-марской санной экспедицией. Экипаж самолета сидел на пустынном островке полтора месяца. Какой из книг М. Водопьянова можно верить?

По каким же причинам Водопьянов изменил свои первоначальные публикации? Что повлияло на это?

Может, события развивались так, как это описывает в своих воспоминаниях и в письмах Константин Петрович Гурский, заключенный Вайгачской экспедиции ОГПУ. Из личной переписки Гурского с родственниками Ивана Александровича:

*Находясь на острове Вайгач в 1933–36 годах, я знал Вашего родственника Ивана Александровича Лойко, пользовавшегося большим авторитетом среди заключенных и вольнонаемных.*

*Он был большим активистом, как по работе, так и в общественно-воспитательной части.*

*Когда весной 1936 года к нам в Амдерму прилетели М. Водопьянов и Махоткин, совершавшие исторический перелет Москва – Земля Франца-Иосифа, Ивану Александровичу, как бывшему летчику, было дано задание организовать им посадку на так называемом "аэродроме" – пустынной береговой косе Карского моря. Там приземлялись только легкие самолеты типа У-2. Совершенно не оборудованный участок без взлетно-посадочной полосы, границ и указателей...*

*Мела сильнейшая турга. Мы с нашей стороны делали все возможное, чтобы под его руководством обеспечить при нулевой видимости эту посадку. Благодаря Ивану Александровичу, посадка прошла успешно при тяжелейших условиях. Но Водопьянов – мужик хамоватый, хоть и Герой Советского Союза, – заставил Лойко под наведенным на него револьвером, лечь на ледяную полосу, раскинув руки крестом, обозначая знак посадки для Махоткина, и, обзвав Ивана Александровича:*

*– Гад белогвардейский! Сейчас же ложись на полосу, раскинь руки для ориентации Махоткина! Ложись, или пристрелю гада!*

*А перед тем Лойко был освобожден из лагеря досрочно за хорошую работу, был уже вольнонаемным экспедиции.*

*Все это произошло на моих глазах! Я с ним близко знаком не был, обычное рядовое знакомство по работе и быту...*

*Иван Александрович сразу заболел острым крупозным воспалением легких. Большая температура, беспамятство в ста-*

*ционаре. Придя в себя, обманув бдительность медперсонала, бритвой перерезал себе горло. Его куда-то увезли.*

*Я по сей день пытаюсь выяснить его судьбу, так как все, словно по команде свыше, заглохло о нем...*

*К.П. Гурский*

*Ялта. 30 октября 2004 года.*

Из письма К.П. Гурского в Научно-исследовательский центр "Мемориал" г. Москва:

*Прочитал я воспоминания Водопьянова. Много, описанное мной, совпадает с его данными, многое искажено и замалчивается им... Вполне понятно, верный сын сталинской партии. Он даже не заметил в местных жителях заключенных. Даже фамилию Лойко исказил (уммышленно?). И ни слова о самоубийстве Лойко...*

*Ваш Гурский*

*14 марта 2002 года.*

*Что касается Лойко и Водопьянова, то больше у меня пока данных нет. Но я получил на днях новые данные, что находясь на Вайгаче, еще при начальнике Эйхмансе, а затем и Дицкалне, Лойко занимался проектированием и разработкой нового типа самолета. К сожалению, этот замысел не был доведен им до конца из-за трагической гибели (нанесенного ему оскорбления и унижения со стороны хамоватого прославленного хулигана М. Водопьянова).*

*А его категорический отказ совершить разведывательный полет над прибрежной полосой между Амдермой и Карой для поисков самолета Фариха, исчезнувшего при полете на Амдерму с пассажирами. Фарих попал тогда в густой, непроницаемый туман при бесплодных поисках Амдермы, у него кончилось горючее, и он вынужден был совершить невольную посадку на льдину в Карском море, недалеко от Амдермы. К счастью, посадку совершил чудом благополучно, и только своим мастерством он спас самолет и пассажиров. На его поиски были мобилированы все амдерминцы. Кстати, нигде в литературе о полете Водопьянова и его вынужденной остановке на Амдерме этого факта не указано. Все замялось... Это – "государственная тайна"...*

*Со своей стороны полностью согласен с Вашим стремлением в поисках истины в отношении Лойко и Водопьянова, а также и Фариха. Я полностью солидарен с Вами.*

*Ваш К. Гурский*

*Ялта. 6 июля 2002 года.*

Если за основную версию принимать суицид, совершенный Иваном Александровичем в Амдерме в один из дней с 1 по 4 апреля 1936 г., то должна быть запись в ЗАГСе, об этом случае. Но на наш запрос ЗАГС Нарьян-Мара, также как и ЗАГС Архангельска, ответили, что факт смерти Лойко Ивана Александровича в Амдерме, Хабарово и на острове Вайгач в период с 1934 по 1944 гг. не зарегистрирован.

Если вольнонаемный И.А. Лойко работал в Западно-Арктическом Комбинате, то в личном деле должны быть основания для его увольнения: личное заявление, приказ по Комбинату или запись об увольнении в связи со смертью.

Попытки выяснить эти обстоятельства в администрации поселка Амдерма успеха не дали. Старого кладбища не сохранилось. На существующем в настоящее время месте захоронения самые ранние захоронения были произведены в 1948 г. А там, где в 30-е гг. хоронили заключенных, позднее был построен рабочий поселок, а останки умерших были перезахоронены без составления списков и установки табличек. Как в те времена производились так называемые "перезахоронения", хорошо известно. Сколько заводов, различных зданий и жилых домов построено на бывших погостах? Найти могилу человека, смерть которого постарались скрыть, дабы не бросать тень на "сталинского сокола", доведшего человека до самоубийства, — практически невозможно. Тундра большая. На небольших возвышениях могильные холмики, по рассказам местных жителей, встречаются довольно часто. Попробуй узнай, где кто похоронен. Да мало ли в годы сталинского лихолетья сгнуло людей, в том числе и первых авиаторов России. Где могила Константина Акашева, бывшего начальника Главвоздухфлота, участника Первой мировой войны, организатора академии им. Н.Е. Жуковского, арестованного в 1930 г.? Погиб от пыток в застенках ОГПУ. Где захоронен — неизвестно. Где могила Харитона Славороссова, одного из первых летчиков России, организатора гражданской авиации, арестованного в 1930 г. и погибшего в Медвежегорске?

Рассказ бывшего заключенного К.П. Гурского об обстоятельствах гибели И.А. Лойко выглядит убедительно. Можно было бы на этом закончить повествование и поставить точку, но осталась небольшая доля сомнения в том, что все закончилось именно так.

В воспоминаниях К.Г. Архангельского изложена совершенно другая версия гибели Ивана Александровича. Еще при Дицкалне на Вайгаче Иван Александрович разрабатывал констру-

цию нового самолета. Он уделял этому занятию все свое свободное время. Дицкалн всячески способствовал этому. В одну из командировок в Москву он прихватил с собой чертежи и расчеты конструкции самолета, разработанной и рассчитанной Иваном Александровичем. Как будто специалисты, которым Дицкалн показывал труд Ивана Александровича, нашли этот проект интересным. Вернувшись из Москвы, Дицкалн рассказал об этом автору. Решили строить макет самолета. Когда самолет был построен, приступили к летным испытаниям. Но самолет не взлетел. Расстроенный неудачей Иван Александрович покончил жизнь самоубийством. Он был похоронен на Вайгаче в вечной мерзлоте.

Эта версия от начала и до конца не выдерживает никакой критики и не выглядит правдоподобной. Создать эскизы самолета в условиях заключения трудно, но возможно. Но изготовить "макет", который к тому же еще и попытались поднять в воздух — это фантастика! Версия К.П. Гурского более правдоподобна, но тоже вызывает много вопросов, так как и сам автор этой версии не уверен в суициде.

От историка-исследователя Ю.В. Канева имеется информация о том, что он, работая с архивами Горно-рудного треста, встречал документы, подписанные лично И.А. Лойко, датированные августом-сентябром 1936 г. По предположениям Канева, Иван Александрович покинул Амдерму в 1937 г., отработав полностью срок по договору.

Родственникам Ивана Александровича еще в 1962 г. было известно со слов офицера КГБ о том, что Иван Александрович Лойко погиб под Ленинградом в 1941–1942 гг. Документальных подтверждений этих фактов нет. Но и ставить точку в истории жизни заслуженного русского летчика еще рано...



## ПЕРСОНАЛИИ

1. **Акашев Константин Васильевич** – анархист-коммунист. В 1908 г. сослан в Туруханский край, откуда бежал в 1909 г. Проживал за границей в Париже, в Италии, в Финляндии. В 1913 г. пытался вернуться в Россию и организовывать теракты с использованием аэропланов. Для этого окончил в 1911 г. летную школу в Италии, а затем в Париже. В 1914 г. получил диплом инженера-аэроавта. В Первую мировую войну вступил добровольцем в французскую авиацию, где подружился с другим русским добровольцем – Славоросовым. В 1915 г. вернулся в Россию, где был арестован, но дело против него прекратили с большим трудом. Был направлен на завод Лебедева для приемки самолетов. После революции служил комиссаром в Михайловском училище. Был лично знаком с Лениным. Вместе с Томсоном в Смольном создал штаб авиации. С 1918 г. был главным редактором журнала "Вестник Воздушного флота". В Гражданскую войну участвовал в боях в качестве командира авиагруппы особого назначения в РККА. Инициатор создания института Красного Воздушного Флота, для чего привлек Славоросова. В 1930 г. арестован. Умер под пытками в ОГПУ. Дата смерти и место захоронения неизвестны.
2. **Антонов Константин Николаевич** – родился в Тамбове в 1888 г., окончил 1-й кадетский корпус в 1906 г., Константиновское артиллерийское училище – в 1909 г. В Первую мировую войну в звании поручика командовал 3-м авиационным. После октябрьского переворота находился на Дону, где в 1918–1919 гг. служил в звании подполковника в 1 и 3-м Донских самолетных отрядах. В 1920 г. – командир Крымской авиагруппы в звании полковника. Эвакуирован в Константинополь. В составе Технического полка находился в Галлиполи. С 1922 г. в авиации Югославии, до 1941 г. – преподаватель высших военных курсов в Белграде. В 1941–1945 гг. в составе Русского Корпуса принимал участие в бо-

евых действиях против коммунистических отрядов Тито. С 1945 г. проживал в США. Умер 9 августа 1965 г., похоронен в Нью-Йорке.

3. **Архангельский Константин Григорьевич** – репрессирован в звании командира бригады, в Вайгачской экспедиции ОГПУ писал историю освоения Севера и историю экспедиции. Написал две книги "Полярные будни" и "Белый мыс". После отбытия наказания уехал на Кавказ. Работал в Кавказском заповеднике до 1945 г., затем переехал в Ригу, где к этому времени находился А.Ф. Дидкалн. Умер в 1978 г. в Риге.
4. **Арцеулов Константин Константинович** – внук великого художника Айвазовского, родился 17 мая 1891 г. в Ялте, в семье потомственного моряка. Учился в морском корпусе, из которого был отчислен по состоянию здоровья. В 1910 г. уехал в Петербург поступать в Академию художеств, но увлеченный авиацией, поступил рабочим на только что открывшийся авиационный завод Щетинина. 7 сентября 1911 г. окончил авиационную школу "Гамаюн", где остался работать инструктором. В 1912 г. был призван на действительную службу в кавалерию. В 1915 г. был направлен в Севастопольскую авиационную школу, после окончания которой направлен в 18-й корпусной авиаотряд. С июня 1916 г. был летчиком-истребителем 8-го авиационного истребительного отряда, в котором за короткий срок провел 20 воздушных боев и сбил 18 самолетов противника. Неоднократно вылетал на разведку на трофейном немецком самолете. За мужество и отвагу был награжден 5 орденами России. Первый рассчитал и осуществил на практике выход из штопора, после чего штопор и выход из него были включены в программу подготовки летчиков. После октябрьского переворота остался в Советской России и занимался подготовкой летчиков и испытанием самолетов. Планеры конструкции Арцеулова неоднократно побеждали в соревнованиях планеристов. В 1927 г. Арцеулов перешел в гражданскую авиацию – Добролет, где выполнял самые сложные аэрофотосъемки по всей России для составления более точных географических карт. В 1933 г. Константин Константинович был необоснованно репрессирован. В 1937 г. он был полностью реабилитирован и освобожден. С этого времени К.К. Арцеулов, внук всемирно известного художника И.К. Айвазовского, сам стал профессиональным художником. Мно-

- го книг по истории авиации вышло с его рисунками, в том числе и книга М. Водопьянова "Полярный летчик". Член Союза художников СССР. Умер 18 марта 1980 г. в Москве.
5. **Байдак Леонид Иванович** – окончил Гатчинскую офицерскую авиационную школу в 1917 г. Был направлен в 29-й корпусной отряд, затем переведен в 3-й истребительный авиаотряд. Георгиевский кавалер. После октябрьского переворота – в составе белогвардейской авиации Северного фронта. С 1918 по 1919 гг. – в Славяно-Британском авиационном корпусе на Архангельском фронте. В 1920 г. летчик 4-го, а затем 7-го авиаотрядов ВСЮР и Русской армии. За особые заслуги в разгроме конного корпуса Д. Жлобы награжден Орденом Св. Николая Чудотворца. Присвоено звание капитана. Эмигрировал в составе Русской армии генерала Врангеля в Константинополь. В составе Технического полка находился в Галлиполи. С конца 1921 г. – в Югославии. Служил в авиации Югославии. С 1945 г. проживал в США. Умер в Сан-Франциско 16 сентября 1970 г.
  6. **Баранов Вячеслав Григорьевич** – родился 26 февраля 1888 г. в станице Луганская в семье офицера Великого Войска Донского, дворянин. В 1905 г. окончил Донской кадетский корпус и в 1908 г. – Николаевское инженерное училище. В 1912 г. окончил Гатчинскую авиационную школу. Командир 7-го авиадивизиона. Полковник. Георгиевский кавалер. С декабря 1917 г. – инспектор украинской и гетманской авиации. С сентября 1918 г. в Донской армии. Командир Донского самолетного дивизиона, полковник. Начальник авиации Донской армии по апрель 1920 г. Эвакуирован в составе Русской армии. Проживал во Франции, руководитель Высших военно-научных курсов в Париже. Председатель Союза русских летчиков в Париже. С 1939 г. проживал в Англии. Умер 21 июля 1964 г. в Лондоне.
  7. **Барановский Георгий Дмитриевич** – выпускник Полтавского кадетского корпуса и Михайловского артиллерийского училища. Георгиевский кавалер, капитан. После октябрьского переворота – в Добровольческой армии. В ВСЮР в 4-м авиаотряде. В Русской армии – в авиационном отряде им. полковника Казакова. За успешные действия вместе с Л.И. Байдаком против красной конницы Дмитрия Жлобы награжден Орденом Св. Николая Чудотворца. Подполковник. В эмиграции проживал в Италии. Умер 27 июля 1977 г. в Милане.

8. **Васильев Александр Алексеевич** – В 1910 г. во Франции получил диплом пилота. В 1911 г. занял первое место в групповом перелете Москва – Санкт-Петербург. С начала 1913 г. А.А. Васильев работал летчиком-испытателем на петербургском заводе первого российского товарищества воздухоплавания. Перелет Петербург – Москва А.А. Васильев совершил за 24 ч 41 мин. В июле 1913 г. Александр Алексеевич совершил перелет Петербург – Москва – Петербург. В августе 1914 г. находился в штабе Юго-Западного фронта, куда прибыл в качестве летчика-охотника. Его назначили в 9-ю армию. При проведении воздушной разведки, в которой в качестве наблюдателя находился генерал-лейтенант Мартынов, был подбит, сумел приземлиться, но на территории неприятеля. Оба оказались в австрийском плену. Первая попытка побега из австрийского плена вместе с генералом Корниловым из замка окончилась для Васильева тем, что его перевели в более строгий лагерь для военнопленных. А.А. Васильев умер в 1918 г. на тридцать седьмом году жизни.
9. **Гартман Максимилиан Евгеньевич** – родился в 1891 г. Окончил 2-й кадетский корпус и Николаевское инженерное училище. В 1913 г. окончил Гатчинскую авиационную школу. В звании капитана командовал 11-м авиадивизионом. Георгиевский кавалер. После октябрьского переворота – в Добровольческой армии. В ВСЮР командир 3-го авиадивизиона, а затем командир авиационной группы. В марте 1919 г. присвоено звание полковника. В Русской армии в управлении начальника авиации (ген. Ткачева). В эмиграции проживал во Франции, работал инструктором аэроклуба. С 1946 г. проживал в США. Владелец автошколы. Умер приблизительно в 1978 г.
10. **Дворжецкий Вацлав Янович** – родился в Киеве в 1910 г. в потомственной дворянской семье. Учился в Киевском политехническом институте и одновременно в театральной студии при польском театре Евгении Драги. В 1929 г. окончил студию и в этом же году был арестован как участник студенческого кружка "ГОЛ" (группа освобождения личности). Был приговорен к 8 годам концлагерей. Отбывал срок на строительстве Беломорско-Балтийского канала, на строительстве Туломской ГРЭС, на рудниках острова Вайгач. В 1933 г. с Вайгача доставлен на Лубянку для дачи показаний против своих товарищей по кружку "ГОЛ". Дворжецкий не

дал показаний, требуемых следователями. Вновь был отправлен на Север в Соловецкий лагерь. После освобождения в 1937 г. работал в театрах г. Омска. В декабре 1941 г. был вновь арестован и заключен в лагерь под Омском, где находился до 1945 г. Лагерная кличка "Дядя Клим". В лагерях и ссылках провел 27 лет. С декабря 1945 по 1955 гг. работал в Омском драматическом театре. Сыграл более 90 ролей в кино. В 1991 г. присвоено звание Народного артиста России. Умер в 1993 г.

- 11. Дицкалн Александр Федорович** – начальник Вайгачской экспедиции с апреля 1932 г. по 27 марта 1934 г. Комдив ВЧК, почетный чекист. До 1945 г. продолжал служить в органах НКВД. В 1945 г. перешел на другую работу и проживал в Риге. Работал начальником спецчасти в одном из министерств Совета Министров Латвийской ССР. Скончался после тяжелой и продолжительной болезни в 1947 г.
- 12. Ефимов Михаил Никифорович** – родился в 1881 г. в Одессе в семье рабочего. В 1899 г. поступил в железнодорожное техническое училище. Увлекался велосипедными гонками. В 1907 г. начал участвовать в мотогонках и через год стал чемпионом России по мотоциклетному спорту. 21 марта 1908 г. в Одессе был создан один из первых аэроклубов в России. Пока клуб не имел аэропланов, решили начать обучение желающих стать авиаторами на планерах. Скоро Ефимов становится рекордсменом по количеству полетов на планере. Осенью 1909 г. Ефимов уезжает во Францию и уже 25 декабря совершает свой первый самостоятельный полет. Талантливого летчика Фарман приглашает на работу инструктором. В феврале 1910 г. он совершает ряд показательных полетов в Одессе, в том числе и с пассажирами. В этом же году занимает первые места на международных соревнованиях. По приглашению Н.Е. Жуковского демонстрирует полеты в Москве. Из Москвы Ефимов едет в Севастополь, где ему предложили должность главного инструктора с присвоением звания прапорщика. С начала Первой мировой войны Ефимов рвется на фронт. С апреля 1915 г. он в качестве летчика-добровольца принимает участие в боевых действиях в составе 32-го авиационного отряда, за что его последовательно награждают полным комплектом Георгиевских крестов, затем Орденом Св. Анны 3-й степени с мечами. Вскоре по представлению командира отряда его переводят в 4-й отряд истребителей на Румынский фронт. В нача-

ле 1917 г. Ефимова направляют в Севастополь в гидроавиацию, где его застала февральская революция. Его избирают членом комитета гидроавиации. Весной 1918 г. Севастополь захватили немецкие войска. Ефимов был арестован, но Красная Армия выбила немцев из Севастополя. Ефимова освобождают, но в августе 1919 г. город захватили белогвардейские войска. Ефимов успевает бежать в Одессу. Но Одессу неожиданно захватывает белогвардейский десант офицерского отряда "морской охраны Севастополя" под командованием капитана 2-го ранга А.Д. Кисловского, по приказу которого Ефимов был расстрелян.

- 13. Зверев Федор Трофимович** – родился 1 октября 1890 г. в станице Наурская Терской области. Окончил Владикавказское реальное училище, Казанское военное училище и Севастопольскую авиационную школу в 1916 г. Есаул Терского казачьего войска. Командир 3-го истребительного отряда. После октябрьского переворота находился в Донской армии. Командир 4-го Донского самолетного отряда. В Русской армии летчик 6-го авиаотряда. В составе Русской армии эмигрировал из Крыма в Константинополь. С 1923 г. проживал в Ливане. Работал чиновником французского Генерального штаба. Скончался в Бейруте 16 января 1938 г.
- 14. Земитан Иван Яковлевич** – родился в 1887 г. Окончил Севастопольскую летную школу 26 июля 1911 г. и был оставлен в школе в должности инструктора. В апреле 1915 г., согласно поданного рапорта, был направлен командиром корпусного отряда на Юго-Западный фронт. В 1916 г. командир авиадивизиона. В апреле 1917 г. назначен командиром боевой авиагруппы. После октябрьского переворота на стороне большевиков принимал участие в боевых действиях на фронтах Гражданской войны. Служил в авиации РККА на различных командных должностях. В 1928 г. арестован по ложному доносу, но был освобожден. Служил начальником школы военных летчиков до 1937 г., когда вновь был арестован. Погиб в лагерях. Дата смерти неизвестна.
- 15. Змунчилло Игорь Эразмович** – окончил Николаевское кавалерийское училище в 1914 г. Штабс-ротмистр 12-го гусарского полка. В 1915 г. окончил Севастопольскую авиационную школу и был направлен в 12-й корпусной отряд. В 1917 г. был назначен командиром 2-го Сибирского корпусного отряда. После октябрьского переворота находился в авиации Добровольческой армии. В ВСЮР был пилотом

8-го авиационного отряда. В Русской армии в звании подполковника служил в 5-ом авиационном отряде до эмиграции из Крыма. В эмиграции служил в военной авиации Югославии, в гражданской авиации Франции. В 1941 г. служил в Русском Корпусе и принимал участие в борьбе с коммунистическими отрядами Тито. В 1945 г. служил в немецкой конной полиции. Погиб в 1945 г. в Венгрии.

**16. Карклин Иван Иванович (Ян Янович)** – родился в 1895 г. в Латвии. В первую мировую войну в звании прапорщика служил в 30-м корпусном авиаотряде, а с 1917 г. – в 9-м истребительном отряде. Прапорщик. Член ВКП(б) с 1918 г. С 1929 г. командир 5-й истребительной авиаэскадрильи. Командир бомбардировочной эскадрильи ОКВДА. С 1937 г. помощник командующего Забайкальским военным округом по ВВС. Арестован 11.08.1937 г. Приговорен к ВМН. Приговор от 2.10.1938 г. Реабилитирован 9.04.1957 г.

**17. Качаловский Константин Николаевич** – инженер, добровольцем ушел на фронт в 1915 г. В 1916 г. окончил Севастопольскую авиационную школу. Подпоручик. Летчик 11-го корпусного авиационного отряда. После октябрьского переворота – в Добровольческой армии. Участник 1-го "Ледяного похода" на Кубань. Организатор и командир 1-го Донского авиаотряда. В Русской Армии командир 2-го авиационного имени генерала Каледина отряда. Кавалер Ордена Св. Николая Чудотворца. В эмиграции проживал в Бельгии. Работал инженером. Умер 6 октября 1969 г. в Брюсселе.

**18. Качан Павел Федотович** – родился в Москве в 1892 г. В 1916 г. окончил Гатчинскую авиационную школу. Прапорщик. Летчик 10-го истребительного авиационного отряда. Георгиевский кавалер. После октябрьского переворота – в Добровольческой Армии во 2-ом авиаотряде. В ВСЮР летчик 4-го авиаотряда, в Русской Армии летчик 5-го авиаотряда. За личный вклад в разгром конного корпуса Дмитрия Жлобы награжден Орденом Св. Николая Чудотворца и получил звание капитана. Эвакуирован из Крыма в 1920 г. В составе 2-ой роты авиационного батальона Технического полка находился в Галлиполи, откуда прибыл в Королевство СХС. Проживал в городе Новый Сад, работал механиком в авиационной Королевской школе. 6 августа 1923 г. с полковником И.А. Лойко на угнанном самолете приземлился в Румынии. В октябре 1923 г. вернулся в СССР. С 1924 г.

служил в РККА инструктором Серпуховской авиационной школы. Вместе с И.А. Лойко в 1929 г. осужден на 10 лет ИТЛ. Постановлением Верховного Суда СССР от 25.04.1958 года № 4н-1147/58 Павел Качан реабилитирован по причине отсутствия доказательств его вины.

**19. Козаков (Казаков) Александр Александрович** – родился в 1889 г. В 1906 г. окончил Воронежский кадетский корпус, в 1909 г. – Елисаветградское кавалерийское училище. Выпускник Гатчинской офицерской авиационной школы 1914 г. За время участия в Первой мировой войне на его счету было 32 сбитых самолетов противника. 1 апреля 1915 г. повторил подвиг Петра Нестерова, совершив воздушный таран, при этом остался жив. Кавалер всех офицерских орденов России и многих наград Франции. Георгиевский кавалер. Воевал в 4-м корпусном авиационном отряде. В 1915 г. был назначен командиром 19-го корпусного авиаотряда, а в феврале 1917 г. был назначен командиром 1-й боевой авиационной группы. Его называли "ас из асов" и слагали легенды. Октябрьский переворот встретил в звании полковника, но, видя разваливающуюся русскую армию, перешел в армию союзной Англии, продолжающей войну против Германии. Но английское командование направило всех завербовавшихся в авиацию Англии русских летчиков на фронт против Красной Армии, в том числе и капитана английских ВВС Козакова. В октябре 1918 г. ему вместе с английским военным орденом было пожаловано звание майора. В июле 1919 г. английские войска начали вывод своих войск с территории Советской России. Не желая покидать свою Родину, 21 июля 1919 г. А.А. Козаков с высоты 2000 м умышленно вогнал свой самолет в русскую землю, покончив жизнь самоубийством.

**20. Крутень Ефграф Николаевич** – "летающий витязь", родился в 1890 г. в Киеве. Окончил Киевский кадетский корпус, а затем артиллерийское училище. Во время маневров Киевского военного округа в 1913 г. в качестве наблюдателя был направлен в 11-й КАО, где познакомился с Петром Нестеровым. Окончил Гатчинскую офицерскую авиационную школу в 1914 г. и был направлен в 9-й авиационный отряд, затем был переведен в 11-й корпусной авиаотряд, которым командовал П.Н. Нестеров. В сентябре 1914 г. поручик Крутень был направлен в 21-й КАО. Первым сделал две "мертвые петли" на биплане "Фарман-XVI". В апреле 1916 г. от-

командирован в г. Смоленск для формирования истребительного отряда. В мае назначен командиром 2-й боевой авиационной группы, в которую входили 3, 7 и 8-й авиационные отряды. За время участия в боях в Первую мировую войну на счету у летчика Крутеня было около 20 сбитых самолетов противника. Лучшие летчики Германии и Австрии в схватках с Крутенем терпели поражение. Георгиевский кавалер, награжденный 4 орденами России и 2 орденами Франции. Автор и основоположник теоретических руководств по тактике истребительной авиации. В воздушных боях одержал 17 побед. Погиб 6 июня 1917 г. при посадке на свой аэродром без капли горючего в баках. Похоронен рядом с Петром Нестеровым в Киеве.

**21. Кутейников Николай Анатольевич** – в 1904 г. окончил Донской кадетский корпус, окончил Николаевское кавалерийского училище в 1906 г. Есаул лейб-гвардии Казачьего полка. Командир 1-го Туркестанского корпусного авиационного отряда. Один из организаторов авиации Войска Донского. Помощник начальника авиации Донской армии. В Русской Армии помощник командира Крымской боевой авиационной группы. Полковник. Награжден Орденом Св. Николая Чудотворца. В эмиграции служил в авиации Югославии. Погиб в 1927 г. в Новом Саде.

**22. Лойко Александр Павлович (отец И.А.)** – родился в 1861 г. в д. Михаловка Койдановского уезда Минской губернии. Проживал с семьей в д. Рубилки, владел 90 десятинами земли, занимался сельским хозяйством. Имел дом со всеми надворными постройками, держал двух постоянных батраков, кроме них во время страды нанимал еще и временных работников. Во время оккупации Минска польскими войсками в 1920 г. был назначен оккупационными властями старостой деревни Рубилки. После Гражданской войны во время коллективизации был лишен земельных угодий по решению сельского схода. Единолично занимался сельским хозяйством. Был освобожден от налогов с 1924 г., как отец военнотружущего РККА. 13 мая 1929 г. был арестован, обвинен в контрреволюционной деятельности в составе антисоветской организации и в антисоветской агитации. Решением Коллегии ОГПУ от 4 ноября 1929 г. по ст. 72 и 76 УК БССР приговорен к 5 годам концлагерей с заменой на высылку в Новосибирскую область Барабинский округ. Умер 1 сентября 1933 г. от заражения крови и был по-

хоронен в д. Александровка Барабинского района. Реабилитирован 30 июня 1989 г.

**23. Лойко (Сакович) Евгения Даниловна (мать И.А.)** – 1873 г. рождения, уроженка местечка Мир Новогрудского уезда Гродненской губернии. Из мещан. Окончила гимназию. Выйдя замуж, проживала в д. Рубилки и занималась воспитанием детей, которых было 6 человек. Решением Особого совещания при Коллегии ОГПУ от 10 ноября 1929 г. была обвинена в антисоветской агитации по заданию польской разведки и по ст. 68 и 72, была выслана в Барабинский округ Новосибирской области. Аресту не подвергалась. Решением заседания особой тройки ОГПУ по Западно-Сибирскому краю от 7 февраля 1932 г. была лишена права проживания в определенных районах сроком на 3 года. После смерти мужа проживала в семье младшего сына Николая. Умела в 1935 г. и была похоронена в г. Куйбышев Новосибирской области. Реабилитирована 30 июня 1989 г.

**24. Лойко Константин Александрович (брат И.А.)** – 1896 г. рождения, уроженец и житель д. Рубилки Минской губернии. Участия в Гражданской войне не принимал. Занимался сельским хозяйством. Арестован 13 мая 1929 г. Решением Коллегии ОГПУ от 4 ноября 1929 г. по ст. 72 и 76 УК БССР был приговорен к 5 годам концлагерей за участие в контрреволюционной группе и антисоветскую агитацию. ИТЛ были заменены высылкой в Новосибирскую область Барабинский округ. Проживал в с. Булатово Куйбышевского района Новосибирской области. 21 ноября 1937 г. был арестован и обвинен в причастности к контрреволюционной кулацкой группе и постановлением тройки УНКВД Новосибирской области от 27 ноября 1937 г. осужден по ст. 58-7-8-9-10-11 УК РСФСР к 10 годам концлагерей. Наказание отбывал в пос. Сосуман Хабаровского края. Был освобожден в связи с отбытием срока наказания 21 ноября 1947 г. После освобождения проживал в г. Дзержинске Минской области. Работал в лесничестве рабочим, а затем егерем. Умер в 1968 г. и был похоронен в г. Дзержинске Минской области. Реабилитирован постановлением Новосибирского Областного суда 16 января 1960 г. и заключением прокуратуры Белорусского военного округа от 30 июня 1989 г.

**25. Лойко Владимир Александрович (брат И.А.)** – 1900 г. рождения, уроженец и житель д. Рубилки Минской губернии. До ареста 13 мая 1929 г. проживал со своей семьей совмест-

но с семьей отца и занимался сельским хозяйством. Был женат, имел дочь и сына. Решением Коллегии ОГПУ от 4 ноября 1929 г. за участие в контрреволюционной группе и антисоветскую агитацию был приговорен к 5 годам концлагерей с заменой на высылку в Сибирь. Проживал с семьей в д. Александровка Убинского района Новосибирской области. С 1938 г. проживал в с. Богашево Томской области. С 1949 г. проживал в Москве, работал столяром. Умер в 1985 г. Реабилитирован 30 июня 1989 г. прокуратурой Белорусского военного округа.

**26. Лойко (Логацкая) Нина Александровна (сестра И.А.)** – родилась в 1905 г. Проживала с родителями в д. Рубилки Минской губернии. Ко времени ареста отца и братьев была замужем за Логацким Митрофаном и проживала отдельно от родителей, что и спасло ее от репрессий. После высылки семьи отца в Сибирь семья Логацких переехала в г. Дзержинск Минской области. Во время Великой Отечественной войны находилась в оккупированном фашистами Дзержинске, где и была расстреляна фашистами за связь с партизанами.

**27. Лойко Николай Александрович (брат И.А.)** – 1909 г. рождения, уроженец и житель д. Рубилки Минской губернии. В начале 1929 г. уехал к брату в Борисоглебск, благодаря чему избежал ареста 13 мая 1929 г. После ареста и осуждения брата Ивана самостоятельно уехал в Барабинск Новосибирской области. Между тем, решением Коллегии ОГПУ от 10 ноября 1929 г. он заочно был приговорен к высылке в Сибирь на 3 года за антисоветскую агитацию по заданию польской разведки. Решением заседания особой тройки ОГПУ Западно-Сибирского края от 11 марта 1933 г. был лишен права проживания в определенных населенных пунктах сроком на 3 года. До 1938 г. проживал в г. Куйбышев Новосибирской области. С 1938 г. проживал с женой и 4 детьми в с. Богашево Томской области. В 1941 г. был призван в Красную Армию, где прослужил до 1946 г. После демобилизации к семье не вернулся, проживал в г. Киев. Умер в 1961 г. и был похоронен на Байковском кладбище в Киеве.

**28. Лойко Александра Александровна (сестра И.А.)** – родилась в 1915 г., проживала с родителями в д. Рубилки. После ареста отца и братьев вместе с матерью была выселена в Сибирь. Проживала с родителями в Новосибирской области. После смерти матери проживала в семье своего брата

Николая. Изгнание и лишения подорвали здоровье Александры. Она умерла от чахотки в 1943 г. и похоронена в с. Богашево Томской области.

**29. Нижевский Роберт Леонидович** – родился в 1885 г. В 1903 г. окончил Нижегородский кадетский корпус, в 1905 г. – Павловское военное училище. В 1908 г. окончил Офицерскую воздухоплавательную школу, а в 1912 г. – Гатчинскую авиационную школу. Командир аэроплана конструкции Игоря Сикорского "Илья Муромец". Подполковник. Командир Эскадры воздушных кораблей (ЭВК). После октябрьского переворота – в Добровольческой армии, командир 2-го авиапарка. До эвакуации из Крыма служил в ВСЮР и Русской Армии. В эмиграции проживал во Франции. Председатель Союза русских летчиков во Франции в 1941–1954 гг. Полковник. Умер 17 января 1968 г. в Париже.

**30. Орлов Иван Александрович** – родился 6 января 1895 г. в дворянской семье. Окончил Александровский лицей и поступил в Петербургский университет. В июне 1914 г. окончил авиационную школу. Ушел добровольцем на фронт со студенческой скамьи. Служил в 1-ом корпусном авиационном отряде сначала рядовым, а затем ефрейтором. К концу 1914 г. был награжден тремя Георгиевскими крестами и имел звание унтер-офицера. В августе 1915 г. был переведен в 5-й армейский авиаотряд. В декабре 1915 г. был награжден Орденом Св. Георгия Победоносца с присвоением звания подпоручика. Назначен командиром авиационного отряда. Вместе с Ефграфом Крутенем был направлен на стажировку во Францию в декабре 1916 г. В составе французской авиации сбил 2 самолета неприятеля, за что был награжден Военным крестом Франции. По возвращении в Россию Орлов написал руководство для летчиков-истребителей "Приемы ведения воздушного боя". С апреля 1917 г. командовал 7-м истребительным отрядом. Погиб 17 июня 1917 г. в воздушной схватке с 4 неприятельскими самолетами вблизи города Козово. На его счету было 10 сбитых самолетов противника.

**31. Покровский Вистор Леонидович** – родился в 1889 г. в дворянской семье. Окончил Одесский кадетский корпус, Павловское военное училище. Капитан 10-го гренадерского полка, командир 12-го армейского авиационного отряда. После октябрьского переворота – в Добровольческой армии. В январе 1918 г. на Кубани из добровольцев сформировал боль-

шой отряд. За успешные боевые действия ему было присвоено звание полковника с назначением его командующим войсками Кубанского края, а затем командующим Кубанской армией. В марте 1918 г. присвоено звание генерал-майора. Командир Кубанской конной бригады, дивизии, корпуса. В 1920 г. присвоено звание генерал-лейтенанта, назначен командующим Кавказской армией. Крым покинул в мае 1920 г. В эмиграции проживал в Болгарии. Убит болгарскими жандармами 9 ноября 1922 г.

**32. Руднев Евгений Владимирович** – выпускник Николаевского инженерного училища в 1906 г. Начальник Московской авиационной школы Императорского Всероссийского аэроклуба. Капитан Е. Руднев, поручик Г. Горшков, поручик И. Когуты считаются первыми военными летчиками. С 1918 г. находился в Одессе. В добровольческой армии с сентября 1918 г. Командир 3-го авиационного отряда, инспектор авиации Одесского района, начальник организационного отдела управления начальника авиации ВСЮР. Полковник. В эмиграции проживал во Франции. Умер 7 июня 1945 г. в Париже.

**33. Славороссов (Семененко) Харитон Никанорович** – из небогатой семьи. После окончания ремесленного училища работал в Одессе, плавал на торговых судах. Был знаком с Михаилом Ефимовым и Сергеем Уточкиным. Став чемпионом Одессы по мотогонкам, взял себе псевдоним Славороссова. В 1910 г. переехал в Санкт-Петербург в качестве механика у Ефимова. Когда Ефимов уехал учиться в Севастопольскую авиационную школу, то порекомендовал Славороссова как механика пилоту Генриху Сегио. В 1911 г. Славороссов уже выступал в показательных полетах и сдал экзамен на пилота-авиатора. Первым пролетел в Варшаве под мостом на самолете "Блерио", за что и был оштрафован. За 500 рублей выкупил аэроплан и выступал с демонстрацией полетов в Европе. Работал испытателем самолетов в фирме "Капрони". 7 апреля 1913 г. во время полета взорвался мотор. Умирающего пилота с трудом спасли итальянские врачи. В начале 1914 г. переехал во Францию по приглашению фирмы "Кодрон и Моран". После начала Первой мировой войны Славороссов сдал экзамен на военного летчика. Принимал участие в воздушных разведках. Награжден Военной медалью и Военным крестом Франции. В 1915 г. был уволен со службы по состоянию здоровья. Вер-

нулся в Россию. Работал на заводе Лебедева приемщиком самолетов. В конце 1916 г. с женой и сыном уехал в Томск, где учился в технологическом институте вместе с будущим конструктором вертолетов Николаем Камовым. Не закончив института, по вызову его друга Акашева уехал в Москву и занимался созданием будущей Академии Жуковского. Затем Славороссова направили в Добролет для организации гражданской авиации. Работал преподавателем ВТУ им. Баумана. В 1930 г. Славороссова арестовали. Коллегия ОГПУ приговорила его к 10 годам концлагерей. Находился в лагере в Медвежьегорске, где его следы и затерялись.

**34. Ткачев Вячеслав Матвеевич** – первый генерал авиации России. Родился в 1885 г. в станице Келермесской Кубанской области. Окончил Нижегородский кадетский корпус и Константиновское артиллерийское училище. Проходил службу в гарнизонах Закавказья. В 1910 г. назначен воспитателем кадетского корпуса в Одессе. Окончил офицерскую воздухоплавательную школу в Одессе в 1912 г. В сентябре 1912 г. был зачислен в Севастопольскую авиационную школу, которую окончил в 1913 г. 10 марта 1914 г. был назначен командиром 20-го Корпусного авиационного отряда. За отличие в боях был произведен в чин есаула и награжден Орденом Св. Георгия 4-й степени в декабре 1914 г. Это был первый летчик в России, награжденный Георгиевским крестом. Потом были первый сбитый самолет противника из личного оружия на самолете-разведчике, не имевшем пулемета. Был награжден многими орденами России. Первым русским летчиком-асом стал Ткачев. Был назначен командиром 11-го авиационного дивизиона. Присвоено звание полковника. Был назначен Главным инспектором авиации при штабе Верховного Главнокомандующего с присвоением генеральского звания. После октябрьского переворота в декабре 1917 г. бежал из ставки в Могилеве на Кубань, где боролся против красных на Северном Кавказе рядовым партизанского отряда. С апреля по август 1918 г. находился в плену. Бежал. В декабре 1918 г. создал первый Кубанский авиационный отряд. Командир Кубанского казачьего авиационного дивизиона. С декабря 1919 г. член Кубанского войскового правительства. 1 апреля 1920 г. назначен начальником авиации Русской Армии. Одним из первых был награжден Орденом Св. Николая Чудотворца. В эмиграции проживал в Новом Саде (Югославия). Служил в инспекции

авиации Королевства СХС, преподавал, был председателем суда чести 4-го отдела РОВС, председателем Общества Офицеров Воздушного флота в Новом Саде. Во время Второй мировой войны наотрез отказался сотрудничать с фашистами, также отказался эвакуироваться перед взятием Белграда Советской Армией. В 1944 г. был арестован СМЕРШем и доставлен на Лубянку, где по приговору Военного Трибунала получил 10 лет ИТЛ. Основной срок заключения отбывал в Потье. После освобождения из заключения в феврале 1955 г. отказался от предложения французского Правительства на предоставление ему политического убежища и выезда во Францию, где проживала его жена. Поселился на родной Кубани в Краснодаре, где работал в переплетной мастерской. Написал книгу "Русский сокол" о своем друге Петре Нестерове. Автор своих воспоминаний о российской авиации, которые не были опубликованы. Лишь в одном из номеров журнала "Кубань" за 1962 г. была напечатана часть его мемуаров "Дальние перелеты". Умер В.М. Ткачев 24 марта 1965 г. в Краснодаре и был похоронен на Славянском кладбище.

**35. Уточкин Сергей Исаевич** – родился в Одессе 12.07.1876 г. Один из самых знаменитых одесситов. Трудно назвать вид спорта, которым не занимался бы этот огненно рыжий веселый одессит. Особых успехов Сергей Уточкин добился в велосипедных гонках. В течение 17 лет имя Уточкина было прочно связано с победами в гонках на треке как в России, так и за рубежом. После этого он занялся автомобильными гонками, неоднократно устанавливая рекорды скорости. Затем были полеты на воздушном шаре над Египетскими пирамидами. С началом эпохи авиации Сергей Уточкин искал возможности стать авиатором. В 1910 г. после показательных полетов в Одессе первого русского авиатора Михаила Ефимова Уточкин совершил самостоятельный полет на аэроплане Фармана. Он стал вторым русским летчиком. В 1911 г. Уточкин принимал участие в состязании на дальность и скорость перелета Петербург – Москва, победу в котором одержал А.А. Васильев. Уточкин выбыл из соревнования ввиду аварии в районе Новгорода, во время которой Сергей Уточкин получил очень тяжелые травмы. В больнице врачи вынуждены были применить морфия и кокаин. Длительность лечения с применением наркотиков сделали Уточкина зависимым от наркотиков. От этой при-

вычки он уже не смог избавиться. Неоднократно лечился в психиатрической больнице, где и умер 13 января 1916 г. Похоронен на Никольском кладбище Александро-Невской лавры, где хоронили погибших в авиакатастрофах летчиков.

**36. Фарих Фабио Брунович** – родился в 1900 г. (во многих источниках год рождения Ф.Б. указан как 1896 г.) в Санкт-Петербурге. Учился в Москве. Будучи гимназистом, стал постоянным зрителем аэродрома на Ходынке. Окончив гимназию, в 1923 г. поступил на курсы Добролетов, прислав себе 4 года (отсюда и появился год рождения 1896). Окончив курсы бортмехаников, работал механиком на аэродроме на Ходынке, а в 1928 г. поступил в школу бортмехаников и в этом же году начал летать бортмехаником на воздушных линиях по маршруту: Иркутск – Якутск – Бодайбо в экипаже известного полярного летчика Слепнева, которого всегда считал своим учителем. В качестве бортмеханика со Слепневым и Галышевым принимал участие в спасении пассажиров и экипажа парохода "Ставрополь", затертого льдами в районе Северного мыса, а также в поиске погибших американского летчика Эйельсона и бортмеханика Борланда. С летчиком Чагиным по заданию Минздрава с врачами и саноборудованием летал в Китай на борьбу с эпидемией чумы. В 1930 г. снова учеба в московской школе летчиков, а затем полеты на самолете У-2. С 1931 г. Фабио Брунович связал свою судьбу с Севером. Первый самостоятельный полет Красноярск – Дудинка в сложнейших зимних условиях. 16 февраля 1932 г. Фарих и бортмеханик Шакуров открыли авиалинию Архангельск – Усть-Цильма – Архангельск протяженностью 650 км. Затем полеты из Архангельска на остров Вайгач. 13 февраля 1934 г. затонул раздавленный льдами ледокол "Челюскин". На спасение экипажа и полярников были направлены три группы спасателей-летчиков. В группу Н. Каманина был включен полярный летчик Ф. Фарих, но был отстранен от полетов из-за несогласия с маршрутом полета, предложенной командиром группы Н.П. Каманиным, и был использован для полетов на остров Врангеля. За участие в спасении челюскинцев был награжден орденом Трудового Красного Знамени. В 1937 г. Фарих совершил беспрецедентный трансарктический зимний полет продолжительностью 24 000 км по маршруту: Москва – Свердловск – Красноярск – Иркутск – Якутск – мыс Шмидта – остров Врангеля – мыс Челюскина – остров Дик-



сон – Амдерма – Архангельск – Москва за 145 летних часов, совершив 47 посадок, за что был награжден орденом Ленина. Было еще много полетов на Вайгач, на поиски пропавшего без вести летчика Леваневского. Во время Великой Отечественной Войны летчик-испытатель Фарих обеспечивал доставку самолетов с авиационных заводов на передовые аэродромы. В 1948 г. по доносу вся семья Фариха была репрессирована. Фабио Брунович получил 25 лет ИТЛ, его жена Евгения Михайловна и сын Ростислав – по 10 лет ИТЛ за контрреволюционную агитацию. Все были реабилитированы в 1956 г. Умер Фабио Брунович в 1985 г. и похоронен в Москве.

**37. Эйхманс Федор Иванович** – родился в 1897 г. в селе Вец-Юдуп Курляндской губернии, латыш. Из богатой семьи. Окончил университет и военное училище в Риге в 1916 г. Во время Первой мировой войны принимал участие в составе дивизии латышских стрелков, был ранен и демобилизован по ранению в 1917 г. Работал на одном из Петроградских заводов. После октябрьского переворота на стороне большевиков. Член ВКП(б). С 1918 г. в Петроградской ЧК. Во время Гражданской войны был помощником Глеба Бокия в Туркестанской ВЧК. С 1922 г. в центральном аппарате ОГПУ. В 1923 г. назначен помощником, а затем начальником управления Северными лагерями особого назначения (УСЛОН). В 1929 г. был назначен начальником спецотдела (внешняя контрразведка). В 1930 г. возглавил Вайгачскую Экспедицию особого назначения, созданную по его предложению. В 1932 г. отозван в Москву, где был назначен заместителем начальника шифровального отдела. В 1932–1937 гг. занимался разведывательной работой за границей. В 1937 гг. был арестован и обвинен в связях с масонами и в организации масонской ложи в СССР, а также в том, что вместе с Г.И. Бокием создавал контрреволюционную организацию "Единое трудовое братство". Военной Коллегией Верховного Суда СССР приговорен к высшей мере наказания. 30 сентября 1938 г. расстрелян.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ И МАТЕРИАЛОВ

1. Аверченко С.В. Частная переписка. 2005 г.
2. Андреев В. Русская авиация в Первой мировой войне // Родина. – 1993. – №8–9.
3. Андреев И. Ньюпор – самолет атаки. Интернет.
4. Артамонов В.И. Земля и небо Водопьянова. – М.: Политиздат, 1991.
5. Арсеньев А. У излучины Дуная. – М.: Русский путь, 1999.
6. Арсеньев А. Частная переписка. – 2005.
7. Архивная Справка УВД Архангельской обл. №18/Л-38 от 01.11.2004 г.
8. Архивная справка РГВИА №1793 от 28.10.04 г.
9. Архангельский К.Г. Воспоминания. Арктика. Вайгачская экспедиция ОГПУ. – СПб.: НИЦ "Мемориал".
10. Асы Российской империи. – Интернет.
11. Бабушкин М. Записки летчика Бабушкина. – М.: Воениздат, 1941.
12. Василевский А.М. Дело всей жизни. – М.: Воениздат, 1983.
13. Виттенбург Е.П. Время полярных стран. – СПб.
14. Водопьянов М. Полеты. – Л.: ГСМП, 1937.
15. Водопьянов М. Полярный летчик / Рис. К.К. Арцеулова. – М., 1974.
16. Вокруг Света. Журнал. Летопись войны. 1915–1917 гг.
17. Волк И., Анисимов В. "Русские летят". Видеофильм. – Студия Берг Саунд.
18. Волков С.В. Трагедия русского офицерства. – М.: Центрполиграф, 2004.
19. Волков С.В. Энциклопедия гражданской войны. Белое движение. – СПб.: Нева, 2002.
20. Волков С.В. Русский офицерский корпус. – М.: Центрполиграф, 2003.
21. Волков С.В. Русская армия на чужбине. – М.: Центрполиграф, 2003.
22. Вольников П. Развал авиационной эмиграции // Вестник Воздушного Флота. – 1924. – №3.
23. Выписка из крепостной Минского Нотариального Архива.
24. Выписки из книги полетов 30-го КАО за 1915–16 гг.

25. Гальперин Ю. Воздушный казак Вердена. – М.: Молодая Гвардия, 1990.
26. Герасимов В.Л. О роли Севастополя в зарождении отечественной авиации. – Интернет.
27. Глуховский С.Д. Когда вырастают крылья. 1965 г. – М.: Воениздат, 1965.
28. Гончаренко О.Г. Белоэмигранты между звездой и свастикой. – М.: Вече, 2005.
29. Гурский К.П. Частная переписка. 2004–2005 гг.
30. Гурский К.П. Мой Вайгач. – СПб.: НИЦ "Мемориал", 1999.
31. Дворжецкий В.Я. Пути больших этапов. – Интернет.
32. Деникин А.И. Очерки русской смуты. – Интернет.
33. Дольников М.Л., Дольникова М.Л. Икары Российского неба. – Ногинск, 2005.
34. Дырин Е. Дело, которому ты служишь.
35. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России. – М.: Машиностроение, 1989.
36. Известия. Газета. – 28, 29, 30 марта; 1, 2, 3, 4, 5, 6 апреля 1936 г.
37. История авиации и космонавтики. – Выпуск: 6, 11, 19, 26, 31, 34, 35. – 1968–1978 гг.
38. Ионов П.И. Записки летчика-наблюдателя. – Интернет.
39. Каманин Н.П. Летчики и космонавты. – М., 1972.
40. Канев Ю.В. Частная переписка. 2004–2005 гг.
41. Копии материалов уголовного дела Р-46411.
42. Красовский С. Жизнь в авиации. – М.: Воениздат.
43. Куликов В. Частная переписка. 2004–2005 гг.
44. Липицкий С.В. Авиация Русской армии. 1914–1918 гг. – М.: Воениздат, 1950.
45. Литвин А. Красный и белый террор в России. 1918–1922 гг. – М.: Эксмо, 2004.
46. Павлов И.У. Записки старого летчика. – М., 1936.
47. Петренко А. В небе старой и новой России. – М.: Воениздат, 1952.
48. Почему Запад не стал воевать против большевиков? – Интернет.
49. Пухальский Ф.В. Разгром корпуса Жлобы // Певополонник. – №6.
50. Пышнов В.С. Из истории летательных аппаратов. – М.: Машиностроение, 1968.
51. РГВИА. Ф.493. Оп.3. Д.126 (1916 г.); Д.146 (1917 г.).
52. РГВИА. Ф.400. Оп.12. Д.273384; Ф.2003. Оп.2. Д.1002; Ф.2008, Оп.1. Д.1772; Ф.2085. Оп.2. Д.95.
53. РГВА. Ф.39540. Оп.1. Д.254; Д.274; Д.285.; Д.286.
54. РГВИА. Ф.2067. Оп.2. Д.982; Ф.2244. Оп.1. Д.537.
55. РГВИА. Ф. Оп.1. Д.893.
56. РГВИА. Ф.493. Оп.3. Д.129.
57. РГВА. Ф.39540. Оп.1. Д.242.

58. РГВА. Справка №1774-и от 10.03.2004 г.
59. Российская армейская авиация в Первой мировой войне. Части 1 и 2. – Интернет.
60. Российские асы 1 МВ. – Интернет.
61. Рохмистров В.Г. Авиация Великой войны. – М., 2004.
62. Саянов В. Небо и земля. – М., 1985.
63. Севастопольская морская газета "Труженик моря". – 8.03.2005 г.
64. Скрыпко Н.С. Путь в авиацию. – Интернет.
65. Сорокин Б. Письма военного летчика // Московский журнал. – 1994.
66. Спатарель И.К. Против черного барона. – М.: Воениздат, 1967.
67. Степанов Б.Ю. Частная переписка. – 2005 г.
68. Ткачев В.М. Дальние перелеты // Журнал "Кубань". – 1962. – №5.
69. Туманский В.К. Полет сквозь годы.
70. УРАФ ФСБ РФ исх. № 10/АН-8 от 05.01.2000 г.
71. УРАФ ФСБ РФ исх. № 10/А-Л-1491 от 13.01.2005 г.
72. Успенский Л. Поэма о крыльях.
73. Фарих М.Р. Частная переписка 2004–2005 гг.
74. Фарих Ф., Доксеров И. Над снегами. – М.: Молодая Гвардия, 1932.
75. Федоров В. Первые крылья. Репортаж из прошлого. – Интернет-сайт.
76. Финне К.Н. Русские воздушные богатыри Сикорского. – Авиация. Военная Россия. – CD.
77. Флиге И.А. Особлаг Вайгач. – СПб.: НИЦ "Мемориал", 2001.
78. Фотогалерея: "Кача". – Интернет.
79. ЦА ФСБ РФ исх. № 10/АН-Л-466 от 05.04.2005 г.
80. ЦГАОО Украины, Ф.263; Оп.1. Д.52919.
81. Шадрин В.П. Частная переписка. 2004–2005 гг.
82. "Широким проспектом шагаю...". – Сайт в Интернете. – Минск.ru.
83. Шишов А.В. Корнилов. Несостоявшийся диктатор. – М.: Вече, 2004.
84. Шолох Е. Воздухоплаватели. – Конкурент.Ru. – Интернет.
85. Яковлев Н. 1 августа 1914. – М.: Молодая Гвардия, 1974.
86. Ярхо В. Братья Икара, сыны Марса. – Интернет.

**SUMMARY**

The book presents historical review of the life of the Russian pilot I.A. Loiko, who was born in 1892. The material is based on the careful investigation of archive documents and memories of contemporaries. The issue is illustrated well with original photos of that time and includes extensive bibliography.

For all who is interested in the history of Russia, aviation and first pilots.

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

К нашим читателям .....	5
Глава I. ГОДЫ УЧЕБЫ. 1905–1915 гг. ....	8
Глава II. 30-й КОРПУСНОЙ АВИАЦИОННЫЙ ОТРЯД .....	20
Глава III. 9-й ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ОТРЯД .....	36
Глава IV. БЕЛОЕ ДВИЖЕНИЕ .....	60
Глава V. ЭМИГРАЦИЯ .....	75
Глава VI. ПОБЕГ .....	86
Глава VII. АРЕСТ .....	101
Глава VIII. ВАЙГАЧСКАЯ ЭКПЕДИЦИЯ ОГПУ. 1931–1934 гг. ....	113
Глава IX. АМДЕРМА .....	133
Персоналии .....	144
Список использованной литературы и материалов .....	161
Summary .....	164

Научно-популярное издание

**Анатолий Николаевич Лойко**  
**Евгений Николаевич Лойко**  
**Аркадий Николаевич Лойко**

**НЕОКОНЧЕННАЯ ПОВЕСТЬ**

История о русском летчике Иване Лойко

Дизайн и верстка – Е.В. Хоружая  
Редактирование, корректура – С.В. Алексеев  
Менеджер проекта – Т.В. Тихонова

Издательство STT  
(Scientific & Technical Translations)  
г. Томск, проспект Ленина, 15<sup>Б</sup>-1  
(для корреспонденции: г. Томск, 634021, а/я 1747)  
тел./факс: (3822) 421455, 421477, 206857  
e-mail: stt@sttonline.com



Формат 84x108/32. Усл. печ. л. 8,72. Уч.-изд. л. 8,3.  
Бумага офсетная. Печать офсетная.  
Тираж 500 экз. Заказ 210.