

А.И. Новиков, Г.А. Копытов

СЛУЖИЛИ ДВА ТОВАРИЩА — СУДЬБЫ ДРУЗЕЙ ГЛАЗАМИ ИХ ПОТОМКОВ

В течение многих десятилетий независимо друг от друга в двух петербургских семьях бережно хранились отрывочные записи воспоминаний, дневники и фотографии, отражающие жизнь и историю недолгой дружбы двух товарищей. Лишь недавно, по счастливому стечению обстоятельств, архивы семей удалось соединить, что позволило провести увлекательное расследование.

Речь идет о выпускниках Санкт-Петербургской немецкой гимназии Карла Мая, одних из первых российских морских летчиков — Викторе Кербере и Павле Дeppe. Выходцы из двух старинных родов остзейских немцев, они родились в 1894 г. с разницей всего в 5 месяцев. Оба мальчика воспитывались в состоятельных петербургских семьях, но почти без участия отцов. Землевладелец, член Дворянского собрания Санкт-Петербурга, почетный мировой судья Ямбургского уезда Евгений Николаевич фон Дeпп умер, когда сыну было всего 6 лет. Отец Виктора Кербера был боевым морским офицером и постоянно находился в морских походах или в длительных заграничных командировках. Из детских лет Виктору запомнился лишь один неполный год, когда, будучи слушателем Военно-морской академии, Людвиг Бернгардович фон Кербер жил дома.

Виктор и Павел учились в гимназии Карла Мая, но в разное время. Если Виктор начал в ней обучение с подготовительного класса, то Павел, иногда с весьма продолжительными перерывами, довольно долго учился в 5-й Аларчинской гимназии и лишь в 1910 г., когда Виктор уже находился в 7-м классе, поступил сюда в 4-й класс. Познакомились они не сразу. В сохранившемся дневнике Павла, который он вел в 1912 г., имя Виктора не упоминается ни разу.

По-видимому, уже в школьные годы мальчики стали интересоваться зарождающейся авиацией. Так, из воспоминаний Виктора стало известно, что в их гимназии был организован первый в России школьный кружок Общества любителей авиационного спорта (ОЛАС), в котором близкий друг Виктора Николай Фаусек построил первую действующую модель самолета. По записям Виктора можно судить, что именно тогда у него проснулся интерес к авиации. Он не пропустил ни одной авианедели, которые стали устраиваться в столице.

Есть свидетельства, что в школьные годы авиацией стал увлекаться и Павел. Его сестра Александра в своих воспоминаниях писала: *«Авиация очень интересовала Павла и его друга Вика Кербера, настолько, что за год до поступления на курсы (речь идет об Офицерской школе морской авиации, куда Павел поступил в 1916 г. — А.Н., Г.К.) в сарае дома, где жил Виктор в Новой Деревне, они построили настоящий самолет...»* Правда, Виктор жил в Новой Деревне гораздо позже, начиная с 1926 г., и самолет в квартире он строил в 1929 г. Тем не менее нет дыма без огня. Журнал «Огонек» за 21 августа 1910 г. сообщал, что гимназист школы Карла Мая Григорий Векшин летом, находясь в Гапсале (Эстония), *«...ухитрился собственными силами построить планер типа Вуазен, на котором совершил ряд удачных полетов».*



В гимназии К. Мая

Интересно, что в Гапсале находилась и летняя резиденция семьи Деппов. Возможно, Павел принимал участие в строительстве именно этого летательного аппарата. Просто по прошествии многих десятилетий некоторые события в памяти сестры Павла могли поменяться местами. Вместе с тем тот факт, что сестра Павла знала о жизни Виктора в Новой Деревне (что он построил дома самолет), является едва ли не единственным свидетельством того, что они не потеряли связи спустя много лет после гибели Павла.

В 1912 г. Виктор окончил гимназию и успешно сдал экзамены сразу в два института — Политехнический и инженеров путей сообщения. Как раз в эти годы в них стали читаться лекции по аэродинамике и основам воздухоплавания. Из двух вузов Виктор выбрал второй.

Что касается Павла, то до окончания школы ему оставалось еще целых три года. Тем не менее именно с 1912 г. началась дружба юношей. А сблизили их занятия в школе фигурного катания, которую в Юсуповском саду впервые в России организовал знаменитый фигурист, первый российский олимпийский чемпион Николай Александрович Панин-Коломенкин. Особенно преуспел в этом виде спорта Павел, который, по свидетельству Виктора, вскоре выполнил норматив 4-го разряда.



Охотник флота П. Депп
1916 г.



Лейб-ерерь В. Кербер
1915 г.

Но наступил 1914 г. С началом войны Виктор прервал учебу в институте и поступил на ускоренный курс Пажеского кадетского корпуса. Даже в годы войны сюда принимались только дети высших офицеров. Привилегия была одна — возможность служить после окончания корпуса в одном из полков императорской гвардии, которая традиционно использовалась на самых опасных направлениях. Уже в мае 1915 г. Виктор был выпущен в запасный батальон лейб-гвардии Егерского полка, но до февраля следующего года оставался в Петрограде и лишь с получением чина подпрапорщика с маршевой ротой убыл в действующую армию.

Что касается Павла, то после окончания школы Карла Мая в 1916 г. он поступил охотником флота в Офицерскую школу морской авиации.

Много лет спустя в письме Виктору бывший летчик морской авиации Людвиг Иванович Гикса писал: «...набор охотников флота в Школу морской авиации осуществлялся в феврале 1916 г. отделом воздушного флота Общества по усилению флота на добровольные пожертвования». В монографии историка морской авиации А.О. Александрова можно



Теоретические авиационные курсы при Политехническом институте.
1915 г. Архив П. Деппа (на переднем плане слева у винта)

прочитать: «...курсы морской авиации стали комплектовать из лиц, имеющих незаконченное высшее образование, главным образом из студентов высших технических учебных заведений. Курсанты — охотники флота, проходили сначала строевую подготовку во 2-м Балтийском флотском экипаже, а затем переводились на теоретические курсы морской авиации, где находились на казарменном положении в здании студенческого общежития Политехнического института...

Для теоретических занятий использовались аудитории Кораблестроительного отделения Политехнического института, а для практических — его мастерские и метеостанция». Важными условиями для зачисления были абсолютная добровольность, возраст до 27 лет и отменное здоровье, подтвержденное строгой медицинской комиссией. Благодаря усилиям заместителя директора музея школы Карла Мая М.Т. Валиева достоверно установлено, что, вопреки воспоминаниям Виктора, Павел никогда не был студентом, а следовательно, был зачислен в Школу морской авиации в виде исключения.

После успешной сдачи теоретических экзаменов и присвоения ему унтер-офицерского звания осенью 1916 г. Павел был направлен на



В. Кербер (крайний справа) после тяжелых боев в Галиции.
Сентябрь 1916 г. Брусиловский прорыв

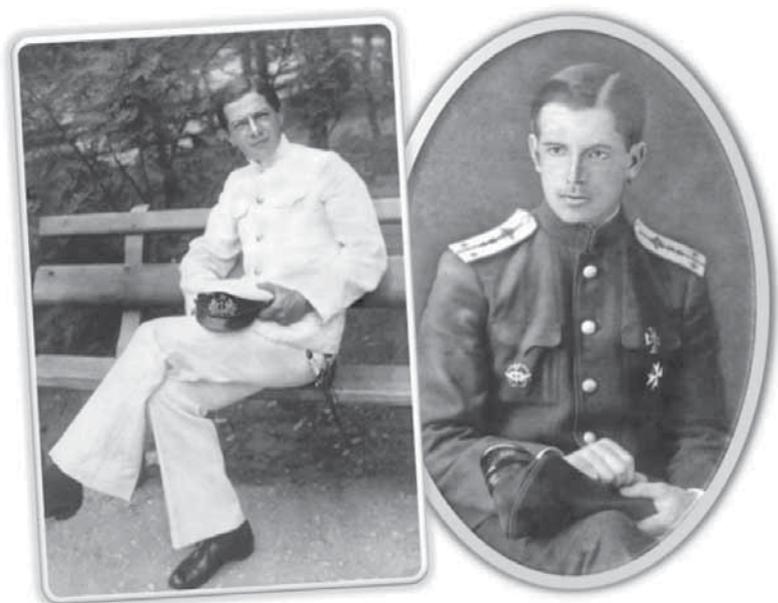
практику в Ревель авиамехаником на 3-ю воздушную станцию «Бригитовка».

Тем временем Виктор находился в окопах. Летом 1916 г. войска гвардии были спешно переброшены с Западного на Юго-Западный фронт, где поначалу весьма успешное наступление генерала Брусилова в Галиции стало выдыхаться. Боевое крещение гвардейцы получили в кровопролитных июльских боях на реке Стоход. Прорвать оборону немцев тогда так и не удалось. Вторая — сентябрьская — попытка наступления уже на Владимир-Волыньском направлении оказалась не более успешной. Для тех, кто помнит «Тихий Дон» Шолохова или «Красное колесо» Солженицына, знакомы названия галицийских деревень Свинюхи и Корытницы. Именно здесь, так и не добившись успеха, императорская гвардия фактически перестала существовать. В этих боях Виктор потерял двоюродного брата, сам был контужен, но остался в строю. В его батальоне живыми остались всего три офицера. Всех их можно видеть на снимке, сделанном после доукомплектования полка офицерами-кавалергардами. В те дни однополчанин и друг Виктора, тоже выпускник гимназии Карла Мая, Михаил Дмитриевич Семенов-Тян-Шанский, который после ранения находился в обозе, писал жене: *«У нас все то же — полк по-прежнему на позиции. Каждый день обещают его снять, и каждый день он по-прежнему остается. Все это уже не так весело. К нам в обоз прибавился Кербер, который страшно изменился нравственно. Как-то ужасно постарел, жаль его очень...»*

Из писем Михаила Дмитриевича стала известна и дата возвращения Виктора в Петроград. 3 декабря 1916 г. он убыл в отпуск и в свой полк уже не вернулся. По личному рапорту он был командирован для учебы в Офицерскую школу морской авиации. Оказалось, что помимо охотников флота в школу принимались и боевые офицеры, причем не только флотские. При этом они официально оставались в составе своих полков и к школе считались прикомандированными. Офицеры, имевшие высшее или незаконченное высшее техническое образование, на теоретические курсы не направлялись. Следует отметить, что 30 октября 1916 г. в связи с назначением отца Виктора вице-адмирала Кербера командующим флотилии Северного Ледовитого океана ему по Высочайшему повелению «вместе с семейством» была изменена фамилия на Корвин. Фраза «вместе с семейством» имела прямое отношение к Виктору, который с этого времени свою прежнюю фамилию обычно указывал в скобках или после дефиса. В Школе морской авиации он уже был известен как Корвин.

В начале 1917 г. из Бригитовки в Петроград возвратился и Павел. Друзья встретились вновь и уже 2 февраля 1917 г. для приобретения навыков пилотирования морских самолетов выехали в Баку, где на незамерзающем Каспии находилась Бакинская офицерская школа морской авиации (коротко БОШМА).

Школа разместилась на набережной в самом центре города и занимала две пристани: Староатаможенную и Каменную, где силами личного состава были построены 7 ангаров. Курсанты обучались пилотированию на летающих лодках различных конструкций. Самым многочисленным и вместе с тем популярным среди летчиков был гидросамолет «М-5» российского авиаконструктора Д.П. Григоровича. Все курсанты были поделены между 13 отрядами, которые возглавлялись опытными инструкторами. Летали курсанты очень много, но еще больше времени уходило на обслуживание и ремонт техники. Случались и аварии, обычно из-за неисправностей. Нередко летчики и курсанты погибали. В те годы профессия морского летчика справедливо считалась одной из самых рискованных.



Морские летчики: мичман П. Десп и штабс-капитан В. Корвин (Кербер).
Баку, август 1917 г.

17 августа 1917 г. Виктор успешно сдал экзамен на звание морского летчика с одновременным присвоением чина штабс-капитана гвардии. Он был оставлен в школе инструктором, возглавив один из учебных отрядов под названием «Веди». Чуть позже экзамен сдал и Павел. В первом офицерском чине прапорщика по Адмиралтейству он был оставлен инструктором в том же отряде.

Уже через неделю после Октябрьского переворота к власти в Баку пришли большевики, однако до подписания 3 марта 1918 г. Брестского мира для личного состава БОШМА мало что поменялось, а учебный процесс не прерывался. Да и после подписания мирного соглашения школа не была расформирована, поскольку надо было противостоять наступающим туркам. В нарушение всех договоренностей Турция не вышла из войны с Россией. Напротив, военная активность Османской империи только усилилась. Когда весной 1918 г. турки стали приближаться к Баку, большевистское правительство Шаумяна было вынуждено даже обратиться за помощью к англичанам.

В мае 1918 г. Виктор с Павлом были командированы в Петроград, в Управление морской авиацией, для согласования вопроса об органи-



П. Депп и В. Корвин (Кербер) в кабине гидросамолета «М-5». Баку. 1917 г.

зации авиаотряда в Астрахани. Для Павла это была последняя встреча с близкими. Оказалось, что, пока друзья добирались домой, Управление вместе с правительством республики перебралось в Москву. Там Виктору и Павлу было предписано вернуться в Баку для организации взаимодействия с направляемым туда Кубанским дивизионом самолетов аэродромного базирования.

Тем временем в Баку наступили тяжелые времена. Город с большим трудом оборонялся от турецкой армии Нури-паши. Вернувшись в БОШМА, Виктор и Павел немедленно включились в боевые действия, причем Павел летал на одном из двух имевшихся в школе колесных самолетов «Фарман–30». Ежедневно летчики делали по 2–3 вылета на позиции с целью разведки или нанесения бомбовых ударов по вражеским укреплениям.

Только в июле из Москвы прибыл дивизион сухопутных самолетов. 13 новых «Ньюпоров» были собраны и вошли в состав боевой авиации Закавказья. Сразу выяснилось, что прибывшие летчики подготовлены очень слабо. В первый же вылет командир дивизиона С.П. Девель умышленно или случайно перелетел к туркам, а оставшиеся летчики совершили сразу несколько серьезных аварий при посадке. Во время одной из них значительно пострадал «Фарман» Павла — на него «приземлился» один из «Ньюпоров».

В конце концов, большинство летчиков Кубанского отряда были отправлены обратно в Москву, а за штурвалы их самолетов усадили морских летчиков. Среди них оказался и Виктор, который вскоре возглавил этот дивизион. В состав Кубанского дивизиона вошли и оба «Фармана», на одном из которых после его восстановления вновь летал Павел.

1 августа 1918 г. правительство Шаумяна было низложено, а власть в Баку перешла к меньшевистскому Центрокаспию. Оборону города возглавил полковник Лазарь Федорович Бичерахов. Уже через три дня для защиты Баку в город вошел английский корпус.

Интересная деталь: 19 августа приказом № 9 по Кавказской авиации были присвоены звания военных летчиков морским летчикам «Корвину (Керберу) Виктору, Каменскому Константину, Делпу Павлу, Огородникову Ивану и звание летчика-наблюдателя Котлярову Александру». Для российской армии это был редкий случай, когда офицеры имели одновременно сразу две летные специальности.

Оборона Баку продолжалась до 15 сентября. В тот день англичане покинули город, а возглавлявший оборону полковник Бичерахов го-



Фарман П. Деппа после аварии. На нем он погибнет 15 сентября 1918 г.
Архив В. Корвина (Кербера)

товился к неизбежной его сдаче туркам. Приступили к эвакуации и летчики Кубанского дивизиона. Все «Ньюпоры» пришлось уничтожить, а два «Фармана», обладавших значительной дальностью беспосадочного перелета, решено было перегнать на противоположный берег Каспия в Красноводск, где власть принадлежала меньшевикам. Маршрут в 250 км должны были преодолеть летчики Иван Огородников и Павел Депп в паре с летчиком-наблюдателем Александром Котляровым.

Много лет спустя Виктор описывал эти события следующим образом: *«15 сентября при активном наступлении турецких войск на Баку, личный состав был погружен на пароход. Все самолеты, кроме двух Фарманов—30, и ангары были подожжены. Летчик П. Депп и Котляров дали свое согласие перелететь в Красноводск, чтобы сохранить самолет. Такое же согласие лететь на втором Фармане изъявил летчик, фамилию которого я не помню. Был ли это Огородников, я не уверен, и один из механиков. Я наблюдал за вылетом обоих самолетов с пристани, где грузился личный состав дивизиона. Не долетев до мыса Апшеронского полуострова, один самолет вернулся на аэродром. Затем он вновь поднялся и улетел направлением на Красноводск. Как позже рассказал летчик второго самолета, он вернулся из-за какой-то неисправности. В море он*

не видел никаких следов первого самолета. Таким образом, первый самолет погиб при перелете из Баку в Красноводск. По заявлению летчика второго самолета, пехота вела интенсивный ружейный огонь по пролетавшим самолетам. Возможно, что на самолете Деппа был прострелен бак. П. Девп был прекрасным пловцом. К сожалению, командование отступавших войск не дало мне права как командиру дивизиона следовать по курсу улетевших самолетов на Красноводск, а заставило, угрожая оружием, следовать в Петровск-Порт (Махачкала). Когда же я там добился разрешения проследовать к самолетам дивизиона в Красноводск, искать в море погибший самолет было уже поздно».

К сказанному следует добавить, что, прибыв в Красноводск, Виктор нашел там лишь «Фарман» И. Огородникова, правда, без летчика. Вскоре Виктор был арестован, переправлен в Ашхабад, где оказался в соседней камере с известными 26-ю бакинскими комиссарами во главе с Шаумяном. Только чудом он не стал 27-м. Правда, вскоре меньшевики разобрались, и Виктор был отпущен.

Интересно, что о героической гибели Павла Девппа в 1920 г. поведала советская газета «Вестник воздушного флота». Статья могла появиться лишь потому, что в неразберихе тех лет, которая существовала на Кавказе, автор и редакторы так и не поняли, что подвиг совершил не красный военлет, а летчик, находившийся под командованием белогвардейского полковника Бичерахова. Много подобных искажений можно обнаружить и в воспоминаниях Виктора, но у него в условиях советской действительности они, вероятно, допускались умышленно.

Но вернемся к Виктору. На «Фармане» Огородникова в составе английского корпуса он в ноябре вернулся в Баку. Здесь Виктор оставался на службе в английском флоте, до тех пор пока после подписания Версальского мира коммодор Д. Норрис в августе 1919 г. не передал в Петровск-Порте все свои корабли Деникину. Тогда на службу в Вооруженные силы Юга России (ВСЮР) перешли практически все русские офицеры, служившие с англичанами. Оказался у Деникина и Виктор. Летчиков во ВСЮР было достаточно, а вот самолетов явно не хватало. Прежде чем летать, пришлось восстанавливать старые изношенные машины на авиазаводе в Таганроге.

В январе 1920 г. под ударом Буденного Деникин был вынужден спешно оставить Таганрог. Виктор не смог уйти вместе с белыми, поскольку его жена в ближайшие дни должна была родить. Он долго скрывался и легализовался лишь благодаря поручительству известного в последующем полярного летчика Б.Г. Чухновского.

В Таганроге началась деятельность Виктора как авиаконструктора. Вместе с единомышленниками Н.Г. Михельсоном и М.М. Шишмаревым он выиграл конкурс на создание первого советского истребителя. Этот самолет так и остался в виде одного опытного образца, но позволил Виктору вскоре стать одним из ближайших сотрудников легендарного авиаконструктора Д.П. Григоровича, на самолетах которого он летал в Баку. Виктор оказался одним из ключевых участников всех проектов Д.П. Григоровича советского времени. В 1929 г. по инициативе Б.Г. Чухновского в содружестве с начинающим конструктором В.Б. Шавровым у себя в квартире Виктор построил собственный гидросамолет, предназначенный для полярной авиации. Уникальность заключалась в том, что кустарно построенный самолет, оказавшийся первой советской амфибией, на протяжении почти трех десятилетий выпускался серийно.

Уже почти закончив проект, в 1929 г. Виктор был арестован и осужден. Амфибию В.Б. Шавров завершил самостоятельно, что и определило название самолета — «Ш-1» (в серии «Ш-2»).

Оказавшись в заключении до начала Большого террора и удачно скрыв свое белогвардейское прошлое, Виктор попал в первую сталинскую шарагу — ЦКБ-39 ОГПУ при авиазаводе им. Менжинского. Вместе с Д.П. Григоровичем и королем истребителей Н.Н. Поликарповым он участвовал в создании самого передового для своего времени истребителя «И-5».

Парадокс сталинской эпохи заключался в том, что шарага спасла Виктора от верной гибели. Пока он в Москве трудился в качестве «вредителя», в Ленинграде по так называемому «гвардейскому делу» были арестованы почти все оставшиеся в России бывшие офицеры гвардейских полков. Из числа офицеров его лейб-гвардии Егерского полка чекисты расстреляли всех, кого нашли, — 27 человек. Кроме Виктора, чудесным образом избежал ареста лишь вышеупомянутый Михаил Дмитриевич Семенов-Тян-Шанский. Он погиб в 1942 г. в блокадном Ленинграде.

После освобождения Виктор несколько лет проработал главным инженером Воронежского авиационного завода, затем вернулся в Ленинград, где на авиазаводе № 23 продолжил конструкторскую деятельность. Он пережил блокаду, во время которой потерял мать и сына, названного им Павлом в память о друге.

Виктор оставил свой завод в 1960-е годы, после того как тот был перепрофилирован на выпуск ракетной техники. В последние годы

жизни занялся историей морской авиации, был частым гостем в школе, где когда-то учился и которая в годы его юности носила славное имя своего основателя — Карла Мая.

Виктор Людвигович Корвин (Кебрер) пережил друга своей юности более чем на полвека, и все эти годы его не покидала мысль, что именно он, отправив Павла в тот роковой полет, повинен в гибели товарища.

Примечание: в русскоязычной Википедии авторами настоящей статьи подготовлены и опубликованы подробные биографии ее героев, история Офицерской школы морской авиации и обширный фотоархив.