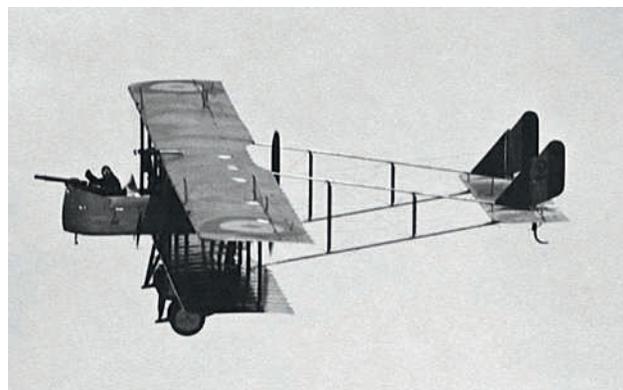


ГРОДНЕНЕЦ – В НЕБЕ АНГЛИИ И РОССИИ

Пилот и лётчик Николай Севенко

Александр СЕВЕНКО
Фото из архива автора и открытых интернет-источников



История сохранила для нас не так много имён лётчиков – участников Первой мировой, Гражданской и Советско-польской войн, родившихся на территориях белорусских губерний. В их числе – Николай Михайлович Севенко, пилот Русского авиационного корпуса в Великобритании и красный лётчик. Говорят, что пилоты не умирают. Они уходят в небо... Уже более века прошло с того дня, когда Николай Севенко в последний раз поднялся в воздух.

В случае гибели похоронку слать... в домик Ожешко

Будущий авиатор Николай Севенко родился 2 октября 1890 года в Гродно в семье чиновника. С 1901 по 1912 годы Николай с матерью проживал в Санкт-Петербурге. Там он окончил одну из престижных столичных гимназий. На лето семья возвращалась в город над Неманом. Позже, в 1917 году, во время обучения в английской военной авиашколе в Тетфорде, Николай Севенко указал свой домашний адрес на момент начала Первой Мировой войны: город Гродно, улица Муравьевская (ныне – Ожешко), 17. Сейчас Ожешко, 17 – это всем известный дом-музей писательницы Элизы Ожешко. Секрет в том, что в начале XX века существовала другая нумерация, и №17 носил дом друзей Ожешко-Обремских, возведённый вскоре после масштабного гродненского пожара 1885 года на средства, собранные писательницей. Он сохранился как дом №19 по улице Ожешко. Многие указывают на то, что семья Севенко находилась в знакомстве с Элизой Ожешко и была увлечена её творчеством, а отец Николая, Михаил Доминикович, родился всего в одной версте от деревни Богатыревичи, воспетой этой великой писательницей.

В 1913 году накануне Первой мировой войны в доме Обремских, где квартировала семья Севенко, разместилось Гродненское крепостное управление. В те годы в гарнизоне дислоцировалась крепостная воздухоплавательная рота, в состав которой входил и небольшой авиационный отряд. Можно представить, что молодой гродненец с особым интересом глядел в небо, замороженный видом летящего аэроплана. В его душе зародилась мечта о полёте, и Николай твёрдо решил стать лётчиком.

К началу Первой мировой войны, по некоторым сведениям, Николай Севенко был студентом Санкт-Петербургского (позже – Петроградского) политехнического института имени Петра Великого. Там во внеурочное время действовали курсы пилотов и авиамотористов. Скорее всего, Николай стал слушателем одного из этих курсов, в связи с чем и был впоследствии отобран и направлен на дальнейшую учёбу в английскую авиашколу. Кстати, по документам этой зарубежной летной школы он родился в 1893 году, а на самом деле – в 1890. Очевидно, чтобы попасть в число будущих лётчиков, он умудрился «скакнуть» себе три года, поскольку в реальности был одним из самых старших кадетов, и весной 1917 года ему было уже более 26 лет.

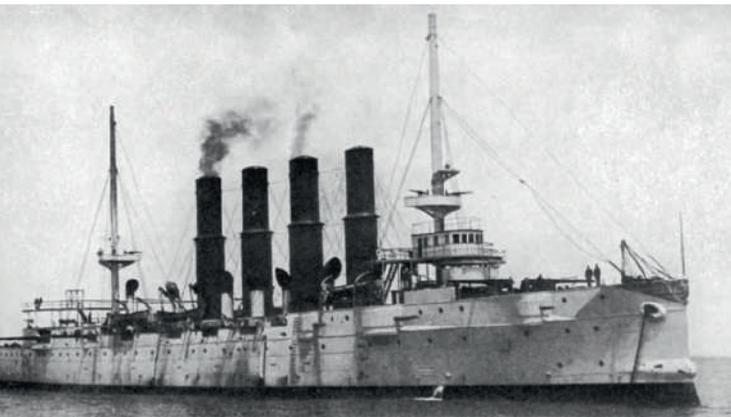
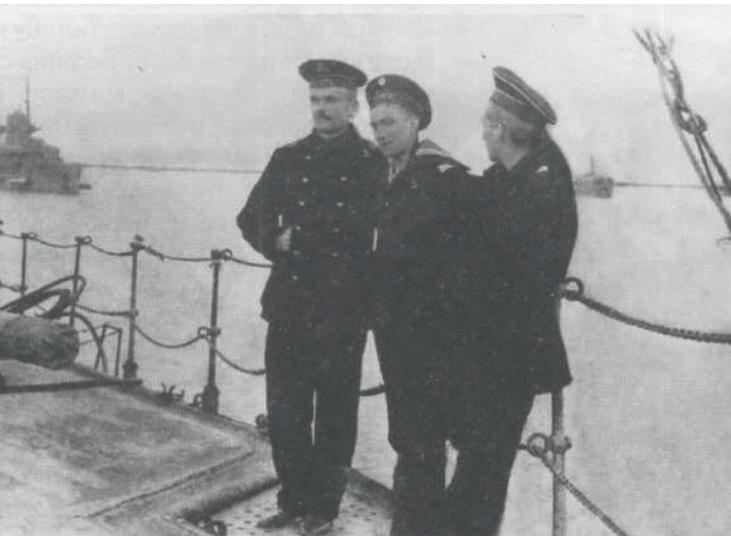


Уроженец Гродно – в числе последних пассажиров легендарного крейсера «Варяг»

Вскоре после отбора и подготовки Николай вместе со 115 товарищами был отправлен на острова туманного Альбиона и вошёл в состав Русского авиационного корпуса в Великобритании. Такая же группа отправилась и во Францию. В Англию будущие лётчики прибыли в марте 1917 года на легендарном русском крейсере «Варяг», следовавшем на ремонт в Ливерпуль. Они стали его последними пассажирами, так как этот военный корабль никогда больше не увидел Родину: после революции 1917 года правительство Великобритании продало этот крейсер одной из немецких фирм на металлолом, в счёт погашения долгов царской России. Во время буксировки «Варяг» попал в шторм и затонул, позже был частично разобран.

Отправка на учёбу осуществлялась из города Романов-на-Мурмане (ныне – Мурманск). 25 февраля «Варяг» поднял якорь и, сопровождаемый двумя миноносцами, вышел в море. Он взял курс малым ходом на Ливерпуль. Пока длилось плавание, в России произошла Февральская революция. К удивлению лётчиков, вместо обещанной Франции они оказались в Англии. Возможно, две равноценные группы кадетов поменяли местами в интересах сохранения военной тайны.

Чтобы крейсер не обнаружили немецкие подводные лодки, он держался подальше к северу, идя среди ледяных глыб. Сначала море было спокойным, но потом началась такая буря, что водяные горы переваливали то через нос корабля, то через корму, то через борта. Передвигаться по палубе можно было только держась за протянутые



канаты. Спали кадеты на подвесных койках, которые прикреплялись в разных положениях в зависимости от качки, но иногда корабль так бросало, что было непонятно в каком положении их прикреплять.

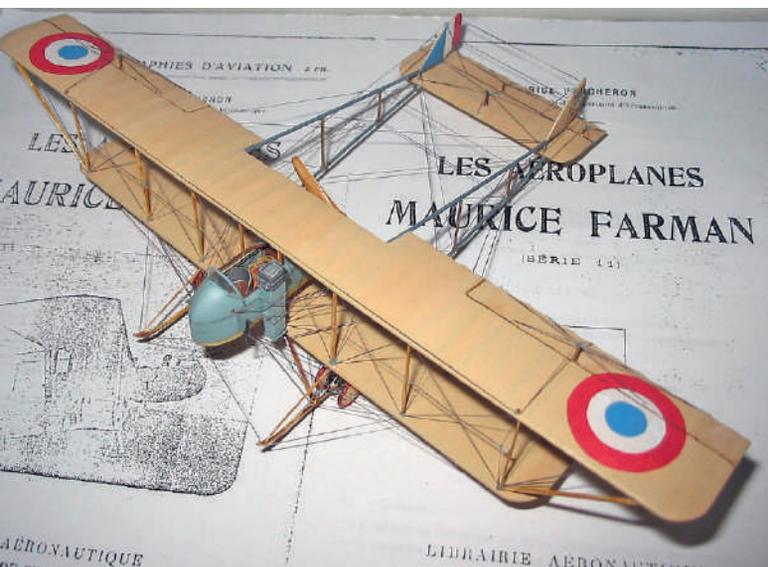
Буря бушевала пять суток. Старые, опытные матросы вышли из строя, и капитан попросил тех из будущих лётчиков, кто может, подежурить.

«Я всё время употреблял экстракт клюквы, держался хорошо, и вызвался подежурить на боевом марсе, – вспоминал кадет Пранас Хикса. – Это главная мачта в середине корабля, а наверху у неё мостик, на который забираются по верёвочной лестнице. Отсюда лучше всего видно окружающее море, и кто первым на крейсере замечал подводную лодку или какой-либо другой крейсер, миноносец, – получал Георгиевский крест первой степени. Когда пришла моя очередь дежурить, корабль кренился во все стороны так, что просто ужас охватывал. Когда я пробирался вверх по верёвочной лестнице, она описывала то круги, то восьмёрки. Держась за поручни, выстоял на мостике только час, но и он показался мне вечностью... Спускаюсь вниз. Лестница выскальзывает из-под ног. Никому не пожелал бы во время

бури взбираться на боевой марс, а потом спускаться вниз, если даже за это давали бы Георгиевский крест. Кстати, я его так и не получил, так как ничего не заметил. Наверно, никого тогда рядом и не было. Потом, на вторую ночь, когда я встал и вышел на палубу, ребята рассказывали, что ночью была встречена немецкая подводная лодка. Она проскользнула у борта крейсера так быстро, что дежуривший на боевом марсе её даже не заметил. Наши радист и радист подводной лодки переговаривались, посылали один другому какие-то сигналы. Немецкая лодка, так и не поняв, русский ли крейсер, т.е. неприятельский, торпеду не выпустила. Когда буря утихла, все высыпали на палубу... Вскоре подошли к Ливерпулю, и наш крейсер бросил якорь, не заходя в порт. На катере на крейсер прибыл какой-то генерал. Вся команда крейсера и мы, армейские, построились на палубе. Генерал рассказал, что началась революция, а царь то ли отрётся, то ли свергнут с престола. Призывал нас к спокойствию и дисциплине. Всех нас удивило, что во время этой церемонии не исполнялся гимн России. Когда крейсер вошёл в порт, нас встретила огромная толпа с цветами и флагами, поющая гимн «Боже, царя храни», которого уже не было. Повсюду, куда бы мы ни шли или ехали, на улицах стояло множество встречающих нас, улыбающихся людей...»

В книге Светланы Самченко «Крейсер «Варяг» также можно узнать подробности этого плавания: «Приняв на борт английского лоцмана, «Варяг» 4 марта прибыл в Ливерпуль. Фон Ден (капитан корабля) сразу же поехал в русское консульство – выяснить политическую обстановку. Он отсутствовал двое суток, а по возвращении объявил «Большой





Сбор». После того, как вся команда выстроилась на шанцах, капитан 1-го ранга обошёл строй и объявил о состоявшейся смене власти в России. Фон Ден призывал команду «Варяга» сохранять спокойствие – и этот призыв был почти формален. Крейсер отнёсся к революции весьма сдержанно. Никакой «потёмкинщины», которой так опасались молодые офицеры, никаких красных бантов рядом с боевыми орденами, никаких криков «Да здравствует свобода!» – ничего...»

В строю красных лётчиков

Далеко не все кадеты, а только 74 из них, смогли окончить курс обучения. Немало лётчиков погибло в авиакатастрофах, как, например, кадеты Коссов, Андрей Новиков, Георгий Смирнов и Александр Виноградов. Другие не сумели освоить учебную программу пилотов и были, возможно, переведены в группу кадетов, которая обучалась на механиков.

Кстати, фамилии русских лётчиков, успешно прошедших курс обучения в английских авиашколах, в том числе и имя белоруса Николая Севенко, фигурируют в списках награждённых военными медалями Великобритании, которые после окончания боевых действий вручались всем участникам Первой мировой войны: Victory medal (Медаль Победы) и British War Medal (Британская военная медаль). Реплики этих медалей, присланные из Великобритании вместе с сертификатом о праве Николая Севенко на такие награды, сегодня хранятся в семье автора.

Довольно долго, через Норвегию, Швецию и Финляндию, новоиспечённые лётчики добирались до России. А там, уже вскоре после их возвращения на Родину, вспыхнула Великая Октябрьская

революция. Некоторые пилоты, в основном это были выпускники французских лётных школ, вернулись на Запад, чтобы сражаться с германскими асами. Те же, кто остались в России, уже вскоре пополнили ряды авиаторов Красной и белых армий, а также лётчиков финских, польских, украинских, прибалтийских и кавказских национальных военных формирований.

Гродненец Николай Севенко вернулся в Петроград, где учился до войны и где проживала его мать. Скорее всего, Николай решил завершить учёбу в политехническом институте. Но питерских студентов мобилизовали в Красную Армию. Так Николай стал «краслётом» – красным лётчиком, пилотом РККА. Предположительно, он сражался в авиаотряде Западного фронта. Он так и не смог побывать в родном Гродно, где до Первой мировой войны проживали родственники Николая. С сентября 1915 года Гродно был оккупирован кайзеровской армией и родные Николая эвакуировались в центральные губернии России, причём практически все взрослые мужчины оказались на фронте. Затем начались Гражданская и Советско-польская войны. В них и принял участие опытный лётчик, сражавшийся на стороне Советской России. Об этом периоде в жизни Николая пока ничего не известно. Скорее всего, он погиб в воздушном бою или стал жертвой авиационной катастрофы.

Лётчики в те годы были особой кастой, элитой армии, и даже их могилы были непохожими на захоронения других солдат и офицеров. Частенько вместо креста устанавливался четырёхлопастной пропеллер дирижабля. Возможно, именно так выглядела ныне забытая могила гродненца Николая Севенко, навсегда ушедшего в небо. ■

