

К 100-ЛЕТИЮ НАЧАЛА ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

«ЛЕТУНЫ – ГЛАЗА АРМИИ»

Н.Г. Георгиева

Кафедра истории России
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 10–1, Москва, Россия, 117198

В.А. Георгиев

Кафедра истории России XIX – начала XX в.
Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова
Ломоносовский проспект, 27–4, Москва, Россия, 119992

В статье рассмотрена история участия в Первой мировой войне военного летчика А.М. Черемухина [18 (30). 05. 1895, Москва – 19.08.1958, Паланга, Литовская ССР] – в дальнейшем советского ученого, конструктора в области самолето- и вертолетостроения, доктора технических наук (1937), профессора (1934), лауреата Ленинской премии (1957), двух Сталинских премий (1949, 1952), заслуженного деятеля науки и техники РСФСР (1947), кавалера шести орденов Российской империи, «Военного креста» Франции, трех орденов Ленина, двух орденов Трудового Красного Знамени, ордена Красной Звезды. Кратко указаны основные вехи его биографии и меры по увековечиванию его памяти.

Ключевые слова: Первая мировая война, А.М. Черемухин, Г.А. Черемухин, А.Н. Туполев, Н.Е. Жуковский, ОКБ А.Н. Туполева, ЦКБ-29 НКВД, А. Пегу (A. Régoud), «Буазен», «Фарман», самолет, авиация.

Первая мировая война уже почти век являлась объектом изучения историков. Как правило, в центре их внимания находились вопросы, связанные с ее политическими причинами, стратегическими планами воюющих сторон, крупнейшими сражениями и их результатами. Однако ход всех происшедших событий в большой степени зависел от той роли, которую сыграли в

них не только крупные политики и военачальники, но и конкретные участники: офицеры и солдаты, вынесшие на себе все тяготы военных действий. Поэтому создание персональной истории, т.е. исследование деятельности рядовых «людей во времени» (1), становится одной из важных задач современной исторической науки.

В связи с этим цель данной статьи состоит в том, чтобы, во-первых, расширить информацию исследовательского поля о Первой мировой войне и, во-вторых, воздать должное памяти тех, кто в ходе войны не жалел своих сил для защиты чести своей Родины. Эта цель реализуется путем изучения письменных и устных (семейные предания) источников об истории участия в войне одного из тех «летунов», кто, по образному выражению шефа российской авиации великого князя Александра Михайловича (2), стал «глазами армии».

В начале XX в. давняя мечта человечества – летать в небе на аппаратах тяжелее воздуха – получила реальное воплощение: началось активное строительство самолетов, на которых отечественные и зарубежные пионеры авиации демонстрировали свое мастерство. Пресса России регулярно сообщала о полетах братьев Уилбера и Орвила Райт (3), восхищалась выполнением фигур высшего пилотажа военным летчиком П.Н. Нестеровым (4), освещала полеты первых гражданских русских и французских авиаторов. Среди тех, кто посещал московский ипподром, на котором проходили выступления летчиков, был и гимназист Алексей Черемухин. По его рассказам, записанным сыном (Г.А. Черёмухиным (5)), летом [1914 г.] он наблюдал за выполнением А. Пегу (6) на самолете «Моран» фигур высшего пилотажа, в том числе и «мертвой петли» (7). Эти показательные выступления были особенно интересны российским зрителям, так как в русской военной авиации выполнение «мертвой петли» было запрещено. Видимо, именно эти впечатления повлияли на выбор дальнейшего пути молодого человека, поскольку его происхождение сулило ему развитие по гуманитарному пути.

Алексей родился в типичной для России начала XX в. интеллигентной семье среднего достатка. Его отец – Михаил Никифорович Черемухин (1852–1913) – статский советник, преподавал математику и был инспектором Императорского театрального училища Императорских Большого и Малого театров; мать – Зинаида Алексеевна Черемухина (урожденная Худзинская, 1866–1909) – преподавала в том же училище иностранные языки. Своим дочерям (Зинаиде и Наталье) (8) они дали классическое гуманитарное образование, предполагая, что и старший сын пойдет по той же линии.

Однако Алексей уже в гимназические годы обнаружил склонность к естественным наукам, особенно физике: он помогал учителю при проведении опытов и создавал приборы для физического кабинета. Закончив 31 мая (13 июня) 1914 г. с золотой медалью восьмиклассный курс в московской Пятой классической мужской гимназии, Алексей уехал в Петербург и поступил на ме-

ханический факультет Санкт-Петербургского политехнического института имени Петра Великого.

Выбор им этого учебного заведения был не случайным: ему было известно, что еще в октябре 1911 г. при институте были открыты воздухоплавательные теоретические курсы (9). На курсах читались лекции, а в лабораториях, мастерских и ангарах производились практические работы. В число теоретических предметов входили: краткие сведения по истории воздухоплавания и авиации, краткий курс метеорологии, курс авиации, в котором давались сведения по аэромеханике, конструктивные сведения об аэропланах всех систем, изучение воздушных винтов, специальный курс двигателей внутреннего сгорания и порядок их осмотра перед полетами.

Объявление Германией войны России 19 июля (1 августа) и слова Высочайшего Манифеста от 26 июля 1914 г.: «Видит Господь, что не ради воинственных замыслов или суетной мирской славы подняли Мы оружие, но, ограждая достоинство и безопасность Богом хранимой Нашей Империи, боремся за правое дело...» (10), – переменили планы зачисленного на первый курс студента: к занятиям он не приступил, так как 5 (18) сентября 1914 г. записался вольноопределяющимся (добровольцем) I-го разряда в 13-й корпусной авиационный отряд Действующей армии.

Накануне войны российский воздушный флот насчитывал 244 самолета, распределенных по шести ротам и 39 авиаотрядам. По количеству имеющихся боевых самолетов Россия превосходила все страны мира: у Великобритании имелось 56 самолетов, Франции – 138, Германии – 232 и Австро-Венгрии – 30. Однако парк самолетов в России состоял из моделей разных модификаций, часто уже сильно устаревших и невысокого качества; 2/3 из них имело иностранное происхождение (из Франции – 65% аппаратов, из Великобритании – 10%) (11). Часть самолетов строилась на семи отечественных заводах, но они использовали в основном иностранные и не самые новейшие технические разработки.

Российский военно-воздушный флот в начале войны входил в состав инженерных войск: вопросами развития военной авиации занимался специальный воздухоплавательный отдел Главного инженерного управления Генерального штаба. В соответствии с Полевым уставом русской армии 1912 г. предполагалось, что самолетами будет осуществляться исключительно разведка и фотографирование расположения войск противника. В самостоятельный род войск авиация выделилась лишь в 1915 г. (12). Тогда же расширился спектр оперативных и тактических приемов. К разведывательным задачам добавились корректировка своего артиллерийского огня, бомбардирование наземных сооружений противника и борьба с его воздушными силами. Выполнять истребительную функцию пилоты смогли лишь после 1916 г., когда на самолеты стали устанавливать на вертящейся подставке пулеметы с синхронизатором, позволяющим прицельно стрелять через вращающийся винт мотора.

К началу войны Россия имела около 300 военных летчиков, подготовленных в пяти авиашколах: Гатчинской, Севастопольской, Московской, Одесской и Киевской. Плана мобилизации гражданских пилотов в России не было в отличие от других воюющих стран. Поэтому в армию охотно приняли 16 вольноопределяющихся (13). Среди них был и 19-летний Алексей Черемухин.

«Военный» период в жизни А.М. Черемухина можно изучать на основе сведений, имеющихся в материалах (более 200) Российского государственного военно-исторического архива. В основном представлена делопроизводственная документация: записки о прохождении службы, аттестации и ходатайства о присвоении звания военного летчика, приказы и рапорты, донесения и телеграммы, полетные листы.

Информация значительной части этих исторических источников уже была использована писательницей Е.Л. Залесской в процессе совместной подготовки с Г.А. Черемухиным ряда биографических работ о А.М. Черемухине. Сын дополнил выявленный в государственном архиве корпус исторических источников материалами из семейного архива: фотографиями и хранившимися в устной форме воспоминаниями отца. В целом, полученная информация позволила восстановить хронологию событий в жизни А.М. Черемухина и придать им живую, эмоциональную окраску (14).

Рядовым Алексей Черемухин принял присягу 25 сентября (8 октября), затем 15 (28) октября стал ефрейтором, а 13 (26) марта 1915 г. – унтер-офицером. Столь быстрая карьера была результатом его высокой ответственности, инициативности и находчивости при исполнении служебных обязанностей: сначала он на мотоцикле доставлял в штаб донесения, затем был переведен в механики при самолетах. Его образованность, технические умения и интерес к авиации были замечены командиром 13-го корпусного авиационного отряда В. Пестовым (15), и через десять месяцев службы унтер-офицер Черемухин по рекомендации своего командира и распоряжением начальника Штаба Московского военного округа был направлен 17 (30) июня 1915 г. в школу авиации Императорского Московского Общества воздухоплавания.

Следует отметить, что при поступлении в школу авиации к кандидатам предъявлялись очень суровые требования. Будущий летчик должен был обладать отменным здоровьем, в том числе: «большой емкостью легких; способностью быстро ориентироваться как на земле, так и в воздухе; верным умением находить и держать равновесие, острым зрением без намека на дальтонизм; безукоризненным слухом, физической силой и, наконец, сердцем, работающим при всяких положениях с холодной, неизменной точностью астрономического хронографа» (16).

Видимо, со здоровьем у Алексея Черемухина было все в порядке, если он без каких-либо препятствий был зачислен в школу авиации, которая на-

ходила на Ходыньском поле. Здесь он должен был получать не только практические навыки управления самолетом, но и теоретические знания.

Этому способствовали организованные по инициативе Н.Е. Жуковского (17) четырехмесячные курсы по теоретическим основам воздухоплавания. Лекции слушателям читали, кроме Н.Е. Жуковского, его ученики (Г.М. Мусинянц (18) и К.А. Ушаков (19)); практические занятия проводились на базе лабораторий Императорского технического училища, одной из которых руководил А.Н. Туполев (20).

По окончании обучения в школе авиации А.М. Черемухин сдал положенный экзамен на чин прапорщика (произведен 24 марта (6 апреля) 1916 г.), а также на звание военного летчика. В ходе летной подготовки он освоил два типа самолетов («Фарман» и «Вуазен»), на которых совершил более 26 часов самостоятельных полетов.

На фронт прапорщик Черемухин прибыл 21 апреля (4 мая) 1916 г. По ходатайству В. Пестова, который хорошо помнил бывшего сослуживца, ценил его человеческие и военные качества, Черемухин был направлен в 4-й Сибирский корпусной авиаотряд X армии, действовавшей на Западном фронте и располагавшийся в районе Вилейки (на р. Вилия, Минская обл.). Отметим, что его прибытие в отряд совпало с периодом подготовки совместного наступления русской армии силами Западного и Юго-Западного фронтов.

Первый свой боевой вылет летчик А.М. Черемухин вместе с наблюдателем совершил 28 апреля (11 мая) 1916 г. на французском самолете «Вуазен» № 1122. В их задачу входило с высоты 2200 метров в течение трех часов корректировать стрельбу 2-й Гродненской тяжелой артиллерийской батареи и фотографировать расположение неприятельских войск. Результатами этого полета начальник штаба XX корпуса генерал-майор князь Кропоткин остался доволен и специально сообщил в Московскую школу авиации о высоких боевых качествах подготовленного в ней летчика.

2 (15) мая Черемухин вместе с наблюдателем Ивановым совершил свой третий полет, во время которого их самолет был обстрелян 200 бризантными (осколочными) и шрапнельными снарядами, но, несмотря на это «задача по фотографированию была выполнена почти полностью» (21).

Во время пятого полета аппарат Черемухина был обстрелян 80 снарядами, однако летчик, заметив над собой немецкий аэроплан, произвел по нему шесть очередей из пулемета, чем заставил противника вернуться к своим позициям. В восьмом полете самолет Черемухина снова подвергся обстрелу 100 артиллерийскими снарядами.

За первый месяц прапорщик Черемухин совершил 13 боевых вылетов общей продолжительностью более 25 часов. В отдельные дни летчикам 4-го авиаотряда (их было всего двое – В. Пестов и А. Черемухин) приходилось делать по два вылета, что, по свидетельству летчика А.М. Шатерникова, служившего в 25-м отряде и бывавшего в 4-м отряде, «в то время и на тех машинах было нелегко» (22).

Успешные боевые действия молодого прапорщика привели к тому, что командир 4-го авиаотряда В. Пестов 23 мая (5 июня) 1916 г. направил в штаб XX корпуса рапорт с ходатайством о награждении Черемухина «званием военного летчика, как вполне соответствующего этому званию по своему знанию авиационного дела, а также по умению летать, ориентироваться и самоотверженно выполнять возложенные на него задачи» (23).

Это предложение на следующий день поддержал начальник штаба XX корпуса генерал-майор Кропоткин. В его ходатайстве в штаб X армии отмечалось, что Черемухин «совершил ряд смелых разведок в тылу расположения противника... сделал ценные снимки передовых и тыловых укреплений против всего фронта корпуса (свыше 200 верст). Все поставленные задачи выполнялись им всегда с полной готовностью, невзирая на состояние погоды и сильный огонь противника. Во время одной из разведок прапорщик Черемухин атаковал и принудил уйти германский “Альбатрос”... По своей боевой работе прапорщик Черемухин заявил себя вполне подготовленным и отважным летчиком» (24).

Несмотря на эти и последующие ходатайства (даже великого князя Александра Михайловича) в сентябре 1916 г., прапорщик Черемухин звания военного летчика летом 1916 г. не получил, так как оно присваивалось только после совершения 50 боевых вылетов, что следовало из «Положения о звании военного летчика». Забегая вперед, отметим, что это звание было ему «Всемилоостивейшее пожаловано» лишь 17 (30) декабря 1916 г. приказом Верховного главнокомандующего Николая II. Однако сослуживцы во всех донесениях в штаб с конца мая уже называли А. Черемухина военным летчиком.

Учитывая боевые заслуги А. Черемухина («за отличия в делах против германцев», как было написано в приказе), командование наградило его боевым орденом Св. Анны 4-й степени с надписью «За храбрость». Приказ о награждении был подписан командующим X армией генералом от инфантерии Родкевичем 19 июля (1 августа). Свою первую военную награду летчик Черемухин получил лишь 17 (30) августа. Значок этого ордена он мог прикрепить на рукоять кортика, к которому привязывалась красная лента с желтыми краями (темляк).

Дальнейшее участие А.М. Черемухина в военных действиях было частью знаменательных событий, вошедших в историю как «Брусиловский прорыв» [22 мая (4 июня) – 31 июля (13 августа)] 1916 г. В донесениях о полетах летчиков 4-го Сибирского корпусного авиаотряда упоминались районы действий войск Юго-Западного фронта (Луцк, Ковель и др.).

В ходе боев этого времени особую известность и в отряде, и в гвардейском авиационном дивизионе, и в штабе X армии получил полет трех самолетов 4-го Сибирского авиаотряда 30 июля (12 августа), получивших задание провести разведку и фотографирование. Подробности этого полета ярко отражены в донесении, подписанном В. Пестовым [текст приводится в сти-

листике оригинала]: «Летели летчики Пестов, Леймер и Черемухин со своими наблюдателями. В то время, как аппараты начали набирать высоту в направлении на Луцк, одна за другой прошли две эскадрильи в количестве 12 немецких аппаратов. Около 7 ч. 30 м. на высоте около 2000 метров, когда отряд стал поворачивать на позицию, немецкий альбатрос завязал бой с моим аппаратом, но, увидя приближение другого Вуазена (прапорщика Черемухина), который шел мне на помощь, обстреливая немецкий аппарат, быстро повернул и, пользуясь своей скоростью, ушел на запад, а отряд продолжал движение к позиции... Аппарат летчика Леймера, следовавший за аппаратом прапорщика Черемухина, был атакован аппаратом типа истребитель. Прапорщик Черемухин с наблюдателем [подпоручик Бырка] готовились начать фотографирование, но, заметив крайне тяжелое положение аппарата Леймера [разрывными пулями перебиты стойка и хвостовая ферма, пробиты маслопровод, радиатор и бензиновые баки], повернули, круто снижаясь к немецкому истребителю до 800 метров, заставили своим огнем немецкий аппарат быстро удалиться на запад» (25).

Для А.М. Черемухина это был 23 боевой вылет, о котором он доложил значительно короче: «Задание выполнено частично. Аппарат выдержал два боя с аппаратом противника» (26).

С августа 1916 г. в задачу летчиков входили не только разведка, но и бомбометание. Так, в ночь на 25 декабря самолет Черемухина участвовал в групповом полете на станцию Голобы и город Ковель. Было сброшено 40 бомб, и противнику был нанесен серьезный урон. За этот полет все его участники получили благодарность от командования.

Осенью 1916 г. прапорщик Черемухин вместе с другими летчиками был отправлен на переподготовку для овладения истребителями. После возвращения в отряд с февраля 1917 г. он числился летчиком-истребителем, летая или на «Ньюпоре-Х», или на «Ньюпоре-XXI (Бе-бе)». В случаях, когда приходилось выполнять по два–три вылета в день, он или менял «Ньюпоры», или использовал «Вуазен» или «Фарман». Эта способность летать на разных моделях самолетов свидетельствовала о высоком мастерстве и отличном знании летательной техники прапорщика А. Черемухина.

Его качества как военного летчика, человека и надежного боевого товарища отражены в аттестации, написанной на него в феврале 1917 г. В. Пестовым. Командир характеризовал А. Черемухина выдающимся летчиком и офицером, обладающим «широкой личной инициативой и находчивостью», любящим авиационное дело, отлично летающим на истребителях, показывая высшую школу фигурного полета, «добросовестно и с необыкновенным хладнокровием и неустрашимостью выполняющего самые трудные боевые задачи». В. Пестов отметил, что он «отлично стреляет из пулемета», «широко образован... имеет обширные познания по многим отраслям науки и применяет их на деле» (27).

Во время полетов весной 1917 г. самолет А. Черемухина неоднократно вступал в бой с противником, попадал под обстрел, иногда и своей артиллерии, о чем он с юмором докладывал: «Наша батарея обстреляла нас не очень удачно, несмотря на то, что самолет был на высоте 1900 м» (28).

21 апреля (4 мая) 1917 г., вылетев на самолете «Ньюпор-Х» вместе с наблюдателем поручиком Феокистовым, прапорщик Черемухин выдержал бой с тремя немецкими самолетами в районе Луцка – Садова – Зубильно, заставил их уйти к себе в тыл, и при этом полностью выполнил все разведывательные задачи.

К октябрю 1917 г. военный летчик А.М. Черемухин выполнил 140 вылетов, выполняя разведку, корректировку артиллерийского огня, сопровождение других аппаратов, истребительное прикрытие и преследование вражеских самолетов. Свои два последних полета в составе 4-го Сибирского авиационного корпусного отряда он совершил в один день 2 (15) октября 1917 г.

За мужество и отвагу, проявленные в боях, русское командование шесть раз (за 18 месяцев) награждало прапорщика А. Черемухина боевыми орденами. Кроме упомянутого выше ордена Св. Анны 4-й степени, он получил в 1916–1917 гг.: орден Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом; орден Св. Анны 2-й степени с мечами; орден Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом; орден Св. Станислава 2-й степени с мечами и бантом; орден Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом. Этим орденом (высшим по старшинству российских орденов из полученных А. Черемухиным) он был награжден приказом по Юго-Западному фронту 28 июля (10 августа) 1917 г.

Кроме того, 5 (18) мая 1917 г. он получил высший боевой орден Франции – «Военный крест» («Croix de guerre»), который по статусу давался «За личную отвагу, принесшую успех на поле боя» (29). Это награждение можно объяснить двумя обстоятельствами (причинами).

Во-первых, вручение этого ордена одному из русских летчиков, летавшему на французском самолете «Вуазен» и отличившемуся в боях с неприятелем, являлось свидетельством высокой оценки Францией, союзника России, вклада русских воинов в общую войну с Германией летом 1916 г.

Отметим, что именно в это время наступление русских войск на Юго-Западном фронте заставило германское командование перебросить с Западного и Итальянского фронтов более 30 пехотных и 3 кавалерийских дивизий, что облегчило положение французов под Верденом и остановило немецкое наступление на Трентино.

Во-вторых, награждение русского летчика французским боевым орденом стало частью большой агитационной кампании, развернутой на русском фронте Французской военной миссией весной 1917 г. (30). В борьбе с большевистской пропагандой, нацеленной на прекращение войны, представители ФРАМИС организовывали различные мероприятия, чтобы убедить русских офицеров и солдат в необходимости нового летнего наступления для продолжения войны.

По устным воспоминаниям А.М. Черемухина, он также был представлен к награждению Георгиевским оружием, однако в сложной общественно-политической обстановке, сложившейся в России летом 1917 г., это представление затерялось и соответствующие документы в архиве не сохранились.

В августе–октябре 1917 г. А. Черемухин продолжал совершать успешные боевые вылеты, хотя знал, что в это время решался вопрос о его новом назначении в одну из авиационных школ в качестве инструктора. Командование считало, что прапорщик Черемухин – «прекрасный боевой летчик» (как говорилось в предписании начальника полевого управления авиации и воздухоплавания при штабе Верховного Главнокомандующего), имеет «уже некоторую практику по обучению полетам» (31).

Решение о его назначении принималось в течение двух месяцев, и 20 декабря 1917 г. (2 января) 1918 г. Управление Военного Воздушного Флота назначило А.М. Черемухина инструктором Севастопольской военной авиационной школы. Здесь он проработал два месяца, и в марте 1918 г. его направили в XI отряд истребителей Московского военного округа, так как занятия в школе уже практически прекратились.

Сразу по возвращении в Москву А.М. Черемухин получил в своей бывшей гимназии копию аттестата, представил ее в Московское Высшее Техническое училище, сдал в июне–августе 1918 г. вступительные экзамены и восстановил знакомство с А.Н. Туполевым, чтобы включиться в работу по созданию нового института – будущего ЦАГИ. Однако для этого ему было необходимо освободиться от военной службы. С этой целью было подготовлено два документа, которые, по инициативе А.Н. Туполева, подписал Н.Е. Жуковский.

Один удостоверял, что А. Черемухин является студентом 3-го курса Высшего технического училища; второй – что он в течение двух лет активно участвовал в работе аэродинамической лаборатории. Информация в этих документах не была достоверной, так как два года (1916–1917) Черемухин находился на фронте. Однако для военных эти документы явились основанием для того, чтобы Особая комиссия при Военной комиссии г. Москвы по отсрочкам и откомандировкам сочла возможным принять Постановление об увольнении от службы летчика Алексея Черемухина с 22 ноября 1918 г.

С 23 ноября 1918 г. начался новый период в биографии Алексея Михайловича Черемухина. 40 последующих лет его жизни и деятельности были неразрывно связаны и с ЦАГИ, и с А.Н. Туполевым.

Поскольку подробное освещение всей его дальнейшей жизни не входит в задачу данной статьи, кратко остановимся лишь на главных хронологических вехах. В 1923 г. он окончил обучение в МВТУ, одновременно работая в ЦАГИ (до 1938). В нем он создавал новые приборы, разрабатывал новые технологии и методики расчетов, участвовал в проектировании первых самолетов (КОМТА И АК-1). В 1924–1926 гг. он разработал конструкцию и построил самую большую в мире аэродинамическую трубу (ЦАГИ Т-I – Т-II), которая до сих пор работает, практически не требуя капитального ремонта.

С 1927 г. А.М. Черемухин – руководитель геликоптерной группы, которая к июлю 1930 г. создала первый советский одновинтовой вертолет, известный под обозначением ЦАГИ-1-ЭА (экспериментальный аппарат). Он стал и первым испытателем новой машины, на которой 14 августа 1932 г. установил мировой рекорд высоты полета – 605 м, что в 33 раза и на восемь лет превышало официальный мировой рекорд (18 м), но достижение А.М. Черемухина было надолго засекречено.

В 1935 г. он возглавил кафедру в МАИ, на которой велись научно-практические исследования по вопросам прочности самолетов. С 1935 г. А.М. Черемухин вновь вернулся к строительству аэродинамических труб Нового ЦАГИ, однако в середине ноября 1937 г. был уволен из ЦАГИ (к этому времени А.Н. Туполев был уже арестован) и освобожден от работы в МАИ. В ночь на четвертое января 1938 г. он был арестован и осужден 31 мая 1940 г. по статье 58-7, по которой лишился свободы на 10 лет, с поражением в правах на пять лет. В заключении находился в созданном НКВД ЦКБ-29, в котором работал вместе с другими арестованными конструкторами самолетов (А.Н. Туполевым, В.М. Петляковым, В.М. Мясичевым, Д.Л. Томашевичем и др.), активно участвуя в разработке истребителей и бомбардировщиков.

19 июля 1941 г. был помилован, 12 апреля 1955 г. – реабилитирован. В 1953–1958 гг. – зам. Генерального конструктора в ОКБ А.Н. Туполева, «главный прочнист». Одновременно преподавал в МВТУ, МАИ, Военно-воздушной академии им. Н.Е. Жуковского. Умер во время автомобильного путешествия близ г. Паланга.

В 1982 г. ЦК ДОСААФ за достижения в вертолетном спорте учредил переходящий приз – кубок и медаль имени А.М. Черемухина. В 1988 г. в г. Люберцы (Московская обл.), на месте бывшего аэродрома, на котором А.М. Черемухин установил свой рекорд, Ухтомский вертолетный завод имени Н.И. Камова установил стелу – вертикально стоящую 13-метровую лопасть вертолета из нержавеющей стали, опирающуюся на гранитное основание, и мемориальную доску с его именем. С 2004 г. средняя школа № 25 в г. Люберцы носит имя А.М. Черемухина; с 2009 г. там же его именем названа одна из новых улиц.

* * *

Подводя итоги, отметим, что А.М. Черемухин был одним из тех патриотически настроенных юношей, кто добровольно пополнил ряды бойцов российской армии в ходе Первой мировой войны. Находясь на фронте в 1916–1917 гг., он выполнил 140 боевых вылетов, проявив мужество, храбрость, смекалку и, главное, он осознал, что авиация и ее создание – это тот путь, по которому он должен идти в своей жизни.

Этому пониманию способствовали те его знакомые (А.Н. Туполев и др.), которыми он обзавелся на теоретических курсах в Москве в 1915 г.

В дальнейшем жизнь А.М. Черемухина была отдана советской авиапромышленности, а также разработке вертолета, который он сам испытывал и на котором в 1932 г. он установил мировой рекорд высоты полета.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) Блок М. Апология истории, или Ремесло историка. – М.: Наука, 1986. – С. 29.
- (2) Александр Михайлович Романов (1866–1936) – великий князь, генерал-адъютант, адмирал. В начале войны заведующий авиацией и воздухоплаванием Юго-Западного фронта действующей армии; с 17 (30) декабря 1916 г. по именному указу царя инспектор военного воздушного флота при Верховном командовании. Весной 1917 г. подал в отставку и уехал в свое имение в Крыму («Ай-Тодор»). В 1919 г. выехал в Париж. Оставил мемуары. О роли Александра Михайловича в развитии российской авиации см.: Пилоты Его Величества / сост. Грибанов С.В. – М., 2007.
- (3) Райт (Wright) – братья: Уилбер (1867–1912) и Орвил (1871–1948) – американские изобретатели, авиаконструкторы и летчики, построившие несколько планеров различной конструкции, на которых выполнили до 1000 полетов. В 1903 г. установили на своем планере двигатель внутреннего сгорания собственной постройки и выполнили первый в мире успешный полет продолжительностью 59 секунд. В 1904–1908 гг. модифицировали свой летательный аппарат, совершили полет по кругу продолжительностью 38 минут, а затем и первый в мире полет с пассажирами на борту.
- (4) Нестеров Петр Николаевич (1887–1914) – русский военный летчик, штабс-капитан. В 1912 г. окончил Петербургскую офицерскую воздухоплавательную школу и был прикомандирован к авиационному отделу той же школы. В 1913 г. получил звание военного летчика. Служил в авиотряде при 7-й воздухоплавательной роте в Киеве, затем стал начальником 11-го корпусного отряда 3-й авиароты. Впервые выполнил ряд фигур высшего пилотажа, в том числе 27 августа (9 сентября) 1913 г. «мертвую петлю», вошедшую в историю авиации как «Нестерова петля». В 1913–1914 гг. совершил ряд рекордных перелетов по маршрутам Киев – Одесса – Севастополь и Киев – Петербург (Гатчина). В начале Первой мировой войны выполнил семь боевых вылетов на Юго-Западном фронте. Погиб в воздушном бою 26 августа (8 сентября) 1914 г., осуществив первый в истории авиации «таран» австрийского самолета, которым управлял известный летчик барон Фридрих Розенталь и унтер-офицер Франц Малин.
- (5) Черемухин Георгий Алексеевич (1921–2009) – известный в России и за рубежом авиаконструктор, лауреат Ленинской премии (1980) и премии имени Н.Е. Жуковского (1967). Автор многих научных статей и биографических заметок о ветеранах отечественного авиапрома, а также мемуаров «Дальше. Выше. Быстрее: воспоминания о работе в авиапромышленности, о технике и ее создателях» / Под ред. Н.Г. Георгиевой. – М.: Проспект, 2011.
- (6) Пегу Адольф Селестен (Régoud Adolphe) (1889–1915) – знаменитый французский летчик, участник Первой мировой войны 1914–1918 гг., погиб в бою на Западном фронте. 26 июля (9 августа) 1913 г. первым во время полета на самолете «Блерио» испытал парашют, выбросившись за борт с высоты в 800 м. Во Франции и в России долгое время его называли «отцом мертвой петли». Однако он сам признал

- приоритет П.Н. Нестерова как первого летчика, опередившего его на несколько дней и выполнившего «мертвую петлю», в ходе своего выступления в октябре 1913 г., устроенного Н.Е. Жуковским в Москве в помещении Императорского Высшего Технического училища (ныне – Московский государственный технический университет) // См.: *Пилоты Его Величества* / сост. Грибанов С.В. Available at: www.lib.rus.ec/b/293310/read (accessed 28 November 2013).
- (7) См.: *Залесская Е.Л., Черемухин Г.А.* Инженер божьей милостью. – М.: АВИКО ПРЕСС, 1997. – С. 14.
 - (8) Старшая сестра А.М. Черемухина Зинаида окончила историко-филологическое отделение Московского университета; вторая – Наталья – была искусствоведом; младший брат Михаил – композитором. – См.: там же. – С. 13.
 - (9) *Пилоты Его Величества*. – С. 38. Available at: www.militera.lib.ru/memo/Russian/sb_piloty_ego_velichestva/index.html (accessed 9 January 2014).
 - (10) Высочайший манифест от 26 июля 1914 г. об объявлении состояния войны с Германией, Available at: *Первая мировая война 1914–1918. Факты. Документы*: www.e-reading.biz/chapter.php/97743/Shacillo_Pervaya_mirovaya_voina_1914_1918._Fakty._Dokumenty..html (accessed 28 November 2013).
 - (11) См.: *Андреев В.* Русская авиация в Первой мировой войне // *Родина*. – 1993. – № 8–9. – С. 66–71, Available at: <http://www.firstwar.info/articles/index.shtml?3> (accessed 4 January 2014).
 - (12) См.: *Гурин А.* Военное искусство Российской императорской армии в Первой мировой войне 1914–1918 гг. (краткий очерк), Available at: [www.http://ruguard.ru/forum/index.php?topic=662.0;wap2](http://www.ruguard.ru/forum/index.php?topic=662.0;wap2) (accessed 4 January 2014).
 - (13) См.: *Авиация Первой мировой войны*, Available at: [www.http://airwar.ru/av1ww.html](http://airwar.ru/av1ww.html) (accessed 4 January 2014).
 - (14) См.: *Залесская Е.Л., Черемухин Г.А.* О тех, кто делал авиацию: Алексей Михайлович Черемухин, Available at: http://www.svavia.ru/info/lib/lib_cher2.html#top (accessed 30 November 2013); *Залесская Е.Л., Черемухин Г.А.* Выдающийся летчик и офицер. А.М. Черемухин – участник Первой мировой войны, Available at: www.svavia.ru/info/lib/lib_cher1.html#top (accessed 30 November 2013); *Залесская Е.Л., Черемухин Г.А.* Военный летчик. – Новый вариант главы, публикуется впервые, Available at: www.svavia.ru/info/lib/ibm/ibm2_1.html (accessed 7 December 2013).
 - (15) Пестов Василий – военный летчик, участник Первой мировой войны 1914–1918 гг., поручик с 31 августа (13 сентября) 1913 г. Временно командовал 13-м корпусным авиационным отрядом с 1 (14) июня по 11 (24) июля 1915 г. Затем временно с 29 января (11 февраля) по 7 (20) февраля 1916 г. командовал 1-м армейским авиаотрядом. С 15 (28) февраля 1916 г. (возможно, до июля 1917 г.) – командир 4-го Сибирского корпусного авиаотряда, участвовавшего в боях на Юго-Западном фронте.
 - (16) *Пилоты Его Величества*. – С. 39., Available at: www.lib.rus.ec/b/293310/read (accessed 28 November 2013).
 - (17) Жуковский Николай Егорович (1847–1921) – ученый, основоположник современной гидроаэродинамики, «отец русской авиации». С 1885 г. преподавал в Императорском Высшем техническом училище и Московском университете теоретическую механику. В 1905 г. избран президентом Московского математического общества. В 1902 г. под его руководством была сооружена одна из первых в Европе

- аэродинамических труб; в 1904 г. создан первый в мире аэродинамический институт (пос. Кучино, Московская обл.). В 1918 г. стал руководителем нового Центрального аэрогидродинамического института, а в 1920 г. организатором Института инженеров Красного Воздушного Флота (с 1922 г. – Военно-воздушная инженерная академия им. Н.Е. Жуковского). Премия его имени, учрежденная в 1947 г., считается одной из самых престижных наград среди авиаконструкторов.
- (18) Мусинянц Гурген Мкртичевич (1895–1967) – профессор, доктор технических наук, ученый в области механики, конструктор измерительной аппаратуры для аэродинамических труб ЦАГИ, в котором работал с 1918 г. Заслуженный деятель науки и техники РСФСР, кавалер ордена Ленина, Отечественной войны, Красной Звезды, Трудового Красного Знамени, др. наград и премий. Друг А.М. Черемухина с 1915 г.
- (19) Ушаков Константин Андреевич (1892–1967) – доктор технических наук, профессор, ученый в области аэродинамики. С 1918 г. работал в ЦАГИ. В 1920-х гг. – один из участников создания аэродинамической лаборатории МВТУ. Преподавал в МВТУ и Военно-воздушной инженерной академии им. Н.Е. Жуковского. В 1946–1957 гг. – в Центральном институте авиационного моторостроения (ЦИАМ), внес большой вклад в развитие его лабораторной базы. Кавалер ордена Ленина, Отечественной войны, двух орденов Трудового Красного Знамени, медалей. Заслуженный деятель науки и техники РСФСР, лауреат двух Сталинских премий и премии имени Н.Е. Жуковского. Друг А.М. Черемухина с 1915 г.
- (20) Туполев Андрей Николаевич (1888–1972) – академик АН СССР, генерал-полковник, один из крупнейших конструкторов-самолетостроителей XX в. Ученик и первый помощник Н.Е. Жуковского, с осени 1918 г. один из организаторов первого научно-практического института – ЦАГИ. В 1922 г. начал заниматься конструированием самолетов, с 1936 г. Опытное конструкторское бюро (ОКБ) под его руководством отделилось от ЦАГИ и сосредоточилось на разработке и строительстве торпедных катеров и первых цельнометаллических самолетов (пассажирских и фронтовых бомбардировщиков). В 1936 г. в качестве главного инженера Главного управления авиационной промышленности Народного комиссариата тяжелой промышленности (без освобождения от руководства ОКБ) определял стратегию развития отечественной авиации. В 1937–1941 гг. был необоснованно репрессирован: находился в заключении в ЦКБ-29 НКВД, но работал над созданием Ту-2, признанном «лучшим бомбардировщиком Великой Отечественной войны». (XX век. Авиастроение России в лицах: Энциклопедический словарь. – М.: Общество авиастроителей, 2005 – С. 446. В 1941 г. помилован и назначен главным конструктором, осуществлял техническое руководство перестройкой советской авиапромышленности. Под его руководством спроектировано более 200 типов самолетов, часть которых устанавливала мировые рекорды по высоте, дальности и скорости полета (в том числе перелет В.П. Чкалова и М.М. Громова на АНТ-25 через Северный полюс). Правительственные и почетные награды: трижды Герой Социалистического Труда, Герой Труда РСФСР, лауреат Ленинской премии, пяти Сталинских и Государственных премий СССР, премии им. Н.Е. Жуковского; кавалер восьми орденов Ленина, орденов Октябрьской революции, Суворова II степени, Отечественной войны, Красной Звезды, награжден орденом «Знак Почета», медалями и

иностранными орденами. Почетный член Королевского авиационного общества Великобритании и Американского института аэронавтики и астронавтики, а также награжден золотой медалью Общества основоположников авиации Франции и премией им. Леонардо да Винчи.

- (21) *Залеская Е.Л., Черемухин Г.А.* Инженер божьей милостью. – С. 21.
- (22) Там же. – С. 22.
- (23) Там же. – С. 22, 24.
- (24) Там же. – С. 24.
- (25) *Залеская Е.Л., Черемухин Г.А.* Военный летчик. – Новый вариант главы, публикуется впервые, Available at: www.svavia.ru/info/lib/ibm/ibm2_2.html (accessed 07 December 2013).
- (26) *Залеская Е.Л., Черемухин Г.А.* Инженер божьей милостью. – С. 28.
- (27) *Залеская Е.Л., Черемухин Г.А.* Военный летчик. – Новый вариант главы, публикуется впервые, Available at: www.svavia.ru/info/lib/ibm/ibm2_2.html (accessed 07 December 2013).
- (28) *Залеская Е.Л., Черемухин Г.А.* Инженер божьей милостью. – С. 30.
- (29) Там же. – С. 32; *Залеская Е.Л., Черемухин Г.А.* Военный летчик. – Новый вариант главы, публикуется впервые, Available at: www.svavia.ru/info/lib/ibm/ibm2_3.html (accessed 17 December 2013).
- (30) Французская военная миссия (ФРАМИС) в России была создана в начале Первой мировой войны для координации действий союзников. Представители Франции (250 офицеров и 500 рядовых) находились при Ставке Верховного Главнокомандующего. (Подробнее о деятельности ФРАМИС – см.: *Данилова О.С., Краева Т.В.* Французская военная миссия в России (1916–1919) и воспоминания ее сотрудников о пребывании на Урале // Вестник Уральского отделения РАН. – 2011 – № 1 (35). – С. 87–102, Available at: <http://www.iie-uran.ru/doc/35/87-102.pdf> (accessed 4 January 2014).
- (31) Там же. – С. 31; *Залеская Е.Л., Черемухин Г.А.* Военный летчик. – Новый вариант главы, публикуется впервые, Available at: www.svavia.ru/info/lib/ibm/ibm2_3.html (accessed 17 December 2013).

REFERENCES

- (1) Bloch M. *Apologiya istorii ili Remeslo istorika* [Apologie pour l'histoire ou métier d'historien]. Moscow, 1986, p. 29.
- (2) *Piloti Ego Velichestva* [Pilots of Your Majesty]. Moscow, 2007, 382 p. Publ. by Gribanov S.V., Available at: www.militera.lib.ru/memo/Russian/sb_piloty_ego_velichestva/index.html (accessed 9 January 2014).
- (3) Cheremukhin G.A. *Dalshe. Vishe. Bistree: vospominaniya o rabote v aviapromishlennosti, o tehnikе i ee sozdatelyah* [Further. Higher. Faster: memoires about the work in the aircraft industry, about technique and its creations]. Moscow, 2011. Publ. by N.G. Georgieva.
- (4) *Piloti Ego Velichestva* [Pilots of Your Majesty].
- (5) *Zalenskaya E.L., Cheremukhin G.A. Ingener bozhiyei milost'ju* [Ingenier by the God's grace]. Moscow: AVIKO PRESS, 1997, p. 14.
- (6) *Ibid.*, p. 13.

- (7) *Piloti Ego Velichestva* [Pilots of Your Majesty], p. 38.
- (8) *Visochaishiyi manifest ot 26 iyulya 1914 g. ob Obobyavlenii voini s Germanieyi* [Highest manifest from July 26, 1914 declaring a State of War with Germany], Available at: www.e-reading.biz/chapter.php/97743/Shacillo_Pervaya_mirovaya_voina_1914_1918._Fakty._Dokumenty..html (accessed 28 November 2013).
- (9) *Russkaya aviatsiya v Pervoi mirovoi voine* [Russian Aviation in World War I], Available at: <http://www.firstwar.info/articles/index.shtml?3> (accessed 4 January 2014).
- (10) Girin A. *Voennoe iskusstvo Rossiiskoy imperatorskoy armiyi v Pervoy mirovyy voyine 1914–1918 gg.* [Military art of the Russian Imperial Army in World War I], Available at: [www.http://ruguard.ru/forum/index.php?topic=662.0;wap2](http://www.ruguard.ru/forum/index.php?topic=662.0;wap2) (accessed 4 January 2014).
- (11) *Aviatsiya Pervoy mirovoy voyny* [Aviation in World War I], Available at: [www.http://airwar.ru/av1ww.html](http://www.airwar.ru/av1ww.html) (accessed 4 January 2014).
- (12) Zalesskaya E.L., Cheremukhin G.A. *O tekhn, kto delal aviatsiyu: Aleksei Mihailovich Cheremukhin* [Of those who did the aviation: Alexei Mihayilovich Cheremukhin], Available at: http://www.svavia.ru/info/lib/lib_cher2.html#top (accessed 30 November 2013); Idem., *Vidayutshiycya letchik i ofitser. A.M. Cheremukhin – uchastnik Pervoy mirovoy voyni* [An outstanding pilot and officer. A.M. Cheremukhin – participator World War I], Available at: www.svavia.ru/info/lib/lib_cher1.html#top (accessed 30 November 2013); Idem., *Voennyi letchik. Novyy variant glavi* [Warlike pilot. New variant of the chapter], Available at: www.svavia.ru/info/lib/ibm/ibm2_1.html (accessed 7 December 2013).
- (13) *Piloti Ego Velichestva / Sost. Griбанov* [Pilots of Your Majesty].
- (14) *XX vek. Aviaostroenie Rossii v litsax: Entsiklopedicheskiy slovar* [XX century. Russian Aircraft industry in the persons]. Moscow, 2005, p. 449.
- (15) Zalesskaya E.L., Cheremukhin G.A. *Ingenier bozhieyi milost'ju* [Ingenier by the God's grace], p. 21.
- (16) Ibid., p. 22.
- (17) Ibid., p. 22, 24.
- (18) Ibid., p. 24.
- (19) Zalesskaya E.L., Cheremukhin G.A. *Voennyi letchik. Novyy variant glavi* [Warlike pilot. New variant of the chapter], Available at: www.svavia.ru/info/lib/ibm/ibm2_2.html (accessed 07 December 2013).
- (20) Zalesskaya E.L., Cheremukhin G.A. *Ingenier bozhieyi milost'ju* [Ingenier by the God's grace], p. 28.
- (21) Zalesskaya E.L., Cheremukhin G.A. *Voennyi letchik. Novyy variant glavi* [Warlike pilot. New variant of the chapter], Available at: www.svavia.ru/info/lib/ibm/ibm2_2.html (accessed 07 December 2013).
- (22) Zalesskaya E.L., Cheremukhin G.A. *Ingenier bozhieyi milost'ju* [Ingenier by the God's grace], p. 30.
- (23) Ibid., p. 32; Zalesskaya E.L., Cheremukhin G.A. *Voennyi letchik. Novyy variant glavi* [Warlike pilot. New variant of the chapter].
- (24) Danilova O.S., Kraeva T.V. *Vestnik Ural'skogo otdeleniya RAN – News of ural's section RAN*, 2011, issue 1(35), pp. 87–102, Available at: <http://www.iie-uran.ru/doc/35/87-102.pdf> (accessed 4 January 2014).
- (25) Zalesskaya E.L., Cheremukhin G.A. *Voennyi letchik. Novyy variant glavi* [Warlike pilot. New variant of the chapter].

«FLYING MEN – THE EYES OF THE ARMY»

N.G. Georgieva

Department of Russian History
Peoples' Friendship University of Russia
Mikluho-Maklaya Str., 10–2, Moscow, Russia, 117198

V.A. Georgiev

Department of Russian History
of the 19th century and beginning of the 20th century
Lomonosov Moscow State University
Lomonosovsky Prospekt, 27–4, Moscow, Russia, 119992

The purpose of this article is to give some information about the First World War and pay tribute to the memory of those who defended the honour of their country. The authors consider the written and oral (family stories) sources devoted to one of those “flying men”, who were “the eyes of the army”.

So the article deals with the history of participation of military aviator A.M. Cheremukhin [18 (30).05.1895, Moscow – 19.08.1958, Palanga, Lithuanian SSR, Soviet Union] in the First World War. He later became a Soviet scientist, designer of aircraft and helicopter, Doctor of Engineering (1937), Professor (1934), Lenin prizewinner (1957), twice Stalin prizewinner (1949, 1952), honored worker of science and technology of the Russian Federation (1947). He was awarded six orders of the Russian Empire (1916, 1917), «Croix de Guerre» of France (1917) and six Soviet orders (three orders of Lenin, two orders of the Red Banner of Labour and the order of the Red Star). The authors briefly describe the major milestones of his biography and measures to perpetuate his memory.

Key words: The First World War 1914–1918 gg., A.M. Cheremukhin, G.A. Cheremukhin, A.N. Tupolev, N.E. Zhukovsky, A.N. Tupolev's DESIGN-EXPERIMENTAL BUREAU, TSKB-29 NKVD (Central Design Bureau-29), A. Pégoud, “Voisin”, “Farman”, an aircraft, aviation.