

ОСОБЕННОСТИ ПОЛЁТОВ «МАЙСКИХ ЖУКОВ»



Полёт Григория Векшина на планере собственного изготовления

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - WWW.RG.RU/SZ.RG.RU - 2 ФЕВРАЛЯ 2012 - ЧЕТВЕРГ - № 22 (5695)

Космонавт Андрей Борисенко дал эксклюзивное интервью «Российской газете»

Полгода в невесомости



Александр Самокутьев (слева) и Андрей Борисенко провели в невесомости 164 дня

Андрей Борисенко (справа) и Александр Самокутьев во время полёта на МКС

На моём столе лежат две газетные вырезки. На первой из них¹ запечатлена немного неуклюжая фигурка юноши-гимназиста в длиннополой шинели, выполняющего отважный полёт на хрупком планере собственного изготовления.

¹ Гимназист-авиатор // Огонёк. – 1910. – 21 авг. (3 сент.). – № 34.

Подпись под фотографией гласит: «Увлечение авиацией охватило и старых, и малых. В Гапсале² ученик петербургской частной Гимназии К. Мая, 15-летний Г. Векшин, с помощью товарищей И. Фельдзупа и Г. Серка ухитрился собственными силами построить планер типа Вуазена, на котором совершил ряд удачных полётов. Поверхность аппарата достигает 15 квадратных метров; между планами находится четыре перегородки, каждая в 1–1/2 метра. Хвост состоит из двух поверхностей: горизонтальной в 1 кв. метр и вертикальной в 2 кв. метра. Авиатор размещается на особой трапеции,двигающейся по канатам. Аппарат легко поднимается с совершенно ровного места и быстро взлетает вверх; его тащат за длинный канат 10–15 человек. Трое помощников поддерживают планер в равновесии тремя канатами, привязанными к концам крыльев и к хвосту. В наиболее удачный полёт Г. Векшин с пассажиром поднял аппарат на высоту 65 метров; гимназист-авиатор продержался на воздухе 4 м 36 сек».

На второй фотографии³ запечатлены два российских космонавта во время полёта на Международной космической станции. Справа – космонавт № 110 Андрей Иванович Борисенко...

Два этих снимка разделяет всего столетие – жизнь трёх поколений, краткий миг в истории человечества. Но в это «мгновение» уложился фантастический рывок от первого смелого полёта на самодельном планере до выхода человека в открытый космос.

Что же связывает две эти публикации, что соединяет два события? С гордостью можем сказать, что планерист начала XX века и космонавт начала XXI века являются выпускниками одной знаменитой школы, птенцами «майского» гнезда. Предлагаем читателю вместе с нами совершить краткий экскурс в историю «майской» авиации, которую с удовольствием озаглавим «Не(!!!)энтомологическими заметками об особенностях полётов “майских жуков”».

При работе используем уже оправдавший себя хронологический принцип изложения материала. В нижеприведённой таблице дан список главных героев очерка, расположенный не в алфавитном, а в хронологическом порядке, по году рождения персонажа.

Фамилия, имя, отчество	Годы жизни	Годы учёбы в школе	Краткая информация
Бекель П вел П влович*	1869—1940	1880–1884	предприниматель, основатель автомобилостроения в России
Фогель Никол й Фёдорович*	1874—1943	1881–1887	генерал-майор флота, организатор морской авиации России
Векшин Никол й Алексеевич*	1887—1951	1900–1906	инженер-технолог, яхтсмен; один из основателей авиационного кружка в школе К. М. я
Векшин Вл димир Алексеевич*	1890—1958	1901–1908	поручик, юрист; один из основателей авиационного кружка в школе К. М. я
Кортацци (Cortazzi) Ив н Георгиевич*	1891—1917	1906–1907	штатс-ротмистр, военный лётчик, участник Первой мировой войны

² Гапсаль (эст. Haapsalu) – официальное название города Хаапсалу на северо-западе Эстонии до 1917 г.

³ *Бортновская М.* Полгода в невесомости // Российская газета. – 2012. – 2 февр., четв. – № 22 (5695). – С. 19.

Фамилия, имя, отчество	Годы жизни	Годы учёбы в школе	Краткая информация
Кулебякин Гврии́л Фёдорович	1892—1962	1901—1909	ротмистр, морской лётчик, уч стник Первой мировой войны
Зайцевский Игорь Николаевич	1893—1979	1908—1909	кпитан, морской лётчик, уч стник Первой мировой войны
Апухтин Александр Леонидович*	1893—1947	1910—1913	бригадный интендант РККА, организатор производства прашутного снаряжения в России
Векшин Григорий Алексеевич*	1893—1915	1903—1911	поручик, один из первых пилеров России, уч стник Первой мировой войны; один из основателей кружка в школе К. М. Я
Депп Павел Евгеньевич*	1894—1918	1910—1916	прапорщик, один из первых морских лётчиков в России
Зайцевский Олег Николаевич	1894—1981	1907—1909	лейтенант, морской лётчик, уч стник Первой мировой войны
Кербер Виктор Людвигович*	1894—1970	1902—1912	штабс-капитан, один из первых морских лётчиков в России, авиаконструктор
Фаусек Николай Викторович*	1894—1938	1906—1913	авиаконструктор, один из первых авиамоделистов России
Грузенберг Юрий Оскарович	1897—?	1910—1915	лётчик британских ВВС
Поляк Владимир Юльевич*	1898—1984	1911—1915	полковник, лётчик
Янчевский Борис Аркадьевич*	1899—1937	1913—1918	инженер-авиаконструктор
Данскер Соломон Моисеевич*	1900—1977	1917—1918	авиаконструктор
Кербер Леонид Людвигович*	1903—1993	1912—1913	авиаконструктор, доктор технических наук, лауреат Ленинской премии
Пуговкин Пётр Романович*	1920—1997	1932—1938	инженер-подполковник, авиационный инженер, кандидат технических наук, уч стник Великой Отечественной войны
Калинин Борис Арсентьевич	1920—1970	1930—1938	инженер-полковник авиации, уч стник Великой Отечественной войны
Козлов Константин Константинович*	1921—2016	1930—1937	майор, штурман бомбардировочной авиации, уч стник Великой Отечественной войны
Шишкин Анатолий Алексеевич	1923—1943	1938—1941	младший лейтенант, лётчик, уч стник Великой Отечественной войны
Меркульев Константин Константинович*	1926—2009	1933—1937	полковник авиации, штурман, преподаватель
Гречко Георгий Михайлович*	1931—2017	1947—1948	лётчик-космонавт, доктор физико-математических наук, дважды Герой Советского Союза

Фамилия, имя, отчество	Годы жизни	Годы учёбы в школе	Краткая информация
Смирнов Влентин Владимирович	1932—2006	1948—1951	Д-р техн. н. укр., профессор, спец. лист по н. в. и г. ции космических орбит льных средств
Борисенко Андрей Иванович*	1964 г.р.	1971—1979	космон. вт-испыт. тель, Герой Российской Федерации
* отмечены персоны, биографические странички которых размещены на сайте www.kmay.ru			



Павел Павлович
Бекель

Первым в этом списке стоит имя **Павла Павловича Бекеля**^{4,5}, более известного в роли основоположника автомобилизма в России. Сын потомственного почётного гражданина, купца Павла Яковлевича Бекеля (1837—1916) родился в Санкт-Петербурге 8 сентября 1869 года. Бекели были связаны тесными родственными отношениями с семьями Богдана Виллевалде, профессора батальной живописи, и Борманов, известных кондитеров и коммерсантов, дети которых учились «у Мая». Неудивительно, что Павел и два его брата, Альфред (1873—?) и Карл (1883—?), тоже стали учениками известной немецкой школы. Юноша завершил учёбу в 5 классе реального училища в 1884 году. В дальнейшем Павел Павлович продолжил семейное дело и к 1914 г. был директором-распорядителем правления «Торговое товарищество Павел Бекель» и директором общества «Орион», которое занималось производством ламп и фонарей⁶. Однако известность ему принесло не занятие семейным делом, а увлечение автомобилизмом. Павел Бекель был одним из учредителей Санкт-Петербургского автомобиль-клуба, деятельным участником инициативной группы по созданию Российского автомобильного общества, а в дальнейшем и его вице-президентом. Нужно сказать, что развитие автомобильного и авиационного спорта в России шло параллельными путями. Достаточно вспомнить, что первоначально Царскосельское автомобильно-спортивное общество, членом которого являлся Павел Бекель, именовалось «Аэро-автомобильное общество»⁷, однако позднее было принято решение не смешивать авиацию и автомобилизм в одно целое. Это не помешало Павлу Павловичу сочетать увлечение автомобильным спортом с интересом к авиации. Свидетельством этому может служить близкая дружба с пионером российской авиации Юлием Меллером⁸. В 1909 г. фирма Меллера приступила к постройке аэропланов и во время Первой мировой войны стала крупнейшим авиационным заводом страны. В это же время П. П. Бекель создал «Акционерное общество Павел Бекель», которое занималось

⁴ Годы жизни героев очерка приведены в сводной таблице.

⁵ Дробышева Т. А., Лейнонен И. Л., Валиев М. Т. Бекель Пауль Павлович: [биографич. страница] // Школа Карла Мая. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 12.10.2014): http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=203.

⁶ Боханов А. Н. Деловая элита России: 1914 г. – М.: Институт российской истории, 1994. – С. 81–82.

⁷ Проект устава был разработан князем Алексеем Дмитриевичем Чагадаевым-Саканским (1883—1937) в конце 1912 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 12.10.2014): <http://www.tsar-auto-club.spb.ru/history/chagadaev.html>.

⁸ Меллер Юлий Александрович (?—1918) – один из основателей авиационного производства в России, основатель знаменитого завода «Дукс», флагмана отечественного самолётостроения.

поставкой на российский рынок первоклассных грузовых и легковых автомобилей лучших мировых фирм и играло заметную роль в популяризации автомобилизма в Российской империи. Предприниматель неоднократно посещал авиационный завод Меллера, обменивался опытом организации производства, выезжал на аэродромы.

Судьба Павла Бекеля и его родственников после Октябрьской революции, к сожалению, неизвестна. Павел Павлович Бекель умер 1 января 1940 г. в Лондоне.



Николай Фёдорович
Фогель. 1914

Более значимы перед воздушным флотом России заслуги бывшего ученика школы **Николая Фёдоровича Фогеля**, вошедшего в историю отечественной авиации в качестве одного из главных создателей отечественной морской авиации. Николай родился 22 августа 1874 г. в Санкт-Петербурге⁹. Мальчик рано потерял родителей, и его воспитанием занималась родная тётя – Софья Александровна Веселовская (урождённая Бруни, 1859 — после 1930). Активное участие в судьбе внука принимал и его дед, академик архитектуры А. К. Бруни (1825—1915). В подготовительный класс Николай поступил в 1881 г. и покинул стены нашего учебного заведения после 4 класса реального училища в 1887 году.

В том же году по прошению А. К. Бруни он был определён в Морской корпус^{10,11}, из которого выпустился мичманом в 1893 году. В период 1889–1908 гг. Николай Фогель в разных должностях участвовал в 35 кампаниях на 24 военных кораблях¹². К 1904 г. он состоял адъютантом великого князя Александра Михайловича и членом Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования. Звания капитан-лейтенанта, капитана II ранга и капитана I ранга Николай Фёдорович заслуженно получал с опережением действующих сроков выслуги. Успешная карьера морского офицера была связана со сложной деятельностью по организации нового вида вооружённых сил – морской авиации. В 1910 г. в должности начальника отдела личного состава при Управлении полевого генерал-инспектора авиации и воздухоплавания¹³ он участвовал в организации школы авиаторов в Гатчине. В том же году капитан II ранга Н. Ф. Фогель был назначен первым председателем Авиационной школы в Санкт-Петербурге¹⁴. Однако неблагоприятные северные климатические условия не позволяли производить круглогодичную подготовку пилотов, и вскоре школа была переведена в Севастополь¹⁵. Какое-то время в Гатчине

⁹ Российский государственный архив Военно-морского флота (далее – РГА ВМФ). Ф. 406. Оп. 9. Д. 4431. Л. 1–7.

¹⁰ См. сноску 198 на с. 113.

¹¹ РГА ВМФ. Ф. 432. Оп. 5. Д. 7134. Л. 1.

¹² РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 4. Д. 1644; Ф. 417. Оп. 5. Д. 4649.

¹³ РГА ВМФ. Ф. 249. Оп. 1. Д. 101. Л. 61.

¹⁴ Драшпиль Б. Краткий обзор истории авиации в Российском Императорском флоте (1890–1917). [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 13.10.2014): http://www.xl3.ru/kadeti/rus_mor_avia.htm.

¹⁵ Севастопольская офицерская школа авиации была основана в ноябре 1910 г. великим князем Александром Михайловичем. В 1913 г. переведена в пос. Кача севернее Севастополя. С 1938 г. – Качинская Краснознамённая военная авиационная школа им. тов. Мясникова. В 1965 г. преобразована в Качинское высшее военное авиационное ордена Ленина Краснознамённое училище лётчиков им. А. Ф. Мясникова. Расформирована 1 ноября 1998 г. Приемником Качинского учили-

ещё проводились занятия для курсантов высшего курса, но вскоре оба класса – и общий, и специальный – были окончательно переведены в Севастополь, после чего Н. Ф. Фогель передал полномочия председателя капитану II ранга Вячеславу Никаноровичу Кедрину.

В 1914 г. на основании Высочайшего повеления Н. Ф. Фогель был произведён в генерал-майоры флота. Во время Первой мировой войны он курировал подготовку морских лётчиков, постоянно участвовал в инспектировании вновь создаваемых авиадивизионов. В том числе и его заслугами к середине 1916 г. в Петроградской офицерской школе морской авиации¹⁶ числилось 120 курсантов.

Один из пионеров отечественной авиации Н. Ф. Фогель входил в ближайшее окружение Его Императорского Величества Николая II. Вместе с великой княгиней Ксенией Александровной и шестью её сыновьями 25 марта 1917 г. он выехал в Крым. В 1918 г. руководил обороной Дюльбера^{17,18}. Участвовал в Белом движении: в 1920 г. был управляющим делами отдела воздушного флота Добровольческой армии. После 1920 г. эмигрировал в Германию, был активным членом Берлинского союза взаимопомощи служивших в Российском флоте, в 1930 г. – член объединения гвардейского экипажа, в 1933 г. – председатель Копенгагенской группы морских офицеров. В 1936 г. жил в Риме и Монте-Карло.

За заслуги перед Отечеством Н. Ф. Фогель был награждён орденами: Св. Владимира IV и III степени, Св. Анны III, II и I степени, Св. Станислава II и I степени, а также французским орденом Почётного легиона, прусским орденом Красного орла IV степени, турецким орденом Османа IV степени, греческим орденом Спасителя Офицерского креста, норвежским орденом Св. Олафа командорского креста 2 класса, бухарским орденом Золотой звезды II степени. Отдельно необходимо отметить, что за особые труды и заслуги в деле усиления воздушного флота ему был вручён Золотой знак, которым он очень дорожил.

Николай Фёдорович Фогель умер 11 мая 1943 г. в Копенгагене¹⁹.

Безусловно, самым «урожайным» временем для авиационной истории школы К. Мая было начало XX века. Практически в одно время здесь учились будущие авиаторы: Иван Кортацци, Игорь и Олег Зайцевские, Гавриил Кулебякин, Юрий Грузенберг, Григорий Векшин, Павел Депп, Виктор и Леонид Керберы, Александр Апухтин и Николай Фаусек.

Иван Георгиевич Кортацци (Cortazzi) родился 8 июля 1891 г. в г. Николаеве Херсонской губернии в семье подпоручика (будущего генерал-майора) Георгия Ивановича Кортацци (1866—1932) и его жены Татьяны Иосифовны (1866—1940)²⁰, дочери контр-адмирала И. И. Федоровича (1822—1898). В гимназии Иван учился только один, 1906/1907 учебный год в V классе, но общее

ща является 783-й учебный авиационный ордена Ленина Краснознамённый центр подготовки лётного состава в г. Армавире (Краснодарский край).

¹⁶ Располагалась на Гутуевском острове.

¹⁷ Дворцово-парковый ансамбль в пос. Корезиз (Ялта), построенный в 1897 г. для великого князя Петра Николаевича.

¹⁸ *Белякова З. И.* Романовы. Как это было. – СПб.: Библиополис, 2006.

¹⁹ Незабываемые могилы. Российское зарубежье: некрологи 1917–1997: в 6 т. – Т. 6. – М.: Пашков дом, 1999. – С. 666.

²⁰ *Кочергина Т. В.* Севастопольская морская династия: очерки и рассказы. – Севастополь, 2015. – С. 69–70; Гос. Архив Николаевской области (Украина). Ф. 484. Оп. 1. Д. 1191. Л. 53 об–54; ЦГИА СПб. Ф. 144. Оп. 2. Д. 133. Л. 287.

увлечение учеников школы авиацией вполне могло повлиять на формирование круга интересов юноши. Для продолжения образования его определили в Первый кадетский корпус^{21,22}. Затем, в 1909 г., он поступил в Николаевское кавалерийское училище²³, из которого через два года был выпущен корнетом в лейб-гвардии Конно-гренадёрский полк. Однако увлечённость авиацией заставила молодого офицера сменить военную специальность, и в 1914 г. Иван Кортацци окончил теоретические курсы авиации при Политехническом институте²⁴ и был командирован в Севастопольскую авиационную школу, где за месяц до начала Первой мировой войны, в июле 1914 г., успешно сдал экзамен на лётчика²⁵. Через год, в июне 1915 г., сдав экзамен на звание военного лётчика, он был назначен в 3-й полевой авиаотряд (позднее был переименован в 8-й армейский авиаотряд и вошёл в состав 8-го авиадивизиона). В июле 1916 г. Иван Георгиевич был переведён в Гвардейский авиаотряд, которым командовал с октября 1916 г. по февраль 1917 года. В мае 1917 г. он был прикомандирован во французский авиадивизион, действовавший в годы Первой мировой войны в составе русской авиации на Юго-Западном фронте. Со слов историка авиации В. П. Куликова, когда командование 1-го гвардейского авиаотряда запросило И. Г. Кортацци обратно, командир французского авиадивизиона подполковник Берже просил оставить в его распоряжении опытного и умелого лётчика²⁶. Однако в связи с острой нехваткой пилотов в гвардейском авиаотряде в просьбе было отказано, и он вернулся в свой отряд.



Иван Георгиевич Кортацци

²¹ См. сноску 21 на с. 75.

²² РГВИА. Ф. 2008. Доп. оп. Д. 1494.

²³ См. сноску 206 на с. 115.

²⁴ Совр. Политехнический университет Петра Великого: ул. Политехническая, д. 29.

²⁵ РГВИА. Ф. 2008. Доп. оп. Д. 1494.

²⁶ Куликов В. Биография лётчика // Крылья Родины. – 1989. – № 10. – С. 37.

Во время перелёта из Проскурова в Каменец 13 октября 1917 г. самолёт штабс-ротмистра И. Г. Кортацци упал по невыясненным причинам у местечка Дунаевцы, самолёт разбился, и лётчик погиб...

За отличия в делах против неприятеля и проявленный героизм лётчик Иван Георгиевич Кортацци был награждён орденами Св. Анны IV степени «За храбрость», Св. Анны III степени с мечами и бантом, Св. Станислава III степени, Св. Станислава II степени с мечами и Св. Владимира IV степени с мечами и бантом.



Гавриил Фёдорович
Кулебякин. 1909.
Публикуется
впервые

Гавриил Фёдорович Кулебякин родился 21 января 1892 г. в Санкт-Петербурге. В I класс гимназии Гавриил поступил в 1901 г. и окончил полный курс с серебряной медалью в 1909 г. (средний балл 4,0)²⁷. Во время учёбы он увлекался авиацией и футболом, входил в состав сборной команды школы, одержавшей победу в чемпионате среди средних учебных заведений столицы в 1907 году. Юноша продолжил образование в Политехническом институте Императора Петра Великого. После начала Первой мировой войны на волне патриотических настроений он поступил на ускоренные офицерские курсы в Николаевское кавалерийское училище и выпустился в 1-й гусарский Сумский генерал-лейтенанта А. Н. Сеславина полк. Позднее, в ноябре 1917 г., Гавриил Кулебякин окончил Бакинскую офицерскую школу морской авиации (БОШМА)²⁸. В апреле 1918 г. он был направлен в 15-й Сибирский авиационный отряд в Оренбургскую губернию, в декабре того же года командирован в распоряжение начальника авиации и воздухоплавания Сибирской армии. В 1919–1920 гг. Гавриил Фёдорович был офицером 1-го авиационного отряда войск Дальневосточной армии атамана Г. М. Семёнова. После поражения белой армии он эмигрировал в Китай, в 1926–1934 гг. служил в китайской авиации. С 1950 г. проживал в Сан-Франциско.

Скончался Гавриил Фёдорович Кулебякин 5 марта 1962 г., похоронен на Сербском кладбище в г. Колме (Калифорния, США)²⁹.

Судьбы ещё двух бывших учеников школы связаны с морской авиацией. Братья **Игорь и Олег Зайцевские** родились в семье горного инженера Николая Александровича Зайцевского³⁰. Старший – Игорь – родился 6 мая 1893 г. в Екатеринбурге, младший – Олег – 30 июля 1894 г. в Заводе Кыштым Пермской губернии. В начале 1900-х гг. семья Зайцевских переехала в столицу и жила в непосредственной близости от школы, на 2-й линии Васильевского острова. В 1907 г. Олег поступил в IV класс гимназии, в 1908 г. Игоря приняли в 5 класс реального училища. Оба юноши покинули «майские» стены после окончания пятого класса



Игорь Николаевич
Зайцевский. 1914

²⁷ ЦГИА СПб. Ф. 478. Оп. 3. Д. 3542. Л. 1–5.

²⁸ Основана в 1916 г. как филиал Петроградской офицерской школы морских лётчиков.

²⁹ Бужков А. М., Крицкий Н. Н. Морские стрелковые формирования Белого движения в Сибири и на Дальнем Востоке России (1918–1922 гг.). – Владивосток: Рея, 2015. – С. 454.

³⁰ ЦГИА СПб. Ф. 144. Оп. 2. Д. 132. Л. 120.

соответствующих отделений в 1909 году³¹. Образование братья Зайцевские продолжили в Морском кадетском корпусе, который окончили одновременно в 1914 году³². В 1915 г. Игорь поступил в Школу морской авиации в Петрограде и завершил обучение в 1916 г. в Баку. После окончания Авиационной школы он участвовал в воздушных боях на Балтике в составе 2-го воздушного дивизиона Балтийского флота, где с января 1916 г. уже служил его младший брат Олег. В июле 1917 г. Игорь Зайцевский командовал авиаотрядом «Добро», в ноябре 1917 г. – авиаотрядом «Глаголь»³³. К октябрю 1916 г. был награждён боевыми орденами Св. Анны IV степени с надписью: «За храбрость», Св. Станислава III степени с мечами и бантом, Св. Анны III степени с мечами и бантом. После смены власти в 1917 г. И. Н. Зайцевский недолгое время служил в Красной армии. Вместе с морскими офицерами – лётчиками М. И. Сафоновым, В. А. Парфененко и братом Олегом 11 апреля 1918 г. он перелетел к белофиннам. Сражался в армии генерала от кавалерии К. Г. Маннергейма под именем капитана Эрика Илмаринена, был удостоен звания капитана и ордена Белой розы с мечами³⁴.



Олег Николаевич Зайцевский. 1916

Младший брат, **Олег Николаевич Зайцевский**, в 1915 г. окончил Севастопольскую военную авиационную школу. Вместе со своим братом он сражался на Балтике, в июле 1917 г. командовал авиаотрядом «Иже». За отличие в делах против неприятеля О. Н. Зайцевский был награждён орденами Св. Владимира IV степени с мечами и бантом, Св. Станислава III степени и Св. Анны III степени с мечами и бантом³⁵. После 1917 г., как и его старший брат, он попал в Красную армию, перелетел к белофиннам, служил лётчиком и инструктором в авиации генерала от кавалерии К. Г. Маннергейма под именем капитана Отто Илмаринена. В сентябре 1919 г. все русские лётчики были неожиданно уволены. Очевидно, это было связано с отказом командующего Северо-Западной белой армии, генерала от инфантерии Н. Н. Юденича признать независимость Финляндии. Братья Зайцевские перебрались в Стокгольм, где присоединились к подпольной группе генерала Хачаладзе, готовившей теракты против советского посольства. Шведская полиция раскрыла их планы и арестовала заговорщиков. Зайцевские были приговорены к восьми годам заключения, но через четыре года были помилованы личным указом короля Швеции³⁶.

Дальнейшая судьба братьев сложилась по-разному. Старший брат до конца своей жизни жил в Швеции, работал таксистом, занимался живописью. Игорь Николаевич Зайцевский умер 18 апреля 1979 г. в Стокгольме³⁷.

³¹ Благово Н. В. Школа на Васильевском острове: [в 2 ч.]. Ч. 1. – СПб.: Анатолия, 2013. – С. 460.

³² РГА ВМФ. Ф. 432. Оп. 2. Д. 761; РГА ВМФ. Ф. 432. Оп. 2. Д. 760.

³³ РГА ВМФ. Ф. 406. Оп. 10. Д. 3–16.

³⁴ Пюккенен А. Русские лётчики в армии Маннергейма // Невское время. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 12.03.2016): http://www.nvspb.ru/stories/russkie_letchiki_v_armii_manne/?version=print.

³⁵ РГА ВМФ. Ф. 406. Оп. 10. Д. 3–17.

³⁶ Пюккенен А. Русские лётчики...

³⁷ Незабываемые могилы... Т. 2. – С. 567.

Олег Николаевич с 1925 г. жил во Франции, вскоре переехал в США, где работал у И. И. Сикорского и в компании Douglas New Standard Aircraft. С 1930 г. жил в Мексике, занимал административные посты, служил в Федеральной комиссии по электричеству, в 1964 г. был управляющим тремя фабриками по изготовлению льда. Скончался 21 мая 1981 г. в Мексике, в Обригоне.



Григорий Алексеевич Векшин, юнкер Владимирского военного училища. 1913

Григорий Алексеевич Векшин, младший из трёх братьев Векшиных, родился 23 июля 1893 г. в г. Гунгербурге³⁸ (Эстляндия)^{39,40}, расположенном при впадении в Балтийское море реки Наровы. Отец Григория, успешный предприниматель и известный благотворитель, потомственный почётный гражданин Алексей Львович Векшин (1847—1921), занимал видное положение в деловых и меценатских кругах Санкт-Петербурга. Мать, Васса Павловна (урождённая Шешукова, 1862—1928), была дочерью известного сибирского золотопромышленника. В I класс гимназии мальчик поступил в 1903 году. В это время в школе уже учились два его старших брата, Николай и Владимир. Он окончил полный курс гимназии в 1911 г. с достаточно высоким средним баллом – 4,08.

На последние годы учёбы Григория приходится начало его увлечения авиацией. В вышеприведённой заметке из журнала «Огонёк» вызывает большие сомнения заявленная высота в 65 метров⁴¹. Скорее всего, речь идёт о расстоянии полёта, что подтверждается следующей цитатой: «...Г. Векшин летом 1910 года вместе с тартусским гимназистом Фр. фон Гревингом изготовил свой первый планер. На нём в августе того же года в Хаапсалу на пляже “Африка” он совершил несколько полётов, поднявшись на высоту 16 м и пролетев расстояние в 65 м. Самый высокий полёт якобы достигал 28 м... Григорий Векшин был первым планеристом в мире, который осмелился подняться в воздух с пассажиром (каким-то 11-летним мальчиком). В следующем году он установил рекорд России, продержавшись в воздухе 4 минуты и 36 секунд»^{42,43}.

Правда, в этом отрывке вызывает сомнение датирование рекорда продолжительности полёта 1911 г., информация об этом была приведена в уже упомянутой статье 1910 года.

Схожая информация была опубликована и на страницах газеты «Ревельские известия». В заметке под названием «Попытки воздушных полётов в Хаапсалу» говорилось: «...16-летний ученик гимназии Григорий Векшин построил аэроплан из сосновых досок по системе Voisin. Из-за отсутствия мотора для перемещения летательного аппарата используется лошадь, идущая впереди длинного каната, к которому прикреплен аэроплан. <...> Когда летательный аппарат начинает

³⁸ С 1921 г. – г. Нарва-Йыэсуу (Усть-Нарва).

³⁹ РГВИА. Ф. 409. Оп. 2. Д. 16626, п/с 292–496–551.

⁴⁰ РГВИА. Ф. 292. Оп. 496. Д. 551.

⁴¹ Максимальная высота в этом полёте составляла 16 метров.

⁴² Põhjakotkad: Eesti lendurid ja lendurvaatlejad tsaariajast kuni 1940. Aastani / koostajad Toivo Kitvel, Toomas Türk, Arvo Lennart Vercamer. – Tallinn: Külim, 2011. [Северные орлы: эстонские лётчики и лётчики-наблюдатели с царского времени до 1940 г. / сост.: Тойво Китвель, Тоомас Тюрк, Арво Леннарт Веркамер. – Таллин: Külim, 2011. – Пер. с эстон. яз. Н. А. Лачиновой].

⁴³ Ещё одно противоречие: продолжительность полёта 4 мин. 36 сек. была указана в публикации 1910 г.

подниматься в воздух, воздухоплаватель прыгает на своё место и поднимается в воздух до тех пор, пока его товарищи на земле, управляя самолётом при помощи каната, перемещают его далее. При хорошем ветре возможно подняться на высоту до 8 сажений и пролететь по воздуху до 20 сажений. Совершить более длительный полёт не позволило отсутствие пространства. Эти испытания привлекли много наблюдателей. Фотографы сделали снимки, на которых видно, что кроме товарищей пилота много и других, даже пожилых людей, которые помогали при проведении испытаний»⁴⁴.

Обе статьи сопровождалась фотографиями.

Сразу после окончания школы Григорий подал документы на математическое отделение физико-математического факультета ИСПБУ⁴⁵. В это время семья Векшиных проживала в собственном доме на Забалканском проспекте⁴⁶, а лето проводила в Эстонии, в любимой Гаапсале, где отец приобрёл большой участок.

После первого курса университета юноша подал прошение о переходе во Владимирское военное училище^{47,48}. Представляет интерес характеристика, которая записана в личном деле юнкера Г. А. Векшина: «К концу лагерного сбора юнкер Векшин представляется мне следующим образом: красивый, умный, более развитый и отлично воспитанный, чем большинство из его товарищей, он в то же время чужд всякого рабства воли и духа. В нём отсутствует именно то, что поражает в некоторых лучших юнкерах курса, а именно слепое повиновение начальству и неподдельная преданность делу службы. Вместе с искорками таланта или, во всяком случае, незаурядных способностей ясно проглядывает независимость характера, полное отсутствие боязни перед ответственностью. Он дисциплинирован, но признаёт дисциплину лишь по необходимости, как нечто неизбежное, абсолютно чуждое свойствам его характера. В нём есть известная удаль, лихость, но пока что это выразилось лишь в том, чтобы браво сошкольничать. Принимая во внимание ум и способности юнкера Векшина и другие свойства его характера, <необходимо> признать, что все они лишь характеризуют талантливость его натуры. (Другой вопрос, насколько удовлетворительны они в качестве проводника воли высшего начальства. Здесь всё зависит от него. Векшин может быть отличным или плохим офицером, всё зависит от руководства им. Дурного, во всяком случае, за ним ничего не замечалось)»⁴⁹.

За месяц до начала Первой мировой войны, 12 июля 1914 г., Григорий Векшин выпустился из училища 1-м разрядом, из фельдфебелей подпоручиком в лейб-гвардии Гренадёрский полк.

С первых дней войны этот полк принимал активное участие в боевых действиях: уже 26–27 августа 1914 г. он отличился в бою у Тарнавки⁵⁰. Потери полка

⁴⁴ Цит. по: Kitvel T., Tilk J. Eesti lennukroonika. Tekste ja pilte aastani 1940. – Tallinn: OÜ Aviopool, 2003. – Л. 28–29. [Kitwель Т., Тильк Й. Эстонская авиационная хроника. Текст и изображения до 1940 г. – Таллин: Aviopool, 2003. – С. 28–29. – Пер. с эстон. яз. Н. А. Лачиновой].

⁴⁵ ЦГИА СПб. Ф. 14. Оп. 3. Д. 58266. Л. 2.

⁴⁶ Совр. Московский пр.

⁴⁷ Ведёт историю от Санкт-Петербургского пехотного юнкерского училища (1869). В 1908 г., 1 сентября, было переименовано в Санкт-Петербургское военное училище. В 1910 г. в память великого князя Владимира Александровича, бывшего главнокомандующего войсками гвардии и Петербургского военного округа, в ведении которого училище находилось свыше 24 лет, наименовано Владимирским военным училищем. Помещалось в д. 14–18 по Б. Гребецкой ул. (ныне ул. Пионерская).

⁴⁸ РГВИА. Ф. 409. Оп. 2. Д. 16626, п/с 292–496–551. Л. 49.

⁴⁹ Там же. – Л. 51.

⁵⁰ Тарнавка – село в Старосамборском районе Львовской области.

за два дня были катастрофическими – 50 офицеров и 2500 солдат. В конце боя в строю остались только 7 офицеров!!! За это сражение Григорий Векшин был награждён орденом Св. Анны IV степени с надписью: «За храбрость». В начале сентября 1914 г. оставшаяся часть войска переправилась через реку Сан в австрийскую Галицию, в октябре велись бои в районе дер. Кациолка – Стара Завада, в ноябре – в районе деревень Янгрот – Сулашов. Декабрь 1914 г. и январь 1915 г. полк провёл в резерве, пополняя личный состав после тяжёлых потерь первых месяцев войны. Начиная с февраля 1915 г., полк вернулся на фронт.

В июле – начале августа 1915 г. вёл бои у дер. Крупе, Верещин, Мосты, Погорелец (Люблинское воеводство, Польша)⁵¹. В одном из этих сражений Григорий Алексеевич Векшин получил смертельное ранение.

Тело поручика Векшина было доставлено в Петроград и захоронено в семейной ограде Векшиных на Волковском православном кладбище⁵². После длительных поисков автору удалось найти место его погребения. В настоящее время ведутся переговоры с администрацией кладбища о восстановлении могилы героя.

Имена Николая и Владимира Векшиных, двух старших братьев Григория, также зафиксированы в числе активных организаторов школьного авиакружка. Однако свидетельств их увлечения авиацией после окончания школы нами не обнаружено.

Дальнейшая судьба членов семьи Векшиных сложилась по-разному. Отец, Алексей Львович Векшин, умер в 1921 г. в ссылке в Барнауле, мать, Васса Павловна Векшина, умерла в 1928 г. в Хаапсалу.



Николай Алексеевич
Векшин

Николай Алексеевич Векшин родился в 1887 г., поступил в III класс гимназии в 1900 г. и окончил полный курс в 1906 г. со средним баллом 4,15. После революции 1917 г. он эмигрировал в Эстонию, увлёкся парусным спортом, достиг значительных результатов в этой области, успешно представлял эту страну на IX летних Олимпийских играх 1928 года⁵³, в 1947 г. даже успел получить звание мастера спорта СССР, но через четыре года после окончания Второй мировой войны был арестован по ложному доносу и погиб в сталинских лагерях 15 января 1951 года.

Владимир Алексеевич Векшин родился в 1890 г., во II класс гимназии поступил в 1901 г. и окончил полный курс в 1908 году⁵⁴. Высшее образование получил на юридическом факультете ИСПБУ. В 1916 г. он окончил Николаевское кавалерийское училище⁵⁵, служил во 2-м лейб-драгунском Псковском полку. В июле 1917 г. поручик В. А. Векшин был командирован в распоряжение Управления воздушного флота⁵⁶. После революции 1917 г. он эмигрировал из России сначала в Эстонию, потом в США.

⁵¹ Лейб-гвардии Гренадёрский полк. Боевые походы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 13.10.2014): <http://www.regiment.ru/reg/1/A/6/2.htm>.

⁵² ЦГИА СПб. Ф. 643. Оп. 1. Д. 51. Л. 33 об. – Информацию предоставил аспирант СПбИИ РАН Н. В. Родин.

⁵³ Экипаж 6-метровой яхты «Тутти V» под руководством капитана яхты Николая Векшина занял III место в классе 6М.

⁵⁴ ЦГА СПб. Ф. 7240. Оп. 2. Д. 582. Л. 18 с об.

⁵⁵ См. сноску 206 на с. 115.

⁵⁶ ЦГА СПб. Ф. 7240. Оп. 2. Д. 582. Л. 41.



Владимир
Алексеевич Векшин

Владимир Алексеевич Векшин прожил долгую и счастливую жизнь и окончил свой жизненный путь 28 марта 1958 г. в г. Спрингфилде (Массачусетс, США)⁵⁷.

Автору удалось установить связь с потомками братьев Векшиных, живущими в США, Эстонии и Санкт-Петербурге, поделиться с ними результатами поисков и получить от них интереснейшую информацию о жизни славных выпускников школы.

Безусловно, успешные эксперименты Григория Векшина были хорошо известны в гимназии. Вместе со своими старшими братьями он способствовал развитию интереса к авиации у своих одноклассников, результатом чего стала организация кружка «Общество любителей авиационного спорта» (ОЛАС), который был создан 24 января 1912 г. при активной поддержке директора школы А. Л. Липовского^{58,59}. Многие говорят о том, что это был первый в России школьный авиационный кружок. Как мы видим на примере Григория Векшина, увлечение авиацией не ограничивалось изучением теории полётов и подготовкой докладов по авиационной тематике. Ещё одним примером практических результатов было создание гимназистом Николаем Фаусеком первой в России модели самолёта.

Николай Викторович Фаусек родился 19 октября 1895 г.⁶⁰ в Неаполе в семье профессора зоологии, энтомолога Виктора Андреевича Фаусека (1861—1910) и Юлии Ивановны Фаусек (урождённой Андрусовой, 1863—1942)⁶¹. В это время отец будущего гимназиста проходил практику на знаменитой Неаполитанской зоологической станции. Интересно отметить, что он был учеником и последователем Н. П. Вагнера, профессора, члена-корреспондента Петербургской АН, сын и внук которого также учились в школе К. Мая^{62,63}. Кроме этого, семья Фаусек имела дружественные, профессиональные и родственные связи со многими семьями учеников гимназии – Андрусовыми⁶⁴, Фаминцыными, Шимкевичами. Круг семейных интересов выходил далеко за пределы естественных наук, Фаусеки поддерживали близкие отношения с поэтом А. Н. Плещеевым, дружили с писателем В. М. Гаршиным, художественным критиком В. В. Стасовым, художником Н. А. Ярошенко.

⁵⁷ Новое русское слово. – Нью-Йорк. – 1958. – 1 апр.

⁵⁸ С.-Петербургские Гимназия и Реальное училище К. Мая в 1911–1912 учебном году. – СПб., 1913. – С. 48.

⁵⁹ Подробнее об А. Л. Липовском см. в статье Т. Л. Модзалевской «Филологи – учителя и ученики школы К. Мая». – С. 83–87 настоящего сборника.

⁶⁰ РГИА. Ф. 733. Оп. 153. Д. 37. Л. 7.

⁶¹ Об Ю. И. Фаусек см. в статье Т. Л. Модзалевской «Филологи – учителя и ученики школы К. Мая». – С. 108–109 настоящего сборника.

⁶² *Валиев М. Т.* Вагнер Пётр Николаевич: [биографич. страница] // Школа Карла Мая... [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 23.10.2014): http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=458.

⁶³ *[Валиев М. Т.]* Вагнер Николай Петрович: [биографич. страница] // Школа Карла Мая... [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 23.10.2014): http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=457.

⁶⁴ *Валиев М. Т.* Андрусов Дмитрий Николаевич: [биографич. страница] // Школа Карла Мая... [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 23.10.2014): http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=77.

Семья Фаусек имела многонациональные корни: один прадед Николая был обрусевшим чехом, другой прадед был немцем, прабабушка – дочерью французского эмигранта, бабушка – немкой. Его мать была известной пропагандисткой воспитания детей по методу Монтессори⁶⁵.

Николай был младшим ребёнком в семье. Два старших брата, Всеволод (1888—1910) и Владимир (1892—1915), были примером для подражания, а сестра Наталия (1893—1953) – верным товарищем в играх. Отношениям в семье посвящены трогательные страницы недавно опубликованных воспоминаний Ю. И. Фаусек⁶⁶. Рассказы о маленьких Коле и Наташе были опубликованы в 1928 г. в виде отдельных книжек⁶⁷. Юлия Ивановна так описывала историю создания этих текстов: *«В первую очередь – для своих старших детей из элементарной школы Монтессори: они очень любили читать именно реалистичные истории, а такой литературы в то время было крайне мало. Но то, что для учеников должно было выглядеть реалистично, для меня являлось грустной сказкой. Эти книжки я писала, обливаясь слезами»*.



Николай
Викторович Фаусек.
1913. Публикуется
впервые. ЦГА
СПб. Ф. 3121. Д. 21.
Оп. 3064. Л. 1

Как писала в своих воспоминаниях Юлия Ивановна, *«...с выбором места учёбы для сына у нас с мужем не было разногласий – только школа Карла Мая. <...> Мужу нравилось, что состав учащихся школы был очень разнообразен как по сословному, так и по национальному признаку. <...> Меня же гораздо более интересовало, насколько педагогические принципы этой школы соотносятся с теми, которые мы с Виктором определили для воспитания детей в нашей семье. Оказалось – соотносятся великолепно»*⁶⁸.

Старшие братья «майского жука» учились в Гимназии Г. А. Видемана⁶⁹, но родители разочаровались в качестве преподавания в этой школе.

Во время учёбы Николая в гимназии его отец занимал должность директора С.-Петербургских Высших женских (Бестужевских) курсов, а мать преподавала в младших классах одной из женских гимназий и увлеклась педагогической системой Монтессори, которой в будущем посвятила всю жизнь. В 1912 г., когда будущий авиаконструктор учился в VII классе Гимназии К. Мая, Юлия Ивановна поступила в это учебное заведение преподавателем русского языка. Семья проживала в непосредственной близости от школы, на Среднем проспекте Васильевского острова в доме 65⁷⁰.

В старших классах гимназии юноша проявил особый интерес к работе уже упомянутого авиационного кружка ОЛАС, в число первых участников которого он входил. Именно тогда впервые в России Николай построил модель самолёта, используя для этого лучинки, папиросную бумагу и резиновый шнур. Об этом

⁶⁵ Монтессори Мария (1870—1952) – итальянский педагог, основательница широко распространённой системы дошкольного воспитания, основанной на развитии у детей различных навыков при занятиях в форме свободных игр с наглядными пособиями.

⁶⁶ Сороков Д. Г. Русская учительница: [диалогия о судьбе Ю. И. Андрусовой-Фаусек и её семьи]. – М.: Форум, 2010.

⁶⁷ Фаусек Ю. И. Как жили Наташа и Коля: [рассказы для детей]: в 6 кн. – М.: Посредник, 1928.

⁶⁸ Сороков Д. Г. Русская учительница. [Кн. 2]: Семейные истории и метод научной педагогики Юлии Фаусек. – С. 243.

⁶⁹ См. сноску 16 на с. 408.

⁷⁰ Весь Петербург на 1912 год: адресная и справочная книга г. С.-Петербурга. – [СПб., 1912]. – С. 927.

историческом событии впоследствии подробно рассказал его друг Виктор Кербер: «В 1908 г. Коля увидел журнал “Вестник воздухоплавания”, в котором была помещена фотография самолёта “Блерио VIII” в полёте. Коля тут же загорелся желанием сделать модель такого же самолёта и обязательно летающую. Начались поиски материалов. <...> Долго ходил он по магазинам и набрёл на магазин Растеряева в Гостином дворе. Там глаза его разбежались: трубки, листы и проволока из различных цветных металлов. И вот в одном из дальних углов Коля поднял лист и поразился, как он лёгок. “Это что?” – спросил он. “Алюминий”, – ответил продавец. <...> Лист алюминия стоил очень дорого – 90 копеек, но Коля всё-таки купил его. <...> Всё свободное от уроков время он работал над моделями... Вскоре Коля добился замечательных результатов: он ставил свою модель на шасси на паркетный пол школьного зала и пускал. Модель бежала, самостоятельно взлетала на высоту 2–2,5 м, пролетала почти весь зал и по выработке завода планировала и садилась на пол на шасси. Когда стало тесно для полётов модели в зале, Коля перебрался во двор школы. <...> Так появилась первая отечественная модель самолёта. Будучи ещё гимназистом последнего класса Гимназии К. Мая, он успешно читал лекции о моделях самолётов, демонстрируя свою в полёте»⁷¹.

В архиве Я. И. Френкеля, друга и одноклассника юного авиаконструктора⁷², чудом сохранились несколько снимков «пилота» и его детища. Самолётчик Коли после нескольких усовершенствований успешно преодолевал пространство рекреационного зала и даже летал в школьном дворе. Но «майские» авиаторы на этом не остановились и построили планер «Шанюта». Однако поднять его в воздух вблизи станции Горская так и не удалось из-за запрета полиции, опасавшейся жертв.

После окончания гимназии с золотой медалью в 1913 г. Николай Фаусек поступил в Санкт-Петербургский Политехнический институт Императора Петра Великого. Сочетал учёбу с посещением курсов теоретической подготовки будущих лётчиков, открытых при институте, и работой на одном из петроградских авиазаводов. Учёба была прервана Первой мировой войной. Унтер-офицер Николай Фаусек с января 1916 г. по март 1918 г. служил военным лётчиком в 15-м авиаотряде Императорской армии, с 1918 по 1922 г. – военлётом Красной армии на Оренбургском, Закаспийском, Уральском, Бухарском и Ферганском фронтах^{73,74}. К последнему времени относятся живые фронтовые зарисовки военного быта, написанные с очевидным талантом рукой Николая⁷⁵. К сожалению, мы не имеем возможности привести их в нашей статье из-за ограничения размера публикации. С 1922 по 1926 г. Николай Фаусек преподавал в Военно-воздушной академии⁷⁶. Активно занимался организацией и становлением обществ Авиахим и Осоавиахим, являлся страстным пропагандистом авиации

⁷¹ Копытов Г. А. Керберы. Фамильный код: XIV–XXI вв.: в 2-х кн. – Кн. 2. – СПб.: Петербург-XXI век, 2013. – С. 19–22.

⁷² Подробнее о Я. И. Френкеле см. в статье Э. А. Троппа «Физматмайцы». – С. 453–456 настоящего сборника, а также: Благово Н. В. Френкель Яков Ильич: [биографич. страница] // Школа Карла Мая... [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 23.10.2014): http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=3247.

⁷³ ЦГА СПб. Ф. 3121. Оп. 21. Д. 3064. Л. 49–50.

⁷⁴ Сороков Д. Г. Русская учительница... Кн. 1. – С. 16.

⁷⁵ Фаусек Н. В. Фронтовое // Новая Россия. – 1922. – [№ 2]. – С. 102–105.

⁷⁶ Ведёт историю от Московского авиатехникума, созданного по инициативе проф. Н. Е. Жуковского в 1919 г. Совр. Военно-воздушная академия им. проф. Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина, г. Воронеж.

и авиамоделирования⁷⁷. В 1926 г. Николай восстановился в Политехническом институте и получил диплом об окончании в апреле 1930 года⁷⁸. В начале 1930-х гг. Н. В. Фаусек преподавал на самолётостроительном отделении (позже факультет) в Московском авиационном институте (МАИ)⁷⁹. Кроме этого, по утверждению Юлии Ивановны Фаусек, он работал конструктором в Реактивном институте⁸⁰. По нелепому обвинению Николай Викторович был арестован в своей квартире 20 декабря 1937 года. Существует версия, что его арестовали в связи с репрессиями против создателей реактивной техники – ведущих сотрудников РНИИ – НИИ-3 (Реактивного института), «детища» М. Н. Тухачевского⁸¹.

Невозможно не процитировать строки из книги Юлии Ивановны Фаусек, относящиеся к этому трагическому событию: «*“Передай Маримондочке [шутливое семейное имя Юлии Ивановны. – Авт.], что “майский жук” пошёл на вынужденную посадку!*» – улынулся он жене во время своего ареста. ...*Вынужденная посадка – на десять лет без права переписки...*»⁸²

Сейчас нам хорошо известно, что скрывалось за этими словами. Пятнадцатого марта 1938 г. Николай Викторович Фаусек был приговорён Военной коллегией Верховного суда СССР (ВКВС СССР) к расстрелу по обвинению в шпионаже. В тот же день талантливый авиаконструктор был расстрелян и похоронен на «Коммунарке» на 24-м километре Старо-Калужского шоссе. Тогда же были расстреляны приговорённые двумя днями ранее в ходе Третьего московского процесса участники «Право-троцкистского блока», в том числе Н. И. Бухарин, А. И. Рыков, а также другие 99 приговорённых.

Малоутешительная реабилитация последовала 24 ноября 1956 года⁸³.

Юрий Оскарович Грузенберг родился в Санкт-Петербурге 24 августа 1897 г. в семье известного российского юриста и общественного деятеля Оскара Осиповича Грузенберга (1866—1940)⁸⁴, который выступал защитником известных писателей, общественных и политических деятелей (в том числе Максима Горького, В. Г. Короленко, К. И. Чуковского, П. Н. Милюкова, Л. Д. Троцкого и др.). Исключительно близкие и тёплые отношения связывали О. О. Грузенберга и писателя В. Г. Короленко. После Февральской революции отец Юрия был назначен сенатором⁸⁵.

⁷⁷ Некоторые публикации Н. В. Фаусека: Простейший способ летать // *Авиация и химия*. – 1926. – № 2. – Сентябрь; Постройка модели пассажирского самолёта // *Там же*. – 1926. – № 5. – Декабрь; Высотные полёты // *Там же*. – 1929. – № 1. – Январь; Новые идеи в самолётостроении // *Там же*. – 1929. – № 4. – Апрель; Рекордная модель гидросамолёта // *Там же*. – 1929. – № 5. – Май; Через материки и океаны. – М.: Осоавиахим, 1929. (Б-ка журнала «Авиация и химия». № 3); Двадцатилетие мёртвой петли // *История авиации*. – 1933. – № 10.

⁷⁸ ЦГА СПб. Ф. 3121. Оп. 21. Д. 3064. Л. 97.

⁷⁹ В 1930 г., 20 марта, на базе аэромеханического факультета МВТУ им. Баумана создано Высшее аэромеханическое училище с самолётостроительным, моторостроительным и воздухоплавательным отделениями, 20 августа 1930 г. училище переименовано в Московский авиационный институт.

⁸⁰ Один из первых НИИ в СССР по разработке ракетной техники. Создан в Москве в 1933 г. путём слияния московской группы по изучению реактивного движения (1931) и ленинградской Газодинамической лаборатории (1921) за подписью начальника РККА М. Н. Тухачевского в системе Наркомата по военным и морским делам. В 1944 г. Государственный институт ракетной техники (с 1942) ликвидирован, войдя в систему Наркомата авиационной промышленности под именем НИИ-1.

⁸¹ *Сороков Д. Г. Русская учительница...* Кн. 1. – С. 16.

⁸² *Там же*. – С. 252.

⁸³ Постановление ВКВС СССР от 24.11.1956 г.

⁸⁴ ЦГИА СПб. Ф. 14. Оп. 3. Д. 67488. Л. 6.

⁸⁵ Незабываемые могилы... – Т. 2. – С. 253.



Юрий Оскарович
Грузенберг. 1915.
Публикуется
впервые

Первые три года мальчик обучался в Сестрорецком коммерческом училище и поступил в IV класс гимназии осенью 1910 года⁸⁶. Полный курс гимназического отделения он окончил в 1915 г. со средним баллом 3,4 и подал документы на юридический факультет Петроградского университета⁸⁷, но после окончания первого курса в августе 1916 г. прервал учёбу и поступил на военную службу. Не исключено, что на это решение повлияла гибель его двоюродного брата Александра Грузенберга, убитого в бою в декабре 1914 года. В августе 1917 г. Юрий поступил в Офицерскую школу морской авиации, сдал экзамен по специальности «морской лётчик» и пытался поступить на военную службу в Севастополе. Несмотря на увещевания отца, неоднократно сталкивавшегося с антисемитскими проявлениями

в стане белых, юный идеалист твердил: *«Я дал присягу, торжественное обещание служить России, значит, я свою присягу должен блюсти»*. После обращения к начальнику штаба Черноморского флота, контр-адмиралу А. Д. Бубуну он получил ответ: *«Жидам нет и не будет места во флоте, пока я во главе его!»* Неугомонный патриот попытался всё-таки поступить в авиацию при сухопутных войсках, но в результате получил лишь увольнение от службы⁸⁸. В конечном счёте Юрий Грузенберг всё-таки реализовал свою мечту о небе – долгое время служил сначала в военной, позднее в гражданской авиации Великобритании.

Значительное впечатление оставляет биография выпускника 1913 г. **Александра Леонидовича Апухтина**, который успел получить награды за службу в воздухоплавательных частях Российской императорской, Добровольческой и Красной армий.

Александр, выходец из крестьянского сословия, родился 7 августа 1893 г.⁸⁹ в провинции в семье Леонида Ивановича Апухтина (1860—1914). В большой семье, кроме него, росли ещё шестеро братьев. В начале XX в. Апухтины переехали из Костромской губернии в Санкт-Петербург.

В 1910 г. Александр стал учеником 5 класса реального училища. В школе юноша учился хорошо, особую склонность питал к точным наукам, но с трудом одолевал немецкий и французский языки. Он окончил полный курс и дополнительный класс реального училища в 1913 г. третьим, со средним баллом 4,07. В том же году юноша подал документы в Санкт-Петербургский Политехнический институт Императора Петра Великого. Однако уже в марте 1915 г. на волне патриотических настроений поступил в Павловское военное училище⁹⁰, где



Александр
Леонидович
Апухтин, инженер-
полковник

⁸⁶ ЦГИА СПб. Ф. 144. Оп. 2. Д. 130. Л. 264.

⁸⁷ ЦГИА СПб. Ф. 14. Оп. 3. Д. 67488. Л. 3.

⁸⁸ Будницкий О. В. Российские евреи между красными и белыми (1917–1920). – М.: РОССПЭН, 2006. – С. 204.

⁸⁹ ЦГИА СПб. Ф. 478. Оп. 3. Д. 242.

⁹⁰ См. сноску 46 на с. 31.

окончил ускоренный пятимесячный курс военного времени и 1 мая 1915 г. был произведён в прапорщики по армейской пехоте. Первое упоминание об авиации в биографии А. Л. Апухтина приходится на осень 1915 г., когда он окончил ускоренный курс Офицерской воздухоплавательной школы⁹¹ и начал службу в качестве начальника 2-й наблюдательной станции 8-й воздухоплавательной роты, находящейся в составе 5-й армии Северного фронта под г. Двинском⁹², в коей должности пребывал по март 1917 г., когда был назначен командиром 37-го корпусного воздухоплавательного отряда в составе 1-й армии. В феврале 1918 г. при наступлении немцев на Двинск вместе с частью личного состава 37-го корпусного воздухоплавательного отряда был эвакуирован в г. Вятку⁹³. За отличную службу Александр Апухтин был награждён орденами Св. Станислава III степени и Св. Анны III степени с мечами и бантом.

После расформирования воздухоплавательного отряда в марте 1918 г. Александр Леонидович был уволен в долгосрочный отпуск, но уже 16 сентября того же года был мобилизован в ряды РККА. С 30 декабря 1918 г. по 7 июля 1919 г. он – военный воздухоплаватель в 7-м воздухоплавательном отряде в г. Иваново. Позднее, по октябрь 1921 г., – помощник начальника авиации и воздухоплавания особой группы по воздухоплаванию Южного фронта, помощник начальника авиации и воздухоплавания Юго-Восточного фронта, помощник начальника авиации и воздухоплавания Кавказского фронта. В ноябре 1921 г. по рапорту А. Л. Апухтин был переведён в Петроград и по июль 1926 г. последовательно занимал должности помощника заведующего учебно-технической частью и штатного преподавателя по тактике и технике воздухоплавания, командира отряда управляемых аэростатов в Высшей воздухоплавательной школе⁹⁴. С августа 1926 г. по декабрь 1929 г. Александр Леонидович преподавал историю воздухоплавания и организацию ВВС в Военно-теоретической школе Военно-воздушных сил РККА⁹⁵.

В январе 1930 г. А. Л. Апухтин перешёл на работу в отдел управления спецснабжения Управления Военно-воздушных сил РККА, где занимался вопросами организации отечественной парашютной промышленности. В 1935 г. он окончил Курсы усовершенствования начального состава по техническому отделению при Военно-воздушной академии РККА⁹⁶. К этому же времени относится выпуск первых образцов десантных парашютов, которые были запущены в серийное

⁹¹ Военно-учебное заведение Русской императорской армии для подготовки аэронавтов (лётчиков), офицеров воздухоплавательных частей. Создано в 1910 г. с открытием воздухоплавательного и авиационного отделения на базе Учебного воздухоплавательного парка (1885) на Волковом поле С.-Петербурга. С мая 1911 г. авиационный отдел школы дислоцировался в г. Гатчине. 19 июля 1914 г. на базе Авиационного отдела ОВШ была сформирована Гатчинская военная авиационная школа, которая просуществовала до 1 апреля 1918 г., когда была переименована в Гатчинскую социалистическую авиационную школу Рабоче-крестьянского Красного воздушного флота.

⁹² С 1920 г. – г. Даугавпилс в составе Латвийской ССР; с 1992 г. – в составе Латвии.

⁹³ С 1934 г. – г. Киров.

⁹⁴ После октября 1917 г. базировалась в Воздухоплавательном парке на Волковом поле. Здесь готовили командный состав воздухоплавателей и пилотов дирижаблей для РККА. Школа была ликвидирована в 1926 году.

⁹⁵ Создана в 1924 г. в Ленинграде путём слияния Егорьевской школы и Киевского военного училища КВФ. Размещалась в здании бывш. Павловского училища (ул. Красного Курсанта, д. 21). В 1929 г. – Военно-теоретическая школа лётчиков ВВС РККА, с 1931 г. названа им. Ленинского Краснознамённого Комсомола. С июля 1933 г. школа перешла исключительно на подготовку авиационных техников, в связи с чем была переименована в 5-ю военную школу авиационных техников ВВС РККА им. Ленинского Краснознамённого Комсомола.

⁹⁶ См. сноску 76 на с. 624.

производство в 1936 году. В начале 1936 г. Александр Леонидович занимал пост начальника 4-го сектора 2-го отдела Управления материально-технического снабжения Военно-воздушных сил РККА, в ноябре 1939 г. – начальника 2-го отделения 4-го отдела 1-го Управления вооружения и материально-технического снабжения Военно-воздушных сил РККА в звании бригадного интенданта (что соответствует званию генерал-майора). А. Л. Апухтин продолжал успешно заниматься вопросами разработки и изготовления парашютного снаряжения и в годы Великой Отечественной войны. Конец войны он встретил в звании инженера-полковника на должности заместителя начальника 3-го отдела Управления заказов спецоборудования ГУЗ Военно-воздушных сил Красной армии. За успешное решение сложнейшей инженерной и организационной задачи снабжения Красной армии парашютным снаряжением в 1943 г. был награждён орденом Красной Звезды⁹⁷ и орденом Красного Знамени.

А. Л. Апухтин был уволен из рядов Красной армии в отставку по болезни 18 октября 1945 года. По семейным преданиям, Александр Леонидович последние годы жизни провёл в Москве. Был женат на Марии Дмитриевне Апухтиной (урождённой Конюшья, 1897—?). Детей не имел.

А. Л. Апухтин умер в Москве 4 ноября 1946 г., точное место его захоронения неизвестно.

Одними из самых важных героев «школьной истории авиации» являются два незаурядных авиаконструктора – Виктор Львович и Леонид Львович Керберы, сыновья вице-адмирала Людвиг Бернгардовича Кербера (1863—1919). Георгий Артемьевич Копытов, внук старшего из вышеназванных братьев, в течение многих лет по крупицам собирал фамильную историю одного из древних родов российских немцев – Керберов. Пасторы и медики, генералы и адмиралы, педагоги и художники – все они верой и правдой служили своей новой родине. В результате трудов Георгия Артемьевича на свет появилось двухтомное издание, отражающее шестивековую историю рода⁹⁸. Без преувеличения эту книгу можно отнести к разряду уникальных.



Виктор Львович
Кербер. 1915

Старший из братьев, **Виктор Львович Корвин-Кербер**, родился 13 декабря 1894 г. в Ревеле⁹⁹. Мальчик поступил в младший приготовительный класс школы осенью 1902 г., учился средне. Благодаря деятельности авиационного кружка Виктор вместе со своим другом гимназистом Николаем Фаусеком увлёкся авиацией, приобретающей в те годы нарастающую популярность. В 1912 г. юноша получил свидетельство об окончании 7 дополнительного класса реального училища со средним баллом 3,79. Для продолжения образования Виктор поступил в Институт путей сообщения¹⁰⁰, но не окончил его, так как после начала войны с Германией, испытывая, как и многие другие молодые люди, патриотический подъём, подал прошение о переводе в Пажеский корпус¹⁰¹. Окончив

⁹⁷ ЦАМО РФ. Ф. 33. Оп. 682525. Д. 21.

⁹⁸ Копытов Г. А. Керберы. Фамильный код: XIV–XXI вв.: в 2 кн. – СПб.: Петербург–XXI век, 2013.

⁹⁹ С 1918 г. – г. Таллин (Таллинн).

¹⁰⁰ См. сноску 12 на с. 446.

¹⁰¹ См. сноску 125 на с. 304.

1 мая 1915 г. ускоренный курс, он выпустился в лейб-гвардии Егерский полк. С сентября 1915 г. молодой офицер находился в действующей армии Западного, затем Юго-Западного фронта. В составе этого полка участвовал в Брусилловском прорыве. В боях за Ковель в районе дер. Свинюхи подпоручик В. Л. Кербер был контужен, но остался в строю. В связи с тем, что с 30 октября 1916 г. его отец по рекомендации государя стал именоваться Львом Фёдоровичем Корвиным, написание фамилии старшего сына изменилось на Корвин (Кербер), а позднее – Корвин-Кербер. В декабре того же года, во время отпуска в Петрограде он подал прошение о зачислении в Офицерскую школу морской авиации¹⁰² и был откомандирован в БОШМА¹⁰³. Окончив школу летом 1917 г., он получил звание морского лётчика и как успешно освоивший лётное дело был оставлен там инструктором. Виктор Львович Корвин-Кербер стал одним из первых российских морских лётчиков, принимал участие в боевых действиях против турок, затем сражался в Донском авиадивизионе белой армии.

После того как Таганрог в 1919 г. был занят Красной армией, лётчик вынужденно остался в городе – родилась дочь, семье необходима была поддержка и защита. Некоторое время Виктор Львович скрывался, позднее легализовался благодаря помощи Б. Г. Чухновского¹⁰⁴ и возглавил производство самолётов на местном авиазаводе.

С этих пор В. Л. Корвин-Кербер на протяжении всей жизни занимался проектированием самолётов различного назначения. Уже в 1921 г. он совместно с Н. Г. Михельсоном и М. М. Шишмарёвым создал первый отечественный морской истребитель «Рыбка», после чего молодого авиаконструктора перевели в Москву, где он стал работать на заводе «Дукс» в конструкторском бюро Н. Н. Поликарпова и Д. П. Григоровича. Участвовал в создании истребителей И-1 и И-2. В 1924 г. Виктор Львович в составе отдела морского опытного самолётостроения (ОМОС), руководителем которого являлся Д. П. Григорович, был переведён в Ленинград на завод «Красный лётчик», где участвовал в разработке морских летающих лодок и других самолётов. В 1925 г. совместно с инженером А. Н. Седельниковым он создал авиетку СК-1 (Седельников-Корвин) и лично провёл её испытания. После перевода в конце 1927 г. ОМОС в Москву В. Л. Корвин-Кербер остался в Ленинграде, где в 1928 г. совместно с инженером В. Б. Шавровым в собственной квартире (!) на берегу Малой Невки построил первую советскую амфибию!!!

Тем временем волны репрессий против «бывших» усиливались, и в 1928 г. В. Л. Корвина-Кербера арестовали. К этому времени относится такое изобретение советской карательной системы, как «шарашки» – закрытые конструкторские бюро, в которых трудились осуждённые специалисты. Именно в таком ЦКБ-39 ОГПУ под руководством осуждённых Д. П. Григоровича и Н. Н. Поликарпова с осени 1929 г. работал заключённый В. Л. Корвин-Кербер. Впрочем, вместе с ним в этом бюро были многие сотрудники бывшего ОМОС и завода «Дукс»¹⁰⁵. Результатом конструкторской мысли заключённых стал самый быстроходный истребитель – И-5, имевший на киле литеры «ВТ» (внутренняя тюрьма (!)),

¹⁰² См. сноску 15 на с. 614.

¹⁰³ См. сноску 28 на с. 617.

¹⁰⁴ Чухновский Борис Григорьевич (1898—1975) – российский авиатор, один из первых полярных лётчиков.

¹⁰⁵ Копытов Г. А. Керберы... Кн. 2. – С. 260–262.

по завершении испытаний которого 7 июля 1931 г. его создатели вновь обрели свободу. Опыт и талант Виктора Львовича снова были востребованы – он стал главным инженером авиазавода в Воронеже, затем в Ленинграде на заводе им. А. Марти¹⁰⁶ создавал дальний морской арктический разведчик (ДАР) главного конструктора Р. Л. Бартини. В 1936 г. В. Л. Корвин-Кербер возглавлял коллектив инженеров авиазавода в Севастополе, а с 1938 г. на протяжении тридцати лет, за вычетом службы в морской разведке в 1942–1944 гг., он, один из крупнейших специалистов по гидросамолётостроению, трудился, занимая разные руководящие должности, на одном из ленинградских авиазаводов.

Во второй половине 1960-х гг. автору статьи, в то время ученику 5-й средней школы, посчастливилось знать Виктора Львовича и даже вместе с ним трудиться над созданием первого школьного музея. Заслуженный авиаконструктор производил впечатление открытого, жизнерадостного и очень доброго человека. Вместе с нами он подбирал материалы для стендов, клеил фотографии, обсуждал варианты размещения экспонатов¹⁰⁷. В скромной экспозиции музея стараниями Виктора Львовича был выставлен маленький планшет с фотографией и кратким рассказом о Павле Деппе, любимом друге Виктора Львовича. Рядом с ним находилась фотография «почётного пионера дружины» В. Л. Корвина-Кербера. По иронии судьбы оба планшета располагались на стенде с надписью: «Воспитанники школы – старые большевики».

Завуч школы и организатор музея Антонина Степановна Батурина¹⁰⁸ в своих воспоминаниях описала впечатление от первой встречи с Виктором Львовичем: *«На сцену легко взбежал пожилой человек с походкой очень молодого. Когда присутствующие услышали, что он окончил реальное училище в 1912 г., они встретили это сообщение аплодисментами. Чувствовалось, что человек рад встрече, рад мысли и решению о музее; обещал помочь и слова свои сдержал. Виктор Львович участвовал в каждом заседании организационного совета у завуча, был ближайшим, постоянным другом пионерской организации. Он часто бывал в школе: с одним классом едет в театр, с другим – на лыжные соревнования, с третьим встречает кого-либо из ветеранов или подскажет ребятам, кого поздравить. Так, например, школьники ездили на юбилей и поздравляли стихами старейшую учительницу В. П. Фан-дер-Флит. Так было до конца его жизни. Виктор Львович отличался хорошим воспитанием и внимательным отношением к людям, особенно к тем, которые нуждались в помощи, он был очень добрым человеком, необыкновенным коллективистом. Ему была свойственна обязательность в любой работе, особенно это проявлялось, когда музей готовился к открытию. Он не скрывал, что был репрессирован, и подробно рассказывал о том, как А. Н. Туполев организовал конструкторское бюро, о том, как главный конструктор очень смело разговаривал с И. В. Сталиным. В. Л. Кербер помнил многих учителей, у которых учился, учеников, с которыми был в одном классе. Показывал парту, за которой сидел Н. П. Горбунов...»*¹⁰⁹ Он

¹⁰⁶ См. сноску 78 на с. 504.

¹⁰⁷ Батурина А. С. Наследники // Ленинские искры. – 1967. – № 18. – С. 1.

¹⁰⁸ Батурина Антонина Степановна (1918—2012) – завуч (1962–1963, 1965–1967), директор школы (1963–1964), инициатор создания первого музея истории школы, автор слов гимна школы.

¹⁰⁹ Горбунов Николай Петрович (1892—1938) – гос. и политический деятель, академик АН СССР (1937), секретарь Совнаркома, выпускник гимназии 1910 г. Подробнее о Н. П. Горбунове см. в статье Н. Б. Чернышёвой, М. Т. Валиева, Л. В. Черных «Химики – учителя и ученики школы на Васильевском острове». – С. 501–502 настоящего сборника.

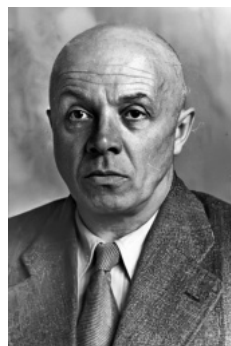
хотел добиться того, чтобы был узаконен приоритет Н. В. Фаусека как первого авиамоделиста России, свидетелем и соучастником чего был сам Виктор Львович»¹¹⁰.

Виктор Львович Корвин-Кербер умер 17 июля 1970 года. Похоронен в Ленинграде на Северном кладбище.

Его младший брат **Леонид Львович Кербер** родился 3 июня 1903 г. в Санкт-Петербурге. Учился в нашей школе только один, 1912/1913 учебный год в подготовительном классе. Краткая информация о выдающемся авиаконструкторе, докторе технических наук, лауреате Ленинской и Государственной премий приведена в исторической хронике школы¹¹¹. Приведем её с небольшими сокращениями.

«...По содержанию жизни, по тому, как он поступал в тех или иных ситуациях, нередко очень непростых, Л. Л. Кербер, безусловно, принадлежит к когорте самых ярких, самых значительных “майских жуков”. Социальное происхождение не позволило ему получить не только высшее, но даже законченное среднее образование¹¹². После революции, когда отец уже умер¹¹³, а семью выселили в г. Лугу, Леонид был принят на должность телефониста Лужского артиллерийского полигона, откуда попал в состав XI Петроградской дивизии Красной армии, которая вела бои с белополяками. Весной 1921 г. молодой связист оказался среди тех, кому было предписано подавить восстание кронштадтских матросов против коммунистической диктатуры – ему довелось прокладывать по льду Финского залива линию связи материка с крепостью.

Вскоре после этого Л. Л. Кербер демобилизовался и уехал в Таганрог к старшему брату [Виктору Корвину-Керберу. – Авт.], а оттуда вместе с ним в Москву, где стал заниматься установкой радиоаппаратуры на самолётах и отработкой систем радиосвязи. Важной вехой в его жизни стало участие в полётных испытаниях новой радиостанции, предназначенной для использования на самолёте АНТ-25, который готовили к рекордному перелёту в США. Отличная работа радиоаппаратуры вызвала интерес у главного конструктора этого самолёта, и вскоре состоялась встреча Л. Л. Кербера с А. Н. Туполевым. С этих пор судьба Леонида Львовича оказалась навсегда тесно связанной с выдающимся авиаконструктором XX века. Сфера основных интересов Л. Л. Кербера лежала в области радиооборудования авиации, и здесь он был не только одним из теоретиков-пионеров¹¹⁴ <...>, но и прекрасным практиком. Он был включён в качестве радиста в состав экипажа С. А. Леваневского¹¹⁵, который должен был совершить первый в истории авиации беспосадочный перелёт из Москвы на Аляску. Но здесь



Леонид Львович
Кербер

¹¹⁰ Архив Музея истории школы К. Мая (Кербер В. Л.).

¹¹¹ Благово Н. В. Школа... Ч. 1. – С. 371–373.

¹¹² После года учёбы в школе К. Мая в 1913 г. Леонид поступил в Первый кадетский корпус, откуда в 1917 г. перевёлся в Морской кадетский корпус, который был вынужден оставить в марте 1918 г. в связи с его расформированием. См.: Копытов Г. А. Керберы... Кн. 2. – С. 51.

¹¹³ Вице-адмирал Людвиг Бернгардович Корвин-Кербер умер в Лондоне 9 апреля 1919 года.

¹¹⁴ Л. Л. Кербером совместно с братом В. Л. Кербером была написана работа: Кербер Л. Л. Самолётные радионавигационные станции и их эксплуатация / Л. Л. Кербер, Б. Л. Кербер [В. Л. Кербер]. – М.: Центральный аэрогидродинамический ин-т им. проф. Н. Е. Жуковского, 1936. (Технические заметки; № 97).

¹¹⁵ Леваневский Сигизмунд Александрович (1901/1902—1937) – лётчик, Герой Советского Союза.

произошло то, чему лучше всего соответствует русская поговорка “Нет худа без добра”. Из-за доноса одного из сослуживцев, проявившего “бдительность” в отношении происхождения члена рекордного экипажа, Л. Л. Кербера отстранили от полёта. Как известно, самолёт С. А. Леваневского таинственно погиб при невыясненных обстоятельствах... А Леонид Львович продолжал трудиться над совершенствованием радиообеспечения самолётов.

Однако поступательное развитие технического процесса было жёстко и необоснованно прервано. Сначала 21 октября 1937 г. арестовали А. Н. Туполева, а в апреле 1938 г. в Кулойлаге на лесозаготовках оказался и его ведущий радиоконструктор¹¹⁶. Когда же власти поняли, что стране нужны новые боевые самолёты и при создании их не обойтись без специалистов, находящихся в заключении, во Внутренней тюрьме НКВД в Москве было создано конструкторское бюро во главе с А. Н. Туполевым¹¹⁷. В числе соратников, по рекомендации главного конструктора вызванных из лагерей для работы в этой организации (“шарашке”), наряду с В. М. Петляковым (1891—1942), С. П. Королёвым и другими был и радиоспециалист Л. Л. Кербер, сменивший таким образом пилу и топор на логарифмическую линейку и кульман. В этих условиях был создан лучший ближний бомбардировщик Второй мировой войны – ТУ-2 и пикирующий бомбардировщик “103”. Их электро- и радиооборудование – результат работы Л. Л. Кербера и сотрудников его бригады.

В 1941 г. творцов самолётов начали наконец освобождать: 5 мая стал вольным и Л. Л. Кербер и уже в этом качестве продолжил свою работу в конструкторском бюро А. Н. Туполева. <...> Все последующие годы, вплоть до окончания трудовой деятельности в 1968 г., Леонид Львович являлся непосредственным руководителем проектов электро- и радиооборудования всех типов самолётов, выпускавшихся А. Н. Туполевым, в том числе таких широко известных, как ТУ-104, ТУ-124, ТУ-134, ТУ-144, ТУ-154.

<...> Л. Л. Кербер сумел достичь такого высокого положения только за счёт своего необыкновенного трудолюбия, таланта и, конечно, непрерывного самообразования; вспомним, ведь формально ему не пришлось даже окончить школу. В 1964 г. Высшая аттестационная комиссия приняла беспрецедентное решение: учитывая особые заслуги Л. Л. Кербера, присудила ему без защиты учёную степень доктора технических наук. Когда же мэтр оказался на заслуженном отдыхе, то, погрузившись в воспоминания, взялся за перо и проявил себя как талантливый мемуарист. Результатом этого труда были сначала несколько журнальных публикаций, а затем замечательная монография “Туполев”¹¹⁸, посвящённая его знаменитому руководителю. Когда Леонида Львовича не стало, известный журналист Ярослав Голованов в газете “Известия” опубликовал некролог под заголовком “Великий неизвестный”, что, бесспорно, как нельзя лучше характеризует патриарха отечественного самолётостроения».

¹¹⁶ Л. Л. Кербер был арестован в ночь на 1 мая 1938 г. и отправлен этапом в Кулойлаг в ноябре 1938 г. (Копытов Г. А. Керберы... Кн. 2. – С. 378).

¹¹⁷ Л. Л. Кербер работал в ЦКБ-29 НКВД («Туполевская шарашка»), которое было создано в пос. Большево (ныне г. Королёв) под Москвой и позднее переведено в Москву в здание ЦАГИ. Во Внутренней тюрьме ОГПУ на Лубянке находилось ЦКБ-39 ОГПУ, созданное в 1929 г. В ЦКБ-39 работал В. Л. Корвин-Кербер.

¹¹⁸ Кербер Л. Л. Туполев: воспоминания. – СПб.: Политехника, 1999. (XX век. Знаменитые конструкторы России).

Леонид Львович Кербер умер в Москве 9 октября 1993 года. Похоронен на Головинском кладбище.



Павел Евгеньевич
Депп, прапорщик

Близкий друг Виктора Кербера **Павел Евгеньевич Депп** родился в Санкт-Петербурге 29 июля 1894 г. в семье потомственного дворянина, члена Дворянской опеки Дворянского собрания Санкт-Петербурга, члена Санкт-Петербургской губернской земской управы Евгения Николаевича Деппа (1864—1900)¹¹⁹ и его жены Елены Рюриковны (урождённой Коцебу, 1879—1961). В 1900 г. в возрасте 36 лет глава семейства неожиданно умер¹²⁰, и все тяготы по воспитанию сына и двух его младших сестёр взяла на себя их мама. Во II класс гимназии Павел поступил осенью 1910 г. после окончания четырёх классов (!!!) Пятой Санкт-Петербургской гимназии^{121, 122}. Учился в школе он одновременно с Виктором Кербером и Николаем Фаусеком, которые стали его близкими друзьями. Вместе с ними юноша участвовал в работе школьного авиационного кружка и, как и его друзья, посвятил свою короткую жизнь авиации. После окончания гимназии в 1916 г. со средним баллом 3,2 Павел был зачислен охотником (добровольцем) флота в Офицерскую школу морской авиации¹²³ и был направлен на Теоретические курсы морской авиации при кораблестроительном отделении Петроградского политехнического института¹²⁴, которые он окончил 30 сентября 1916 г. и был направлен в качестве механика в Ревель на 3-ю авиационную станцию «Бригитовка». В начале 1917 г. Павел был переведён в БОШМА¹²⁵, где судьба вновь свела его со школьным другом Виктором Корвиным-Кербером.

В августе 1917 г. Павел Депп сдал экзамены и одним из первых в России получил звание морского лётчика с присвоением чина прапорщика по адмиралтейству. Он был оставлен инструктором в БОШМА и назначен в отряд «Веди», командиром которого стал В. Л. Корвин-Кербер. С осени 1917 г. и до весны 1918 г. П. Е. Депп выполнял обязанности инструктора, причём приход к власти в Баку большевиков существенно не сказался на работе школы. В мае 1918 г. по распоряжению Управления морской авиацией В. Л. Корвин-Кербер с П. Е. Деппом убыли в Петроград и затем в Москву, где получили назначение в состав Кубанского авиадивизиона, недавно направленного в Баку для защиты города от наступавшей турецкой армии. Вскоре, 1 августа 1918 г., к власти в городе пришёл меньшевистский «Центрокаспий», и оба авиационных дивизиона под названием «Кавказская авиация» перешли в подчинение начальника обороны Баку полковника Л. Ф. Бичерахова. Через четыре дня в город вошёл английский экспедиционный корпус и началась заключительная фаза обороны Баку от турок. Павел Депп принимал в ней самое активное участие: на своём фармане¹²⁶ он совершал по несколько боевых вылетов в день. Приказом по Кавказской

получил звание морского лётчика с присвоением чина прапорщика по адмиралтейству. Он был оставлен инструктором в БОШМА и назначен в отряд «Веди», командиром которого стал В. Л. Корвин-Кербер. С осени 1917 г. и до весны 1918 г. П. Е. Депп выполнял обязанности инструктора, причём приход к власти в Баку большевиков существенно не сказался на работе школы. В мае 1918 г. по распоряжению Управления морской авиацией В. Л. Корвин-Кербер с П. Е. Деппом убыли в Петроград и затем в Москву, где получили назначение в состав Кубанского авиадивизиона, недавно направленного в Баку для защиты города от наступавшей турецкой армии. Вскоре, 1 августа 1918 г., к власти в городе пришёл меньшевистский «Центрокаспий», и оба авиационных дивизиона под названием «Кавказская авиация» перешли в подчинение начальника обороны Баку полковника Л. Ф. Бичерахова. Через четыре дня в город вошёл английский экспедиционный корпус и началась заключительная фаза обороны Баку от турок. Павел Депп принимал в ней самое активное участие: на своём фармане¹²⁶ он совершал по несколько боевых вылетов в день. Приказом по Кавказской

¹¹⁹ ЦГИА СПб. Ф. 268. Оп. 3. Д. 53. Л. 1–7.

¹²⁰ ЦГИА СПб. Ф. 536. Оп. 26. Д. 103. Л. 2.

¹²¹ См. сноску 172 на с. 429.

¹²² ЦГИА СПб. Ф. 144. Оп. 2. Д. 131. Л. 42.

¹²³ См. сноску 15 на с. 614.

¹²⁴ ЦГИА СПб. Ф. 478. Оп. 7. Д. 7. Л. 14.

¹²⁵ См. сноску 28 на с. 617.

¹²⁶ Фарман – биплан системы французского лётчика Анри Фармана (1874—1958).

авиации № 9 19 августа 1918 г. ему было присвоено звание военного лётчика. Несмотря на помощь английского экспедиционного корпуса, в середине сентября 1918 г. командованием «Центрокаспия» было принято решение о сдаче Баку. Пятнадцатого сентября 1918 г. два уцелевших фармана должны были перелететь в Красноводск¹²⁷, один из них пилотировал П. Е. Депп. Перелёт из Баку в Красноводск означал необходимость пересечь Каспий, то есть полёт над морем на расстоянии более 250 километров. До Павла Деппа этого никто не делал. До Красноводска его самолёт не долетел... Все поиски, предпринятые его другом В. Л. Корвиным-Кербером, не увенчались успехом. По рассказу Георгия Артемьевича Копытова, Виктор Львович Корвин-Кербер тяжело переживал гибель своего лучшего друга и даже своего сына назвал в память о нём¹²⁸.



Владимир Юльевич
Поляк, полковник
авиации

Плеяду летающих «майских жуков» продолжил **Владимир Юльевич Поляк**. Будущий полковник авиации, старший из трёх братьев Поляк, учившихся в гимназии, родился 3 марта 1898 г. в Самаре. По информации, полученной от Николая Михайловича Поляка, внучатого племянника Владимира Юльевича, в 1909 г. его семья переехала из Самары в Санкт-Петербург. Отец Владимира, почётный гражданин Юлий Григорьевич Поляк (1867—1917), работал доверенным лицом (главой петербургского отделения) московской нефтяной компании «Мазут», которая принадлежала его богатым родственникам – Григорию Абрамовичу Поляку и его сыновьям, Михаилу и Савелию. Семья Поляк жила в Петербурге в полулегальном статусе, так как иудеям

было запрещено жить в столице. Именно поэтому Юлий Григорьевич числился на бумаге помощником аптекаря: иудеям медицинских профессий жить в столице дозволялось.

Все члены семьи Поляк в совершенстве знали немецкий язык. По семейным преданиям, первой гувернанткой у братьев Поляк была немка, и все они начали говорить по-немецки раньше, чем по-русски. Возможно, это стало одной из причин выбора немецкой школы К. Мая. В V класс гимназии Владимир поступил в 1911 г. и завершил среднее образование в 1915 г. с редчайшим средним баллом – 5,0 (!), заслужив, естественно, золотую медаль. После окончания школы юноша в том же году поступил в лётное училище и стал военным лётчиком. Известно, что в период Гражданской войны он воевал в Красной армии. В. Ю. Поляк совершил несколько боевых вылетов и в Великую Отечественную войну, но к тому времени в основном был уже на преподавательской работе. Возглавлял кафедру в Военно-воздушной инженерной академии им. профессора Н. Е. Жуковского¹²⁹. После отставки в звании полковника с 1957 по 1972 г. преподавал в МФТИ¹³⁰.

Владимир Юльевич Поляк умер 2 сентября 1984 г. в Москве.

¹²⁷ Совр. г. Туркменбаши (Туркмения).

¹²⁸ Копытов Г. А. Керберы... Кн. 2. – С. 190–191.

¹²⁹ См. сноску 76 на с. 624.

¹³⁰ Московский физико-технический институт (национально-исследовательский университет). Профессорско-преподавательский состав. 1955–1959: Поляк Владимир Юльевич. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 14.10.2014): http://mil.mipt.ru/about/pps/1955_1959.html.

Совершенно особым образом в контексте нашей статьи выглядит трагическая судьба **Бориса Аркадьевича Янчевского**. Талантливый инженер-конструктор занимался разработками первых отечественных образцов радиолокационных станций (РЛС), внёс большой вклад в создание оборонительного воздушного щита нашей родины.

Борис родился в Санкт-Петербурге в 1899 г. в семье выходцев из Польши. В IV класс гимназии юноша поступил в 1913 г. вместе со своим старшим братом Сергеем (1898—1941)¹³¹. В одном классе с Борисом учился впоследствии известный автор «Записок старого петербуржца» Лев Васильевич Успенский. В упомянутых мемуарах есть несколько строк, посвящённых этому однокласснику, там, где речь идёт о трагической гибели пилота Л. М. Мациевича¹³²: «...Поразительно, как по-разному заставляет действовать людей их подсознание. Где-то рядом со мной бежал в тот вечер к страшному месту мой будущий одноклассник, а в ещё более отдалённом будущем инженер-авиастроитель Борис Янчевский. Он кинулся – уже тогда – не к месту, куда упал человек, а туда, где лежал, ещё вздрагивая и потрескивая, разрушенный самолёт. Оборванные толчком, тут же, на траве, валялись два куска проволоки, стянутые особым винтом-тендером. Никто не интересовался такой чепухой. Одиннадцатилетний мальчуган подобрал эту проволоку и эту двойную винтовую муфточку – тендер.

Как-то в 1930-х годах инженер Янчевский показал мне свою замечательную коллекцию – много десятков, если не сотен, всевозможных тендеров; первым среди них был тендер от “Фармана” Мациевича. Такой коллекции не было больше ни у кого в стране, и какие-то конструкторские организации засылали к Б. А. Янчевскому своих доверенных с предложениями уступить им его коллекцию, нужную им “до зарезу”. Видимо, уже в то время, когда первоклассник Янчевский представления не имел, что выйдет из него четверть века спустя, было, жило в нём что-то, что отлично предвидело его будущий путь, его интересы, дело его жизни... Он и должен был стать инженером»¹³³.

В 1918 г. Борис окончил полный курс гимназии со средним баллом 4,23 – последний выпуск знаменитой школы перед её национализацией. После получения высшего образования работал инженером-конструктором в Остехбюро, преобразованном в дальнейшем в знаменитый НИИ № 20, занимавшийся созданием РЛС. Мы заслуженно гордимся знаменитыми танками Т-34, легендарными «катушками», бомбардировщиками Ту-2, но, к сожалению, почти ничего не знаем об отечественной радиолокационной технике, сыгравшей огромную роль в защите нашего неба во время войны.

Исследовательские работы в области радиолокации были начаты в Ленинградском физико-техническом институте еще в 1934 году. Вскоре назрела настоятельная потребность в привлечении к разработке и изготовлению импульсных РЛС научно-исследовательской организации, имеющей опыт работы в создании сложных радиотехнических систем. Дальнейшие разработки велись в Остехбюро, где функционировали также лаборатории сухопутной телемеханики, инженерной телемеханики, шифровальной аппаратуры, импульсной

¹³¹ О С. А. Янчевском см. в статье Э. А. Троппа «Физматмайцы». – С. 446–447 настоящего сборника.

¹³² Один из первых российских авиаторов Лев Макарович Мациевич (1877—1910) погиб 7 октября 1910 года.

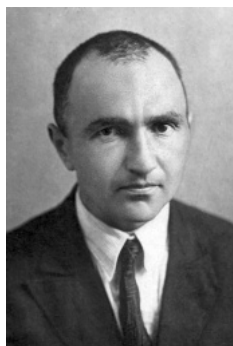
¹³³ Успенский Л. В. Записки старого петербуржца. – Л.: Лениздат, 1970. – С. 151.

радиосвязи, самолётной автоматики и вооружения. Остехбюро превратилось в крупную научно-исследовательскую и проектно-конструкторскую организацию со специализированными отделами и конструкторскими бюро, с хорошей производственной и экспериментальной базой, мастерскими, заводами, плавсредствами (корабли и катера), аэродромом и самолётами.

Приказом НКОП СССР от 20 июля 1937 г. Остехбюро было преобразовано в Остехуправление, в состав которого вошли созданные НИИ-20 с оставшимся филиалом Остехбюро в Ленинграде, НИИ-22, несколько заводов в Москве и Ленинграде и даже экспериментальные базы на Копенском озере и под Севастополем¹³⁴.

Первые РЛС были приняты на вооружение в 1939 г. и во время войны с белофиннами прошли боевую проверку. К сожалению, результатов своих трудов Борис Аркадьевич уже не увидел: 8 октября 1937 г. он был арестован в рамках известного «польского» дела, 21 октября 1937 г. приговорён к высшей мере наказания Комиссией НКВД и прокуратуры СССР по статье 58-6-11 УК РСФСР. Расстрелян 30 октября 1937 года¹³⁵.

Из дела Б. А. Янчевского известно, что на момент ареста он проживал в Ленинграде по адресу: пл. Коммунаров¹³⁶, д. 6, кв. 252. Удивительной при этом выглядит запись, обнаруженная нами в Блокадной книге: «Янчевский Борис Аркадьевич, 1899 г. р. Дата смерти: январь 1943. Место захоронения: неизвестно»¹³⁷.



Соломон Моисеевич
Данскер

Среди строителей воздушного флота Советской России автор нашёл имя ещё одного выпускника школы – **Соломона Моисеевича Данскера**.

Сын учителя математики и кантора синагоги родился 21 января 1900 г., воспитывался в многодетной семье – вместе с ним росли два брата, Лев (1891—?) и Исаак (1896—?), и две сестры, Роза (1893—?) и Ева (1902—?). Большую часть школьных лет мальчик провёл в Катариненшуле¹³⁸, откуда был исключён в 1917 г. за участие в политическом демарше. Об этом и многом другом интересно рассказал в своих воспоминаниях его одноклассник В. Я. Ионас¹³⁹. Учёба в выпускном классе прошла в Гимназии К. Мая, которую он окончил с серебряной медалью весной 1918 года. Родители не имели средств для оплаты обучения сына, поэтому Соломону в гимназии предоставили вакансию стипендиата. Затем он сумел получить техническое образование на факультете воздушных сообщений в Петроградском институте путей

¹³⁴ 90 лет «Остехбюро», НИИ-20, ЯРТИ, ВНИИРТ (дата публикации: August, 4th, 2011) // Livejournal. [Электронный ресурс]. – Режим доступа(дата обращения: 14.10.2014): <http://ra3dhl.livejournal.com/1933.html>.

¹³⁵ Ленинградский мартиролог: 1937–1938. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 14.10.2014): <http://lists.memo.ru/index30.htm>.

¹³⁶ С 1991 г. – Никольская пл.

¹³⁷ Блокада. 1941–1944. Ленинград: Книга памяти. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 14.10.2014): http://vizz.nlr.ru/search/lists/blkd/255_153.html.

¹³⁸ См. сноску 42 на с. 30.

¹³⁹ Ионас В. Я. Немецкая школа // История Петербурга. – 2006. – № 1 (29)–№ 3 (31).

сообщения¹⁴⁰ и стал инженером-авиаконструктором. В январе 1930 г. Соломон Моисеевич женился на москвичке Софье Яковлевне Рутштейн и переехал в столицу. Именно в это время его жизнь удивительным образом пересеклась с Виктором Корвиным-Кербером¹⁴¹ – оба «майца» работали в созданном ОГПУ особом конструкторском бюро («шарашке») ЦКБ-39 ОГПУ им. Менжинского под руководством Д. П. Григоровича и Н. Н. Поликарпова. Правда, статус бывших учеников Гимназии К. Мая отличался – В. Л. Корвин-Кербер находился под арестом, а свободный инженер С. М. Данскер не был среди заключённых и обеспечивал связь арестантов с производственными подразделениями завода. Коллектив бюро был невелик, но отличался очень высокой квалификацией – ядро составили работники отдела морского опытного самолётостроения (ОМОС), среди которых находился и заведующий производством В. Л. Корвин-Кербер.

Интересно ознакомиться с фрагментом неопубликованных воспоминаний С. М. Данскера, относящихся к этому времени: *«...На территории завода № 39 имелся деревянный одноэтажный ангар, переоборудованный под жильё. В нём под охраной жили 20 арестованных, в большинстве своём пожилых инженеров, имевших право выхода только на территорию завода, но не с завода. Этим лишённых свободы инженеров работники завода между собой так и называли – “инженерами-вредителями”.*

<...> Я стал приглядываться ко всем “вредителям”, жившим в ангаре № 7. Тех из них, с которыми у меня был деловой производственный контакт, я имел возможность в течение двух лет особенно внимательно наблюдать, в результате чего пришёл к выводу, что это не преступники, а в высшей степени порядочные и даже благородные люди. Если нужно что-нибудь для производства, то даже ночью, разбуженные мною через красноармейцев, охранявших ангар, они прерывают свой сон, идут в комнату КБ, делают расчёты и пишут на служебной записке технические решения, чтобы производство опытного самолёта не задерживалось даже ночью. После двух лет наблюдений я думал о них так: “Это культурные, интеллигентные специалисты, высокоорганизованные, глубоко технически образованные, добросовестные инженеры и вполне порядочные и честные работяги, у которых молодёжь, то есть такие, как я, инженеры, должны многому и многому учиться. Да это совсем не “вредители”»¹⁴².

Перед заключёнными поставили нелёгкую задачу: срочно спроектировать одноместный истребитель смешанной конструкции с мотором воздушного охлаждения. Они успешно справились с этим заданием и создали отличный истребитель И-5, по завершении испытаний которого разработчики были освобождены.

По сведениям из фамильного архива семьи Данскер известно, что 9 марта 1936 г. Соломон Моисеевич отправил своё первое письмо И. В. Сталину,

¹⁴⁰ Факультет воздушных сообщений Петроградского института инженеров путей сообщения (совр. Петербургский гос. университет путей сообщения Императора Александра I: Московский пр., д. 9) был организован в 1920 г. по инициативе известного учёного Николая Алексеевича Рынина (1877—1942).

¹⁴¹ И-5 // Уголок неба: авиационная энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 14.10.2014): <http://www.aigwar.ru/enc/fww1/i5.html>.

¹⁴² Цит. по: Медведев Р. А. К суду истории: о Сталине и сталинизме. – М.: Время, 2011.

в котором написал, что по его наблюдениям и размышлениям, «с января 1930 по конец 1933 гг. деятельность НКВД объективно наносит колоссальный вред оборонной промышленности СССР. Как “потенциальные вредители” изымаются из авиации инженеры высокой квалификации и культуры труда, критикующие малокультурных руководителей за беспорядок и хаос». В этом же письме он выступил в защиту своего арестованного друга, агронома, участника Гражданской войны, коммуниста с 1918 г. Ивана Павловича Гаврилова. Такие же письма в защиту своих коллег и товарищей С. М. Данскер отправил в 1937-м и 1938 годах. В эти трагические времена подобные апелляции означали собственноручно подписанный смертный приговор, но до поры до времени «карающий меч революции» не был использован.

В середине 1930-х гг. Соломон Моисеевич сочетал работу авиаконструктора с преподавательской деятельностью в МАИ¹⁴³. Более чем вероятно, что в это время он неоднократно встречался с другим «майским жуком» – Н. В. Фаусеком, о судьбе которого автор рассказал выше. После войны, в 1947 г., когда вновь начались массовые аресты, С. М. Данскер повторно написал несколько писем И. В. Сталину, В. М. Молотову, Л. М. Кагановичу и Л. П. Берии, в которых напрямую обвинял сотрудников НКВД во вредительстве. Письмо к Л. П. Берии заканчивалось словами: «Суд истории вас осудит». Чаша терпения «недремлющих органов» переполнилась, и в 1948 г. авиаконструктора арестовали на своей даче в Кратово под Москвой, но поместили не в лагерь, а в психиатрическую лечебницу где-то на Урале. Позднее он был сослан в Кызыл-Орду¹⁴⁴ (Казахская ССР), где находился вплоть до 1953 г., преподавал черчение в техникуме. Даже находясь в заключении, Соломон Моисеевич продолжал бороться за своих друзей и в 1949–1950 гг. подготовил своё последнее, шестое, письмо членам правительства на 113 страницах, озаглавленное «За полную реабилитацию И. П. Гаврилова и И. М. Шелюбского».

Условия жизни в ссылке были тяжёлыми, здоровье Соломона Моисеевича было подорвано. После освобождения в 1953 г. он вернулся в Москву, но не смог устроиться на работу по специальности – до реабилитации в 1960 г. трудился на кирпичном заводе. Только в 1960 г. С. М. Данскеру была выдана справка о полной реабилитации за отсутствием состава преступления¹⁴⁵. И только после этого он смог вернуться в авиационную промышленность. По воспоминаниям дочери и племянницы, был добрейшим и немного наивным человеком, даже в самые страшные годы считал всё случившееся с ним досадным недоразумением, верил в невиновность И. В. Сталина.

Соломон Моисеевич Данскер умер в Москве в 1977 году. Единственная дочь С. М. Данскера – Клера Соломоновна Данскер (род. 1931) – в настоящее время живёт в США.

До обидного мало мы знаем о наших авиаторах военного времени. Видимо, этот пласт истории школы ещё предстоит освоить. Автор надеется

¹⁴³ См. сноску 79 на с. 625.

¹⁴⁴ Совр. г. Кызылорда (Казахстан).

¹⁴⁵ Постановление Военной коллегии Верховного суда СССР от 30 мая 1960 г. за № 3/4 Н-014205/55.

на то, что ему удастся подробнее рассказать о героях Великой Отечественной войны в ближайшем будущем.



Пётр Романович
Пуговкин, штурман
авиации

Пётр Романович Пуговкин родился 27 июня 1920 г. в Петрограде в семье, происходившей из купцов-старообрядцев¹⁴⁶. Его отец, Роман Николаевич Пуговкин (1874—1941), участник подавления восстания боксёров в Китае и Мукденского сражения во время Русско-японской войны 1904–1905 гг., имел небольшое семейное гравёрное производство, которое было национализировано после свёртывания НЭП. В 217-ю фабрично-заводскую семилетнюю школу (бывшую Гимназию К. Мая) Пётр поступил в 1932 г. в возрасте двенадцати лет¹⁴⁷. В 1937 г. школа была преобразована в 6-ю САШ¹⁴⁸, которую юноша окончил в 1938 г. и подал документы в Ленинградский военно-механический институт¹⁴⁹. После серии реорганизаций Пётр был переведён

сначала в Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота¹⁵⁰, а затем – в созданную на его базе Военно-воздушную инженерную академию¹⁵¹. Вместе с академией в августе 1941 г. он эвакуировался в г. Йошкар-Олу (Респ. Марий Эл). Весной 1942 г., после ускоренного выпуска П. Р. Пуговкин был отправлен младшим лейтенантом на Юго-Западный фронт. Воевал в должности инженера бомбардировочной эскадрильи. Как штурман добровольно принимал участие в боевых вылетах на самолёте А-20 «Бостон», был сбит. Оказался в составе наших войск, окружённых под Харьковом в июле–августе 1942 г., откуда с остатками разбитого и потерявшего самолёты полка несколько недель выходил пешком. В 1943 г. под Полтавой он участвовал в техническом обеспечении боевых вылетов союзных стратегических бомбардировщиков ВВС США, которые базировались на советском аэродроме. Войну с Германией П. Р. Пуговкин закончил в ноябре 1944 г. в Белграде. Был участником Парада Победы, затем принял участие в войне с Японией. Награждён орденами Отечественной войны II степени и Красной Звезды, медалью «За боевые заслуги».

Весной 1947 г. отважного лётчика откомандировали из Порт-Артура, где проходила его служба, в Ленинград для завершения учёбы в Военно-воздушной академии, которую он окончил в 1950 г. с золотой медалью и был оставлен преподавателем на факультете электрических машин. В 1963 г. П. Р. Пуговкин защитил кандидатскую диссертацию и в числе первых в стране и первым в вооружённых силах получил почётное звание заслуженного рационализатора РСФСР. Он был автором более 50 изобретений и свыше 100 внедрённых в производство рационализаторских предложений. В 1965 г. он ушёл в запас в звании инженера-подполковника и в дальнейшем 25 лет работал в различных технических вузах и НИИ.

¹⁴⁶ Биография Петра Романовича записана со слов его сына Андрея Петровича Пуговкина (СПб).

¹⁴⁷ Благово Н. В. Школа на Васильевском острове. Приложения [к Ч. 2]. – СПб., 2009. – С. 88.

¹⁴⁸ Рожков В. Г. Шестая (Первая Ленинградская) специальная артиллерийская школа: исторический очерк 1937–1945. – СПб., 2006.

¹⁴⁹ См. сноску 569 на с. 227.

¹⁵⁰ Создан в 1930 г. на базе Учебного комбината гражданского воздушного флота, в который из Института инженеров путей сообщения был переведён факультет воздушных сообщений. Совр. Санкт-Петербургский гос. университет гражданской авиации.

¹⁵¹ В 1955 г. академии было присвоено имя инженера и изобретателя А. Ф. Можайского (1825—1890). В настоящее время – Военно-космическая академия им. А. Ф. Можайского.

Пётр Романович Пуговкин скончался в Санкт-Петербурге 2 сентября 1997 г. в возрасте 77 лет.



Константин
Константинович
Козлов, майор
авиации

Среди героев Великой Отечественной войны мы можем также назвать штурмана бомбардировочной авиации **Константина Константиновича Козлова**. Он родился 25 мая 1921 г. в Петрограде в семье Константина Ивановича Козлова (1887—1958) и Клавдии Сергеевны Лисицыной (1893—1976). Поступил в 217-ю СЕТШ в 1930 г. и окончил полные восемь классов в 1937 г., когда школа была преобразована в 6-ю САШ. Профессия артиллериста не привлекала Константина, и он продолжил обучение в 15-й средней школе Василеостровского района¹⁵². После завершения среднего образования в 1939 г. юноша поступил на геолого-почвенный факультет Ленинградского университета, однако уже 14 ноября 1939 г. был призван на военную службу. Мобилизованных построили во дворе университета и маршем отправили в клуб им. Первого мая на 13-ю линию Васильевского острова, затем строем на Московский вокзал, где погрузили в товарные вагоны. Эшелон прибыл в Борисоглебск (Воронежская обл.), где прибывшие были причислены к Первому авиационному училищу им. В. П. Чкалова¹⁵³. Первый год Константин нёс службу в охране аэродрома. Особенно тяжело было холодными зимними ночами. Затем призывников направили на учёбу в Школу младших авиационных специалистов (ШМАС) с шестимесячным сроком обучения специальностям моториста, радиста, прибориста и оружейника. Константин выбрал военную профессию механика-прибориста, учился отлично и выпустился сержантом в 3-ю эскадрилью 630-го авиационного истребительного полка. На вооружении полка состояли самолёты разных типов, в том числе Як-3 и И-16. В летнее время часть базировалась в Дуплятке (Саратовская обл.). В начале войны полк вошёл в состав 2-й воздушной армии, был отправлен сначала на Ленинградский фронт, затем на Волховский, позднее под Тихвин, далее – в район Пушкинских Гор (Псковская обл.) и в Калинин¹⁵⁴. К. К. Козлов был комсоргом полка. Из-за больших потерь часто менялся лётный состав и самолёты, было очень много работы. Неоднократно приходилось летать на истребителях, втискиваясь в хвост, так как в кабине не было места для второго человека. За службу во время войны он был награждён медалью «За боевые заслуги».

В 1948 г. Константин Константинович поступил на авиационный факультет Военно-политической академии¹⁵⁵ в Москве, которую окончил с отличием

¹⁵² Материал основан на записи беседы К. К. Козлова с Н. В. Благово в августе 2014 года.

¹⁵³ В настоящее время Борисоглебская учебная авиационная база ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия им. проф. Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина» (Борисоглебское высшее военное авиационное училище лётчиков им. В. П. Чкалова).

¹⁵⁴ Совр. г. Тверь.

¹⁵⁵ Ведёт историю от Учительского института Красной армии им. Н. Г. Толмачёва, созданного в Петрограде 5 ноября 1919 г. После ряда преобразований и переименований в мае 1925 г. Военно-политический институт им. Н. Г. Толмачёва (с янв. 1923 г.) был преобразован в Военно-политическую академию им. Н. Г. Толмачёва. В янв. 1938 г. ей было присвоено имя В. И. Ленина и было принято решение о её переводе в Москву. С 1991 г. в связи с упразднением в ВС военно-политических органов переименована в Гуманитарную академию ВС РФ. С 1994 г. – Военный университет им. князя Александра Невского.

в 1952 г. по специальности «лётчик-наблюдатель». К. К. Козлов продолжил службу в должности заместителя командира штурманской эскадрильи 226-го особого авиационного подразделения, обслуживавшего Московский округ ПВО. В 1954 г. из-за обнаруженной открытой формы туберкулёза он был вынужден оставить военную службу. После ухода в запас Константин Константинович работал экскурсоводом, хорошо знал и любил родной город, историю, искусство. Он также окончил Северо-Западный политехнический институт (СЗПИ)¹⁵⁶, долгое время трудился во Всесоюзном институте телевидения.

В течение многих лет Константин Константинович проводил большую работу по сбору материалов о родной школе, благодаря его стараниям в архиве музея есть не только многостраничные воспоминания, написанные его рукой, но и важные свидетельства ушедшего времени: рассказы его одноклассниц М. В. Павловой, Н. А. Власовой, И. Х. Лоргус и других – всего около двадцати (!!!) человек. В своих записках Константин Константинович вспоминает об учителях и о школьных порядках, об одноклассниках и истории учебного заведения. Особенно тёплые слова прозвучали в адрес «ангела хранителя» нашей школы, Марии Алексеевны Мицкевич, которая с 1906-го по 1950 г. была верным другом и опекуном многих поколений учеников и педагогов¹⁵⁷. Воспоминания содержат восторженный отзыв о преподавателе физкультуры Ростиславе Васильевиче Озоле, интереснейший очерк о директоре школы Константине Ивановиче Полякове, о строгом завуче Дарье Никифоровне Тузенко. Резкие слова осуждения и настоящая боль звучат в строках, посвящённых печальной участи первого музея истории школы, созданного в 1967 году.

Константин Константинович Козлов умер в декабре 2016 г. в Санкт-Петербурге.

С полной уверенностью можно сказать, что в нашей школе учился и тёзка предыдущего авиатора и к тому же коллега по военной специальности, будущий штурман **Константин Константинович Меркульев** (до 1937 г. – Грабовский).

Константин родился 21 декабря 1926 г. в Ленинграде в семье инженера-технолога Константина Васильевича Меркульева (1899—1953) и Елены Александровны Меркульевой (урождённой Зконопниц-Грабовской, 1904—1985), выпускницы нашей школы 1919 года¹⁵⁸. Нужно сказать, что, кроме матери Константина, в нашей школе учились его родной дядя Василий Александрович Зконопниц-Грабовский (1901—1967)¹⁵⁹ и родная тётя Ольга Александровна Грабов-



Константин
Константинович
Меркульев,
полковник авиации

¹⁵⁶ См. сноску 570 на с. 227.

¹⁵⁷ См.: *Благово Н. В.* Школа... Ч. 2. – СПб., 2009. – С. 30–31.

¹⁵⁸ *Иванова Т. К.* Зконопниц-Грабовская Елена Александровна: [биографич. страница] // Школа Карла Мая... [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 14.10.2014: http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=12589).

¹⁵⁹ Подробнее о В. А. Зконопниц-Грабовском см. в статье Н. Б. Чернышёвой, Л. В. Черных, М. Т. Валиева «Химики – учителя и ученики школы на Васильевском острове». – С. 503–504 настоящего сборника; *Валиев М. Т., Иванова Т. К.* Зконопниц-Грабовский Василий Александрович: [биографич. страница] // Школа Карла Мая... [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 14.10.2014): http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=1231.

ская (1908—1958)¹⁶⁰. В архивах нашей школы точно зафиксирован факт учёбы Константина Грабовского в 1933–1937 гг. и Константина Меркульева в четвёртом классе в 1937 году.

Как известно, в 1937 г. 217-я школа была реорганизована в 6-ю САШ и все дети младше восьмого класса были раскассированы по другим учебным заведениям. Видимо, именно поэтому, начиная с пятого класса, Костя учился в 12-й школе Василеостровского района. Весной 1941 г. он закончил восьмой класс. Когда началась Великая Отечественная война, его вместе с младшей сестрой Татьяной и двоюродным братом Александром отправили с первым классом 33-й василеостровской школы, где училась его сестра, в эвакуацию на Валдай, а позднее в Муром, где жила его двоюродная бабушка Вера Васильевна Щербова (1888?—1970?). По приезде в Муром Костя заболел скоротечной чахоткой. Жизнь ему спасли двоюродная бабушка и приезд отца, который увёз больного сына и дочку в г. Краснокамск Пермской области.

В этом городе он окончательно поправился и продолжил учёбу в школе. Но в 1943 г. прямо из десятого класса юноша был призван в армию – ему ещё не было и семнадцати лет. Удивительно, но к этому времени никаких следов перенесённой недавно тяжёлой болезни не осталось и его взяли в авиацию. Попал он в Челябинское среднее училище штурманов¹⁶¹, из которого через год Константин должны были отправить на фронт, но по прошествии этого времени обучение продлили ещё на год. В 1945 г. закончилась война, а Челябинское штурманское училище было преобразовано в высшее учебное заведение, которое К. К. Меркульев окончил в 1947 г. и был направлен на службу в г. Белая Церковь, в 182-й гвардейский авиационный полк. С 1955 г. он служил в г. Энгельсе (Саратовская обл.) в дальней авиации, летал на сверхзвуковых реактивных тяжёлых бомбардировщиках на Север: в Тикси¹⁶², на Диксон¹⁶³ и другие места. В конце 1950-х гг. Константин Константинович поступил в Военно-воздушную академию командно-штурманского состава в Монино под Москвой¹⁶⁴. Его приняли только на заочное отделение, хотя все вступительные экзамены он сдал отлично. Причиной этому послужило наличие родственников за границей – в Париже жила родная сестра его матери, Людмила Александровна Зконопниц-Грабовская (1899—?).

В 1967 г. К. К. Меркульев поступил в адъюнктуру в той же академии и переехал с семьёй из Энгельса в Монино. После окончания адъюнктуры Константин Константинович стал преподавателем академии. В 1978 г. он на один год уехал на Кубу, где преподавал кубинцам штурманскую науку. По возвращении продолжил преподавательскую деятельность в академии, а в последние годы жизни вёл там же научно-исследовательскую работу. Полковник авиации

¹⁶⁰ Подробнее об О. А. Грабовской см. в статье Н. Б. Чернышёвой, М. Т. Валиева «Биологи-“майцы”. Часть 2». – С. 557–559 настоящего сборника; *Керзум П. П., Керзум А. П.* Грабовская Ольга Александровна: [биографич. страница] // Школа Карла Мая... [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 14.10.2014): http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=12635.

¹⁶¹ Совр. Челябинское высшее военное авиационное Краснознамённое училище штурманов, филиал ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия им. проф. Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина».

¹⁶² Тикси – посёлок городского типа, центр Булунского улуса Республики Саха, самый северный населённый пункт Якутии.

¹⁶³ Диксон – посёлок городского типа на севере Красноярского края, в Таймырском Долгано-Ненецком районе, является самым северным населённым пунктом России.

¹⁶⁴ Совр. ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия им. проф. Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина», г. Воронеж.

К. К. Меркульев за заслуги перед Отечеством был награждён орденом Красной Звезды и медалями.

Константин Константинович Меркульев умер 23 января 2009 г. в Монино, через год после выхода на пенсию.

Славные лётные традиции «майской» школы не были утеряны и в эпоху космических полётов.



Валентин
Владимирович
Смирнов

Выпускник нашей школы, заслуженный деятель науки РФ, действительный член Академии инженерных наук РФ, доктор технических наук, профессор **Валентин Владимирович Смирнов** стал выдающимся учёным в области автономной навигации космических орбитальных средств.

Валентин родился 20 марта 1932 г. в Ленинграде в семье рабочих Балтийского завода. Все 872 блокадных дня провёл в осаждённом городе. В 1948 г. юноша поступил в 5-ю мужскую среднюю школу Василеостровского района, которую окончил в 1951 г. с серебряной медалью. Романтика детей войны привела юношу в Ленинградскую Краснознамённую военно-воздушную инженерную академию им. А. Ф. Можайского¹⁶⁵, после выпуска из которой в 1957 г. в чине лейтенанта он служил на инженерных должностях, связанных с эксплуатацией аэронавигационного оборудования. В 1961 г. В. В. Смирнова направили в адъюнктуру академии, закончив которую, в 1964 г. он успешно защитил кандидатскую диссертацию, посвящённую решению задач авиационно-космической навигации. В 1970 г. ему было присвоено воинское звание полковника. В 1974 г. после защиты диссертации, посвящённой решению проблем автономной космической навигации, Валентину Владимировичу присуждена учёная степень доктора технических наук, а в 1976 г. – присвоено звание профессора. В 1980 г. он был назначен начальником кафедры автоматизированных систем контроля космических аппаратов. В процессе своей научной деятельности учёный выполнял пионерские исследования по методам определения параметров движения космических аппаратов на основе статистической обработки бортовых астрономических и радиотехнических измерений, получаемых без использования наземных измерительных комплексов. Он предложил структуру систем автономной навигации беспилотных космических аппаратов, обосновал состав бортового измерительного комплекса, разработал алгоритмы обработки измерительной информации и методики оценки потенциальной точности систем навигации. На базе этих исследований в 1970-х гг. впервые в стране была создана автоматическая система автономной навигации «Кондор», устанавливаемая на космических аппаратах детального наблюдения земной поверхности. Результаты выполненных им теоретических и экспериментальных исследований и по сей день имеют важнейшее значение для развития оборонного комплекса обеспечения безопасности России. Разработанные по результатам теоретических исследований новые технические решения защищены 17 авторскими свидетельствами на изобретения.

¹⁶⁵ С 2008 г. – Военно-космическая академия им. А. Ф. Можайского.

Полученные профессором В. В. Смирновым результаты фундаментальных исследований, теоретические и прикладные разработки, деятельность по подготовке научно-педагогических кадров, издание научных трудов, их востребованность и широкое использование в промышленных и военных организациях составили основу созданной им научной школы в области автономной навигации космических аппаратов. Им подготовлено более 20 кандидатов и докторов технических наук. Валентин Владимирович является автором более 150 научных и учебно-методических трудов, в том числе двух учебников. Заслуги учёного были отмечены орденом «За службу Родине в Вооружённых силах» III степени, десятью медалями, среди его наград также знак «Житель блокадного Ленинграда».

В 1993 г. в связи с достижением пенсионного возраста службы в Вооружённых силах он был освобождён от должности начальника кафедры и назначен на должность профессора.

Оценивая значительный научный и практический вклад в дело развития автономных систем навигации, выполненный скромным в жизни человеком, невольно задумываешься о корнях его таланта и приходишь к выводу о том, что творческие успехи В. В. Смирнова можно объяснить следующими обстоятельствами.

Во-первых, в тяжёлые блокадные годы он сформировал в себе целевые положительные стимулы жизни, одобренные родителями.

Во-вторых, он воспитывался и обучался замечательными учителями сильной средней школы, талантливыми педагогами знаменитой Академии им. А. Ф. Можайского, такими как академик Е. П. Попов, профессора Л. Ф. Порфирьев, Д. А. Башкиров, А. Е. Каплянский (выпускник Гимназии К. Мая 1915 г.), и молодой научной средой, отличавшейся творческим порывом, энтузиазмом, романтикой освоения космического пространства, в которую входили будущий член-корреспондент РАН Р. М. Юсупов, доктора наук Л. И. Каргу, В. И. Городецкий, А. Д. Миронов, В. Б. Кудрявцев, Г. М. Гнедов, В. А. Смагин, С. В. Лучко и др.

В-третьих, важно отметить, что Валентин Владимирович обладал не только высоким уровнем научных знаний, но и целым рядом замечательных человеческих качеств, присущих ленинградскому интеллигенту: доброжелательностью, порядочностью, выдержанностью, умением слушать и быть понятым собеседником, заботливостью и отзывчивостью. В справедливости такой оценки приходилось многократно убеждаться, когда он приходил в музей своей школы, в создании которого принял самое деятельное участие. Маститый учёный был прекрасным семьянином, прожил в счастливом браке с Эллой Ивановной почти 50 лет и воспитал достойного сына Валерия.

Валентин Владимирович Смирнов, почётный профессор Военно-космической академии им. А. Ф. Можайского, лауреат премии Министерства обороны РФ «За лучшую научную работу», скончался 25 августа 2006 г. в родном городе, похоронен на Серафимовском кладбище¹⁶⁶.

Размышляя о принципах воспитания будущих поколений при оценке жизненного пути и творческих успехов В. В. Смирнова, невольно вспоминаешь заветы К. Д. Ушинского: *«Для того чтобы воспитание могло создать для*

¹⁶⁶ Очерк о В. В. Смирнове составлен на основе материалов, предоставленных сотрудниками ВКА им. А. Ф. Можайского профессором, д-ром техн. наук А. Д. Голяковым и канд. техн. наук Ю. В. Горячевым.

человека вторую природу, необходимо, чтобы идеи этого воспитания переходили в убеждения воспитанников, убеждения – в привычки... Когда убеждение так укоренилось в человеке, что он повинуется ему прежде, чем думает, что должен повиноваться, тогда только оно делается элементом его природы»¹⁶⁷.

Вероятно, наша школа может претендовать на уникальный в масштабах России статус среднего учебного заведения, в стенах которого учились два лётчика-космонавта.



Георгий Михайлович
Гречко,
лётчик-космонавт,
дважды Герой
Советского Союза

Дважды Герой Советского Союза **Георгий Михайлович Гречко** родился в Ленинграде 25 мая 1931 г. в семье Михаила Фёдоровича и Александры Яковлевны Гречко. О себе Георгий Михайлович говорил так: *«Отец у меня украинец, мама белоруска, а я – русский, ленинградец»*. В учебном заведении на 14-й линии он появился после двух лет, проведённых в школе № 10, и учился здесь только один, 1947/1948 учебный год, однако всегда считал школу на Васильевском своей родной, и, к нашему удивлению, в биографии, опубликованной на официальном сайте Федерального космического агентства, зафиксировано: *«В 1949 году окончил среднюю школу им. Карла Мая (ныне школа № 5 Василеостровского района) в Ленинграде»*¹⁶⁸. Нет смысла повторять хорошо известные биографические факты знаменитого «майского жука». Передадим слово однокласснику

Георгия Михайловича, автору исторической хроники и директору Музея истории школы Н. В. Благово: *«Осенью 1947 г. в девятом “А” классе появился <...> новичок. Обычное для таких случаев насторожённое отношение к вновь прибывшему исчезло быстро. Среднего роста, крепко, хотя и неатлетично сложенный юноша, державшийся несколько независимо, но не высокомерно, без особого труда вошёл в сложившийся коллектив. Оказалось, что Жора, как его вскоре стали называть одноклассники, особенно уверенно разбирается в математике и физике, а вот с русским языком, из-за того что в предыдущих классах он учился на Украине, у него иногда возникают проблемы, но в вопросах, в которых он силён, всегда охотно готов помочь своим товарищам. Его сразу полюбил учитель физики, и когда у доски оказывался невразумительно отвечающий ученик, то нередко после безуспешных попыток услышать нужный ответ из уст педагога звучала фраза: “Если я не могу тебе втолковать так, чтобы ты понял, то пусть тебе объяснит Гречко, а если и тогда не поймёшь, значит, ты полная бестолочь!”<...>*

И уж совсем необычен для однокашников был его интерес к звёздам, и не просто интерес, а хорошие знания в области астрономии. В этом соученики не раз убеждались, когда в ясную погоду, с разрешения учителя взяв старую подзорную трубу, в тёмное время они поднимались на крышу школы и Жора, глядя в окуляр, увлечённо произносил таинственные названия далёких созвездий, удивляя окружающих своей эрудицией. Тогда никто и представить себе не мог,

¹⁶⁷ Ушинский К. Д. Собрание сочинений. – Т. 11. – М., 1952. – С. 158–159.

¹⁶⁸ Гречко Георгий Михайлович / Сайт Федерального космического агентства. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 20.10.2014): <http://www.federalspace.ru/1964/>.

насколько серьёзны были эти попытки девятиклассника получше рассмотреть далёкие миры. Этот начитанный юноша, увлечённый идеями К. Э. Циолковского, всерьёз мечтал стать конструктором ракет, но, конечно, о том, чтобы самому полететь к звёздам, не думал, считая, что человек сможет отправиться в космос не раньше, чем через сто лет. <...>

В следующем году семья Г. М. Гречко переехала на жительство в центр города, и ему пришлось стать выпускником другой, 299-й школы. <...>

Высшее образование он, в соответствии со своим стремлением, получил в Военно-механическом институте¹⁶⁹, где учился только на пятёрки, и в 1955 г. в Конструкторском бюро С. П. Королёва блестяще защитил диплом. Вся дальнейшая инженерная и научная деятельность Георгия Михайловича была посвящена изучению космоса. Ему посчастливилось быть участником запуска первого в мире искусственного спутника Земли 4 октября 1957 г., а спустя девять лет, 23 мая 1966 г., он был зачислен в отряд космонавтов. Но вскоре его радужные надежды неожиданно подверглись суровому испытанию – при выполнении очередного парашютного прыжка 8 октября того же года он случайно сломал ногу. <...> В этой критической ситуации, когда полученная травма могла повлечь за собой исключение из отряда космонавтов, решающую роль в сохранении за ним прежнего места сыграл его старший товарищ и прекрасный человек, уже побывавший к тому времени в космосе, Владимир Михайлович Комаров, к глубочайшему сожалению, вскоре трагически погибший. Он сумел убедить руководство в том, что космонавт Г. М. Гречко быстро и полностью восстановит здоровье и будет готов к выполнению полётов. И он не подвёл своего заступника, уже через два года его утвердили дублёром одного из членов экипажа корабля “Союз-6”. Однако прошло ещё долгих семь лет тяжёлых тренировок и утомительного ожидания, прежде чем Георгий Михайлович наконец был включён в состав основного экипажа в качестве бортинженера и вместе с А. А. Губаревым 11 января 1975 г. на корабле “Союз-17” совершил свой первый старт в космос. Во время второго космического полёта, состоявшегося в 1977 г., он вместе с Ю. В. Романенко совершил выход в открытый космос продолжительностью в 1 час 28 минут и установил мировой рекорд работы на орбите – 96 суток 10 часов. И, наконец, ещё через восемь лет, в 1985 г., на этот раз вместе с В. В. Васютиным и А. А. Волковым, он в третий раз полетел в космос. <...>

В 1984 г. после защиты диссертации Георгию Михайловичу была присуждена учёная степень доктора физико-математических наук. Заслуги тридцать четвёртого космонавта высоко оценены и отмечены многими наградами и званиями: он дважды Герой Советского Союза, Герой Чехословацкой Социалистической Республики, кавалер трёх орденов Ленина, чехословацкого ордена Клемента Готвальда и индийского ордена Кирти-Чакра, удостоен золотых медалей им. К. Э. Циолковского и им. Ю. А. Гагарина, ордена “Роза ветров” с бриллиантом Международного Комитета по авиации и космическим полётам, имеет звание почётного гражданина семи городов пяти стран мира, является действительным членом Международной академии астронавтики и ряда других высших научных учреждений. Несмотря на большую занятость,

¹⁶⁹ См. сноску 569 на с. 227.

Георгий Михайлович ведёт разнообразную общественную работу, охотно и всегда интересно участвует в телевизионных программах, самобытно комментирует текущие события в средствах массовой информации. О своей космической одиссее он живо рассказал в книгах «В кадре – планета» (1984) и «Старт в неизвестность» (1989). Экземпляр второй книги с надписью: «Одной из первых ступеней моего старта в известность была моя 5-я мужская средняя школа в Ленинграде на 14-й линии Васильевского острова. 19.03.95.» был подарен Музею истории школы»¹⁷⁰.

В 2014 г. была опубликована книга «Космонавт № 34. От лучины до пришельцев», в которой Г. М. Гречко делится воспоминаниями и размышляет о прошлом, настоящем и будущем отечества и всей планеты¹⁷¹.

Георгий Михайлович Гречко умер 8 апреля 2017 г. в Москве на 86-м году жизни. Похоронен на Троекуровском кладбище в Москве.



Андрей Иванович
Борисенко,
лётчик-космонавт,
Герой Российской
Федерации

Достоин продолжил дело летающих «майских жуков» космонавт № 110 **Андрей Иванович Борисенко**. Наш земляк родился 17 апреля 1964 года¹⁷². Учёбу в школе № 5 начал в 1975 г. и весьма успешно окончил восемь классов в 1979 г., затем завершил среднее образование в 30-й физико-математической школе Василеостровского района. Высшее образование юноша получил в Ленинградском военно-механическом институте¹⁷³ по специальности «динамика полёта и управления» (1987 г.). С 1989 г. Андрей Иванович работал в НПО «Энергия», участвовал в управлении Орбитального комплекса (ОК) «Мир» в качестве специалиста Главной оперативной группы управления. С 1999 г. он работал в должности сменного руководителя полёта в Центре управления полётами (ЦУП), сначала по программе ОК «Мир» (принимал участие в операциях по сведению станции с орбиты), а затем – Российского сегмента Международной космической станции (МКС) в ЦУПе.

В 2003 г. А. И. Борисенко был зачислен в отряд космонавтов для прохождения курса общекосмической подготовки, которую успешно завершил в 2005 г. с присвоением квалификации «космонавт-испытатель». В 2005–2008 гг. Андрей Иванович готовился в составе группы космонавтов по программе МКС. На заседании Межведомственной комиссии по отбору космонавтов и их назначению в составы пилотируемых кораблей и станций 26 апреля 2010 г. он был аттестован в качестве космонавта отряда РКК «Энергия». Через год, 4 апреля 2011 г., на заседании Государственной комиссии на космодроме «Байконур» А. И. Борисенко был утверждён в качестве бортинженера основного экипажа корабля «Союз ТМА-21» («Гагарин»), который стартовал 6 апреля 2011 года. В тот же день состоялась стыковка корабля с МКС. Более 164 суток он выполнял

¹⁷⁰ Благово Н. В. Школа... Ч. 2. – С. 309–312.

¹⁷¹ Гречко Г. М. Космонавт № 34: от лучины до пришельцев. – М.: ОЛМА Медиа-Групп, 2014.

¹⁷² Андрей Иванович Борисенко // Космическая энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Режим доступа (дата обращения: 20.10.2014): http://astronaut.ru/as_russia/2003/text/borisenko.htm?reload_coolmenu.

¹⁷³ См. сноску 569 на с. 227.

функции бортиженера и командира экспедиции. Шестнадцатого сентября 2011 г. экипаж покинул МКС и на космическом корабле «Союз ТМА-21» вернулся на Землю. Указом Президента РФ № 904 от 25.06.2012 г. Андрей Иванович Борисенко был награждён медалью «Золотая звезда» Героя Российской Федерации.

Ровно через год после завершения полёта, в сентябре 2012 г., Андрей Иванович посетил музей родной школы. Доброжелательный, обаятельный и совершенно «земной» космонавт с особым интересом рассматривал экспозицию советского периода истории школы – многие экспонаты вызывали мгновенные ассоциации. После экскурсии космический «майский жук» ответил на наши вопросы.

В архиве Музея истории школы сохранилась уникальная фотография, на которой запечатлена встреча космонавта Г. М. Гречко с членами Юношеского клуба космонавтики Дворца пионеров, среди которых легко узнавался Андриуша Борисенко. Через тридцать лет два героя нашего очерка встретились вновь: 4 октября 2012 г. в вестибюле здания родной школы была открыта памятная доска, посвящённая её воспитанникам – космонавтам, дважды Герою Советского Союза Г. М. Гречко и Герою России А. И. Борисенко. Спустя четыре года исполнилась мечта Андрея Ивановича о втором полёте в космос. Он вновь занял место в космическом корабле 19 октября 2016 г. и, проведя на Международной космической станции почти полгода (172 сут. 3 ч. 16 мин.), вернулся на Землю 10 апреля 2017 года. Можно отметить, что наша школа – единственное в стране среднее учебное заведение, в котором получали знания два космонавта.

Надеюсь, мы доживём до того времени, когда рядом с этим достойным памятным знаком будет находиться ещё одна, не менее важная для нас надпись: «ЗДЕСЬ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА УЧИЛИСЬ ПИОНЕРЫ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ...»

Выражаю свою искреннюю благодарность:

Н. В. Благово за самоотверженный труд по собиранию и сохранению материалов об истории школы; О. Л. Данскер и её дочери, Н. В. Лившиц, (обе – С.-Петербург) за предоставленные материалы, полезные дополнения и бережное отношение к фамильной памяти; нашей трудолюбивой помощнице Т. А. Дробышевой (Москва) за поиски в московских архивах; сотруднику РГА ВМФ, канд. ист. наук А. Ю. Емелину (С.-Петербург) за консультации и важные дополнения; Т. К. Ивановой (С.-Петербург), родной сестре К. К. Меркульева, и Г. П. Терехову (Москва), его сослуживцу и другу, за помощь при подготовке материала; С. В. Кирильцу (Германия), автомобильному историку и публицисту, и генеральному директору Царскосельского автомобильно-спортивного клуба В. М. Маслову (С.-Петербург) за предоставленные материалы и помощь в составлении биографической справки о П. П. Бекеле; Г. А. Копытову (С.-Петербург), внуку В. Л. Кербера, за исключительно важную помощь в подготовке статей о Н. В. Фаусеке, П. Е. Дeppe, В. Л. Корвине и Л. Л. Кербере; Н. А. Лачиновой (Таллин) за участие в архивных поисках и перевод текстов с эстонского языка; нашему самоотверженному другу И. Л. Лейнонен (Германия) за участие во всех этапах нашей работы; М. В. Орленко (Киев), внучатой племяннице А. Л. Апухтина, за предоставленные материалы и фотографии; Н. М. и И. М. Поляк (оба – Германия), внучатым племянникам В. Ю. Поляка, за подробности биографии В. Ю. Поляка;

Н. В. Родину (С.-Петербург), аспиранту СПбИИ РАН, за информацию о могиле Г. А. Векшина.

Особую благодарность адресую моей драгоценной супруге Н. Б. Валиевой за помощь и долготерпение.



Г. М. Гречко на встрече с участниками кружка юных космонавтов. Ленинград. 1982 г. Справа — Андрей Борисенко (в тёмной курточке с белым значком)