



В КУЙБЫШЕВ! ЗА САМОЛЁТАМИ!

текст **Алексей Сергушкин**
фото из семейного архива Фарберов



Старший сержант Анатолий Фарбер
вторая половина 1940-х годов

Автобиографические воспоминания полковника Анатолия Семёновича Фарбера служат хорошей иллюстрацией истории советской военной авиации. Начав карьеру военнотружущего в августе 1944 года, он так и не попал на фронт, но описанные им события хорошо передают атмосферу тех лет. Часть воспоминаний посвящена поездке в Куйбышев в 1946 году, куда он, молодой авиамеханик был направлен вместе с однополчанами для получения новых самолетов Ил-10.

По прошествии многих лет, сменив несколько мест службы, Анатолий Семенович в 1974 году с семьей переехал в Куйбышев, служил в штабе авиации ПриВО начальником армейской летающей лаборатории, затем обучал молодежь в «Школе космонавтов» – учебно-производственном комбинате авиакосмического профиля, трудился инженером-технологом 16 военного завода ПриВО. Он ушел из жизни в 2017 году в возрасте 90 лет.

ПУТЬ В ШТУРМОВУЮ АВИАЦИЮ

Семилетку в родной Одессе Анатолий окончил в 1941 году, за неделю до начала войны. И уже 18 июля – эвакуация сначала в Сталинград, а затем в казахстанский Джамбул, где 15-летний юноша в 1942 году устроился в паровозное депо, выучился на фрезеровщика. Через год семья переехала в Магнитогорск, и здесь на оборонном заводе он стал бригадиром комсомольско-молодежной бригады фрезеровщиков, победившей в соцсоревновании.

При заводе Анатолий Семёнович окончил парашютные курсы Осовиахима, как и многие молодые люди мечтал попасть на фронт. В 1944 году он ушел в армию добровольцем, хотя имел заводскую бронь. Как и ожидалось, призвали в авиацию, но направили не в действующие части, а в ЛКАТУ – Ленинградское Краснознаменное военное авиационно-техническое училище им. К.Е. Ворошилова. В годы войны оно размещалось под Магнитогорском, а в мае 1945 года было переведено в Ригу.

Хотя Прибалтика встретила курсантов уже после известия о Победе, война еще долго напоминала о себе. Анатолию и его сослуживцам не раз приходилось принимать участие в рейдах и спецоперациях по задержанию дезертиров, диверсантов и бандитов. Да и в мире обстановка быстро менялась. После Хиросимы и Нагасаки речи о сокращении числа авиационных частей не было. В конце 1945 года Анатолий Фарбер, получив звание сержанта, был направлен с группой выпускников училища в авиационный полк в Белоруссию на должность авиационного механика.

«Мы часто говорили о службе, – вспоминает он. – Авиамеханик – очень ответственное лицо. Он отвечает головой за исправность и боеготовность своего самолета. Он – хозяин самолета. Ему полностью доверяется летный экипаж – и не только летный, но и наземный». Свой серебряный «крылатый мотор» – нагрудный знак инженерно-технического состава ВВС – Анатолий Семёнович носил с гордостью, рядом со знаком «Отличник соцсоревнования Наркомчермета», полученным в Магнитогорске.

СУРОВЫЕ БУДНИ

«В Барановичах нас распределили по трем полкам 311-й штурмовой авиационной дивизии (ШАД), той самой, которая в апреле 1945 года в составе ударной штурмовой авиатруппы 1-й воздушной армии 3-го Белорусского фронта участвовала в Кенигсбергской операции. Командиром 311 ШАД был полковник Заклепа, который за Кенигсберг был удостоен звания Героя Советского Союза.

Я был назначен в третье звено 1-й эскадрильи 952-го штурмового Оршанского Краснознаменного ордена Кутузова авиационного полка, где волей судьбы прослужил авиамехаником более пяти лет. Полк в составе 52 штурмовиков Ил-2 располагался в городке Пружаны Брестской области. Там же находился штаб нашей 311 ШАД. В двухэтажной казарме размещался личный состав (кроме офицеров и сверхсрочников) и канцелярии четырех эскадрилий полка. Недалеко находилась ухоженная действующая церковь – собор Св. Александра Невского, куда постоянно ходили верующие и где справляли все церковные праздники».

Как вспоминает Анатолий Фарбер, в полку рябило в глазах от блеска боевых наград сослуживцев. Встречались кавалеры Ордена Отечественной войны и Ордена Славы разных степеней, а Орден Красной Звезды был у многих, в том числе у авиамехаников Михаила Синцова, Дмитрия Тихонова, Владимира Русанова, Василия Русина, Михаила Романова. И конечно, медали за отвагу и за боевые заслуги. За все время его службы в полку было четверо Героев Советского Союза – подполковник Борщев, капитан Иванов, майор Чепига и старший лейтенант Яковлев.



Офицеры и сержанты ИТС 952-го полка на 18 авиационном заводе в г. Куйбышев, 1946 год. В верхнем ряду справа – сержант Анатолий Фарбер

«Офицеры жили бедновато, снимали жильё в частных домах, а холостяки зачастую одну комнату на двоих, – продолжает Анатолий Фарбер. – Самих офицеров кормили, а семью им надо было содержать, запасать топливо на зиму и другое. Нам было попроще, забот поменьше. Однако плохо было с обувью, ходили питаться в две смены. Зимы с 20-градусными морозами были обычным явлением, поэтому помимо штатной «голландки» в казарме зимой топили 200-литровую бочку на кирпичках. Дважды в неделю из окрестных сёл в городок съезжались торговать крестьяне. Оклад у авиационного механика был 500 рублей, и далеко не всегда мы могли себе позволить яйца по 8-10 рублей за десяток или булочки по 1-2 рубля за штуку, а тем более сало или сливочное масло».

Как пишет Анатолий Семёнович, в то время на территории западной Белоруссии было немало действующих авиационных гарнизонов, и их общим недостатком были грунтовые взлётно-посадочные полосы, которые в период распутицы раскисали. «Весной 1946 года, когда наш аэродром подсох, начались полёты на Ил-2, – продолжает он. – В основном с боевым применением – бомбометание на полигоне, стрельба из пушек и пулеметов по наземным целям, стрельба по воздушной мишени – полотняному конусу, который буксировал труженик У-2. По конусу стреляли также воздушные стрелки из задних кабин с турельных установок из крупнокалиберного пулемета УБТ.

Тогда же я впервые стал свидетелем авиационной катастрофы. В тот день летала 4-я эскадрилья, а мы после занятий приехали на аэродром и шли строем. Подойдя ближе, увидели лежащий на спине учебный Ил-2. Не знаю, что произошло, вероятно, само-

лёт «скапотировал» при посадке и перевернулся на спину через носовую часть. Боковая створка фонаря открыта, вытянута рука, слышно «Братцы, спасите!». Это был капитан Сагайдак, командир 4-й эскадрильи, который в этот день проверял технику пилотирования у командира звена. Сам командир был без сознания. Из кабины валил дым. Мы – человек 10-12 – побежали к самолёту и попытались что-то сделать, но сил было мало, ноги вязли в грунте, лопат и пожарных средств не было. Всё произошло очень быстро, показалось пламя, и на наших глазах погиб боевой летчик, любимец полка капитан Сагайдак. Это была первая и, к сожалению, не последняя увиденная мной гибель однополчан...»

В КУЙБЫШЕВ! НА ВОЛГУ!

Легендарный штурмовик Ил-2, названный «летающим танком», несмотря на столь грозное прозвище, имел ряд недостатков, в том числе связанных с безопасностью экипажа. Самолёт имел деревянную конструкцию хвостовой части фюзеляжа с внешними металлическими стрингерами, по причине чего позиция стрелка практически не имела защиты. Между собой они называли её «кабиной смерти». В войну воздушные стрелки на Ил-2 гибли в 4 раза (а по другим данным в 6-7 раз) чаще, чем лётчики. По стрелкам постоянно был некомплект, поэтому нередко летали авиационные механики, которых во время лётно-тактических учений даже включали в боевой расчёт.

В 1942 году появилась в чертежах модификация бронекорпуса, закрывающая воздушного стрелка. Однако во время войны существовал жёсткий приказ не снижать темпы производства штурмовиков, к чему, безусловно, привело бы внедрение в серию новой модификации. В итоге бронекорпус, защищающий обоих членов экипажа, получила лишь позднейшая глубокая модификация самолёта Ил-2 – самолет Ил-10, выпуск которого был начат в 1944 году. Наследник «летающего танка» имел более мощный двигатель, лучшую аэродинамику и маневренность, усиленное вооружение и другие преимущества.

«Ещё весной 1946 года пополз слух, что мы едем на переучивание и получим новые самолёты Ил-10, – рассказывает Анатолий Фарбер. – Наконец, собрали лётчиков, отобрали некоторых механиков, руководящий инженерно-технический состав (ИТС). И вот наступил июньский день, когда мы погрузились в теплушки, и наш эшелон отправился в Куйбышев. Ура! Даёшь город на Волге!



Штурмовик Ил-10

Куйбышев встретил нас жарой. По платформам железнодорожного вокзала снова мальчишки лет 10-12 с большими чайниками и громко кричали «Холодная вода, с лёдом!» Наш эшелон подали на станцию «Речная», там мы переночевали в здании школы. На следующий день успели искупаться в Самарке, тогда она была чище и шире, чем сейчас. Затем мы приехали на станцию «Безымянка», где разместились капитально, в бараках. Были поставлены на довольствие в заводскую столовую, где прилично готовили и из нашего скудного пайка даже ухищрялись выпекать небольшие булочки».

Прибывших разбили на группы, за группами закрепили заводских специалистов, и началось переучивание. В группу Анатолия Фарбера, кроме других авиамехаников, вошли старший инженер полка капитан Белоненко, инженер первой эскадрильи капитан Бондаренко и техник звена старший лейтенант Орлов.

ПРИЁМКА НОВЫХ САМОЛЕТОВ

Группе предстояло освоить матчасть Ил-10, сдать зачёты, затем принять самолёты и перегнать их на аэродром «Кряж». После этого – переучивание лётного состава.

«Всё шло своим чередом, – вспоминает Анатолий Фарбер. – Рабочий класс и мы, командированные, жили в бараках. Питаться ходили в одну из заводских столовых на станции «Безымянка». Жилого массива Безымянки в современном виде тогда ещё не было. Были заводы 18, 1, 24, все они располагались недалеко друг от друга. Мы переучивались, а позже – принимали самолёты на 18-м заводе. Транспорт не было – пешком ходили и на завод, и в столовую, и на аэродром. Передвигались свободно, нам ежедневно выписывали разовые пропуска до 17:00.

К взлётно-посадочной полосе вели асфальтовые дорожки от сборочных цехов 1-го и 18-го заводов, а рядом – деревянный барак с чёрной, покрытой толем крышей. Здесь находилась лётно-испытательная станция (ЛИС): её начальник, диспетчер, испытатели, военпреды, механики. Здесь вёл учёт сданных военной приёмке самолётов, составлялись ведомости на устранение дефектов. Там же лётчики-испытатели обедали, отдыхали, ждали вызова к очередной только что собранной машине. Её нужно было облетать на различных режимах, в условиях, приближенных к боевым.

Самолёты принимали непосредственно в ЛИС, а иногда и в сборочном цехе. Каждый принятый самолет «облётывал» заводской лётчик-испытатель, в этих облётах участвовали и мы. Мне, например, запомнились два или три полёта с лётчиком-испытателем полковником Руббе. Немолодой, очень опытный, летал в гражданском, но с многочисленными орденами. Эти же лётчики-испытатели после облёта перегоняли самолёты на Кряж. Были случаи, когда мы летали без парашютов. С Кряжа до Безымянки лётчика забирал заводской У-2, а мы добирались на специальном составе из вагонов-теплушек.

За лето мы приняли более 50 самолётов – штат полка. Все они выстроились в линейку на аэродроме «Кряж». Теперь уже нашим лётчикам предстояло пройти короткую программу переподготовки и налетать на Ил-10 не менее 5 часов. Для этого все самолёты перегнали на аэродром «Звезда» (на территории нынешнего Безенчукского района), где располагалась эскадрилья переучивания».

Приближалась дождливая осень 1946 года, а с ней и возвращение военнослужащих 952-го полка из Куйбышева в Белоруссию.

ДОМОЙ В ПРУЖАНЫ!

Сделав несколько полетов на новых Ил-10, лётчики завершили переподготовку, и вот настал день возвращения домой. Путь по тем временам и при тех скоростях предстоял неблизкий – несколько перелётов по 400-500 км каждый. Маршрут был такой: аэродром «Звезда» – аэродром «Мертвошина» (Пензенская область) – Тула – Смоленск – Минск – Барановичи – Пружаны.

Анатолий Фарбер пишет, что перелёт прошёл без происшествий и потерь, хотя некоторые эпизоды запомнились молодому авиамеханику на всю жизнь.

«В Туле был переполюх, – вспоминает он. – Сиделись в проливной дождь. Так как я летел в составе первой эскадрильи, то мы сели и зарулили на стоянку задолго до остальных самолётов нашего полка. В это же время перегоняли

полк истребителей – «Лавочкиных». И оба полка пришли на тульский аэродром почти одновременно. С наземной радиостанции наш командир и командир истребителей сажали каждый свои самолёты. Дождь, видимость плохая, в эфире что-то невообразимое, одновременно на связь выходят десятки экипажей, слышны и резкие выражения, каждый хочет быстрее сесть, топлива немного. В общем – сплошная кутерьма.

Повезло – все сели благополучно, никаких поломок, тем более аварий. В гостинице – яблоку негде упасть. Помню, что эту гостиницу все называли «Нормандия-Неман». Видимо, этот факт и всеобщее возбуждение после трудного перелёта навели романтическое настроение, поскольку один из истребителей – Герой Советского Союза – стал слишком настойчиво ухаживать за блондинкой, администратором гостиницы, но получил публичный отказ».

Тула стала одним из важнейших городов в истории полка «Нормандия-Неман». Здесь лётчики проходили переподготовку зимой 1943–1944 годов на новых самолётах Як-9. Некоторые из них погибли во время учебных полётов.

Чем дальше на запад, тем отчётливее были видны раны, нанесённые стране прошедшей войной. «На аэродроме Смоленска повсюду следы бомбёжки, – вспоминает Анатолий Фарбер. – Многие здания аэродрома не восстановлены...»

Вот и Пружаны. Суровая реальность отправляет в историю легендарный Ил-2. Со снятием оборудования и вооружением остовы самолётов долго стояли невостребованные: в стране, полной исковерканного железа, до них ещё многие годы не доходили руки. Лишь местные жители навевались на неохраняемые свалки: из лопастей воздушных винтов они отливали дефицитную в то время посуду, а из камер и покрышек делали кашоши на валенки.

Впрочем, и история Ил-10 оказалась довольно короткой. Показав себя в боях на Дальнем Востоке в 1945 году и в корейской войне, штурмовик уже в середине 1950-х годов был полностью снят с вооружения Советской армии. Наступала эра истребителей-бомбардировщиков и реактивной авиации.