

Судьба военного летчика. (Самуил Яковлевич Клебанов - прототип романа В.А. Каверина «Два капитана»). // Пятые Псковские региональные краеведческие чтения. Псков-Москва 2015 стр 241 - 252

Судьба военного летчика.

(Самуил Яковлевич Клебанов - прототип романа В.А. Каверина «Два капитана»).

«Два капитана» — приключенческий роман советского писателя Вениамина Каверина, который был написан им в 1938—1944 годах. Роман выдержал более сотни переизданий. За него Каверин был награждён Сталинской премией второй степени (1946). Книга была переведена на многие иностранные языки.

Вениамин Каверин вспоминал, что создание романа «Два капитана» началось с его встречи с молодым учёным-генетиком **Михаилом Лобашёвым** которая произошла в санатории под Ленинградом в середине тридцатых годов. Лобашёв рассказал Каверину о своем детстве, странной немоте в ранние годы, сиротстве, беспризорничестве, школе-коммуне в Ташкенте и о том, как впоследствии ему удалось поступить в университет и стать учёным. (1

Ещё одним прототипом главного героя стал военный лётчик-истребитель Самуил Клебанов, посвятивший писателя в тайны лётного мастерства. В одной из телевизионных передач Вениамин Александрович Каверин рассказывает о военном летчике Самуиле Яковлевиче Клебанове. *«Вернемся к летной части романа, к её авиационной стороне. Кто же помог мне сделать столь сложный рискованный переход от генетики к авиации. Мне очень помог летчик пилот первого класса, ведущий пилот Ленинградского аэродрома Самуил Яковлевич Клебанов. Тогда еще молодой человек. Судьба его героическая и трагическая. Он погиб в годы Великой Отечественной войны. Клебанов быстро ввел меня в курс летного дела. Более того, он познакомил меня со своими статьями, он был образованный летчик. Он рассказал мне о своих полетах, и большая часть тех глав, которые относятся к пребыванию Сани на Крайнем Севере были подсказаны мне Самуилом Яковлевичем Клебановым».*

Поэтому целью исследования – рассказать о летчике Самуиле Яковлевиче Клебанове, как о представителе поколения 1930-1940-х годов.

Самуил Яковлевич Клебанов родился в 1910 году в городе Орша. В 13 лет прочитав один из номеров журнала «Вестник Воздушного флота», где нашел чертежи и описание модели самолета, которую затем продемонстрировал в авиа уголке пионерского отряда «Воздухофлот». Шесть лет занимался в авиамodelьных кружках, построил десятки моделей, неоднократно участвовал в состязаниях авиамodelистов. В 1927 году в Ленинграде организовалась планерная секция, в которую был принят и Самуил Клебанов.

Чтобы учиться летать, надо иметь планер, и кружковцы решили построить его сами. Нашелся конструктор и руководитель работ — студент Политехнического института **Олег Антонов**, будущий генеральный конструктор знаменитых «Анов». Под его руководством и по его чертежам кружковцы за год построили планер ОКА-3 и на нем стали учиться летать. Общественным инструктором кружка был **Валерий Чкалов**, который тоже увлекался планеризмом. В 1929 году Самуила Клебанова послали на шестые Всесоюзные состязания планеристов, а по возвращению ему было присвоено звание пилота-планериста. Через год он окончил летную школу Осоавиахима, а еще два года спустя — Балашевскую объединенную авиашколу ГВФ. В романе после Ленинграда Саня Григорьев учился в Балашовской лётной школе, как и его прототип, а затем работал там инструктором до 1933 г. После окончания школы он летает в 236-м отряде ГВФ над территорией автономной области Коми. В 1935 году молодой летчик прибывает Нарьян-Мар для работы в авиационной службе Ненецкого окрисполкома, где имелось все две машины У-2. Одна из них закреплена за воздушным асом Первой Мировой войны **Виталием Сущинским**, а на другой летает наш герой.

Как же появился на Северах Самуил Яковлевич Клебанов: «Приехавший в Архангельск за самолетами Сущинский находился в затруднительном положении: во втором самолете летать некому. А в Архангельском отряде Аэрофлота работал молодой летчик Самуил Яковлевич Клебанов, который давно мечтал полетать за Полярным кругом, и охотно согласился помочь Сущинскому перегнать самолеты в Нарьян-Мар. *Приняв машину, - рассказывает Клебанов, - я опробовал её в воздухе, и имея на борту пассажиром руководителя ненецкой авиации товарища Капачинского, а в паре с Сущинским, полетел в Нарьян-Мар. До Усть-Цимлы пришлось лететь тайгой. Для меня это не было новостью так как опыт полетов над лесом я приобрел на линиях Сыктывкар – Троицко-Печорск и Сыктывкар – Ижма. Миновав Усть-Цильму, стал готовиться к встрече с Полярным кругом. Его я приветствовал покачиванием самолета... машина мне понравилась, Сущинский тоже... Он уже успел договориться с командованием*

Архангельского авиаотряда Аэрофлота о том, чтобы задержать в Ненецком автономном округе на всю зиму.., но так или иначе я с удовольствием остался»...

Появление в Нарьян-Маре в конце 1935 года столь колоритной фигуры не могло остаться незамеченным. Во-первых, внешний вид – красавец, смуглый овал лица, выразительные семитские глаза, небольшая элегантная эспаньолка. Во-вторых, кожаный комбинезон, унты, шлем с лётными очками – всё на овчине, утеплённое. В-третьих, он неотразимо курил трубку. Журналист **Георгий Павлович Вокуев** сохранил для нас облик Клебанова:

«Роста он был небольшого, выглядел как мальчишка. Лётчик, а никакой солидности. Его редко кто называл по имени, а по отчеству и тем паче. Просто Муля – уменьшительно-ласкательное от Самуила. А девушки, что и говорить, заглядывались на него, звали ещё нежнее: Мулечка. Ему было 25 лет, а он бегал с нами наперегонки, азартно играл в лапту и до одури гонял мяч по полю».

В свободное время Муля собирал школьников для строительства моделей самолётов и планеров. Бумага, рейки и картон, скреплённые суровыми нитками, клеем и гвоздиками, в чудесных руках Клебанова и его учеников превращались в изящные «истребители» и «бомбардировщики», планеры и воздушные змеи.

Для молодого пилота оказаться в «Заполярии» – сбывшаяся мечта. Сам он признавался:

– Но лучшая из радостей – это полёт мой сюда. Когда я перелетал Полярный круг, то я приветствовал его раскачиванием самолёта вверх и вниз, и сбоку на бок. Остаюсь работать в округе с радостным чувством.

В сезон 1935-36 годов первопроходцы ненецких трасс совершили чудо – 267 безаварийных полётов! В кабине маленького У-2 Самуил чувствовал себя настоящим капитаном, прокладывающим новые трассы в воздушном океане. Его принимали «порты» с экзотическими названиями: Тобседа, Индига, Хоседа-Хард, Пёша. Чувство полёта бодрило – когда неподвижный винт превращался в прозрачное сияние, ветер пел в расчалках упругих крыльев, а внизу белой скатертью стелились бесконечные снега.

«Авиацией окрисполкома вновь открыты и вступили в эксплуатацию восемь новых трасс общей протяжённостью 2470 км,

*соединившие важнейшие административные и хозяйственные пункты с гор. Нярьян-Маром – центром Ненецкого округа. За эту же зиму двумя имевшимися самолетами совершено 267 полетов, общей протяженностью 26427 км», – докладывал во ВЦИК председатель Ненецкого окрисполкома **Иван Павлович Выучейский**. (6).*

Ненецкий окрисполком награждает С.Я Клебанов велосипедом и премией в 500 рублей. К июлю 1936 года он налетал уже 1436 часов. В аттестации лётчика Клебанова говорилось: *«Обладает достаточной силой воли. Инициативен и решителен, дисциплинирован. Обладает большой инициативой. Хорошо развит. Работает над собой, живо интересуется новинками авиационной техники. Летает охотно, с чувством здорового соревнования, особенно в неосвоенных местностях и в тяжёлых условиях».*

Клебанов первым из пилотов обобщил опыт полётов над округом. Клебанов первым из пилотов обобщил опыт полётов над округом. Он определил важнейшую особенность трасс в сплошной тундровой белизне:

«...Наличие низменностей и возвышенностей, совершенно лишённых растительности, создавало иллюзию полётов над облаками, бедность земных ориентиров заставляла руководствоваться большими линейными ориентирами, как например, р. Печора, морские берега, кромка леса у тундры... На мусюрах и лаптах, главным образом приморских, растительности вовсе нет, местность совершенно белая, а при плохой видимости над нею летать низко опасно».

Подробно он расписал и порядок закрепления самолёта в случаях вынужденной посадки в тундре:

«В результате нескольких «куропачьих чумов» выяснилось, что сохранить самолёт от поломок во время стоянки можно лишь поставив его по ветру, опустив руль высоты... Укрепить самолёт можно следующим образом: используются бидоны, чемоданы, ящики, которые кладутся под плоскостями и связаны верёвками с узлами у стоек. Во время пурги снег заметёт эти предметы, и они будут крепко держаться, в свою очередь, придерживая самолёт».

Разработал он и рекомендации по обмундированию при экстремально низких температурах (малица, тобоки, тужурка из овчины), оборудованию для самолёта, и даже наполнению аварийного бортового пайка (шоколад,

сгущённое молоко, галеты, сливочное масло), т.к. мясные и рыбные консервы смерзались намертво. В своих статьях он расписал и порядок закрепления самолёта в случаях вынужденной посадки в тундре. Разработал он и рекомендации по обмундированию при экстремально низких температурах, а также об особенностях полетов в условиях полярной ночи. Свои размышления Самуил Яковлевич Клебанов изложил в большой статье **«Развитие авиации Ненецкого окрисполкома и её воздушные трассы»**. Каверин знал, что Клебанов был не только первоклассным летчиком, но и автором интересных статей в специальных журналах, где с глубоким пониманием дела писал о том, как "улучшить и облегчить жизнь и дело полярного пилота в крайне трудных условиях". В "Двух капитанах" - "... Из "Гражданской авиации" тоже позвонили и спросили, куда послать номер с Саниной статьёй о креплении самолета во время пурги..."

В Ненецком округе Самуил Яковлевич налетал за восемь месяцев почти 119 часов, совершил 107 полетов, но летом 1936 года был отозван в Архангельск, а затем переведён в Ленинград.

К этому времени и относится знакомство Вениамина Александровича Каверина и Самуила Яковлевича Клебанова. Приведу отрывок из письма Каверина *«Писателю редко удастся встретить своего героя в его вещественном воплощении, но первая же наша встреча показала мне, что его биография, его надежды, его скромность и мужество в полной мере укладываются в тот образ, каким я представлял себе в дальнейшем (во втором томе) моего героя Саню Григорьева... Он принадлежал числу тех немногих людей, у которых слово никогда не опережает мысль. Впоследствии, когда я писал второй том романа, я нашёл в стенографически записанных воспоминаниях его однополчан строки, говорившие о том, что он заслужил их любовь и глубокое уважение»*.

С началом Великой Отечественной войны младший лейтенант Клебанов служит в 212 полку дальней бомбардировочной авиации. В этом соединении служили лучшие пилоты и штурманы, мастера слепых полётов, полярные лётчики. Вот что вспоминает об этом времени командир полка, будущий маршал авиации **А.Н. Голованов**: *«Полк укомплектовался быстро. Прибыло шестьдесят бывших гражданских летчиков, уже одетых в военную форму. Прибывали группами штурманы, стрелки-радисты, стрелки, технический состав, командные кадры. К февралю полк был полностью укомплектован и приступил к боевой подготовке. Летный состав, как и следовало ожидать, очень быстро овладел самолетами Ил-4{26}. Это было вполне*

естественно, так как каждый из них имел большой практический опыт в летном деле. Главной задачей была подготовка штурманов и стрелков-радистов». Он довольно тепло вспоминает о своих коллегах.

*«Чувство товарищества и сплоченность личного состава сделали коллектив полка монолитным. Авторитет каждого держался не на его чинах, а на умении и знаниях. Большую роль в этом сыграл комиссар полка батальонный комиссар (ныне генерал-лейтенант авиации) А. Д. Петленко, с которым мы работали очень дружно. Невозможно, конечно, отдать здесь должное каждому члену нашего крепкого коллектива, но хотел бы привести фамилии хотя бы некоторых товарищей, таких, как ... летчики Н. Г. Богданов, А. М. Богомоллов, В. К. Гречишкин, **С. Я. Клебанов**, В. М. Обухов, В. В. Пономаренко, М. В. Симонов, Р. А. Тюленев, ...многие другие.»*

Командиром экипажа бомбардировщика попал в этот полк младший лейтенант Клебанов. За первые три месяца войны он совершил 23 боевых вылета. Целью налётов являлись переправы, вражеские танки и бронетранспортёры. Причём почти все они совершались без прикрытия истребителей, на небольшой высоте, под смертоносным огнём немецких зениток, под стремительными атаками «мессершмиттов-109».

27 сентября 1941 года клебановский экипаж нанёс бомбовый удар по немецким бронетанковым частям севернее Полтавы, после чего подвергся атакам пары истребителей «Me-109». Асы люфтваффе яростно атаковали одиночную машину, но Клебанов, искусно маневрируя тяжёлым самолётом, дал возможность стрелкам сбить одного «мессера». На горящем бомбере он сумел перетянуть линию фронта и посадил его, спасая жизни тяжело раненых бортовых стрелков. Вот как этот подвиг нашел отражение в наградных документах:

«7.9.41 года экипаж 212 авиаполка (командир экипажа мл. лейтенант Клебанов С. Я.) после успешного выполнения им боевого задания при уходе от цели был атакован двумя Me-109. В результате длительного воздушного боя стрелками-радистами мл. сержантом Бычковым В. Ф. и мл. сержантом Зотовым В. А. был сбит один Me-109. После восьмой атаки второму Me-109 удалось подбить самолет мл. лейтенанта Клебанова. Стрелки-радисты мл. сержанты Бычков и Зотов, имея десять и более ранений, героически защищали свой экипаж до последней возможности.

Имея на борту самолета тяжелораненых стрелков-радистов, командир экипажа мл. лейтенант Клебанов на горящем подбитом самолете решил дотянуть до своей территории и там произвести посадку.

Со огромным напряжением всех сил летчик Клебанов довел самолет до линии фронта, произвел посадку в расположении своих наземных частей. Вытащив тяжелораненых стрелков-радистов из горящего самолета, командир экипажа мл. лейтенант Клебанов сдал раненых в госпиталь, а сам явился в штаб общевойскового соединения, после чего явился вместе со штурманом в свою часть.

Героические действия экипажа мл. лейтенанта Клебанова должны быть для всего летного состава частей дивизии примером образцового выполнения боевой задачи, мужественного поведения в воздушном бою с фашистскими стервятниками и ярким примером заботы командира экипажа о сохранении жизни своих стрелков-радистов».

Вскоре на груди героя засверкал золотом и платиной орден с силуэтом Ленина.

В декабре 1941 года 212 авиационный полк дальнего действия был переформирован в 748 авиационный полк дальнего действия. Неоднократно экипаж С.Я Клебанова летал на бомбёжки городов Германии.

В каверинском сборнике "Литератор" есть его письмо Самуилу Яковлевичу Клебанову, датированное 14 марта 1942- го года: "...Я читал в "Известиях" о том, что Вы летали бомбить Германию, и почувствовал настоящую гордость за то, что изобразил хоть небольшую частицу Вашей жизни в "Двух капитанах". От всей души поздравляю Вас с орденами - уже двумя - так быстро. Я не сомневаюсь в том, что Вы - настоящий человек и мужчина..."

К этому времени он совершил более 60 боевых вылетов, был отмечен вторым орденом – Красного Знамени.

Весной 1942 года авиация дальнего действия обрушила удары по дальним коммуникациям противника. С Витебского аэродрома фашистская авиация совершала налеты на Москву и другие наши города весной сорок второго года.

Наши бомбардировочные удары по Витебскому аэродрому наносились ночью, одиночными самолетами, рассредоточено по времени, с тем расчетом, чтобы бомбардировщики противника не могли вылететь на боевое задание. Клебанов бомбил аэродром одним из последних. Сбросив бомбы, его самолет снизился на малую высоту и стал расстреливать уцелевшие самолеты врага из пулеметов. Несколько машин вспыхнуло, а самолет Клебанова продолжал кружить над стоянками. Через некоторое время гитлеровцы пришли в себя и открыли огонь из всех калибров зенитной артиллерии. Одна из очередей малокалиберного зенитного орудия сразила самолет храбрецов, и они упали со своей горящей машиной прямо на летном поле аэродрома.

«748-й авиаполк восемью самолётами вылетал на бомбардирование железнодорожного узла Витебск. 7 самолётов задание выполнили и посадку произвели на своём аэродроме. Один самолёт (ст. лейтенант Клебанов) с задания не возвратился. Данных о выполнении задачи и места его нахождения нет» -говорилось в боевом донесении от 16 апреля 1942 года.

в январе 1988-го, Вениамин Александрович с горечью вспоминал: *"Клебанов погиб очень грустно и обидно: при аэрофотосъемке вражеского объекта, разбомбленного им накануне. Его нашли и похоронили партизаны."* Юрий Канев, член общества краеведов Ненецкого Автономного Округа писал в очерке «Капитан, не ставший капитаном». Так описал последние минуты жизни старшего лейтенанта Клебанова: *«Самолёт Клебанова шёл последним с задачей произвести аэрофотосъёмку результатов налёта. «ДБ-3Ф» шёл «по ниточке», отщёлкивая на бортовые фотокамеры пожары на объектах – разрывы зенитных снарядов ложились всё ближе и ближе. Говорят, что в момент гибели человек мгновенно вспоминает всю жизнь. Когда зенитный снаряд разворотил крыло его ДБ-3Ф и пламя рванулось из-под капота двигателя, он, наверное, вспомнил снежные тундровые океаны. Как хорошо, прохладно было летать над ними.... Оставляя в чёрном небе оранжевую дугу, бомбардировщик медленно чертил траекторию судьбы. Можно сбросить фонарь, прыгнуть, раскрыть парашют, но внизу – плен и позор. Огонь неудержимо, с рёвом рвался из-под приборной доски, как зверь, жадно жрал краску, резину, перкаль, хватал нестерпимо горячими ладонями чёрную кожу реглана и краг, обугливал кожу на лице и руках. Машина со стоном шла к земле: хорошая смерть, лётчицкая. Жаль только – мало успел.... .*

Литература.

1. «Два капитана». Документальный фильм 1987 год.
2. Н.Г. Богданов. «В небе гвардейский Гатчинский» Л. 1980
3. А. Е. Голованов «Дальняя бомбардировочная...» М.: ООО «Дельта НБ», 2004.
4. Канев Ю. «Капитан, не ставший капитаном» // В НАО. Ежедневник собрания депутатов Ненецкого автономного округа. Вып.26 от 1 августа 2014 года//.
4. С. Клибанов «Развитие авиации Ненецкого окрисполкома и её воздушные трассы» // Нарьяна Вындер № 205-209 за 2005 год № 2-4 за 2006 год//.
5. Л. Корепанова «Покорение неба Арктики» // Нарьяна Вындер № 204. От 13 декабря 2005//
6. Наградной лист младшего лейтенанта Клебанова С.Я. Указ Президиума Верховного Совета от: 24.02.1942. // <http://podvignaroda.mil.ru/?#id=47004000&tab=navDetailDocument//>
7. Мельницкая. Жил отважный капитан... //Правда Севера 14 августа 2002 (151)//.
8. Семенов В.Н. «Авиация и авиаторы Ухты» //Покаяние. Мартиролог. Ч.2//.