

**Интервью Гольдинова Бориса (Бенцион) Яковлевича, бортового техника
бомбардировщика ТБ-3 1 апдд.**

Сайт «Я помню»: <http://www.iremember.ru/letchiki-bombardirov/goldinov-boris-bentsion-yakovlevich/stranitsa-2.html>

Впервые опубликовано 03.05.2010 22:13



Б.Г. - Родился 20/6/1918 года в городе Екатеринославе (Днепропетровске). В семье нас было пятеро детей. Мой отец был очень образованным, разносторонним человеком, помимо основной работы, возглавлял общество изобретателей при областном совете, был музыкантом-самоучкой, прекрасно играл на скрипке. Мама была домохозяйкой и умерла от болезни совсем молодой, в 1930 году. Жили мы бедно, всегда впроголодь, снимали две комнатки в помещении котельной, с братьями носили одну рубашку на двоих. Проучился я в школе до 1933 года, а потом начался страшный голод на Украине, и, чтобы как-то прокормиться и не помереть с голоду, я пошел поступать в металлургический техникум, где учащимся давали 300 грамм хлеба в день и месячную стипендию - 60 рублей. Проучился в техникуме три года на отделении "Механическая обработка металла". В 1935 году, когда в стране впервые прозвучал призыв "Молодежь на самолеты", я первый раз попытался поступить в

летное училище. На медкомиссии у меня заподозрили астму, а потом, вообще, сказали, что, мол, мне всего семнадцать лет, молод еще для авиации, приходи в следующем году. В 1936 году я снова явился на отборочную комиссию, медики определили у меня дальтонизм, и сказали, что летчиком я по медицинским показаниям быть не могу, но если желаю стать авиатехником, то никаких препятствий нет. Для меня и это было удачей, попасть в авиацию в 1936 году, это было все равно, что выиграть по лоторейному билету, ведь авиация считалась в армии "белой костью", "аристократией". Меня призвали и отправили в Саратовскую область, в Вольск, в ВАТУ (авиационно-техническое училище). Я смотрел на свое направление на учебу и не мог понять, что означают буквы - АТ. Прибыл в Вольск, начались приемные экзамены, в том числе и по немецкому языку. Курс обучения был рассчитан на 3,5 года, но поскольку наш набор был целевым, в него отбирали только бывших студентов, то нашему курсу сократили срок обучения до 2-х лет 4-х месяцев.

После обычных экзаменов была мандатная комиссия. Смотрели мою анкету, потом спрашивают: "Родственники за границей имеются?" - "Нет" - "А от кого вы в 1934 году получили письмо из Америки?"... Все знали... Я ответил, что возможно письмо было от сестры

моей покойной матери, в 1920 году ее сестра эмигрировала из России, спасаясь от погромов и голода, но мне о письме ничего не известно, и никаких постоянных связей с какими-либо заграничными родственниками мы не поддерживаем. От меня отстали.

Будущих курсантов выстроили перед турниками и приказали каждому подтянуться на турнике максимально возможное количество. Я подтянулся 19 раз и сразу был отправлен в школу младших командиров при училище, где получил звание младшего командира, три "треугольника" в петлицах. Начались занятия, мы изучали аэродинамику, математику, специальные технические дисциплины, проходили полный курс военно-технической подготовки и так далее. Парашютных прыжков у нас не было.

Кормили курсантов хорошо, все ходили в сапогах, в добротном обмундировании, в петлицах "птички". Изредка нам разрешались увольнительные в город, в кино.

С моего техникума на двух курсах ВАТУ училось еще пять человек: Халезов, Александр Бондарев, Григорий Онищенко, Михаил Плисецкий, Иван Овчаров, и мы друг другу всегда помогали. Закончил я учебу в училище в декабре 1938 года, был выпущен по первому разряду, сейчас бы сказали так - "закончил с отличием".

Г.К. - Где проходила Ваша служба после окончания ВАТУ?

Б.Г. - Меня распределили в Северо-Кавказский Военный Округ, в 1-й тяжелый бомбардировочный полк - ТБАП, дислоцированный в Ростове-на-Дону. По прибытию в полк меня вызвал к себе командир летного отряда капитан Ильинский, перед ним лежали мои документы. Он сказал: "Я бы хотел, чтобы вы вошли в состав моего экипажа" - "Я дальтоник, признан негодным к летной работе" - "Пусть вас это не волнует". Из наземного состава я был переведен в летно-подъемный и стал помощником борттехника в экипаже тяжелого бомбардировщика ТБ-3. Полк был укомплектован самолетами ТБ-3 и делился на три эскадрильи, в каждой по три летных отряда.

В отряде - 4 бомбардировщика.

Г.К. - Сколько человек входило в экипаж ТБ-3? Кто запомнился из Вашего первого экипажа?

Б.Г. - В экипаже ТБ-3 было восемь человек: командир экипажа, правый пилот, штурман, старший борттехник, помощник борттехника, стрелок-радист и два бортовых стрелка-моториста. Командиром экипажа или, как иногда говорили, - командир корабля был Константин Вячеславович Ильинский, он погиб в марте 1942 года в боевом вылете под Вязьмой, но уже в составе другого экипажа. Второй пилот Алексей Федорович Горбунов. Штурман Дриго Константин Мелентьевич, погиб в мае 1942 года в Смоленской области. Стрелок-радист Константин Осадчий. Первым борттехником в экипаже был Георгий Мананков, а когда я его заменил на этой должности, то помощником борттехника в нашем экипаже стал летать Иосиф Яковлевич Локтионов. Воздушными стрелками-мотористами в разное время в экипаже служили Савельев, Суляев, Маймур, Котов. Служил я в звании воентехника 2-го ранга, два "кубика" в петлицах.

Г.К. - Первый свой вылет на ТБ-3 помните?

Б.Г.- Конечно, первый вылет был в январе тридцать девятого года. Но мне больше запомнился из моих первых вылетов другой, который был выполнен 19-го февраля 1939 года. Занял свое место за перегородкой кабины пилотов, передо мной панель - 12 приборов, за показателями которых я был обязан следить: указатель скорости, высотомер, указатель оборотов коленчатого вала и так далее. Меня посадили на место старшего борттехника. Полет ночной, зимний, и машина стала обледеневать, того и гляди, сейчас упадем. И тут я вспомнил, что перед полетом возле указателя скорости возился приборист, и я сразу понял, что он по ошибке закрыл

электрообогрев приемника воздушного давления. Крикнул штурману: "Костя, трубка ПИТО!", он моментально сообразил, что надо делать. Лед расплавился, заработал высотомер, указатели, и мы благополучно сели. После этого случая, в экипаже я завоевал полное доверие.

Г.К. - В исторической литературе упоминается, что 1-й ТБАП участвовал в "освободительном походе в Прибалтику" в 1940 году, но в списке частей Приб. ВО этот полк позже не фигурирует. Почему?

Б.К. - Наше участие в вводе частей Красной Армии в Прибалтику ограничилось двумя сутками, но эти дни я запомнил очень хорошо, поскольку наш экипаж в Паневежисе чуть не потерпел катастрофу. В ночь с 20-21/6/1941 мы получали приказ лететь на Запад, окончательный пункт следования - литовский город Паневежис. На подлете к паневежискому аэродрому мы увидели, что посадочная полоса на нем короткая, и на ней уже находятся два ТБ-3, не избежавшие столкновения друг с другом при посадке. Летчикам надо было попробовать сократить скорость при посадке, чтобы уменьшить пробег, мы несколько раз заходили на посадку, но сесть не могли. У командира экипажа в самолете находилась "аварийная кнопка", нажатием на которую сразу отключались все четыре мотора, и, самолет, планируя, "опустив нос", с выключенными двигателями, мог приземлиться с коротким пробегом. Но Ильинский почему-то на эту кнопку так и не нажимал. Время шло, горючее на исходе, и если тянуть дальше, мы могли бы просто упасть на Паневежис. Я взял на себя ответственность, на свой страх и риск сам по одному отключил моторы, доложив об этом предварительно командиру.

Мы благополучно сели, а не случись этого, разбей мы самолет при посадке, то меня ждал бы трибунал за "нарушение должностных обязанностей, самоуправство, повлекшее за собой аварию самолета" или бы "во вредители" определили.

Вылез из ТБ-3 пошел по летному полю, на краю аэродрома уже стояли три наших танка БТ -7, танкисты попросили у нас топливо (на этих танках, также как и на ТБ-3, стояли моторы М-17-Т работавшие на бензине Б-70).

Провели мы в Паневежисе всего 15 часов, потом последовал приказ - эскадрилья вернуться на постоянное место дислокации, в Ростов.

Г.К. - Вы являетесь участником Финской войны. Разве 1-й ТБАП был отправлен на эту военную компанию?

Б.Г. - Полк оставался в Ростове, только со всех эскадрилий отобрали по несколько человек и отправили в Карелию, сформировали новые экипажи, и мы были зачислены в 38-ю отдельную тяжелую транспортную эскадрилью ГУАС КА (Главное управление авиационного снабжения Красной Армии). Я оказался в экипаже Лановенко, будущего Героя Советского Союза. В моем послужном списке записано - участник финской войны, 40 дней боевых действий, но занимались мы работой "транспортников", 38-я ОТТАЭ вылеты на бомбардировку финнов не выполняла. Мы перевозили армейские грузы, людей (в самолет садилось 25 человек с оружием и снаряжением) три раза выбрасывали десантников в финском тылу. Погодные условия для нас были тяжелыми, одни посадки под Петрозаводском чего стоили. Но больше всего запомнилось, как мы приземлились на аэродроме на берегу Белого моря, в его юго-западной части. Температура воздуха за бортом была - минус 50 градусов.



Первый день войны

Г.К. - Где находился 1-й ТБАП перед войной? Было ли у Вас лично ощущение, что скоро начнется война с гитлеровской Германией?

Б.Г. - 7/3/1941 я женился на своей любимой девушке Зине, а еще через два дня полк был перебазирован на аэродром Шайковка в Смоленской области. Мы продолжали выполнять обычные тренировочные полеты, экипажи отрабатывали бомбометание. Обычная мирная служба. Я решил отмечать свой день рождения не 20-го июня, а в воскресенье, 22-го числа, пригласил экипаж к себе. Вечером двадцать первого июня в Шайковке, в клубе авиагарнизона, мы смотрели оперетту "Сильва", приехали столичные артисты, и домой с женой пришли поздно. Утром, в 04-30, раздался телефонный звонок, всем приказали срочно прибыть к штабу полка в полном снаряжении. И когда нам сообщили о немецком нападении, я испытывал странное ощущение, почему так неожиданно ?...

Уже через две недели после начала войны все семьи комсостава были отправлены со Смоленщины на Восток, в Ростовскую область, моя жена Зина оказалась на станции Целина, потом служила в военном госпитале.

Г.К. - Когда полк выполнил свой первый боевой вылет?

Б.Г. - В конце июня. Мы бомбили танковые

колонны немцев на шоссе Минск-Москва.

Для этого мы перебазились на аэродром в Осиповичах. Но там на складах вооружения не оказалось бомб, и эскадрилья перелетела в Пуховичи, откуда продолжили свою боевую работу. Седьмого июля немцы обнаружили наш аэродром, и на него был совершен массированный авианалет, над летным полем появилось 13 "юнкерсов" и стали бомбить. Капитан Ильинский отдал приказ: "Стрелки к пулеметам! Остальным - рассредоточиться!". В этом налете в нашей эскадрилье был поврежден только один самолет, и в тот же день мы выполнили очередной вылет на бомбардировку танковых частей вермахта. В воздух поднялась группа из 12 самолетов ТБ-3, без истребительного прикрытия, шли со скоростью 160км/час, на высоте 1.500 метров.

Г.К. - За что получили первый орден?

Б.Г. - Во второй половине июля мы выполняли очередной вылет и попали под обстрел зениток. Осколок снаряд попал в правый второй двигатель, а другой пробил стенку бензобака. Я сразу почувствовал запах паров бензина (а летали мы на бензине Б-70, хватило бы одной хорошей искры, чтобы самолет взорвался в воздухе) и кинулся из кабины к топливному баку. Отсоединил 3-й топливный отсек, а пробоины заделал специальной "авиатканью первого покрытия", и летчики посадили ТБ-3 на трех работающих моторах в поле, на окраине города

Сычевка. Моторы у нас были М-17, и на трех оставшихся бомбардировщик взлететь уже не мог, надо было менять двигатель, но где? Город был уже фактически оставлен жителями, вокруг ни одной красноармейской части, никто нам помочь не мог, связи с полком не было. Вспомнили, что ближайшие авиамастерские находятся во Ржеве, и может у них есть исправный мотор М-17? Я увидел какой-то гражданский грузовик, остановил его и уговорил водителя отвезти меня во Ржев, где в мастерских мы нашли пригодный двигатель. Вернулись к самолету, но мотор с винтом весит 600 килограмм, и как его вручную поставить?, вот где была проблема, ведь грузоподъемника у нас не было. Мы уже сидели в Сычевке восьмью сутками, давно съели бортовой НЗ, но хоть благо - рядом был колодец. Возле моего сиденья находилась бухта парашютных строп (фалы длиной 170 метров), предназначавшаяся для выброса воздушных мишеней. Предложил поднять новый мотор на стропях, но первая попытка оказалась неудачной, стропы рвались. Со второй попытки удалось поднять мотор к крылу, закрепили его на подмоторной раме и смогли взлететь. Вернулись на свой аэродром, нас в полку уже не чаяли увидеть, списали в потери. 10/8/1941 был указ о награждении меня орденом Красной Звезды за спасение самолета, в эскадрилье это был первый орден, и мне было неловко перед ребятами, так как командира экипажа наградили только медалью.

На вручение наград нас собрали в актовом зале школы в Юхнове, человек пятьдесят, я был самым младшим по званию. Меня позвал один из старших командиров, сопровождающих заместителя командующего Западным Фронтом, и сказал, чтобы я выступил от имени награжденных. Я говорю ему: "Товарищ полковник, как я могу, тут полно майоров и полковников" - "Ты будешь выступать. То, что ты сделал, до тебя еще никто не делал, так что не робей!"... На вручении орденов присутствовал корреспондент из Москвы, и он напробился к нам в полк, просил, чтобы ему разрешили выполнить боевой вылет вместе с экипажем ТБ-3, и командование дало добро, корреспондента "передали" в наш экипаж, он слетал с нами на бомбардировку, а потом, то ли в "Красной Звезде", то ли в "Правде", точно уже не помню, мы прочли заметку о нашем вылете на бомбардировку, только корреспондент искажил мою фамилию, написал в статье так - "борттехник, орденосец Голднов".

Г.К. - У Константина Симонова в книге " Живые и мертвые" описывается эпизод, как в небе, над головами наших красноармейцев, светлым днем, немецкие истребители сожгли за несколько минут девятку ТБ-3. Место, в котором произошло это событие, как раз находилось в зоне действия Вашего 1-го ТБАП. Насколько были велики потери в эскадрилье?

Б.Г. - Возможно, что писатель Симонов и сам был свидетелем такой трагедии в воздухе, в белорусском небе, но я думаю, что это единичный случай, частный эпизод, чтобы сразу вся эскадрилья погибла в одном вылете. Потери мы несли относительно малые, ведь это только кажется, что тихоходный тяжелый бомбардировщик, летящий со скоростью 160 км/час легко сбить. Вы сейчас сказали, что в исторической литературе упоминается еще случай, что в июле сорок первого года при одной из бомбежек нашего аэродрома немцы сожгли 7 ТБ-3 на летном поле, но я такого эпизода категорически не помню.

Бомбардировщики ТБ-3, были своего рода "летающими крепостями" и обладали достаточным вооружением, чтобы отражать атаки немецких истребителей.

Другое дело зенитная немецкая артиллерия, но тут все зависело, куда в нас попали.

С лета 1941 года и до своего последнего вылета 5/10/1941, я в составе своего экипажа успел выполнить 36 боевых вылетов на бомбардировку противника, и, как видите, остался живым.

Г.К. - Что произошло в Вашем последнем вылете?

Б.Г. - 4/10/1941 в восемь часов вечера мы поднялись в воздух с аэродрома Юхнов с заданием бомбить бронетанковые колонны противника на Варшавском шоссе. На борту было 15 стокилограммовых бомб ФАБ, скорость полета 150 км/ч. Не знаю по какой причине, но целей

мы не обнаружили, на обратном пути сбились с курса, и ранним утром самолет оказался в районе Орла, накануне захваченного немцами. Горючее подошло к концу, и надо было срочно садиться на землю, а под нами был сплошной лес, над которым мы кружили, расходуя последние литры топлива, шел уже 10-й час полета. Из бомб выкрутили взрыватели, и командир экипажа приказал помощнику борттехника взять "электрофонарь", спрыгнуть с парашютом, найти удобное, подходящее место для посадки и подать сигнал фонарем. Помощник борттехника покинул борт, прыгнул на лес, но сигнала от него мы не получили (потом я встретил его в госпитале, он при десантировании на лес сломал себе стопу ноги и не смог ничем помочь своему экипажу). Мы еще кружили какое-то время над лесом, а потом самолет просто рухнул вниз, летчики пытались планировать. Перед тем как упасть, я успел взглянуть на часы, время было 05-35 утра. При ударе о верхушки деревьев хвостовая часть фюзеляжа, вблизи которой я в этот момент находился, отвалилась от самолета, и меня выбросило, падал примерно с высоты двадцать метров. Как ни странно, остальные члены экипажа остались живы при аварийной посадке, почти не покалечились, и они нашли меня без сознания на опушке леса. Неподалеку шли на восток отступающие красноармейцы, которые видели, как упал наш ТБ-3, и сразу бросились к месту крушения самолета. Меня положили на самодельные носилки и отнесли в село Ягодное, где местный фельдшер наложил мне шины на голень с переломами обеих костей. Вынесли меня к своим и отправили в госпиталь. При падении я также получил удар головой об землю, и через пару дней наступила полная амнезия.

Я внезапно забыл названия всех предметов, слова, совершенно не помнил кто я, женат или нет, где служил. В госпитале где я находился, в городе Кузнецке Пензенской области рядом со мной в палате лежал летчик, полковник Ильянцев, который меня заново учил названиям предметов и простым словам - "небо", "жена", "ложка", "окно", и так далее. Дней через десять память постепенно стала ко мне возвращаться. Позже меня перевели в госпиталь в Челябинске, а затем, по моей просьбе, в Магнитогорск, где находились в эвакуации моя сестра и младший брат; отец к тому времени уже умер от пневмонии. Прошло несколько месяцев, медкомиссия при выписке из госпиталя признала меня негодным к дальнейшей армейской службе, поскольку переломы ноги были со смещением костных обломков, и правая нога стала короче левой, я хромал. Предписали через шесть месяцев вновь пройти медкомиссию. С женой мы отправились в Киргизию, где поселились в селе Калининское, это рядом со станцией Карабалты.

Через 9 месяцев я прошел переосвидетельствование на медицинской комиссии, был признан годным к службе, но негодным к летной работе.

2/2/1943 я повторно призвался в армию.

Г.К. - Где довелось служить после повторного призыва?

Б.Г. - Служил в штабе 306-й ШАД (штурмовая авиадивизия), начальником отделения учёта моторов и самолетов. Дивизия входила в состав 9-го САК (Смешанного Авиационного Корпуса). В конце войны меня отправили в Магнитогорск, на Курсы старших техников авиаэскадрилий. Через некоторое время местом базирования этих курсов стал город Рига (Латвия). Курсы я закончил с отличием осенью 1945 года в звании капитана авиатехнической службы. На базе этих курсов было создано Рижское Высшее Инженерное Авиационное Училище им. К.Е Ворошилова.

Через полтора года я поступил в РВИАУ, которое также закончил с отличием, тема моего дипломного проекта звучала так: "Сверхзвуковой ракетный перехватчик с двухкамерным ЖРД". С 1952 по 1956 г. был преподавателем теории полёта в Ташкентской школе авиамехаников, откуда был переведен на должность старшего преподавателя аэродинамики и техники пилотирования самолётов и вертолётов, а затем и технического черчения во Фрунзе, на так называемые Центральные курсы ВВС по подготовке и усовершенствованию авиационных кадров стран третьего мира. На курсах обучались летчики из Афганистана, Сирии, Египта, авиамеханики из Гвинейской республики, из других стран, ранее бывших французскими колониями, и так далее. Преподавать приходилось с переводчиком, несмотря на то, что я знал

немецкий и похуже английский языки, так как, например, курсанты из африканских стран знали только французский. В 1960 году грянуло очередное "хрущевское сокращение" армии, и с должности старшего преподавателя, в звании подполковника авиационной инженерной службы, я был демобилизован из армии. Вернулся в родной город, Днепропетровск, пять лет преподавал в механическом техникуме (полузакрытого типа) газодинамику, гидравлику, летательные аппараты и динамику полёта. Позже, до выхода на пенсию, работал доцентом кафедры теплотехники и тепло-и-газообмена Днепропетровского инженерно-строительного института.

Интервью и лит.обработка: Г. Койфман