

Ростислава Фариха полна роковых совпадений и настоящих приключений, а жизнь отца — известного полярника, подчас напоминала виденный им в 20-х годах XX века ритуальный чукотский «танец ворона, идущего по тонкому льду, который его не держит», символизирующий взлеты и падения человеческой судьбы...

ТАНЕЦ ВОРОНА НА ТОНКОМ ЛЬДУ...



30

ДОМ НА ЛУБЯНКЕ И ТАНЦЕВАЛЬНАЯ ШКОЛА. Потомок выходцев из Германии Бруно Васильевич Фарих с женой Жанеттой Ивановной, чистокровной англичанкой, и тремя детьми переехали в Москву из Питера в 90-х годах XIX века. Бруно Васильевич затевал крупное дело. Как председатель правления страхового общества «Россия» он выкупил у бывшего владельца Мосолова дома в северной части Лубянской площади. На этом месте он возвел новые четырех- и пятиэтажные здания, в которых разместил свою центральную контору. Работа страхового общества пошла споро. В правлении числилось всего семь штатных сотрудников, но любой человек, застрахованный в «России», мог стать внештатным агентом и оформлять страховки другим. Так, страховая сеть общества «Россия» раскинулась по всей стране и приносила приличный доход всем ее участникам.

После Октябрьской революции страховое общество было закрыто, но его успешному председателю предложили возглавить Госстрах. Бруно Фарих совсем уж было согласился, да тут выяснилось, что предстоит ему набрать штат сотрудников около тысячи человек. Такая армия служащих-бюрократов Фариха испугала и он наотрез отказался.

Теперь кормилицей семьи, живущей в доме на Пречистенке, стала Жанетта Ивановна. По соседству известная танцовщица Айседора Дункан открыла танцевальную школу. Хозяйка школы считала, что воспитанницы должны овладеть не только танцем, но и английским. Так Жанетта Ивановна Фарих стала преподавательницей.

Страсть к технике в семье Фарихов была, можно сказать, наследственной. В начале 30-х годов, когда для миллионов советских людей наивысшим техническим достижением стал самодельный детекторный приемник, Бруно Васильевич, оказавшийся по собственной воле не у дел, сконструировал мощную радиоустановку, занимающую целую стену в его комнате и «ловившую» даже Америку.

Его сын — Бруно Брунович до революции окончил Императорское инженерное училище (ныне — технический университет им. Н.Э. Баумана) и всю свою жизнь связал с техникой. Но кроме этого был еще и прекрасным художником. Необычайно прозрачные акварели его работы до сих пор хранятся в семье Фарихов.

А какой же русский (хоть и с немецкой фамилией) не любит быстрой езды? Еще до революции у Бруно Васильевича был собственный автомобиль — один из первых в Москве. И за его руль частенько садилась жена — Жанетта Ивановна.

ВОРОН РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ. Неудивительно, что и другой сын — Фабио Брунович с младых ногтей потянулся к технике. Еще учась в гимназии, делал он модели самолетов. Но революция на время отодвинула исполнение заветной мечты о небе. В Гражданскую Фабио Брунович — заместитель начальника санитарного поезда. На его плечах — снабжение раненых продовольствием, бельем и, конечно же, — контроль за техническим состоянием состава, его ремонт.

Ф.Б. Фарих не только справлялся с работой, но и успел обустроить личную жизнь. Его женой стала молоденькая медсестричка и купеческая дочка Женечка, оставившая отчий кров во имя спасения человеческих жизней, которые так обесценились в годы Гражданской.

Сын Ростислав, названный старинным русским именем по настоянию матери, родился в 1922-м, уже в Москве, на Пречистенке. А неугомонный отец вновь устремился в водоворот кипящей жизни. Способный механик, он становится частым и желанным гостем у авиаторов на Ходынском поле. Затем и сам заканчивает курсы «Добролета». Работает механиком на известном авиазаводе в Филях, собирающем «юнкеры». Отправляется бортмехаником в Ташкент, затем возвращается в Москву. Позже судьба сводит его с известным летчиком М.Т. Слепневым. На гидросамолете фирмы «Юнкерс» они впервые проложили маршрут Иркутск — Бодайбо — Якутск.

ВОРОН ПОЗНАЕТ ЖИЗНЬ. Стране требовалось в кратчайшие сроки освоить северный край. Именно там получил Фарих тот бесценный опыт работы в условиях Севера, что так пригодилось ему позднее. Но на трассе Иркутск — Бодайбо — Якутск молодой авиатор учился налаживать не только технику, но и человеческие отношения. Всякого навиделся!

Среди работяг с золотых приисков, ученых, членов правительства, местных старожилов пришлось летчикам перевозить и иностранцев. В те годы границы были тоже несколько «прозрачны», как теперь принято говорить. Вот и ехали на наш Север искатели приключений и охотники за «длинным» долларом со всего мира.

Фарих вспоминал, как после полета один англичанин, экипированный биноклем, фотоаппаратом и походной аптечкой, отключив пилота Демченко стопку долларовых купюр: «Хороший полет требует хорошего вознаграждения». Лишь две фразы на приличном английском языке бросил в ответ наш летчик, и... обладатель долларов в изумлении спрятал деньги.

А другой иностранец все выпрашивал пилотов, куда лучше бить медведя — под левую лопатку или в правое ухо, сколько Госторг дает за шкуру одного медведя и сколько за нескольких сразу. За время полета бизнесмен буквально вывел летчиков из себя. Вылезая из самолета, он похлопал машину по крылу и сказал: «Штука полезная... Я думаю, не выгоднее ли мне будет зафрахтовать сразу весь самолет для перевозки медвежьих шкур?» На что острый на язык, но обычно сдержанный Фабио Брунович заметил: «Будет лучше, если вы сейчас же зафрахтуете для себя карету скорой помощи...»

Но необходимость серьезного освоения богатств Севера в самом деле понимали все. А это невозможно сделать без помощи авиаторов. Чтобы установить связь с золотым прииском, затерянным среди топей и носящим красноречивое название — Незаметный, туда правлением общества «Добролет» был

отправлен экипаж Слепнева-Фариха на самолете. Пилоты не только установили воздушное сообщение, но и разбросали агитационные листовки, текст которых оказался пророческим: «Храните этот документ, как залог нашей пролетарской признательности, с твердой уверенностью, что пролетарии Алдана не пожалеют средств и сил, чтобы редкий гость — самолет стал повседневным нашим средством передвижения».

После алданской экспедиции довелось Фабио Бруновичу в 1929 году поучаствовать в спасении пассажиров и экипажа парохода «Ставрополь», совершавшего рейс из Колымы во Владивосток с грузом пушнины и мамонтовых клыков и оказавшегося затертым льдами. Положение осложнялось тем, что на борту корабля были тяжело больные члены команды, женщины и дети.

Попутно надо было помочь и американской шхуне «Нанук», принадлежащей бизнесмену Свенсону и также оказавшейся в ледовых тисках. Свенсон промышлял скупкой пушнины у жителей Чукотки и перепродажей мехов с аукциона, проходящего на Аляске.

Оба судна оказались в плену льда в одной миле от мыса Северный (ныне — мыс Шмидта). Тогда еще никто не предполагал, что станет эта операция спасения предтечей знаменитой челюскинской эпопеи 1934 года. Но только вот шума вокруг «Ставрополя» было куда меньше и участников рискованного дела сделать героями никто не догадался.

Лететь к «Ставрополю» авиаторы должны были от бухты Провидения, но туда их самолеты были доставлены в разобранном виде. Вначале — по железной дороге, затем — по морю, на ледоколе «Литке».

ПРОВИДЕНИЕ В СУДЬБЕ ВОРОНА. Но Север всегда вносит в планы людей свои коррективы. Мороз, пурга, ветер, многочисленные неполадки техники и, наконец, полярная ночь задержали летчиков в бухте Провидения на целую зиму. Так уж видно было угодно... Провидению!

В конце зимовки авиаторы получили телеграмму с Большой земли. Им предписывалось не только спасти «Ставрополь» и «Нанук», но и разыскать американский самолет, так и не добравшийся к американской шхуне. Оказалось, бизнесмен Свенсон не хотел терпеть колоссальные убытки. Чтобы не платить в двойном размере матросам, он решил вывезти их в Америку да и доставить туда же ценную пушнину, которую срочно надо было сбыть на аукционе. Для всего этого он нанял американских летчиков, среди которых оказался знаменитый полярник Бен Эйельсон, первым перелетевший через Северный полюс по трассе Аляска — Шпицберген и получивший за это переходящий приз «за исключительные полеты». Так вот, именно самолет прославленного летчика Эйельсона и его бортмеханика Борланда был обнаружен разбитым в пятидесяти милях от мыса Северного, но летчиков близ него не было.

Не один день пришлось нашим авиаторам и полярникам со «Ставрополя», под руководством М.Т. Слепнева, проводить раскопки в снегу, плотном как мел. Ночевали вначале в кабине самолета, потом сделали некое подобие палатки. По ночам спасателям подчас казалось, что вокруг их жилища кто-то ходит, постанывает. Снег? Ветер? Или...

...Их нашли на девятый день, 13 февраля из-под снега вдруг показались ноги, обутое в торбазу. Оказалось — Борланд. Чуть позже был найден и Эйельсон. Лица их были заморожены в глыбы льда.

Страшные находки поместили в кабину самолета, но покинуть скорбное место трагедии летчикам удалось лишь через восемь дней.

Правительство США попросило М. Слепнева и Ф. Фариха сопровождать тела погибших американцев на родину. И они приняли приглашение. На Аляске их встречали как национальных героев, подчас одаривая оригинальными и памятным подарками. Так, в городе Тэллор вручили им желтый лоскут полотна — частицу оболочки дирижабля Амундсена «Италия». На реликвии были подписи мэра города и пассажиров дирижабля. Преподнес советским авиаторам мэр Тэллора и символические аршинные ключи от города на бархатной подушечке. Американские коммунисты г. Нома передали красный флаг. Редчайшая фотография этого знамени сохранилась в Государственном архиве кинофотодокумен-



тов г. Красногорска. Глядя на нее, понимаешь, что мечта о мировой революции по тем временам выглядела не так уж и абсурдно.

Такие подарки пилотов, разумеется, радовали. А вот американские дамы — просто поражали. Ф. Фарих вспоминал, что среди фоторепортеров, встречавших советский самолет, было очень много женщин. Одна из бойких журналисток огорошила авиатора вопросом: «Я очень внимательно смотрела в кабину, но нигде не увидела вашего русского самовара. Скажите, может быть, он спрятан под сиденьем?» Другая экзальтированная дамочка, зардевшись, спросила: «Правда ли, что в СССР жен меняют каждые две недели, а браки скрепляют клятвой, положив руки на «Капитал» Карла Маркса?»

Но были и серьезные вопросы и просьбы. Отец пилота Эйельсона просил пилотов об одном: «Я хочу, чтобы на гроб моего сына вместе с канадскими и американскими флагами вы

возложили флаг вашей страны». Просьба безутешного отца была удовлетворена. А наши пилоты вернулись на родину.

ВОРОН СТАНОВИТСЯ НА КРЫЛО. В 1930 году Фабио Брунович Фарих впервые поднялся в небо уже не как бортмеханик, а как командир самолета У-2. В 1932 году летчик Ф.Б. Фарих и бортмеханик В.А. Шекунов на самолете К-5 впервые прошли по воздушной трассе Архангельск — Усть-Цильма — Архангельск. Ее протяженность составила 660 км. Затем командир самолета «Сталь-2» Фарих служил в агитэскадрилье им. Максима Горького. Входил в легендарную МОГОН — Московскую группу особого назначения при Главсевморпути.

А когда 13 февраля 1934 года затонул затертый льдами пароход «Челюскин», опытный полярный пилот Ф. Фарих тоже не бездействует. Он налаживает связь с островом Врангеля — везет туда радиооборудование и радиста. Не сделай он этого, и его коллегам, будущим героям, пришлось бы во много раз сложнее выводить людей из ледового плена. За выполнение этого задания Ф.Б. Фарих был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В 1937 году неутомимый Фарих вновь идет на рискованное предприятие — совершает перелет протяженностью в 24 000 км. С 9 февраля по 10 июня на двухмоторном Н-120 (АНТ-4) он преодолевает маршрут: Москва — Свердловск — Красноярск — Иркутск — Якутск — мыс Шмидта — остров Врангеля — мыс Челюскина — остров Диксон — Амдерма — Архангельск — Москва. Имея ориентиром то железнодорожное полотно, то очертания береговой линии, он преодолел снегопады и туманы, морозы, болтанки и низкую облачность. Пролетел через район так называемого полюса холода, где морозы достигают — 60°C. Перелет длился 145 летных часов с 47 посадками. На время полета газета «Вечерняя Москва» оформляет летчика спецкором, и Фарих честно высылает в редакцию свои корреспонденции со всех точек пройденного маршрута.

И вот он, наконец, возвращается. Программа выполнена на «все 100». Но... «фанфар и литавров» не будет: в Москве траур — умерла сестра В.И.

Флаг, переданный американскими коммунистами М. Слепневу и Ф. Фариху.

М.И. Калинин вручает летчику Ф. Фариху орден Ленина. 1937 г.



Ленина. Естественно, пышной встречи не получилось. Но на груди пилота засверкал теперь еще и орден Ленина — высшая награда страны.

В 1937 году Фарих участвует в поисках пропавшего самолета С. Леваневского, не увенчавшихся успехом. А в советско-финскую войну летал на бомбежку позиций противника. А еще он стал... миллионером! Но не потому, что денег заработал много. В ту пору летчиков, налетающих один миллион километров, награждали специальным значком.

В РОДОВОМ ГНЕЗДЕ. Не удивительно, что супруга — Евгения Михайловна, уставшая ждать мужа из дальних странствий, приняла в штыки решение сына идти по стопам отца. Но Ростислав уже дневал и ночевал в аэроклубе Ленинградского района, что был близ Трехгорки. Мать надавила на отца и он отправился к начальнику аэроклуба. Просить за сына, чтоб... отчислили. С авторитетом известного полярного летчика не поспоришь, и Ростислава освободили от занятий, якобы за неуспеваемость в общеобразовательной школе. Но Фарих-младший перехитрил родителей. На следующий год вновь поступил в аэроклуб, но дома скрывал это. Первый самостоятельный полет пришелся на день его 18-летия — 12 мая 1940 года.

Ростислав окончил школу в июне 1941 года. В ночь с 21 на 22 июня все московские выпускники по традиции гуляли по городу. А утром — война. Ростислав, как комсомольский секретарь, был ответственным за отправку одноклассников, сопровождающих младших школьников в деревню, подальше от возможных бомбежек.

ПОРА ИСПЫТАНИЙ. Справившись со школьными делами, вместе с отцом отправился Ростислав работать во фронтовые ремонтные мастерские в подмосковных Химках.

Эвакуироваться семейство Фарихов не хотело до последнего. Ведь у них была своя «эмка» и Фабио Брунович решил, что сам вывезет семью на восток, но только если гитлеровцы уже войдут в Москву с запада. А пока надо работать, надо приложить все силы, чтобы удержать столицу. Так в те дни думали и действовали десятки тысяч москвичей, но вряд ли кто из них пострадал за... веру в Победу.

Фашистов отбили от Москвы. Пилоты Фарихи стали летчиками-испытателями авиаремонтного завода, что на центральном аэродроме. Здесь они возвращали к жизни самолеты, уже побывавшие на фронте. А потом Фабио Брунович с сыном сами отправились ближе к передовой. Как принято было писать в газетах: «выполнять особые задания по обеспечению фронтов новыми самолетами». Боевые машины проходили сотнями через их руки.

ЛЕД ТРЕСНУЛ. ВОРОН ОКАЗАЛСЯ В ПОЛЫНЕ. Отгремела война. Наступил год 1948-й, ставший для семьи Фарихов роковым — ее «накрыла» волна репрессий, в народе именуемая «черчилевской», ведь она была вызвана известной речью премьер-министра Великобритании в Фултоне. Тогда он объявил «холодную войну» Советскому Союзу, а «горячие головы» в СССР с рвением кинулись искать новых шпионов и пособников империализма.

Вся семья — Фабио Брунович, его жена и сын, оказались за решеткой. На свободе остались лишь престарелая мать и брат — Бруно.

Обвинение Фариху было предъявлено нелепейшее. Бывший его одноклассник и сосед, сын известного до революции книгоиздателя Сабашникова Кирилл донес, что Фарихи — немцы, и в октябре 1941 года не эвакуировались из Москвы, потому что ждали фашистов, хотели помогать им.

Летчик
Ростислав
Фабинович
Фарих.



А ведь Фарихи давно уж не вспоминали о своих немецких корнях. Во всех анкетах писались только русскими, разделяя мнение великого В.И. Даля, который говорил, что человек волен причислить себя к той национальности, на языке которой он думает, а Фарихи думали по-русски! Но надежда на русское «авось» рухнула.

Статья № 58, пункт 19.1.а — «пособничество и измена родине». Фабио Брунович получил 25 лет лагерей. Жена и сын — по десять. Долгих пять месяцев просидели на Лубянке в том самом здании, что до революции принадлежало страховому обществу «Россия». Теперь оно было перестроено и здесь царили иные порядки. Горько шутили заключенные: «Был Госстрах, а стал Госжук».

К счастью, из лагерей семья вернулась в том же составе. Это было в 1954-м. Пришел поздравить Ф. Фариха с возвращением и тот, кто на него донес. Фабио Брунович много говорить не стал. Просто спустил подлеса с лестницы.

Давнишний друг Фариха — Марк Иванович Шелле, начальник Полярной авиации, помог с восстановлением на работе, но здоровье у Фариха-старшего было уже не то. Скоро он ушел на пенсию.

БЕЛЫЙ ВОРОН. А вот сын Ростислав с несправедливостями судьбы мириться не собирался. Считал так: если я виноват — должен «досидеть» свои десять лет. Если нет, пусть реабилитируют и восстановят на летной работе.

До сих пор помнит Ростислав Фабинович фамилию работника ЦК КПСС, который выслушал и понял, — Редькин его звали. Позвонил он в Министерство авиационной промышленности (МАП), попросил разобраться. И здесь Фариху-младшему повезло. Спросили: «А прошел ли ты медицинскую комиссию?». Недавний зек испугался — лагерь здоровья не добавляет. Но зам. нач. отдела кадров Перерва заверил: «Да прошел он, прошел. Будьте спокойны».

Так Фарих-младший вернулся в небо. Вскоре обрел и свое семейное счастье. Его женой стала бывшая одноклассница Леночка. Когда-то Ростислав был шафером на ее свадьбе. Но жизнь что-то не заладилась — осталась Елена с дочкой Ольгой. Они были первыми, к кому пришел Фарих-младший после возвращения из лагеря. А потом в молодой семье случилось прибавление — родился сын Ми-

хаил. В это время Ростислав уже был летчиком-испытателем на летно-испытательной базе, которую возглавляла легендарная В.С. Гризодубова...

МУДРОСТЬ ВОРОНА. Наверное, летчик Фабио Фарих мог попенять на несправедливость судьбы. Не раз обстоятельства складывались так, что не получал он заслуженных наград за свои славные дела, не единожды «обходила» его и золотая звездочка Героя. Но... Сегодня, вспоминая всю непростую жизнь своей семьи, Ростислав Фабинович говорит: «Мы к славе научились относиться спокойно. Помню, был у нас в Филях на заводе летчик Моисеев. У него за Гражданскую войну пять орденов Красного Знамени было. Да что-то не сработался с начальством. Ушел с завода и открыл лавочку с вывеской: «Сапожник Моисеев», а все свои награды в витрине выставил, как гарантию качества».

Я видел в лагере людей опустившихся, с радостью облизывающих тарелки. Видел очень ожесточенных — украинских бандеровцев, прибалтийских «зеленых братьев». Сам всегда носил нож в кармане. Но я знал, что и здесь надо себя поставить, сохранить человеческое достоинство. Тогда и зек, и начальство с уважением будут относиться. Я потому и брился ежедневно, и даже старался выискивать небольшие лоскутки белой ткани — на свежие подворотнички.

Много несправедливости было, но много и настоящего человеческого поступков повидал. За воспоминания о жизни при царе-батюшке отбывал вместе со мной срок один царский офицер. Он на хлебозерке работал и лишний кусочек хлеба или сахара мне старался отдать, ведь я среди зеков самым молодым был. А я хлеб на табак выменивал. Как же он меня отругал, когда узнал!

А еще помню, как я на этапе сахар-песок делил, и осталась кучка небольшая. С нами в вагоне женщину с ребенком везли, и этот сахар я со всеобщего согласия ей отдал. Никто не возмущался, хотя все голодные были.

Не хочу вспоминать плохого. Знаю, надо оставаться человеком, даже оказавшись в нечеловеческих условиях. Я зла ни на кого не держу. Нет и на судьбу обиды!»

Ольга ЖУКОВА, журналистка

г. Москва.