



ОЧЕРК

К 60-ЛЕТИЮ ОСВОБОЖДЕНИЯ СЕВЕРА ОТ БЕЛОГВАРДЕЙЦЕВ И ИНТЕРВЕНТОВ

В ПРЕДДВЕРИИ большого события — шестидесятилетия освобождения Севера все чаще обращаемся мы к одному ленинскому документу, имеющему самое прямое отношение к нашему городу.

Перенесемся мысленно в тот день, когда этот документ был создан. 12 августа 1918 года. Очень трудный, колоссально напряженный день. Впрочем, как и многие другие, полные тревог днів, когда все ту же и ту же сжимаюсь вокруг только что родившейся республики Советов кольцо блокады.

Выпускаемая Институтом марксизма-ленинизма при ЦК КПСС уникальная книга «Владимир Ильич Ленин. Биографическая хроника» отразила титаническую работу вождя в этот день.

С утра Ленин дал дополнительные указания об усилении Восточного фронта. Занялся вопросами, связанными с формированием фронтных поездов. Анализирует сообщение, полученное от управляющего ЦСУ. Изучает материалы, касающиеся текстильной промышленности. Заслушивает доклад особоуполномоченного Реввоенсовета десятой армии Пархоменко. Телеграфно запрашивает Пензу о ходе борьбы с кулацким мятежом.

А вечером, с двадцати часов, — заседание Совнаркома, и новая

лавина вопросов, и все жизненно важные. Председательствуя на заседании, Ленин выступил на нем четыре раза.

Отсюда, из Кремля, Владимир Ильич охватывал взглядом всю страну. В тот момент мысль его была устремлена и к Северной Двине. Тревожило: как дела под Котласом? Мал городок, но стратегически важен для республики — там со времен мировой войны скопилось огромное количество боеприпасов. А по Двине к Котласу идут англичане...

Не дожидаясь конца заседания, Ленин пишет телеграмму в Вологду, командующему северовосточным участком завесы Кедрову и требует «связаться с Котласом, послать туда летчиков немедленно и организовать защиту Котласа во что бы то ни стало».

Читал я, перечитывал текст ленинских телеграмм и думал: вот разыскать хотя бы одного из тех красных военлетов, что по приказу Ленина защищали Котлас с воздуха. Правда, особой надежды не было — шестьдесят лет прошло с той поры. Но, право же, стоит в любом деле рассчитывать на удачу. И она, в конце концов, пришла.

И вот я в Москве, в старинном доме на маленькой тихой улице. У входа в квартиру меня встречает Василий Сергеевич Молоков.

Такое у меня было ощущение, что давным-давно я знаком с этим человеком, многократно видел его лицо с необыкновенно доброй, чуть застенчивой улыбкой. Да и любой другой на моем месте испытал бы то же самое. Потому что на подвигах Василия Сергеевича Молокова и его крылатых друзей воспитано не одно поколение советских людей.

СОВНАРКОМОВСКИЙ телеграф отстучал в Вологду срочную депешу Владимиру Ильичу Ленину. И решилась судьба скромного паренька Василия Молокова, служившего под Петроградом бортмехаником одного из авиационных подразделений Балтийского флота. Вызвали в Питер, в управление морской авиации, сказали: «По указанию Владимира Ильича на Северную Двину будет послан авиаотряд. Предполагаем направить туда гидросамолеты. Это как раз по вашему профилю. В общем, собирайтесь на Север...»

Соединение, куда назначили Молокова, называлось Камским гидроотрядом. Название, правда, было громкое — отряд. Всего-то числилось в нем три гидроплана М-5. Василий Сергеевич и сейчас помнит данные этой машины, созданной русским инженером Григоровичем. Мощность мотора 80 лошадиных сил, предельная скорость — 128 километров в час,

ДОЛГИЙ,

потолок — 1900 метров, вооружение — один пулемет.

Летчики, бортмеханики и весь обслуживающий персонал приехали в Котлас в феврале девятнадцатого года. Здесь пришлось ждать вскрытия реки. А как только прошел лед, привел пароход баржу с самолетами. Проверили материальную часть и отправились вниз по Двине, километров за сто, к месту базирования.

Аэродромом служила река, казармой и мастерскими стала баржа. Так что обосновываться долго не пришлось. Тем более, что и время не ждало — надо было начинать полеты.

Каждый день Молоков и его командир — летчик Шлаттер летали над Двиной. Надо было разыскать корабли противника и сбросить на них бомбы. Ох, как непросто это было по тем временам — поразить цель, пусть даже такую крупную, как корабль. К тому же гидроплан М-5 был задуман как морской разведчик и для бомбометания не предназначался.

И все-таки попадали в цель. Иной раз окутывались вражеские мониторы клубами дыма. В злобе интервенты полосовали небо пулеметными очередями, но гидроплан ловко уходил.

Появление Камского гидроотряда на Двине встревожило

англичан. Они активизировали действия своей авиации.

Как-то Шлаттер с Молоковым летели на задание. Вдруг из-за тучки высочил английский «Сопвич». Сделал боевой разворот, пригнулся к атаке. Но наш экипаж это врасплох не застало. Василий Молоков — на нем лежали обязанности стрелка, спокойно присевшись, дал очередь из пулемета. Глаз у бортмеханика был наметанный — сразу определил, что попал в двигатель. И хоть «Сопвич» не задумил, а все же пошел на вынужденную посадку.

А наш гидроплан продолжал лететь своим курсом.

В ПРОЧЕМ, задача красных авиаторов, действовавших на Северной Двине, заключалась не только в бомбежке кораблей интервентов.

— Прежде нам надо было выходить на боевые порядки белых, — вспоминает Василий Сергеевич. — Приказ был такой: сбрасывать не бомбы, а агитационную литературу, листовки. Ведь в рядах белой армии было немало обманутых простых русских мужиков, и им надо было помочь разобраться, что к чему.

Ленинское указание о необходимости широкой пропаганды и агитации в войсках противника было исключительно правильным. Пока армия врага, говорил он, «была классовая, пока она сос-

КАК ЖИЗНЬ, ПОЛЕТ

удостоены звания Героя Советского Союза. Они были первыми, кому страна присвоила это высочайшее звание.

Можно удивиться тому, как мужество сочетается в этом человеке со скромностью. Выступая в Москве на Красной площади, на митинге по случаю спасения челюскинцев, Молоков так сказал о себе и своих товарищах: «Мы не сделали ничего необыкновенного. Каждый на нашем месте поступил бы точно так же». Василий Сергеевич о своих полетах на полюс — а он и туда прокладывает воздушную трассу — рассказывает так, словно речь идет об экскурсионном полете на Черноморское побережье.

...Вот уже шесть десятилетий пролетело с той поры, когда ленинская телеграмма позвала скромного бортмеханика на берега Северной Двины. Но вообще-то она позвала его дальше — в большую советскую авиацию, где раскрылись его возможности. Она повела его к подвигам — трудовым и ратным. Бортмеханик, летчик, начальник Аэрофлота СССР в тридцатые годы, командир прославленной бомбардировочной авиационной в военное время — таковы этапы замечательной жизни генерала Молокова.

Давно уже руки Василия Сергеевича не держат штурвала самолета. Но продолжается полет, начатый им и другими первыми советскими авиаторами. Долгий, как жизнь, полет...

А. МАРКОВ.

тояла из добровольцев, ненавистников социализма, эта армия была крепка и прочна. Но когда враг стал делать поголовный набор, он, конечно, мог набрать армию быстро, но эта армия, чем она больше, тем она менее будет классовой и тем она слабее».

Стало быть, разъяснительная работа могла ускорить разложение белых войск. И тому немало содействовали красные летчики.

Честно говоря, я не надеялся найти образцы тех листовок, которые забрасывали авиаторы в стан непритягателя. Но очень помогла научный сотрудник Архангельского областного краеведческого музея С. М. Филимонкова. Из имеющейся в музее большой коллекции листовок она выбрала именно те, которые, как можно с уверенностью предположить, сбрасывались с самолетов.

Несколько таких листовок я показал Молокову. Это «Письмо к солдатам Северных полков от Красной Армии», воззвание «К солдатам «Народной Армии» Северного фронта», обращение к солдатам и офицерам армии Миллера...

Просматривая их, Василий Сергеевич несколько раз воскликнул: «Да, да, это они! Именно они!» Потом сказал: «Я еще тогда, в девятнадцатом, понял, какая огромная сила заключена в этой агитационной литературе. Каждое слово было в цель. Вы только послушайте, как Красная Армия обращалась к обманутым

мужикам «Вы ведь такие же русские труженики, как и мы, красноармейцы. Вы от сохи, а мы от нее же, матушки, только вы в Архангельской губернии, а мы из Вологодской, Северо-Двинской, Московской, Петроградской...»

ТО, ЧТО делали Молоков и другие красные военлеты, бывшие врага в северном небе, считалось обычной летной работой. Но подчас эта работа становилась подвигом. Как это произошло в один из летних дней девятнадцатого года.

«Все шло, как обычно. Сбросили на позиции белых листовки, потом бомбили английские мониторы на Двине. Стали возвращаться обратно, как вдруг отказал мотор.

— Шляттер обернулся ко мне: дескать, что скажешь, механик? — говорит Молоков. — Да я и сам вижу: что-то случилось. Надо посмотреть... Вылезая на плоскость, пытаюсь определить, что же такое произошло с двигателем...

— А самолет-то летит...

— Летит, а как же. Слышно, как ветер в расчалках свистит. Высота — полтора километра, но самолет стал быстро ее терять. Оказалось, кончился бензин. Ладно, если б могли сесть на сушу, выбрал бы Шляттер полянку, приземлились бы. А то ведь нашему М-5 только реку подавай, без нее он никак. До

Двины же было далеко. Но дотянули, приводинились...

Через пятнадцать лет Василий Сергеевич Молоков, теперь уже летчик, будет известен на всех континентах планеты. Это имя вместе с именами Чкалова, Байдукова, Белякова, Громова, Водопьянова, Ляпидевского станет символом мужества, отваги, беззаветной преданности делу. И я спросил Молокова, не те ли трудные боевые полеты в небе над Двиной в значительной мере помогли ему выковать в себе эти качества?

— Да, эти полеты многое для меня значили, — ответил он. — Они оставили свой след в моей жизни.

ЛЕНИНСКОЙ телеграмме, пославшей его в девятнадцатом в наши края, он обязан своим призванием. Ведь и думать-то не думал прежде, что станет летчиком, — нравилось возиться с моторами. А вот ведь как все вышло... Здесь, под Котласом, получил направление в летную школу. И еще тем благодарен судьбе, что, попав на Север, полюбил его на всю жизнь. И пронес ее, эту любовь, через самые трудные испытания. А их у Молокова было немало.

13 февраля 1934 года мир содрогнулся от ужасной вести. В Чукотском море был раздавлен льдами и затонул пароход «Семен Челюскин», на котором находилась научная экспедиция

академика Шмидта. На спасение людей Советское правительство мобилизовало лучшие силы нашей авиации. В район бедствия отправился и пилот Красноярской авиабазы Василий Сергеевич Молоков.

Пожалуй, не стоит вспоминать, как шла эта беспримечная операция, — много о ней уже сказано. Однако нельзя пройти мимо такого факта: в ту пору сводки о ходе вызволения челюскинцев из ледового плена, словно сообщения с фронта, печатали все советские газеты, в том числе и наша архангельская. Вот какое сообщение с мыса Ванкарем, одной из самых крайних северо-восточных точек страны, опубликовала «Правда Севера».

«**ВАНКАРЕМ**, 11 апреля, 13 часов. Сегодня, 11 апреля, летная погода держалась весь день. Пилот Каманин сделал в лагерь Шмидта три рейса, доставив в Ванкарем 15 человек. Молчаливый и отважный Молоков побил рекорд, сделал четыре рейса, доставив в Ванкарем 20 человек, в том числе и заболевшего профессора Шмидта...».

За свой подвиг — а спасение челюскинцев, даже по признанию американской газеты «Нью-Йорк таймс», явилось «одним из самых блестящих подвигов в истории Арктики» — семеро наших летчиков, и среди них Василий Сергеевич Молоков, были