

ЛЁТЧИК БОМБИЛ БЕРЛИН

РУДОЛЬФ ТЮКАВИН,
КАНДИДАТ ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК

Наш герой – Василий Щелкунов, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза. Во время второго налёта на Берлин у самолёта заглохли оба мотора. Щелкунов в училище отлично освоил планер и использовал свои знания и силы, чтобы планировать над морем до аэродрома.



В.И. ЩЕЛКУНОВ

Немецкие танки рвались к Москве. Особым препятствием для фашистов были переправы. Гитлеровская пропаганда трубила: «советская авиация полностью уничтожена». Но на переправах мосты и танки непрерывно бомбили самолёты, которых уже «не должно быть!» Это были дальние бомбардировщики ДБ-3, созданные в новом ЦКБ под руководством главного конструктора Сергея Владимировича Ильюшина. После испытаний и доработок, в августе 1936 года самолёт ДБ-3 был принят на вооружение ВВС Красной армии. В том же году на самолёте было установлено 5 мировых рекордов. Самолёт ДБ-3 изготавливался в нескольких модификациях: дальний бомбардировщик, торпедоносец,



ДАЛЬНИЙ БОМБАДИРОВЩИК ДБ-3 В ПОЛЁТЕ

По отзывам лётчика-испытателя Владимира Коккинаки, ДБ-3 и Ил-4 имели хорошие лётные характеристики, но требовали грамотного профессионального управления. Коккинаки во время испытаний выполнял на них «петлю Нестерова» и другие фигуры высшего пилотажа.

А наш герой – любознательный паренёк Василий Щелкунов, родившийся 11 января 1910 года в небольшой деревне Прислон Большой у Северной Двины, учился в Удимской средней школе №1 деревни Куимиха Котласского района. По путёвке комсомольского набора Василий поступил в военно-теоретическую школу Военно-воздушных сил (ВВС) в Ленинграде,

В АВГУСТЕ 1936 ГОДА САМОЛЁТ ДБ-3 БЫЛ ПРИНЯТ НА ВООРУЖЕНИЕ ВВС КРАСНОЙ АРМИИ. В ТОМ ЖЕ ГОДУ НА САМОЛЁТЕ БЫЛО УСТАНОВЛЕНО 5 МИРОВЫХ РЕКОРДОВ. САМОЛЁТ ДБ-3 ИЗГОТАВЛИВАЛСЯ В НЕКОЛЬКИХ МОДИФИКАЦИЯХ: ДАЛЬНИЙ БОМБАДИРОВЩИК, ТОРПЕДОНОСЕЦ, ТРАНСПОРТНЫЙ ДЛЯ ЗАБРОСКИ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫХ ГРУПП В ТЫЛ ВРАГА

транспортный для заброски разведывательных групп в тыл врага. Экипаж бомбардировщика состоял из лётчика, штурмана и стрелка-радиста. Крейсерская скорость 310–320 километров в час. Боевая нагрузка 1000 килограммов бомб. Дальность полёта с боевой нагрузкой 3100 километров. В сентябре 1942 года самолёт после модификации получил обозначение Ил-4, которых в СССР было построено 5256 штук. В этом бомбардировщике были применены более мощные моторы и появилась дополнительная люковая стрелковая установка. Максимальная скорость возросла до 435 километров в час. В этом варианте наш бомбардировщик превосходил модифицированный немецкий хенкель He-111Н по скорости и дальности полёта.

которую окончил в 1931 году и был направлен в Борисоглебскую военную школу лётчиков. Имея хорошее авиационно-теоретическое образование, Щелкунов быстро научился отлично управлять самолётом-бомбардировщиком, планерами и стал служить в авиационном полку дальних бомбардировщиков ДБ-3. Лётчик Щелкунов освоил ночные полёты, не имел замечаний по взлётам и посадкам с полной нагрузкой.

В июле 1933 года был назначен командиром звена бомбардировщиков с переводом на Дальний Восток. С 1937 года уже командиром эскадрильи служит в бомбардировочном авиационном полку в Курске. После прохождения Высших курсов усо-

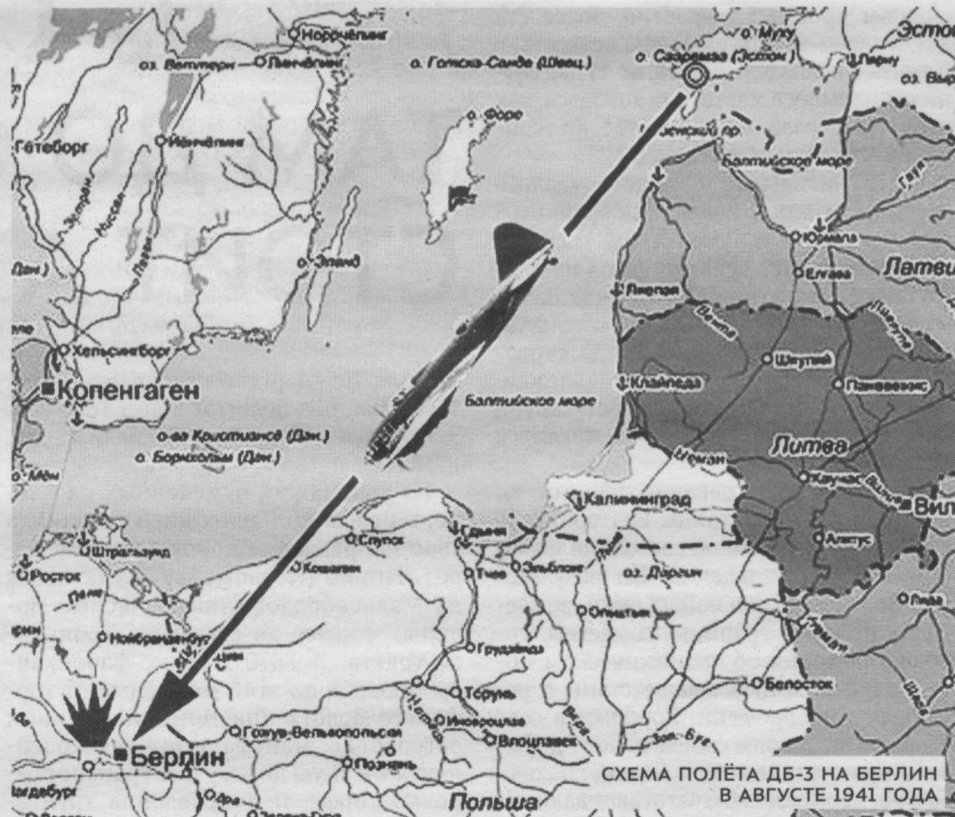


СХЕМА ПОЛЁТА ДБ-3 НА БЕРЛИН В АВГУСТЕ 1941 ГОДА

вершенствования в 1939 году назначен заместителем командира бомбардировочного полка в Ленинградском военном округе. Утро 22 июня застало Щелкунова в кратковременном отпуске в Великом Устюге у родителей, недавно переехавших из родной деревни. Услышав о нападении Германии, Василий Иванович срочно отбыл в часть. На своём ДБ-3 бомбил скопления немецких войск на переправах, участвовал в боях как самолёт-штурмовик.

В ответ на налёты немцев с 22 июля 1941 года на Москву перед командованием ВВС Балтийского флота приказом Сталина поставлена задача: «Нанести ряд бом-

бовых ударов по политическому центру фашистской Германии – городу Берлину».

Для выполнения приказа Верховного Главнокомандующего была создана особая ударная группа из 15 экипажей 1-го минно-торпедного авиационного полка 8-й авиабригады ВВС Балтийского флота и двух эскадрилий 22-го авиаполка ВВС Красной армии в составе 20 самолётов ДБ-3 под командованием заместителя командира полка майора Василия Щелкунова и капитана Василия Тихонова. Командиром особой группы был назначен полковник Е.Н. Преображенский от ВВС Балтийского флота. Местом базирования

ПРИ ОТКАЗАВШИХ МОТОРАХ



М.И. КАЛИНИН ВРУЧАЕТ В.И. ЩЕЛКУНОВУ
ОРДЕН ЛЕНИНА И «ЗОЛОТУЮ ЗВЕЗДУ»
ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ИСТОЧНИК: КРЫЛОВ А.И. ПО ПРИКАЗУ СТАВКИ. - М.: ВОЕНИЗДАТ, 1977.

группы был выбран аэродром Кагул на острове Эзель (Эстония), который был ближайшим к Берлину. До столицы фашистов около 900 километров. Но аэродром предназначался для истребителей. Для обеспечения нормального взлёта бомбардировщиков была срочно и тайно от врага удлинена взлётно-посадочная полоса аэродрома Кагул, а также завезён запас бомб и авиационного топлива.

Для детального уточнения условий полётов и обстановки в районе цели в ночь с 4 на 5 августа был проведён разведывательный полёт на Берлин группой из пяти самолётов ДБ-3. Полёт прошёл успешно.

Первый налёт на Берлин был проведён в ночь с 7 на 8 августа тремя группами по пять самолётов во главе с полковником Преображенским. Ночной полёт осложнялся тем, что экипажам нельзя было пользоваться радиосвязью, чтобы исключить обнаружение их немецкой противовоздушной обороной (ПВО). Использовалась техника «слепого полёта» и ориентировка. Самолёты Преображенского шли на высоте 7000 метров. Стёкла кабин и очки шлемофонов обмерзали. Экипажи периодически пользовались аварийными кислородными приборами. Немцы видели самолёты, идущие в сторону Берлина, и были уверены, что над ними свои бомбардировщики хенкель 111, возвращающиеся с задания. Берлин оказался освещённым – немцы не ждали налёта. Над центром Берлина побывало и отбомбилось десять самолётов ударной группы, остальные самолёты отбомбились по Штеттину. При посадке разбился один экипаж.

Наутро немецкое радио сообщило о попытке 150 самолётов Великобритании прорваться к Берлину. На это сообщение англичане ответили: «... в ночь с 7 на 8 августа авиация со своих аэродромов не поднималась ввиду неблагоприятных условий». Немцы усилили ПВО, хотя Берлин прикры-

вали дневные и ночные истребители, зенитная артиллерия, аэростаты заграждения. Гитлер потребовал найти и уничтожить наши аэродромы.

При втором полёте, перед самым Берлином, на высоте 6200 метров у самолёта Щелкунова заглох правый мотор. В такой ситуации самое разумное – освободиться от бомбовой нагрузки, затем повернуть на свой аэродром. «Идём на цель!» – решает Щелкунов и передаёт команду экипажу. Штурман внимательно смотрит на прибли-

И так длилось более трёх часов полёта! Уже солнечные лучи вырвались из плена ночи. А тут ещё стал барахлить и второй мотор – падало давление масла. «Опять перегрев!» – подумал Щелкунов. Снижались. И вдруг второй мотор совсем затих. Внизу – море, но вдали стала вырисовываться кромка берега. Бомбардировщик превратился в планер, а командир – в планериста! Но Василий в училище отлично освоил планер и сейчас использовал свои знания и силы, чтобы планировать над мо-

**ПЕРВЫЙ НАЛЁТ НА БЕРЛИН БЫЛ ПРОВЕДЁН
В НОЧЬ С 7 НА 8 АВГУСТА ТРЕМЯ ГРУППАМИ ПО ПЯТЬ САМОЛЁТОВ
ВО ГЛАВЕ С ПОЛКОВНИКОМ ПРЕОБРАЖЕНСКИМ.
НОЧНОЙ ПОЛЁТ ОСЛОЖНЯЛСЯ ТЕМ, ЧТО ЭКИПАЖАМ НЕЛЬЗЯ БЫЛО
ПОЛЬЗОВАТЬСЯ РАДИОСВЯЗЬЮ, ЧТОБЫ ИСКЛЮЧИТЬ ОБНАРУЖЕНИЕ
ИХ НЕМЕЦКОЙ ПРОТИВОВОЗДУШНОЙ ОБОРОНОЙ (ПВО).
ИСПОЛЬЗОВАЛАСЬ ТЕХНИКА «СЛЕПОГО ПОЛЁТА» И ОРИЕНТИРОВКА**

жающийся Берлин. «Вышли на цель! – кричит он. – Командир, сброс!» И бомбы полетели вниз на заводы Мессершмитта. Самолёт делает разворот на обратный курс. За эти три-четыре минуты снизился до 5000 метров. Вокруг бомбардировщика рвутся зенитные снаряды. Самолёт продолжает снижаться несмотря на противодействие лётчика. Щелкунов прикладывает усилия, чтобы вывести самолёт на горизонтальный полёт. Василий Иванович принимает решение лететь на одном моторе с малой скоростью 160–170 километров в час. Но уже не слушается ранее послушная машина! Щелкунов большим усилием потянул штурвал и прижал его к груди. Высота перестала падать, стрелка высотомера остановилась на 3000 метров. От огромного напряжения немели руки и ноги, затекали мышцы, болела, кружилась голова.

рем до аэродрома. Помогало только светлое утро и аэродинамическое качество конструкции самолёта. И дотянул, пробежал небольшой участок посадочной полосы и остановился! Штурман и стрелок-радист закричали: «Ура командиру!» Им просто повезло с таким опытным лётчиком и умелым планеристом.

В группе Щелкунова большинство машин требовали ремонта. Для полёта на Берлин они не годились. Родную машину механики отремонтировали на месте. В четвёртом полёте участвовали только две армейские машины – Щелкунова и капитана Юспина.

Четвёртый налёт на Берлин прошёл успешно, без потерь и аварий.

31 августа 1941 года оставшиеся три бомбардировщика авиагруппы под командованием майора Щелкунова улетели

на Большую Землю. Летели уже над оккупированной немцами территорией. Долетели до родного аэродрома, можно сказать, «на одном крыле».

6 сентября 1941 года большая группа немецких самолётов более 30 минут бомбила аэродром Кагул.

16 сентября 1941 года за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом и проявленные при этом отвагу и героизм майору Щелкунову Василию Ивановичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». Награду вручал председатель Президиума Верховного Совета СССР Михаил Калинин.

Лётчик-герой Щелкунов снова на фронте. Как заместитель командира авиаполка, летает во главе нескольких эскадрилий бомбить колонны танков, скопления артиллерии группы немецких армий «Центр», рвущихся к Москве в районах Ярцева, Вязьмы, Гжатска и других городов и посёлков.

После разгрома фашистов под Москвой, учитывая высокую квалификацию лётчика и большой опыт в борьбе с врагом, Василия Ивановича направляют заместителем начальника Высшей школы штурманов и лётчиков авиации дальнего действия. Щелкунов со свойственным ему умением анализировать и обобщать опыт войны готовит теперь авиаторов. Как напишет позднее сам Василий Иванович: «Умом я понимал, что надо кому-то готовить кадры для фронта. Но сердце моё было там, на фронте. После неоднократных просьб меня направили в действующую армию. В июле 1943 года я был назначен заместителем командира 48-й авиационной дивизии дальнего действия. Мы бомбили укрепления немцев, артиллерийские группировки и железнодорожные узлы в Духовщине, Смоленске, Мге, Тосно».

С ноября 1943-го по апрель 1944 года – командир оперативной группы, в которой был 31 самолёт, выполнил 9 боевых вылетов на Баренцевом море по защите советского Заполярья.

С июля 1944 года – командир советской авиационной группы на итальянском аэродроме Бари. Направлен на помощь Народно-освободительной армии Югославии. В ряде случаев пассажиром бомбардировщика Щелкунова был сам Иосиф Броз Тито.

С 26 апреля 1945 года полковник Щелкунов в должности командира 14-й гвардейской Краснознамённой дивизии участвует в Берлинской наступательной операции. Под его командованием в каждом налёте на фашистский Берлин участвовало 120 бомбардировщиков дивизии. Выдающийся лётчик Щелкунов геройски прошёл всю войну и стал свидетелем победы СССР над фашизмом.

Герой Советского Союза лётчик Василий Иванович Щелкунов за высокое мастерство, находчивость и храбрость в боях награждён тремя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Суворова 2-й степени, двумя орденами Красной Звезды, многочисленными медалями, югославским орденом «Партизанская звезда» 1-й степени.

В 1949 году окончил военную академию Генерального штаба.

В 1955 году Щелкунову присвоено звание «генерал-майор авиации».

28 октября 1974 года в городе Тамбове Василий Иванович скончался.

В память о Щелкунове на здании школы в деревне Куимиха установлена мемориальная доска.