

СОВЕТСКИЙ ХАРАКТЕР

Дерзость была и всегда останется главным ручательством за успех на войне.

*Из военных афоризмов генерала
М. И. Драгомирова.*

На вид он очень штатский человек. Невысокий, плотный, седеющие волосы ежиком. Взгляд прямой, упрямый, но добрый. Так и кажется, что где-то раньше уже встречал его. Но чем больше узнаешь Василия Ивановича, тем отчетливее за внешней неприметностью проступает большая сила, ясный ум и природная русская смекалка, волевой характер, высокое понятие чести, благородная простота. Простота во всем: в обхождении с людьми, в суждениях по самым сложным вопросам, в рассказах о своей жизни, имя которой — подвиг.

Сам Василий Иванович ничего необыкновенного в своих делах и поступках не усматривает и на настойчивые просьбы рассказать о пережитом обычно отвечает:

— Ничего особенного, обыкновенная жизнь, воевал как все, — и, помедлив немного, добавляет: — Теперь прошло много времени, не просто вспомнить и обо всем рассказать. Тогда, на войне, дневников мы не вели, не до них было. Старались хорошо воевать, крепче бить фашистов. Вот это было для нас главным.

Не забыть никогда тяжкого лета сорок первого года. Красная Армия на огромном фронте сдерживала бешеный натиск врага. В конце июля ожесточенные сражения шли под Смоленском, Ленинградом и Киевом. Враг рвался к столице. Начались массированные налеты немецкой авиации на Москву. Гитлеровцы на весь мир трубили о том, что советская авиация якобы полностью уничтожена и что ни одна советская бомба не упадет на города Германии. Необходимо было разоблачить ложь фашистской пропаганды. Кроме того, следовало дать ответ на варварские бомбардировки фашистами



Москвы, Ленинграда и других наших городов. Этим ответом должен быть стать налет советской авиации на Берлин.

8 августа группа морских летчиков Краснознаменного Балтийского флота с аэродрома у селения Кагул на острове Эзель (Сарема) в Балтийском море совершила первый налет на Берлин. Врагу был нанесен неожиданный и чувствительный удар. За первым налетом последовали еще три. Все они были совершены морскими летчиками.

Ставка Верховного Главнокомандующего приняла решение о наращивании мощи ударов советской авиации. В связи с этим на Эзель была переброшена группа дальних бомбардировщиков Военно-Воздушных Сил Красной Армии — 20 машин. Ее возглавляли заместитель командира полка майор В. И. Шелкунов и командир эскадрильи капитан В. Т. Тихонов. В состав экипажей входили отважные летчики и штурманы, неоднократно совершавшие ночные полеты. Экипажи были приняты на втором аэродроме — Асте, расположенном километрах в двадцати от Кагула.

В первый налет летчиков ВВС на Берлин готовились десять экипажей. Отбирали самых лучших пилотов, способных уверенно вести самолет не только ночью, но и в любых условиях погоды, на предельно малых и предельно больших высотах, на полную дальность полета; штурманов, умеющих произвести точнейшие расчеты, вывести самолет к цели и обратно. Уточнялись маршрут полета, цели, определялась бомбовая нагрузка, запасы горючего.

Майор Щелкунов отчетливо представлял себе трудности и огромный риск предстоящего полета.

Василий Иванович делает чертеж на листке бумаги и говорит:

— Вот, смотрите. Это — Эзель, а вот — Берлин. Туда и обратно 1760 километров. Из них около 1400 километров над морем. На наших тихоходных ДБ-3 7—8 часов полета. Это превышает длительность августовской ночи. Дневной же полет просто невозможен — вражеские истребители могли перехватить группу на всем протяжении маршрута. Ведь остров Эзель практически был уже в глубоком тылу врага.

Решено было взлет произвести засветло, на малой высоте над самой водой отойти от острова, затем набрать высоту и идти по маршруту. При возвращении с боевого задания, когда уже будет светло, снова идти над морем со снижением, на повышенной скорости, скрываясь от истребителей противника.

10 августа вечером нагруженные до предела машины вырулили на старт. Пробежав почти все поле аэродрома, они тяжело оторвались от земли и взяли курс на Штеттин. Прошли опасную зону. Поднялись выше. Построились в звенья. Включены бортовые огни. Ясная лунная ночь. Внизу толстые облака, под ними море. Если откажут моторы или подобьют зенитки, шансов на спасение нет никаких.

Летчик внимательно наблюдает за воздухом: надо быть все время начеку, ночные истребители врага поджидают советские самолеты. Мерно гудят моторы. Пока все в порядке. Вспоминается дом, родная деревня Большой Прислон в Архангельской области, откуда началась биография Василия Щелкунова.

Этот северный край всегда был богат людьми выносливыми, жилистыми, сноровистыми и смекалистыми.

Отец генерала Иван Николаевич был из крестьян, потом стал рабочим, работал сначала слесарем, а затем пароходным машинистом на Северной Двине. В семнадцатом году стал коммунистом. Мать Наталья Михайловна тоже из крестьян. Нелегкая была жизнь. Удалось только четыре года проучиться Василию в начальной школе. Потом помогал матери в хозяйстве. И лишь после четырехлетнего перерыва окончил два класса школы второй ступени в городе Великий Устюг.

В 1928 году по комсомольскому набору поступил в Ленинградскую теоретическую школу летчиков, а затем в военную школу летчиков в городе Борисоглебске. Окончил ее по первому разряду, и началась служба в боевых частях — сначала инструктором, затем командиром звена, командиром отряда, а после учебы на высших авиационных курсах усовершенствования — заместителем командира 200-го бомбардировочного авиаполка. Мог летать в любых условиях — днем и ночью. В этом полку и встретил войну майор Щелкунов. Наносил удары по скоплениям войск врага в районах Вильнюса, Двинска, Пскова, Новгорода, станции Дно и других местах.

...Прошли остров Борнхольм. Повернули на юг, к Свиномюнде. Это уже побережье Германии. Высота 6 тысяч метров. Включены кислородные приборы. За бортом 45° ниже нуля. Вот и береговая черта. Дан приказ выключить бортовые огни и следовать к цели в одиночку. Молчат передатчики — радиомаскировка. Подошли к Штеттину. Видно, как с аэродрома стартуют самолеты. Это ночные истребители. Качающиеся столбы света разрезали тьму, то тут, то там рвутся зенитные снаряды. Значит, заметили. Но курс прежний — на Берлин.

— В лунные ночи такой пункт, как Берлин, отыскать сравнительно нетрудно, — говорит Василий Иванович. — Он был недостаточно затемнен. Но город был сильно прикрыт дневной и ночной истребительной авиацией, зенитной артиллерией, аэростатами заграждения. Поэтому независимо от времени суток осуществлять бомбардировку без потерь удавалось далеко не всегда, и редкие самолеты возвращались домой без пробоин.

По небу мечутся лучи прожекторов. Штурман Ма-

лыгин спокойно делает последние расчеты и тотчас докладывает результаты Щелкунову:

— Через пять минут выходим на цель.

С шестикилометровой высоты уже видны тысячи огоньков.

— Под нами Берлин, — снова докладывает штурман, и тут же фугаски устремляются вниз.

— Вот вам, гады! За Родину, за Москву!

Взметнулось желто-красное пламя первого взрыва, вот еще, еще. Видны новые взрывы и очаги пожаров — это бомбят другие экипажи. Значит, и они дошли до цели. Задание Родины выполнено!

В последующие дни советские летчики продолжали свои дерзкие налеты на Берлин.

— Мало кому из экипажей удалось тогда выполнить больше двух, редко трех полетов, многие погибли, — вспоминает Василий Иванович. — Нашему же экипажу сопутствовала удача — мы четыре раза сбрасывали бомбы на фашистскую столицу.

Четвертый полет оказался самым трудным. Пять часов пришлось в ночной тьме пробиваться через пласты облаков, а внизу все было закрыто ливнями. Машину бешено болтало, и все же Щелкунов довел самолет до цели и сбросил бомбы. И вдруг — удар. Осколком зенитного снаряда поврежден правый мотор. На обратном пути он совсем вышел из строя. Машина стала крениться и падать. Пять, четыре, три тысячи метров. Прыгать с парашютом? Но это плен! И тогда командир идет на огромный риск: сбросить часть горючего, облегчив этим машину, и дотянуть до дома. Но как это сделать? Ведь устройства для аварийного слива нет. На помощь пришла русская смекалка: воспользоваться верхним заливным бачком и дренажем. Бензин полился по фюзеляжу... Огромным напряжением сил пилоту удалось выровнять самолет. А когда напряженнейший восьмичасовой путь подходил к концу, экипаж ждало новое испытание. Аэродром Асте был закрыт плотной пеленой тумана. А на приборной доске вспыхивает красная лампочка — горючее на исходе. Как быть? До ближайшего аэродрома под Ленинградом целых два часа полета. И вдруг цветные ракеты, прорезав пелену тумана, взмыли вверх. Это товарищи на базе дают сигналы о посадке. Прицелившись на ракеты, Щелкунов ма-

стерски посадил машину. И только тогда вытер с лица капли пота.

После бомбардировок Берлина немецкое командование было вынуждено ввести полное затемнение на всей территории Германии, ложь геббельсовской пропаганды была развеяна.

16 сентября 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Василию Ивановичу Щелкунову было присвоено звание Героя Советского Союза. Этой же высшей степени отличия был удостоен и штурман Василий Иванович Малыгин.

Щелкунова назначили заместителем командира 7-го дальнебомбардировочного авиационного полка. Летал на бомбардировку группировок противника в район Старой Руссы и Ржева, учил молодых летчиков и по очереди водил их в бой. Бомбил фашистские войска, рвавшиеся к Москве.

Когда враг был отброшен от Москвы, командование, учитывая большие знания и боевой опыт майора Щелкунова, направило его заместителем начальника 1-й Рязанской высшей школы штурманов и летчиков. В далеком Узбекистане, куда было перебазировано училище, со свойственной ему вдумчивостью, умением анализировать и обобщать опыт войны, опыт подготовки авиаторов, выполнял он свою нелегкую работу. Люди шли к нему с охотой, ибо его знания и его душа были для них всегда открыты. Немало его бывших учеников с гордостью говорят: «Нас воспитал Щелкунов».

— Умом я понимал, что надо кому-то готовить кадры для фронта, — говорит Василий Иванович. — Но сердце мое 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.

В ноябре сорок третьего новое назначение — командиром оперативной группы бомбардировщиков для действий по аэродромам и портам врага на Крайнем Севере. С аэродрома на Кольском полуострове в течение пяти месяцев в условиях полярной ночи группа Щелку-

нова наносила бомбовые удары по немецким аэродромам в Финляндии и Северной Норвегии. Именно с них фашистские воздушные пираты совершали налеты на морские транспорты и конвои, доставлявшие грузы из США и Англии в Мурманск и Архангельск.

Триста боевых вылетов совершили летчики группы, не потеряв ни одного самолета. Девять раз вылетал на бомбардировку вражеских аэродромов их командир.

...Теплым июльским утром 1944 года из Москвы стартовали десять транспортных самолетов и взяли не совсем обычный в то время курс — на юг. Их вел полковник Щелкунов. 6 июля он был назначен командиром авиационной группы особого назначения. Пролетев по курсу Баку — Тегеран — Хабания (близ Багдада) — Каир — Эль-Адем (Северная Африка) — остров Мальта, самолеты приземлились в южноитальянском городе Бари, где располагалась авиационная база. Здесь они поступили в распоряжение начальника Советской военной миссии при Народно-освободительной армии Югославии генерал-майора Корнеева. На базе в Бари уже были два самолета, которые также вошли в группу. А вскоре прибыли из СССР двенадцать истребителей дальнего действия «Як-9» для прикрытия транспортных самолетов во время дальних вылетов.

За пять месяцев группа Щелкунова перебросила из Италии партизанским частям Югославии 1070 тонн продовольствия, вооружения и боеприпасов, вывезла 1600 раненых югославских военнослужащих в итальянские госпитали, перебросила 3500 бойцов и командиров Народно-освободительной армии Югославии. Василий Иванович лично совершил 28 вылетов днем и ночью из Бари в Югославию.

Это были нелегкие полеты. Каждый раз ночью предстояло на транспортных самолетах пересечь Адриатическое море, рискуя каждую минуту быть перехваченным истребителями врага, в ночной тьме, в горах найти партизанский аэродром и совершить посадку либо сбросить груз.

Вот где пригодились не только мужество, самообладание, но и природная смекалка и изобретательность

командира группы. Драгоценные сахар, мука, крупы, медикаменты должны были попасть в руки партизан в полной сохранности. А мешки, сброшенные с самолетов без парашютов, часто разрывались. Василий Иванович на базе проверил сотни раз способы выброски груза с различных высот, на различных скоростях, с различным наполнением мешков и наконец нашел оптимальный вариант.

Генерал рассказывает о встречах в Бари и Югославии с советским писателем Константином Симоновым и хитрым английским разведчиком майором Рандольфом Черчиллем, сыном небезызвестного премьера Великобритании, с простыми и мужественными бойцами партизанской армии Югославии, боготворившими советских летчиков.

— В конце сентября 1944 года советские войска вышли на границу с Югославией. В предстоящих операциях по освобождению этой страны вместе с частями Красной Армии должна была участвовать и Народно-освободительная армия Югославии. Необходимо было координировать совместные действия. В связи с этим следовало доставить представителей Верховного штаба НОАЮ и Национального комитета освобождения Югославии в расположение советских войск в Румынии, а отсюда в Москву.

Переброска Верховного штаба НОАЮ с острова Вис в Адриатическом море в Крайову (Румыния) была осуществлена под руководством В. И. Щелкунова. В числе «пассажиров» советских летчиков был и маршал Иосип Броз Тито. Из Крайовы югославские товарищи вылетели на совещание в Москву.

12 декабря 1944 года группа В. И. Щелкунова закончила свою работу и перелетела в Белград, уже освобожденный советскими войсками и югославскими партизанами. Василий Иванович вернулся в свою дивизию, которая находилась в Польше.

В ночь на 16 апреля 1945 года началась битва за Берлин. В. И. Щелкунов к этому времени был назначен командиром дивизии.

— Перед нами была поставлена задача разбомбить два опорных пункта врага около Берлина, — рассказывает Василий Иванович. — Пробраться к ним было довольно трудно. Все небо было затянуто густой туман-

ной дымкой. Над целью — море огня. Беспрерывно атакуют фашистские истребители. Но мы дошли до цели, и полки дивизии обрушили на врага мощные бомбовые удары. И я невольно вспомнил наши первые налеты на Берлин в августе сорок первого. Тогда на Берлин летали считанные экипажи, а теперь на фашистскую столицу я вел целую дивизию — 120 бомбардировщиков. Да разве только одна наша дивизия была! В Берлинской операции участвовало 7500 наших самолетов. Вражеская авиация уже не могла нам оказывать сколько-нибудь серьезного сопротивления. Мы были полными хозяевами неба. За уничтожение узлов сопротивления врага около Берлина и в самом Берлине нашей 14-й гвардейской бомбардировочной авиадивизии было присвоено почетное наименование — Берлинская, она была награждена орденом Красного Знамени.

Окончилась война. Василия Ивановича направили на учебу в академию Генерального штаба. Окончив ее, он командовал авиационными частями. Но летать продолжал. В любых условиях. На груди генерала рядом с орденами и медалями знак военного летчика 1-го класса.

В 1954 году судьба снова связала В. И. Щелкунова с Севером. Он принимал участие в советской арктической экспедиции, летал без посадки на Северный полюс и обратно.

За время службы в авиации через руки Василия Ивановича прошло двадцать типов боевых машин, он налетал пять тысяч часов, в годы войны совершил 88 боевых вылетов, сбросил на врага много тысяч килограммов бомбового груза.

Он сидит передо мной, простой русский человек. Под крыльями его самолета были Берлин и Варшава, Югославия и Польша, Италия и Румыния, холодный Северный полюс и знойная Африка.

Я вспоминаю слова А. Н. Толстого: «Вот они, русские характеры! Кажется, прост человек, а придет суровая беда, в большом или малом, и поднимется в нем великая сила — человеческая красота». И кажется, что это сказано о Василии Ивановиче Щелкунове, о его большой и нелегкой жизни и смертельно опасной работе, которая так необходима была Родине.

Василий Иванович частый гость в школах и на пред-

приятиях, в институтах и общежитиях. Он учит молодежь святой любви к Родине и ненависти к ее врагам. И тогда генерал запаса надевает свой мундир. На нем сверкает Золотая Звезда Героя, четыре ордена Ленина, три ордена Красного Знамени, орден Суворова II степени, два ордена Красной Звезды, югославский орден «Партизанская звезда» I степени и множество медалей.

Много дел у ветерана войны. Сегодня, например, заседание Тамбовской секции Советского комитета ветеранов войны, где генерал является членом президиума. Да еще надо вручить паспорта молодым людям, вступающим в жизнь, сказать им напутственное слово, написать письма сыну Альберту, он пошел по стопам отца, дочери Тамаре — преподавателю Московского университета, пионерам села Большой Прислон, однополчанам, Главному Маршалу авиации Голованову, пишущему книгу о действиях дальнебомбардировочной авиации...

Глядя на Василия Ивановича, невольно думаешь: непоседливый это человек. Беспокойный у него характер. Хороший характер!