



СУДЬБА ВАСИЛИЯ ВАСИЛЬЕВИЧА РЕШЕТНИКОВА

Построение в честь 100-летия В.В. Решетникова

Евгений Казеннов

«Нужно научиться выбирать хорошие книги»



Николай ЛЫСАКОВ,
профессор кафедры
социологии, психологии и
социального менеджмента
МАИ,
доктор психологических наук,
профессор

Прославленный военный летчик, командир, военачальник, ставший символом Дальней авиации, Герой Советского Союза, генерал-полковник Василий Васильевич Решетников, отметивший в конце истекшего года свой 100-летний юбилей, высказал свое мнение по ряду вопросов. Среди них – такие, которые можно назвать обычными и даже стандартными, и нестандартные, касающиеся роли художественной литературы в самообразовании авиаторов, и актуальные для современных тенденций развития авиации.

Краткая биографическая справка.

Василий Васильевич Решетников родился 23 декабря 1919 в г. Екатеринославе (в настоящее время – г. Днепр). Окончил Ворошиловградскую военную авиационную школу имени Пролетариата Донбасса в 1938 году, Военную академию Генерального штаба в 1956 году. Профессиональная судьба связана с Дальней авиацией. Участник Великой Отечественной войны с декабря 1941 года в должности командира звена 751-го (с марта 1943 года – 8-го гвардейского) авиаполка дальнего действия. Затем воевал в должностях командира авиационной эскадрильи и заместителя командира 19-го гвардейского авиационного полка дальнего действия по летной подготовке. Всего совершил 307 боевых вылетов. В ходе Великой Отечественной войны летал на бомбардировщике Ил-4 (ДБ-ЗФ), участвовал в нанесении бомбовых ударов по ключевым вражеским объектам. В 1943 г. за выдающиеся боевые заслуги удостоен звания Героя Советского Союза. Командующий Дальней авиацией (1969-1980), заместитель Главнокомандующего ВВС СССР (1980-1986), генерал-полковник. Один из первых был удостоен почетного звания «Заслуженный военный летчик СССР» (1965 г.).



В.В.Решетников награжден тремя орденами Ленина, Орденом Октябрьской Революции, тремя орденами Красного Знамени, Орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, Орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, Орденом Почета, Орденом Александра Невского, Орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени, медалями России и СССР. Его именем назван один из стратегических бомбардировщиков Ту-160 Дальней авиации России.

Символично, что день рождения Василия Васильевича Решетникова – 23 декабря – совпадает с официальной датой рождения Дальней авиации России.

В настоящее время Василий Васильевич выполняет важную государственную задачу патриотического воспитания, профессионального просвещения молодежи. Автор книг о военных и мирных днях в авиации [3,7,8,9,10,11,13].

О нем написаны книги, мемуары, сняты фильмы, ему посвящены радио- и телепередачи. Его книга «Что было – то было» переведена на английский, чешский, польский, французский и финский языки и переиздавалась семь раз... Он был в числе первых экипажей тяжелых бомбардировщиков, выполнявших приказ И.В.Сталина по нанесению ударов по Берлину, Дрездену и Кёнигсбергу. После войны занимал руководящие должности от заместителя командира полка до заместителя Главнокомандующего Военно-воздушными силами. Командовал Дальней авиацией и стоял у истоков создания «белого лебедя» Ту-160. Был председателем комиссии по созданию этого самолета. Сумел отстоять именно такой вариант будущего флагмана Дальней авиации, вопреки мнению многих высокопоставленных чиновников о модернизации Ту-144 под перспективный стратегический корабль.

Он и сегодня в строю и поддерживает связь с командованием и ветеранами Дальней авиации, проводит работу по воспитанию молодого поколения.

Как показывают исследования в области профессиональной ориентации, изучение жизненного опыта ветеранов войны имеет актуальное значение и эффективно применяется в воспитательном процессе различных образовательных авиационных учреждений [1,2,4,5,6,12].

Живет Василий Васильевич недалеко от Москвы, в поселке Монино. Здесь мы и встретились у него дома. Пояснив цель своего визита, я добавил, что Василий Васильевич – человек-легенда в авиации. На что Василий Васильевич с юмором отреагировал: «Для молодых людей, может быть, но не для себя...». Итак, мы подошли к интервью.

– **Чем был обусловлен выбор Вами профессии военного летчика?**

– Я ее не выбирал. С детства мечтал уйти в литературу и стать журналистом. Читать начал очень рано. Учился в украинской школе, где отдельным предметом был русский язык. Дома между собой разговаривали на русском.

Отец – из Курской губернии. Он потомственный иконописец, родился в селе Бухтеевка. Более подробно я описываю нашу семью в книге, которую посвятил моему дяде – замечательному человеку, известному и талантливому:

«Федор Решетников. Художник и полярник» [11].

Оба языка были родными. Начал работать еще юношей в редакции областной юношеской газеты, где мне выдали удостоверение «Литературный сотрудник». Работал в школах, ездил по пионерским лагерям. Меня сопровождал корреспондент с фотоаппаратом-гармошкой, с которым мы делали фотоочерки о жизни в пионерских лагерях.

Хотел поступать на филологический факультет Днепропетровского университета. Однако друг пошел учиться на рабфак, и я последовал его примеру. Мне было 16 лет, когда я вступил в комсомол. По специальному комсомольскому набору в числе моих товарищей по рабфаку был направлен на врачебно-летную комиссию на предмет годности к летной работе. Очень многим ребятам было отказано в поступлении в летное училище по здоровью. А у меня после успешного прохождения появилось уже

устойчивое, сильное желание стать летчиком, и я очень переживал, что не смогу пройти достойно все испытания, которые предусмотрены при поступлении в летное училище. Получил направление в Ворошиловградскую школу летчиков имени Пролетариата Донбасса. Очень старался и успешно сдал экзамены. В школе летал на У-2, Р-5, СБ.

– Чем Вы занимались в свободное время в детстве, когда стали офицером, летчиком и руководителем больших коллективов?

– Основным занятием всегда было чтение книг. Привила мне любовь к литературе моя мама. Читал всю жизнь. Люблю книги П. Мельникова-Печерского, Д. Мамина-Сибиряка, А. Куприна, Л. Толстого, А. Толстого, А. Чехова, Ф. Достоевского, А. Бунина. Очень любил поэзию А. Блока. Даже как-то гордился тем, что А. Блок «все время со мной»... И эта любовь к хорошей книге была во все периоды жизненного пути. Немного расскажу, как я относился к книге, будучи состоявшимся офицером. Помню, как командиром дивизии (Узин, Киевская область, УССР) зашел в гарнизонную библиотеку и попросил сделать выписку с информацией, кто записан из руководящего состава полков и дивизии и какие книги читает. Посмотрел список, проанализировал. Далее мною был сделан разбор на совещании, и я пристыдил некоторых командиров за неправильное отношение к литературе. Считал своей обязанностью постоянно заботиться о личном и профессиональном росте летчиков. Однажды при проверке общежития, где жил личный состав, сопровождающий меня замполит (после того как увидел, что я открываю прикроватную тумбочку одного из офицеров) поспешил доложить: «Товарищ командир, у всех офицеров имеются щетки для чистки обуви!». «Спасибо, только меня больше интересует наличие книг у офицеров...», – ответил я.

После назначения на должность командира отдельного тяжелого бомбардировочного авиационного корпуса (г. Винница) я пришел записаться в городскую библиотеку, где сотрудница не хотела мне выдавать книги по причине того, что военные авиаторы часто задерживают литературу или вообще не сдают. Я попросил ее составить список нерадивых военных читателей, с которыми провел воспитательную работу, и положение было исправлено. Так я стал желанным гостем в городской винницкой библиотеке. Всегда получал удовлетворение от хорошей книги.

– Вы помните свой первый вылет?

– Хорошо помню. Особенно на боевом самолете Р-5. После взлета погода резко ухудшилась, и получилось так, что я – один из курсантов, находившихся в воздухе без инструктора. Изменили старт, то есть курс посадки стал противоположный. Хорошо помню, что все делал осознанно, и никакой паники у меня не было. Зато на земле сильно переживали за исход моего полета. В первом самостоятельном полете это весьма неприятная, сложная вводная. Я изменил схему захода и выполнил обычную посадку.

– Известно, что Вы принимали участие в испытании ядерного оружия на Новоземском (Новая Земля) полигоне. Каково было место Вашего экипажа в боевом порядке?

– Я решил, что будет справедливо и правильно мне (командиру корпуса) идти на самом нижнем эшелоне. Такое

решение было обусловлено двумя обстоятельствами:

1. Нижний эшелон замыкающего боевого порядка давал возможность в простых условиях визуально контролировать место и маневры всех впереди идущих экипажей.

2. Мой самолет был более всего подвержен поражающим факторам ядерного взрыва – ударной волне и радиоактивному излучению.

После сброса и срабатывания боеприпаса была мощная ударная волна, яркая вспышка в кабине экипажа, частично оплавилась антенны и приемники воздушного давления... Но задача была выполнена успешно. Все летчики остались в строю, продолжали служить и выполнять сложные задания.

После испытания ядерного оружия один из самолетов, носитель ядерного боеприпаса, был передан в Киевское высшее инженерное авиационное военное училище ВВС, которым командовал в то время мой хороший товарищ – генерал-лейтенант Максимов Николай Александрович. Примечательно, что мой сын Саша в то время учился в этом училище и потом мне рассказывал, что это был хороший экспонат, который использовали в ходе обучения курсантов.

– Можете ли Вы назвать самое трудное Ваше решение на посту командира части, соединения, командующего Дальней авиацией?

– Было такое решение, на котором я настоял, но оно было неправильное, вместе с тем, сложное и запоминающееся.

Командующий армией генерал-полковник Г.Н. Тупиков проводил проверку дивизии с реальным вылетом в район Заполярья. Я – командир дивизии. Когда все готово к взлету, проходит информация, что в предполагаемом районе полета серьезные проблемы, связанные с плохой проходимостью радиоволн. Такое положение может серьезно повлиять на качество связи, особенно дальней. Я посчитал, что визуальный контроль и УКВ-диапазон обеспечат безопасность полета. Доложил свое мнение командующему и убедил его в целесообразности выполнения полета. Взлетели. Проходим Новую Землю, начинаю опрашивать экипажи, а в ответ – тишина... Идем в облаках... Очень волнительно и неприятно. За мной идут два полка. Где они?! Подходим к Северному полюсу, облачность рассеивается, весь экипаж ведет наблюдение. И вдруг справа по курсу полета, немного выше я увидел белую полосу на фоне размытой облачности. Это был самолет нашего боевого порядка. «1, 2, 3...» – каждого обнаружили визуально и посчитали. Слава Богу, все в строю. Задание выполнено успешно. Все приземлились на своем родном аэродроме.

– Как Вы оцениваете перспективы внедрения полной автоматизации на авиационных комплексах Дальней авиации?

– Меня очень настораживает повсеместная и тотальная автоматизация процессов управления самолетом и применения оружия. Будучи командиром дивизии, замечал, что после длительных полетов заход на посадку у многих летчиков неустойчивый. Ошибки на глиссаде и в процессе самой посадки случаются чаще, чем при выполнении

полетов в районе аэродрома с небольшой продолжительностью. Причина видится в том, что после взлета летчики включают автопилот и после длительного пребывания в кабине в роли контролирующего, но не управляющего самолетом, теряют с ним связь, точнее, утрачивают «чувство» самолета. В связи с этим мною была издана директива, которая предписывала выключать автопилот не менее чем за 30 минут до подхода к аэродрому. Этого времени пилотирования в ручном режиме было достаточно для того, чтобы летчикам адаптироваться и «почувствовать» самолет.

После этой директивы министр гражданской авиации СССР А.Н. Волков на совещании довел до руководящего состава своего ведомства ее содержание. Позднее при личной встрече он сказал мне: «Василий Васильевич, меня и Вас обсмеяли за такое решение...». Я ответил: «Веселые у вас ребята...».

Прошло более 30 лет, а ведь катастрофы на высокоавтоматизированных лайнерах при внезапном отказе автопилота и переходе на ручной режим управления продолжают иметь место...

– Вы считаете, что летчик – профессия героическая, ее можно сравнить с другими опасными профессиями?

– В восьмидесятые годы по делам службы был на полигоне Хальмер-Ю, что недалеко от Воркуты, и там довелось мне побывать в заполярной шахте. Интересно было: целый ритуал примерки и облачения в специальную одежду. Спустились в забой. Шахтеры работали лежа. Пыль от угля, своеобразное освещение, стесненное пространство, сложные санитарные условия. Поднялись на поверхность и сразу в душ. Такой замечательный у них душ с тепленькой водой...

Все увиденное мною привело к мысли, что скорее шахтерская профессия героическая, а летную таковой не считаю. Три сотни боевых вылетов ходил спокойно. После войны сложнее было. Разруха, необустроенность личного состава, возникали проблемы с питанием и другие. Решать было порой очень тяжело.

Литература

1. Арутюнян В.В., Лысаков Н.Д. Кадетские классы как эффективная школа ранней военно-профессиональной ориентации учащихся // Инновации в образовании, 2019. – №9. – С.94-100.
2. Гандер Д.В., Лысаков Н.Д., Лысакова Е.Н., Шевченко С.И. Введение в военно-авиационную профессию. М.: ВВИА им. проф. Н.Е. Жуковского, 2008. – 176 с.
3. Зиновьев М.В. Последние герои о войне. М.: ГЛАСНОСТЬ, 2019. – 373с.
4. Лысаков Н.Д. Высший уровень профессионализма авиатора // Человеческий капитал. – 2019. – №6. – С.11-15.
5. Лысаков Н.Д., Лысакова Е.Н. Динамика развития имиджа авиатора // Психология обучения. – 2018. – №2. – С.57-63.
6. Лысаков Н.Д. Начало боевого пути эскадры воздушных кораблей // Человеческий капитал. – 2019. – № 11 (131). – С. 11-18.
7. Решетников В. В. А. Голованов. Лавры и тернии. М., 1998. 88 с.
8. Решетников В. В. Обречённые на подвиг. Избранники времени. М.: Эксмо, Яуза, 2007. 352 с.
9. Решетников В. В. 307 боевых вылетов. На бомбардировщике сквозь зенитный огонь. М.: Эксмо, Яуза, 2006. 576 с.
10. Решетников В. В. Что было – то было. На бомбардировщике сквозь зенитный огонь. М.: Яуза, Эксмо, 2010. 576 с.
11. Решетников В.В. Федор Решетников. Художник и полярник. М., 2014, 192с.
12. Шемяков А.О., Тихонов А.И., Краев В.М. Профессиональная ориентация в системе подготовки инженерных кадров для авиационно-космической промышленности // Экономика и предпринимательство. 2018. – № 10 (99). – С. 818-821.
13. Reshetnikov, Vasily. Bomber pilot on the Eastern front; 307 missions behind enemy lines. Pen and Sword, 2008. 212 с. Архивная копия от 19 июня 2009 на Wayback Machine.