

КРЫЛЬЯ ПОБЕДЫ

Готовя нападение на Советский Союз, в числе первоочередных задач фашисты ставили уничтожение советских самолетов еще на аэродромах, пока они не успели взлететь. Но сделать это врагу не удалось.

Именно летчики первыми выступили на отражение атаки захватчиков на рассвете 22 июня 1941 года и на протяжении всей войны наводили страх на немецкие войска, нанося им с воздуха ощутимые потери. И нередко при этом погибали сами.

Мало кому из советских летчиков удалось пройти всю войну и остаться в живых. В первые дни войны погибли наши земляки уроженец деревни Касье Александр Лаврецкий, 1923 года рождения, окончивший Краснодарскую школу стрелков-бомбардиров, и уроженец хутора Горное Викентий Антонович Кручинский, 1920 года рождения, штурман экипажа 8-й смешанной авиадивизии, служивший в городе Каунас в Литве (на фото). Они погибли в самом начале войны, когда наша страна была еще не готова дать решительный отпор врагу, но их гибель не была напрасной. Это был первый шаг к Победе.



бомбардировку войск противника, 43 полета по спецзаданию в дневное и ночное время, 290 полетов по связи с частями армии, 78 полетов к партизанам в тыл противника, 27 из них — с посадкой. Им высажено в тылу противника 23 человека, обратно вывезено 15 человек раненых партизан и пленных немцев. Доставлено разного груза 774 килограмма, выброшено два парашютиста в тыл.

За пожелтевшими, скучными строчками документов мы не чувствуем того накала, того бешеного темпа, в котором жила советская военная авиация все годы войны. Успеть вовремя доставить приказ, от которого зависит успех сражения, произвестить ночную бомбардировку передовых рубежей противника и не погибнуть от его зениток или в ночном бою с немецкими истребителями, оказать помощь партизанам, незаметно забросить в тыл врага советского резидента. И так изо дня в день, полет за полетом. До изнеможения. Короткий отдых, и снова за штурвал самолета. «Выполняет задания в сложных метеословиях, производит посадки в тылу на малопригодных и малоизвестных площадках, — говорится в наградном листе нашего земляка. — У тов. Булавского развито чувство взаимной выручки и любви к народному стелителю. Для доставки в тыл противника людей и боеприпасов он не жалеет своих сил, делает по несколько вылетов в ночь. Пользуется большим авторитетом у партизан и личного состава эскадрильи».

За хорошую организацию боевой работы и умелое руководство звеном Булавский был выдвинут на должность заместителя командира авиаэскадрильи. А в третью военную годовщину Октября за безупречную службу Родине, за проявленные отвагу и мастерство Михаил Иванович удостоился третьего ордена — ордена Отечественной войны 1-й степени.

Но более всего Михаил Иванович гордился своим четвертым орденом — орденом Отечественной войны 2 степени. С ним была связана особая история. В ночь с 1 на 2 июля 1944 года звено Булавского вылетело на задание по доставке заместителя командира авиаэскадрильи капитана Анисимова из вражеского тыла. Самолет, который должен был взять на борт капитана, при пересечении линии фронта был подбит зенитной артиллерией противника. Тут же в воздух поднялись немецкие истребители.

На раздумья оставались считанные секунды, и старший лейтенант Булавский принял решение несмотря на преследование противником произвести посадку на партизанский аэродром. Спустя несколько часов задание было выполнено: Булавский доставил капитана Анисимова в распоряжение своей части.

Командование части высоко оценило героический поступок своего летчика. 20 июля он был представлен к ордену Отечественной войны 2 степени.

В те июльские дни 1944 года 61-я армия, с которой Михаилу Булавскому довелось пройти почти всю войну, принимала участие в Белорусской наступательной операции. Во взаимодействии с партизанскими отрядами и Днепровской военной флотилией, действовавшей на реке Припять, Бу-

лавский участвовал в освобождении белорусских городов — Лунища, Пинска, Кобрина, Бреста. Трудно передать ту радость, которая наполнила его сердце, когда он получил известие об освобождении Минска и родного села Жодино, узнал, что его жена Надежда и сын Виталий живы. Как ему хотелось домой, к семье! Но время было суровое, а отпуск — короткий.

После реформирования с середины сентября 1944 года 61-я армия в составе 3-го Прибалтийского фронта участвовала в Рижской операции 1944 года, прорыве немецкого оборонительного рубежа «Сигулда» и освобождении Риги. Потом была Курляндия. Здесь Михаил Иванович воевал в составе 1-го Прибалтийского фронта, участвовал в блокировании курляндской группировки, где его полк понес большие потери.

А дальше была Польша, в феврале — начале апреля 1945 года он участвовал в Восточно-Померанской операции и завершил свой боевой путь в Берлине в мае 1945 года.

После разгрома фашистской Германии Михаил Иванович Булавский вернулся на родину. Прожил долгую, счастливую жизнь. За мужество, героизм и отвагу, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, он был награжден четырьмя боевыми орденами, медалями «Партизану Отечественной войны» 1 степени, «За боевые заслуги», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и множеством юбилейных медалей.

БОЕВОЙ ПУТЬ ЛЕТЧИКА ФЕДОСЕЕВА

Войну Петр Федосеев встретил в Прибалтике кадровым офицером Военно-воздушных сил. 40-й бомбардировочный авиаполк, входивший в состав 6-й смешанной авиадивизии, где проходил службу старший лейтенант Федосеев, базировался на аэродромах Виндава (современный город Вентспилс) и Пилтене в Латвии.

Рано утром 22 июня 1941 года бомбардировочные части Северо-Западного фронта получили приказ начать боевые действия. 40-му авиаполку ставилась задача уничтожить авиацию и группировку противника в районе Тауроген, Тильзит, Рагнит. Но фашисты стремились опередить советских авиаторов: утром 22 июня их главной целью стали советские аэродромы, в первую очередь те, где базировались истребители. Была предпринята попытка нанести удар по аэродрому 40-го бомбардировочного полка, но безрезультатно: «В 10.00 семь «Хейнкель-111» бомбили Виндава, бомбы сброшены в стороне от аэродрома на берег моря. Повреждений нет. Высота бомбометания 7000—8000 метров».

В 11.40 с аэродрома Виндава поднялись в воздух две девятки скоростных бомбардировщиков СБ. В числе тех, кто вступил в боевые действия в первые часы войны, был и штурман эскадрильи Петр Федосеев. Объектом удара бомбардировщиков 40-го авиаполка стали немецкие войска на шоссе Тильзит-Тауроген. Чтобы достигнуть максимального эффекта, летчики стремились опуститься как можно ниже к земле. В районе цели они были обстреляны немецкими зенитками, но снаряды пролетели мимо. Успешно выполнив задание, все самолеты вернулись на базу.

В 16.30 летчики предприняли повторный вылет, теперь уже с аэродрома Пилтене. На этот раз они должны были атаковать немецкие мотомехколонны в районе Кальвария — Мариамполь — Алитус. Вылетали звеньями по три бомбардировщика, одно звено за другим. Шли без истребительного прикрытия. В районе цели две девятки 40-го БАП были атакованы большой группой немецких истребителей. Защищать советские бомбардировщики было некогда. Неповоротливые, с легким оборонительным вооружением СБ не могли дать решительный отпор немецким «Мессершмиттам». Результатом неравного боя стали семь сбитых советских бомбардировщиков. Однако Петру Георгиевичу повезло: его экипаж вернулся на базу живым.

Документы, эти живые свидетельства первых дней и часов войны, пол-

ностью опровергают бытующее мнение, что фашисты разгромили советскую авиацию 22 июня прямо на аэродромах. Ничего подобного! 227 самолетов вылетов совершили ВВС Северо-Западного фронта, более 115 тонн авиабомб было сброшено на врага за первый день войны. Абсолютный рекорд июня 41-го! Чуть меньше самолетов вылетов совершили ВВС Западного фронта — около 200. А вот бомбардировочная авиация Юго-Западного фронта выполнила всего 34 вылета.

Вечером 22 июня командование ВВС Северо-Западного фронта поставило перед 6-й смешанной авиадивизией задачу: «в течение 23 июня уничтожить авиацию противника на аэродромах в районе: Мемель, Нидден, Тильзит и содействовать ударной группировке 8-й Армии в разгроме Таурогенской группировки. ... Напряжение боевой работы ... Два вылета». Однако задача оказалась маловыполнимой. Советские аэродромы днем и ночью подвергались бомбардировкам. Система оповещения работала плохо. Снабжение авиачастей горючим и боеприпасами было парализовано. Вскоре поступил приказ командира полка уничтожить оставшиеся в строю самолеты и эвакуироваться в глубь страны.

Четырнадцать суток пешком пробирался Петр Федосеев на восток. Через две недели он уже был в Москве. Здесь собралось много таких же, как и он «безлошадных» летчиков. В ожидании самолетов они находились в Кашире, недалеко от столицы. Наконец Федосеев получил назначение: его направили в Забайкальский военный округ штурманом авиационного отряда, который занимался транспортировкой боеприпасов на фронт. Он быстро зарекомендовал себя опытным, храбрым летчиком. Вскоре его перевели в Монголию для подготовки военновоздушников, которые направлялись в тыл врага. Но уже через несколько месяцев — новое назначение, связанное с выполнением ответственного государственного задания.

В августе 1942 года на базе Забайкальского фронта была сформирована 12-я Воздушная армия, которой ставилась задача охраны Дальневосточных воздушных рубежей Советского Союза и подготовка летных кадров для действующей армии. И еще одна, секретная, миссия была возложена на 12-ю Воздушную армию — создание авиатрассы Красноярск — Уэлькаль между Аляской и Сибирью для доставки американских самолетов по ленд-лизу. Этим занималась засекреченная авиабаза в Красноярске, куда и перевели из Монголии старшего лейтенанта Петра Федосеева, в 23-й отдельный тяжелый бомбардировочный авиационный полк, летавший на тяжелых бомбардировщиках ТБ-3. До авиабазы Фербенкс на Аляске самолеты перегоняли американ-

ские летчики, а там их принимали советские пилоты из 1-й перегонной авиадивизии.

— Много раз довелось мне с товарищами побывать на американском континенте, — вспоминал позже Петр Георгиевич. — Туда мы везли наших летчиков, которые потом на американских самолетах возвращались назад, а мы загружали свои самолеты и доставляли с Аляски разные стратегические грузы. Тогда у нас с Союзными Штатами была одна общая цель — разгром гитлеровской Германии, и жаль, что последующие руководители США перечеркнули дружбу между советским и американским народами, которая родилась в огненные годы войны.

Однако Федосееву доводилось выполнять не только боевые, но и мирные задания. Однажды в штаб поступило сообщение, что недалеко от Якутска на Лене вмерзли в лед 12 пароходов, на борту которых было много женщин и детей. Попавшие в ледовый плен просили помощи. И, как бы ни было сложно, командование армии выделило несколько самолетов для спасения людей. Направили на это задание и Петра Георгиевича. Садиться пришлось на торосистый лед.

— Трясло самолеты страшно, — рассказывал Федосеев, — но как-то обошлось без аварий. Выскочили мы из машин — и быстренько к пароходам. Встречала нас небольшая группа людей, способных двигаться. Было много замерзших. Слезы выступали невольно, когда видел посиневших, исхудавших детей. Эта мучаливая белая пустыня и погибающие в ней люди были далеко от линии фронта, но у нас ни на минуту не возникло сомнения в том, что в этой трагедии виноваты фашисты.

Взлетную площадку экипажам довелось готовить самим. Трудно вспомнить, сколь-

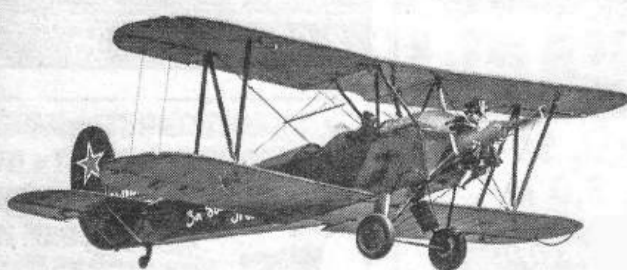
БОЕВОЙ ПУТЬ ЛЕТЧИКА БУЛАВСКОГО

Неоценимый вклад в Победу внес наш земляк Михаил Иванович Булавский, 1909 года рождения. Профессиональный летчик, младший лейтенант Булавский уже с первых дней войны был на фронте в качестве пилота звена связи 61-й авиационной дивизии при 61-й армии. Эта армия с начала декабря 1941 года находилась в составе Юго-Западного фронта, а 24 декабря 1941 года вошла в состав Брянского фронта. В ходе Московской битвы участвовала в наступательных операциях на болховском и орловском направлениях. С весны 1942 года и до середины 1943 года на Брянском и Западном фронтах вела оборонительные и наступательные бои южнее и юго-западнее Белева, в составе Брянского фронта участвовала в Орловской операции в июле-августе 1943 года.

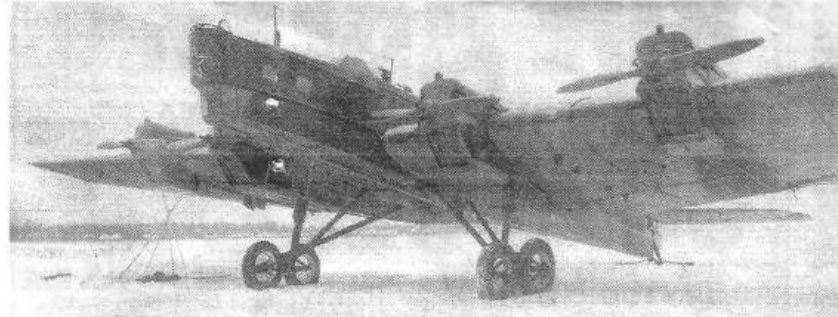
7 ноября 1941 года Михаил Иванович Булавский получил свою первую боевую награду: орден Красной Звезды. «На Брянском фронте имеет более 300 вылетов без единого происшествия, — говорится в наградном листе. — Его самолет находится постоянно в готовности. Своевременно и аккуратно доставляет в части боевые приказы и распоряжения. Отлично летает в сложных метеословиях...». А летать Михаилу Ивановичу доводилось на легких бипланах У-2, переименованных позже в По-2, открытых не только всем ветрам, но и снарядам противника.

В 1942 году Михаил Булавский, теперь уже старший лейтенант, воевал на Западном фронте в качестве пилота 875-го отдельного смешанного авиаполка, сформированного на базе ВВС 61-й армии. Как свидетельствуют документы, за период с 23 июня 1941 года по 22 августа 1942 года он совершил 712 вылетов на связь, 65 вылетов по спецзаданию, 47 полетов на бомбометание войск противника. Кроме того, он выполнял специальные задания Военного Совета Армии. «Совершил два полета с посадкой в тылу врага, вывез туда четыре человека, запас продовольствия и боеприпасов. После посадки на непригодной площадке, тов. Булавский, оставшись в тылу врага, подобрал хорошую площадку и обеспечил посадку трех самолетов», — говорится в наградном листе старшего лейтенанта Булавского от 5 ноября 1942 года. За совершенные подвиги летчик удостоился высокой награды Родины — ордена Красного Знамени.

Осенью 1943 года 61-я армия вела бои в составе Белорусского фронта. Командование высоко ценило профессиональные качества летчика Булавского. Ему доверяли самые сложные, ответственные задания. За год с ноября 1942 года по ноябрь 1943 года командир звена 440-й отдельной авиационной армейской эскадрильи связи Булавский совершил 12 полетов ночью на



По-2 с большим успехом выполнял много важных задач — военных, учебных, сельскохозяйственных, медицинских, транспортных, промышленных, почтовых, противопожарных, геологических, археологических, спортивных и даже охотничьих. Для решения всех этих задач самолету в первую очередь были нужны малые величины разбега и пробега. По-2, обладая этими свойствами, отлично справлялся со всеми заданиями.



Туполев ТБ-3 — советский тяжелый бомбардировщик, стоявший на вооружении ВВС СССР в 1930-е годы и во время Великой Отечественной войны. Несмотря на устарелость самолета, и то, что он был официально снят со службы в бомбардировочных частях в 1939 году, ТБ-3 использовался как тяжелый бомбардировщик и транспортный самолет большую часть Второй мировой войны.

ко рейсов сделали четыре наших самолета, спасая от смерти несколько тысяч человек. И когда ледовая операция была завершена, наши машины требовали капитального ремонта.

Снова Петр Георгиевич остался «без крыльев». Штаб Военно-Воздушных Сил направил его на Южный фронт, потом — на 4-й Украинский, где он воевал на самолете Пе-2 в качестве штурмана авиаэскадрильи 135-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка 6-й гвардейской бомбардировочной авиационной дивизии. И здесь он проявил себя смелым, находчивым воздушным воином. «Свою боевую работу начал вести на 4-м Украинском фронте с 9 апреля 1944 года по разгрому немецко-румынских войск в Крыму, произвел 29 боевых вылетов в экипаже заместителя командира авиаэскадрильи гвардии старшего лейтенанта Проница. В бою смел, находчив, инициативен», — так характеризовало его командование полка.

За период освобождения Крыма от немецко-фашистских захватчиков Федосеев произвел 20 боевых вылетов на бомбардировку живой силы, техники и опорных узлов сопротивления противника. 15 апреля его экипаж произвел бомбардировочный удар с пикирования по кораблям и катерам противника в порту Севастополь. 9 мая в качестве ведущего звена в составе группы Пе-2 произвел бомбардировочный удар по летному полю в Херсонесе, где стояли немецкие самолеты. В тот день он произвел три боевых вылета. Несмотря на сильный огонь зениток и противодействие истребителей противника, задание было выполнено на отлично, — сообщают документы о боевой деятельности Федосеева.

После освобождения Крыма 135-й авиационный полк был переброшен в состав 3-го Белорусского фронта и принял участие в освобождении Беларуси. Боевой аэродром полка находился под Смоленском. Отсюда Федосеев много раз летал бомбить вражеские позиции под Оршей и Бобруйском, расположенные на важнейших стратегических направлениях предстоящего наступления Советской Армии. А затем принимал участие в освобождении белорусских городов — Орши, Борисова, Минска, Бобруйска, Молодечно, Лиды и других. Из всех боевых вылетов в небе Беларуси Федосееву особенно запомнился один.

— Нашей задачи была поставлена задача уничтожить самолеты противника на аэродроме Болбасово близ Орши. Рано утром мы взяли курс на цель. В пути на высоте 4000 метров встретилась сильная кучевая облачность, что нарушило боевой порядок эскадрильи. В это время нагрянули патрулировавшие небо фашистские истребители, а у меня, как назло, обледенел пулемет. Откуда взялась сила! Я сорвал его вместе с глыбами льда и обшивкой самолета.

Маневрируя в облаках и отражая атаки истребителей шесть наших «пешек» вышли на немецкий аэро-

дром с запада, а внизу противник готовился взлететь в небо — до 30 вражеских бомбардировщиков выруливали на взлетное поле. Мы с пики ударили по этой колонне. На аэродроме появилось море огня, причем не только от наших фугасных бомб, но и от взрывов наполненных боеприпасами фашистских самолетов. Вражеский аэродром был уничтожен. Выполнив задание, наши самолеты благополучно вернулись на базу.

А вскоре лавина советских войск вступила в наземные бои по освобождению Беларуси. Враг откатывался все дальше на запад, бросая технику, не в силах более сдерживать мощное советское наступление, — вспоминал летчик.

Десятки боевых вылетов в небо Беларуси сделал штурман авиаэскадрильи гвардии старший лейтенант Федосеев. Потом громил врага в Восточной Пруссии, в Прибалтике. Водил девятки Пе-2 на атаки и бомбардировки немецких позиций в районе железнодорожной станции Эйдкунен, возле города Гумбиннен, крепости Пиллау. Как растущий офицер, постоянно повышающий свое боевое мастерство, в апреле 1945 года он был выдвинут на должность помощника командира полка по ВСС (воздушно-стрелковой службе). И так случилось, что закончил он войну почти в тех местах, откуда в тревожном 41-м ему довелось отступить.

За мужество и отвагу, проявленные в боях за освобождение Крыма и Севастополя, за освобождение Беларуси, за отличное выполнение боевых заданий командования штурман Федосеев был награжден орденом Красного Знамени, а за бои в Восточной Пруссии и Прибалтике — орденом Отечественной войны 1 степени, медалью «За боевые заслуги», а также получил пять благодарностей командира полка и дивизии.

Закончил службу Петр Федосеев в звании гвардии капитана. Судьба привела отставного штурмана в Жодино. Здесь он много лет отработал слесарем в центральной заводской лаборатории Белорусского автомобильного завода. Вырастил двоих сыновей, которые, как и отец, избра-



Пе-2 — это советский пикирующий бомбардировщик периода Второй мировой войны. Эта боевая машина стала самым массовым пикирующим бомбардировщиком, разработанным в СССР. Пе-2 был принят на вооружение в 1940 году, его серийное производство продолжалось до 1945 года, за этот период было выпущено более 11 тыс. машин. На фронте Пе-2 использовался в качестве бомбардировщика, истребителя, разведчика.

ли стезю военного. Прожив 66 лет, в 1979 году Петр Георгиевич покинул этот мир. Но он навсегда остался в «Бессмертном полку» нашего города и всей страны.

И каждый год, отмечая День Победы, мы с благодарностью вспоминаем наших героев. Вечная вам память, дорогие защитники Отечества!

**Галина Анискевич,
руководитель ПИО «Катюша»
Жодинской женской гимназии**