

Ля вёскі Міхалішкі

Аб тым, што ля вёскі Міхалішкі сучаснага Астравецкага раёна напярэдадні вайны базіраваўся вучэбны аэрадром Пастаўскай ваеннай авіяцыйнай школы пілотаў, знішчаны немцамі 22 чэрвеня 1941 года, у мясцовасці ведае кожны. Яшчэ жывыя людзі, якія былі сведкамі той страшнай трагедыі, любы халчук без цяжасцей пакажа патрэбнае месца, а навакольныя лясы і палі не-не ды і выдадуць чарговы артэфакт мінулай вайны. Памяць загінуўшых свята паважаюць у мясцовай школе. Трагічнай гісторыі аэрадрома ў краязнаўчым музеі прысвечана асобная кампазіцыя. Аднак спатрэбілася без малога сем дзесяцігоддзяў, каб вярнуць з небыцця імёны лётчыкаў, сустрэўшых вайну, і аднавіць нарэшце усю гістарычную праўду ў адносінах лёсу вучэбнага аэрадрома, які ў адзін дзень стаў для адных дарогай у вечансць, а для другіх — пачаткам вялікага ратнага подзвігу.

Ваенная авіяшкола ў Паставах з'явілася ў 1940 годзе. Напярэдадні вайны 200 курсантаў выехалі на вучэбны аэрадром у Міхалішкі. Найжорсткі налёт нямецкай авіяцыі здарыўся нечакана — 22 чэрвеня. Менавіта ён з'явіўся вызначальным як у адносінах прычыненага ўронку матэрыяльнай часткі, так і вялікай колькасці страт асабовага саставу. Сорак восем загінулых курсантаў і авіятэхнікаў пахаваны прама на лётным полі. Устаноўце месцы захавання загінулых да гэтай пары не ўдалося. Некалькі дзесяткаў раненых на падводах адправілі на

бліжэйшую станцыю Гудагай. Рэшткі лічнага саставу перабазіраваліся ў глыб краіны.

На гэтым у апавяданні аб трагічным лёсе аэрадрома можна было б паставіць кропку. Але ці будзе гэта справядліва ў адносінах да тых, хто выжыў тады, прадоўжыў барацьбу ў небе, набліжаючы светлы час перамогі?

86 баявых вылетаў здзейсніў на штурмавіку Іл-2 былы курсант Пастаўскай ВАШП Іван Іванавіч Конанаў. Заслугі франтавога лётчыка адзначаны многімі ўзнагародамі, сярод якіх два ордэны Баявога Чырвонага Сцяга. Пасля вайны прадоўжыў службу ў ВПС СССР.

На легендарнай Сапун-гары пад Севастопалем залатымі літарамі на абеліску высечана імя лётчыка-штурмавіка Генрыха Барысавіча Гофмана, напэўна, самага выбітнага "выпускніка" аэрадрома ў Міхалішках. На яго ліку 168 баявых вылетаў. Усю вайну Гофман пралятаў на адной і той жа машыне — ІЛ-2. За выдатнае выкананне воінскага абавязку Г.Б.Гофману прысвоена званне Героя Савецкага Саюза.

Шмат баявых заслуг на ліку былых курсантаў, лётчыкаў Вялікай Айчыннай Мікалая Цімафеевіча Смольскага, Юрыя Сяргеевіча Афанасьева, Фёдарара Сяргеевіча Шмырына. Усе яны спаўна разлічыліся з ворагам за смерць сваіх таварышаў у першы дзень вайны. Іх подзвігі высока ацэнены, толькі адзін Фёдар Шмырын адзначаны Залатой Зоркай Героя, ордэнам Леніна, трыма ордэнамі Баявога Чырвонага Сцяга.

Некалькі год назад у Міхалішках адбылося ганаровае адкрыццё памятнага абеліска курсантам.

**Эдуард Свірыд, настаўнік
гісторыі, дырэктар
Міхалішкаўскай СШ,
супрацоўнік газеты
"Астравецкая праўда"**



► Лётчыкі Чкалаўскай авіяцыйнай школы.
Многія з іх пачалі вайну ў Міхалішках

Аэрадром у Міхалішках.

Новыя факты

Пра Міхалішкаўскі аэрадром і трагічныя падзеі, якія адбыліся на ім 22 чэрвеня 1941 года ўдзялялі ўвагу такія вядомыя гісторыкі і краяведы, як А. Мальдзіс, М. Кляцоўскі, Э. Свірыд і іншыя. Аднак кропку тут ставіць рана. І новыя дадзеныя, атрыманыя з Цэнтральнага архіва Міністэрства абароны Расіі, дазваляюць праліць святло на некаторыя падзеі тых далёкіх гадоў.

Падзеі развіваліся імкліва. 1 верасня 1939 года напаўдзённым фашысцкай Германіі на Польшчу пачалася Другая сусветная вайна. 17 верасня, калі лёс Польшчы быў вырашаны, Чырвоная Армія накіравала свае войскі на Заходнюю Беларусь і Заходнюю Украіну. 14 лістапада гэтага ж года Заходняя Беларусь з тэрыторыяй больш за 100 тысяч кіламетраў увайшла ў склад СССР.

На новых тэрыторыях амаль адразу пачалі ўзводзіць ваенныя аб'екты. Узмоцненымі тэмпамі вялося будаўніцтва новай абарончай лініі Молатава (па аналогіі з лініяй Сталіна). Размяшчаліся воінскія часці, батарэі, склады, лініі сувязі і іншая інфраструктура. Стваралася сетка аэрадромаў, у склад якой увайшоў і аэрадром у Міхалішках.

З дакументаў Цэнтральнага архіва Міністэрства абароны Расійскай федэрацыі (ЦАМА РФ, г. Падольск Маскоўскай вобласці) фонд 117, справа 372:

Аэрадром "Лягаўцы". Шыфр аэрадрома 140.

Дзеючаючы аператыўны аэрадром ВПС Заходняй Асобай ваеннай акругі РККА, будаўніцтва якога завершана 15 снежня 1940 года і які аднесены да першай групы аэрадромаў. Размяшчаецца ў 7 км на паўднёвы-захад ад Міхалішак. Памеры лётнага поля -1100х1350 м. Бензаёмкасцей, бомбасховішчаў і службовых будынкаў няма. Ёсць 2 калодзежы. Размяшчэнне асабовага саставу ў маёнтках Турлы і Шульнікі. Непасрэдна да аэрадрома

падыходзіць шаша. Чыгуначная станцыя Сола знаходзіцца ў 35 км. Пошта, тэлеграф і тэлефон знаходзяцца ў Міхалішках.

Аэрадром прыдатны для круглагадавой работы для ўсіх тыпаў самалётаў. Прыдатны для самалётаў МІГ-3 з двума стартамі.

Пасадачная пляцоўка "Міхалішкі". Шыфр пляцоўкі

137.

Пасадачная пляцоўка ВПС Заходняй Асобай ваеннай акругі РККА, аднесена да першай групы і прыдатная для лёгкіх тыпаў самалётаў. Размяшчаецца ў 40 км на паўднёвы-ўсход ад Свенцяна. Памеры лётнага поля 976x1170. Замацавана за Будаславам. Прызначана для самалётаў тыпу У-2 і Р-5.

Тут трэба дадаць, што, па ўспамінах мясцовых жыхароў, аэрадром будавалі жанчыны-арыштантаккі, што ў сталінскія часы было справай звычайнай. "Зэчкі вялі будаўніцтва практычна пад адкрытым небам – пад дажджом і снегам, у вецер і мароз. Шмат было хворых, некалькі жанчын памерлі".



У снежні 1940 года будаўніцтва аэрадрома было завершана, і вясной 1941 года сюды перабазіравалася вучэбная авіяцыйная эскадрылля. Арганізацыйна яна ўваходзіла ў склад Пастаўскай авіяцыйнай школы пілотаў, камандаваў якой палкоўнік В.А. Цімафееў. Эскадрылля складалася з 20 хуткасных бамбардзіроўшчыкаў СБ і гэткай жа колькасці самалётаў-разведчыкаў Р-5, за якімі былі замацаваны 200 лётчыкаў-курсантаў. Камандаваў эскадрылляй маёр Я.К.

Берзін, камісарам быў старшы палітрук Атаманчук.

Прыбывшы на месца, асабовы састаў стаў абуладкоўвацца. Бамбардзіроўшчыкі і самалёты-разведчыкі паставілі асобна на двух суседніх пляцоўках, паміж якімі пабудавалі рамонтную майстэрню. Асабовы састаў

размяшчаўся ў палатках на ўскрайку аэрадрома, у вялікай палатцы знаходзіўся каравул. Штаб эскадрыллі быў раскватараваны ў прыгожым будынку маёнтка Котвічаў. Аэрадромным абслугоўваннем займаліся байцы 146-га батальёна 100-й авіяцыйнай базы.

Як толькі земляное поле аэрадрома дастаткова падсохла, пачаліся вучэбныя палёты. Толькі нялётнае надвор'е магло перашкодзіць курсантам адпрацоўваць у небе розныя фігуры пілатажу.

**3 пісьма авіятэхніка А.А. Котава,
якое ён напісаў 18 мая 1941 года:**

"Добры дзень, дарагія тата, мама, брат Мадэст і сястра Леначка! Шлю палымнае камсамольскае прывітанне і жадаю вам найлепшых поспехаў у вашай гаспадарчай дзейнасці. Хачу вас папярэдзіць, што я цяпер знаходжуся ў авіялагерах недалёка ад вёскі Міхалішкі, што ў 82 км ад г. Паставы. Месца прыгожае, былы маёнтак польскага пана, якога, канешне, ужо няма... Лістоў мне пакуль не пішыце, паколькі няма дакладнага адрасу. Ваш Анатолій".

У вольны ад палётаў час курсанты ладзілі канцэрты самадзейнасці, вялі палітычную агітацыю сярод "заходнікаў", танцавалі з дзяўчатамі пад гукі патэфона.

3 успамінаў мясцовай жыхаркі Ю.С.Пагада:

"Летам вёска прачынаецца рана. І хаця была нядзеля, я таксама ўстала на досвітку. Стала абыходзіцца па гаспадарцы, а перад вачыма стаіць ён - прыгожы ды ладны курсант з аэрадрома. Пазнаёміліся мы з ім учора на танцах. Кружыліся ў вальсе, скакалі польку, і ён расказваў, што амаль кожны дзень уздымаецца на сваім самалёце ў неба, любуецца з вышыні навакольнымі краявідамі. На вечар мы прызначылі спатканне, але курсант папярэдзіў, што можа і не прыйсці - служба".

Раніца 22чэрвеня пачалася, як заўсёды, з пад'ёму і зарадкі. А ў радыёэфіры прагучала бессэнсоўная фраза: "Дортмунд Мон Крэсе Астэр Астэр". Па гэтаму сігналу з аэрадромаў акупіраванай Польшчы падняліся ў паветра

армады нямецкіх пікіруючых бамбардзіроўшчыкаў. Курс - на прыгранічныя савецкія аэрадромы. Міхалішкаўскі аэрадром трапіў пад другую хвалю бамбардзіроўкі. Пра нападзенне Германіі асабовы састаў эскадрыллі даведаўся ў 11.00, але вялікай трывогі гэтая навіна не выклікала - ваенных канфліктаў у той час хапала. І з кожнага з іх Чырвоная Армія пад кіраўніцтвам таварыша Сталіна выходзіла пераможчай.

Маёр Берзінь загадаў спыніць вучэбныя палёты, даабсталяваць самалёты зброяй і падрыхтавацца да перабазіроўкі. Было загадана замаскіраваць аэрадром, але ў магчымасць варожага налёту ніхто не верыў. Уся маскіроўка звялася да таго, што на палаткі накінулі некалькі ссечаных сукоў.

Як успамінаў начальнік Пастаўскай авіяшколы палкоўнік Вячаслаў Цімафееў, яго школа мела дзве вучэбныя эскадрыллі і "сядзела" на трох аэрадромах - Паставы, Міхалішкі і Варапаева. Непадальк ад Міхалішак (ва ўрочышчы Палястына - І. У.) будаваўся яшчэ адзін.

Ноччу 22 чэрвеня 1941 года яго разбудзіў тэлефонны званок.

"Бяру трубку і чую: "Дакладвае Заболка-Нікольскі. Па некаторых прыкметах, акруга аб'явіла ваенную трывогу. Тэлефанаваў у Мінск, але ніхто не адказвае.". "Зараз буду", - адказваю начальніку штаба і падыходзя з пасцелі. У штабе высветлілася, што дзяжурны невядома ад каго атрымаў сігнал трывогі. Спроба звязацца з Мінскам нічога не дала, але неўзабаве ў Паставы ўехала калона грузавікоў. Старшы калоны палкоўнік Крупскі раскажаў, што адбылося на граніцы, загрузіў боепрыпасы і адбыў у бок Круляўшчыны. Пасля абеду ад намесніка камандуючага ВПС акругі А. Таўрскага прыйшла тэлеграма: "Вучэбныя палёты працягваць. Фашысцкую правакацыю ў разлік не браць". Пазней генерал змог асабіста дазваніцца ў Паставы і паўтарыць свой загад вусна. Амаль што адначасова паступіў званок з Міхалішак. Маёр Берзінь дакладваў, што яго аэрадром атакаваны двума эскадрыллямі бамбардзіроўшчыкаў. Ёсць страты."

Між тым, на Міхалішкаўскім аэрадроме падзеі развіваліся драматычна. Каля 17 гадзін у небе на захадзе паказаліся 24 (9-9-6) самалёты. Ляцелі спакойна, клінам, на невялікай вышыні. Двухматорныя, падобныя да нашых. Усе вырашылі, што гэта нашы вяртаюцца з задання. Аднак "клін" развярнуўся на аэрадром і пайшоў у атаку.

3 успамінаў курсанта Ю.С. Афанасьева:

"Атрымалася так: стаіць лінейка самалётаў, ія на гэтай лінейцы. Ляцяць самалёты, мы думалі-нашы. Але раптам паляцелі бомбы. Я паспеў крыху павучыцца ў артылерыі, таму ведаў, што нельга бегчы ў бок лесу, куды кінуліся ўсе нашы. Я лёг прама на полі і ляжаў так да канца бамбардзіроўкі".

Нямецкія лётчыкі дзейнічалі свабодна - на Міхалішкаўскім аэрадроме не было зенітнай батарэі, нават кулямёты на вучэбных самалётах не былі ўстаноўлены. Адзінае, што маглі зрабіць курсанты - гэта вывесці з-пад удару свае самалёты. Адзін з іх заскочыў у свой СВ і паспрабаваў адвесці яго да лесу, але загінуў ад асколка авіябомбы. Яшчэ два курсанты - Цэламайдзэ і Сямёнаў - маневруючы сярод варонак, цудам змаглі падняць свае самалёты ў паветра і адвесці іх на аэрадром у Паставы. Усяго, па словах курсанта Гофмана, у Паставы ўдалося адвесці тры 3-5 і адзін СВ.

Як толькі стала вядома пра падзеі на аэрадроме, сюды на самалёце ПО-2 выляцеў палкоўнік Цімафееў. Рашэнне было рызыкаўным - у небе ўжо гаспадарылі немцы. І сапраўды, ціхаходны ПО-2 быў атакаваны "Месершмітам-109", але нейкім цудам ад праследавання Цімафееву ўдалося адарвацца. Яшчэ адной складанасцю было сесці на разварочаны аэрадром, але маленькі біплан вынайшаў сабе роўны "пятак". Тое, што ўбачыў Цімафееў, узрушыла яго да глыбіні душы: большасць самалётаў знішчана, узарвана сховішча гаручага, загінулі 64 курсанты і каля ста авіятэхнікаў. Раненых адправілі на машынах на чыгуначную станцыю ў Гудайгай, якую, як аказалася, ужо заняў нямецкі

дэсант-далейшы лёс параненых невядомы. Загінуўшых пахавалі прама ў варонках ад авіябомб. У пахаванні прымалі ўдзел і мясцовыя жыхары - Міхаіл Грынцэвіч і Баляслаў Пагада. Тыя, каму ўдалося ацалець, набілі процівагазныя сумкі сухім пайком, узялі зброю і пешшу накіраваліся ў Паставы. У гэты момант на захадзе зноў з'явіліся нямецкія самалёты. Была аб'яўлена трывога, але гэта аказаліся транспартнікі "Юнкерс 52". Яны зрабілі заход на ўрочышча Палестына, дзе будаваўся аэрадром, і з фюзеляжаў пасыпаліся фігуркі парашутыстаў (мяркуючы па ўсім, з дыверсійна-штурмавога палка "Брандэнбург-800" - І. У.) Аднак да таго часу ў Палестыне ўжо нікога не было.

Са слоў мясцовага жыхара К. Пазлевіча:

"Па дарозе рухаліся толькі аўтамашыны і фурманкі. Людзі ішлі па абодвух баках дарогі, хаваючыся ў жыце. Часам паласа людзей па шырыне дасягала 100 метраў".

Курсанты і авіятэхнікі ішлі ўсю ноч і да Пастаў дабраліся толькі 23 чэрвеня ў 16.00. Шыфроўкай з Масквы загадвалася неадкладна перакінуць лётную школу ў Оршу. На досвітку ўцалелыя самалёты адляцелі ў Оршу. Асабовы састаў выйшаў пешшу. Ішлі тры-чатыры дні. Немцы моцна бамбілі Оршу і давялося рухацца далей - на Віцебск. У Віцебску сабраліся рэшткі трох авіяшкол. Тут курсантаў пагрузілі ў эшалон і адправілі ў Маскву, а потым далей - у глыбокі тыл.

Як жа склаўся лёс міхалішкаўскіх курсантаў? Пастаўская лётная школа была перабазіравана ў горад Чкалаў (сёння - Арэнбург) і стала называцца І-й Чкалаўскай ваеннай авіяцыйнай школай пілотаў імя Варашылава. Цяпер яна стала рыхтаваць пілотаў самалётаў-штурмавікоў "Іл-2", якія немцы называлі "чорнай смерцю". Дарэчы, адным з выкладчыкаў вучылішча стаў былы курсант Сямёнаў - той самы, што пад бамбёжкай уратаваў свой самалёт у Міхалішках.

Палкоўнік Вячаслаў Арсенцьевіч Цімафееў стаў генерал-маёрам і камандаваў штурмавой авіядывізіяй. Пра

сваё баявое мінулае і пра Міхалішкаўскі аэрадром ён напісаў у кнізе "Таварышы лётчыкі".

Курсант Мікалай Смольскі стаў старшым лейтэнантам, лятаў на пікіруючым бамбардзіроўшчыку ПЕ-2. За баявыя заслугі быў узнагароджаны ордэнам Чырвонай Зоркі. 10 чэрвеня 1943 года падчас бамбардзіроўкі нямецкай авіябазы ля станцыі Сешча быў збіты. Трапіў у палон і быў адпраўлены ў канцлагер. Яму пашчасціла дажыць да Перамогі. Пасля вайны працаваў выкладчыкам Маскоўскага інстытута народнай гаспадаркі.

Курсант Генрых Гофман усю вайну пралятаў на штурмавіку. Здзейсніў 168 баявых вылетаў, знішчыў шмат баявой тэхнікі і жывой сілы ворага. Яго самалёт атрымаў больш за 600 прабоінаў. Стаў Героем Савецкага Саюза і кавалерам шматлікіх ордэнаў. Пасля вайны працягваў служыць у ваеннай авіяцыі. Аўтар дакументальных аповесцей "Самалёт падбіты над цэллю", "Лётны характар", "Двое над акіянам" і іншых.

Фёдар Шмырын ваяваў у складзе 299-й і 175-й штурмавых авіядывізій. Асабліва вызначыўся ў бітве на Курскай дузе. Узнагароджаны савецкімі і польскімі ўзнагародамі, пасля вайны яму было прысвоена званне Героя Савецкага Саюза. Закончыў інстытут інжынераў электрасувязі. У 1952-53 гадах падчас амерыкана-карэйскай вайны быў у Кітаі і Карэі ў "службовай камандзіроўцы".

Юрый Афанасьёў таксама лятаў на штурмавіках ІЛ-2, здзейсніў 80 баявых вылетаў, узнагароджаны многімі ўзнагародамі.

І гэты спіс далёка не поўны. На жаль, мы да гэтага часу не ведаем усіх прозвішчаў тых курсантаў, якія загінулі ў Міхалішках. Дзякуючы расійскім калегам-энтузіястам, удалося высветліць толькі некаторыя прозвішчы загінуўшых. Гэта:

Міхаіл Фёдаравіч Асташоў, курсант. Нарадзіўся ў 1922 г. у вёсцы Услукіна Валакаламскага раёна Маскоўскай вобласці.

Мікалай Мікалаевіч Бакулін, курсант. Нарадзіўся ў 1919 г. у горадзе Роўна, Украіна. Вучыўся ў Маскоўскім

энергетычным інстытуце, адтуль адборачнай камісіяй быў накіраваны ў Слоніўскую школу пілотаў, якая была расфарміравана, пасля чаго і трапіў у Пастаўскую. Курсанты расказвалі, што падчас фашыскага налёту Бакулін знаходзіўся ў нарадзе па аэрадрому. Загінуў на пасту.

Іван Колічак, курсант. Украінец, прызваны Арлоўскім абласным ваенкаматам.

Анатоль Аляксееч Котаў, авіятэхнік. Нарадзіўся ў горадзе Вышні Валачок Калінінскай вобласці. У красавіку 1940 года закончыў Серпухаўскую школу авіяцыйных тэхнікаў. Быў цяжка паранены, памёр на этапе эвакуацыі, пахаваны ў вёсцы Лынтупы. Разам з ім пахаваны яшчэ два авіятэхнікі, прозвішчы якіх пакуль не ўдалося ўстанавіць.

Васіль Ціханавіч Кргін, курсант. Урадженец станицы Кргінска-Вешанская. Нумар "пахаванкі" - 82607.

Цяпер, калі нам удалося ўстанавіць сувязі з архівам Міністэрства абароны РФ, ёсць надзея, што паступова ўдасца адшукаць прозвішчы і іншых пілотаў і тэхнікаў Міхалішкаўскага аэрадрому. Вечная памяць героям, якія загінулі за свабоду і незалежнасць нашай Радзімы

Успаміны Мікалая Цімафеевіча Смольскага, былога курсанта Пастаўскай ваеннай авіяшколы пілотаў, якая базіраваўся ля Міхалішак у першыя дні вайны

"Усе курсанты, пачынаючы з сярэдзіны мая, знаходзіліся на вучэбных палётах на палявым аэрадроме паблізу вёскі Міхалішкі. Гэта прыблізна ў 60-70 кіламетрах ад ст. Паставы, дзе знаходзіліся нашы асноўныя зімнія кватэры. Каравульная служба таксама ўваходзіла ў абавязкі курсантаў. 22 чэрвеня я павінен быў несці каравульную службу па ахове стаянкі самалётаў, таму з раніцы не



пайшоў да свайго самалёта для вучэбных палётаў, а застаўся ў палатачным гарадку для ўборкі памяшканняў і ў чаканні развода каравулаў (акрамя аховы самалётаў мы ахоўвалі бензасклад, харчовы склад, сталовую і палатачны гарадок).

У 11 гадзін раніцы па Маскоўскаму радыё выступіў Молатаў і аб'явіў, што на нас напала Германія. Паколькі палатка радзіста была ў палатачным гарадку, мы, хто знаходзіўся побач, адразу ж даведаліся, што пачалася вайна. Развод каравула адбыўся ў 15 гадзін. Палёты былі спынены адразу пасля выступлення Молатава. Усе курсанты (а гэта два атрады па 100 чалавек у кожным) і тэхсастаў сталі рыхтаваць самалёты да пералёту ў глыб краіны і адначасова самалёты СБ сталі абсталёўваць узбраеннем і праводзіць тэрміновы рамонт. Аднак аб рассяроджанні самалётаў па ўсяму перыметру поля аэрадрома каманды не было. Усе працавалі на прывычнай стаянцы самалётаў.

Калі я з'явіўся ў каравульную палатку, якая знаходзілася ў сярэдзіне стаянкі самалётаў, то не быў пастаўлены на пост, а знаходзіўся ў вольнай змене. Пачуўшы аддаленае гудзенне (гэта было ў 17 гадзін), выйшаў з каравульнай палаткі і ўбачыў, што з захаду на параўнальна невялікай вышыні (каля 1000 метраў) на нас клінам насоўваўца 9 самалётаў, за імі бачыцца другая дзевятка, далей – яшчэ 6 самалётаў. Ніякай трывогі, ніякай панікі. Мы стаім невялікімі групамі і разважаем: гэта нашы, ляталі бамбіць немцаў і вяртаюцца дадому. І толькі калі ў першай дзевяткі раскрыліся бомбалюкі і пасыпаліся бомбы, мы зразумелі, што гэта немцы. Усе кінуліся бегчы. Але куды? Раздаліся першыя выбухі, я ўпаў і прыціснуўся да зямлі. Бамбёжку выдатна апісаў Твардоўскі ў "Василии Тёркине":

"И такой ты вдруг покорный,
На земле лежишь сырой,
Заслонясь от смерти черной,
Только собственной спиной.
Ты лежишь ничком, парнишка
Двадцати не полных лет.

Вот сейчас тебе и крышка,
Вот тебя уже и нет!"

Я ляжаў, прыціснуўшыся да зямлі, пакуль усе 24 самалёты разгрузілі свае бомбалюкі. На другі заход яны не пайшлі.

Калі ўсё сціхла, аказалася, што я жывы і не паранены. Кругом усё гарэла, чуліся крыкі і стогны параненых. Усяго на стаянках было каля 36 самалетаў. Многія гарэлі. Але два самалёты аказаліся не пашкоджанымі, пасля бамбёжкі яны ўзляцелі і пайшлі на ўсход. Для параненых разаслалі брэзенты. Для забітых сталі капаць глыбокую агульную магілу. Я выцягнуў некалькіх параненых з-пад палаючых самалётаў. Прыблізна праз паўтары дзве гадзіны прыйшло некалькі грузавых аўтамашын і на іх паклалі ці пасадзілі параненых, якіх медыкі сям-так перавязалі. З параненымі ў кожную пасадзілі па 3-5 здаровых курсантаў і машыны накіраваліся да бліжэйшай чыгуначнай станцыі Гудагай, дзе меркавалася іх перасадзіць у вагоны для адпраўкі на ўсход. Пазней да нас дайшла чутка, што немцы высадзілі ў раёне Гудая дэсант, і што стала з параненымі і суправаджаўшымі іх, мне і астатнім былым курсантам невядома. Я не ўдзельнічаў у пахаванні мёртвых - таму магу толькі прыблізна ўказаць месца.

Палатачны гарадок і сталовая былі не пашкоджаны. Нас, курсантаў, інструктараў, тэхнічнага і іншага абслугоўваючага персаналу засталася каля 70 чалавек. У 20 гадзін (прыблізна) мы павячэралі і, захапіўшы з сабой зброю і сямія-такія рэчы і прадукты, накіраваліся пешшу ў Паставы. На наступны дзень прыблізна ў 13 гадзін мы прыйшлі ў Паставы і сталі рыць акопы. Нам сказалі: пойдучь танкі - іх прапускаць, пяхоту - адсякаць. Калі пададучь паравоз з вагонамі, пагрузім сёе-тое з складаў і паедзем на ўсход. З захаду чулася артылерыйская кананада.

Да вечара 24 чэрвеня эшалон з нашымі хлопцамі паехаў праз усю краіну да г. Чкалаў (Арэнбург). Па дарозе нас бамбілі, асабліва ў г. Орша. У Чкалаве з

некалькіх разбітых вучылішчаў утварылі 3-ю Чкалаўскую школу пілотаў, якую я закончыў у красавіку 1942 г. Спачатку мяне накіравалі ў г. Іжэўск у запасны авіяполк для перавучвання на самалёт Іл-2. Але лётчыкаў-сяржантаў было многа, а вучэбных самалётаў мала. Была вялікая чарга. Мне ўдалося трапіць у групу сяржантаў, што ляталі на 2-маторных самалётах. Яе накіравалі ў лістападзе 1942 г. на Цэнтральны фронт для перавучвання на 2-маторны пікіруючы бамбардзіроўшчык Пе-2 (канструкцыя Петлякова). Я асвоіў гэты самалёт і ваяваў на ім да 10 чэрвеня 1943 г. У гэты дзень мы ў складзе вялікай групы самалётаў бамбілі нямецкі аэрадром Сешча, які знаходзіўся паміж Раслаўлем і Бранскам. Наша дзевятка ішла апошняй, і нямецкія знішчальнікі Фоке-Вульф-190 адпомсцілі за гэту бамбёжку. Яны збілі усе 9 самалётаў нашай эскадрыллі. Я параненым быў узяты ў палон і пасля залечвання раны адпраўлены ўглыб Германіі. Прабыванне ў палоне - гэта асобная старонка майго жыцця, пра якую можна гаварыць доўга...

Вызвалены з палону 23 красавіка 1945 года амерыканцамі. Адпраўлены на радзіму 22 мая 1945 года. Прайшоў дзяржаўную праверку і ў лістападзе 1945 г. быў дэмабілізаваны і вярнуўся дадому ў Маскву. Для бацькоў гэта было нечакана, тым болей, што маці ў 1943 г. атрымала на мяне пахавальны ліст (загінуў смерцю храбрых). Патрэбна было пачынаць жыццё спачатку.

У 1952 годзе я закончыў інстытут. Працаваў на розных пасадах у харчовай прамысловасці. Затым мяне запрасілі ў саюжны НДІ мясной прамысловасці, што мяне вельмі задавальняла, бо я масквіч з гадавалага ўзросту, хоць нарадзіўся ў адной з вёсак Старадубскага раёна Бранскай вобласці. У 1961 г. абараніў кандыдацкую дысертацию і з 1962 да 1993 г. працаваў ст. выкладчыкам, а затым дацэнтам Маскоўскага інстытута народнай гаспадаркі імя Пляханава.

Цяпер аб іншым. Пасля вайны ў розны час я сустракаўся (часам выпадкова) з былымі курсантамі Пастаўскай ВАШП. У іх ліку былі Глазычаў, Гофман,

Заварызгін (генерал-лейтэнант авіяцыі, Герой Савецкага Саюза), Марголін, Аляксееў, Рахоўскі, Баранаў і іншыя, некаторых прозвішчаў ужо не помню".

Да свайго ліста Мікалай Цімафеевіч прыклаў намаляваную па памяці ад рукі схему аэрадрома. На ёй лётнае поле, па перыметру акружанае лесам. На ім - дзве лінейкі самалётаў. Стрэлкай абазначаны накірунак налёту нямецкіх бамбардзіроўшчыкаў. Паколькі ў лісце ветэран успамінаў, што нямецкія самалёты з'явіліся з захаду, схему лёгка можна суаднесці на мясцовасці з бакамі свету і вызначыць месца пахавання лётчыкаў, указанае на схеме. Гэта паўднёва-усходні кут аэрадрома. Але ўся справа ў тым, што за час, мінуўшы з вайны, ландшафт мясцовасці непазнавальна змяніўся. Замест суцэльнага лесу наўкола аэрадрома - толькі асобныя лапікі, ды і то, па ўсім відаць, значна маладзейшыя. Іншых жа трывалых прывязак да мясцовасці аэрадрома ў лісце фронтавіка няма. Была надзея з'арыентаваць месца пахавання лётчыкаў адносна былой сядзібы Котвічаў у Турлах. Тым больш, па некаторых дадзеных, менавіта ў ёй знаходзіўся штаб аэрадрома. На жаль, пра сядзібу Мікалай Цімафеевіч нічога сказаць не змог. Не дапамог нават фотаздымак сядзібы 30-х гадоў, дасланы ветэрану.

Так Міхалішкаўскі аэрадром, у асобе сваіх былых выхаванцаў, зноў не раскрыў сваю галоўную таямніцу. Больш таго - прыўнёс яшчэ большую блытаніну. Нагадаю: па ўспамінах І. І. Канавалава курсантаў наогул пахавалі ў варонках ад авіябомбаў пасярод лётнага поля. Праблему ўскладняе і тое, што ні Канавалаў, ні Смольскі не прымалі непасрэднага ўдзелу ў пахаванні і ведаюць аб ім толькі са слоў былых аднапалчан. Будзем спадзявацца, што разгадка і гэтай таямніцы - толькі справа часу.

Эдуард СВІРЦ,
в. Міхалішкі.

"Сталінскі сокал" Іван Канавалаў

Вайну ён сустрэў 22 чэрвеня 1941 года. У той жа



дзень мог з ёю і развітацца, разам з жыццём - куля з варожага самалёта, прабіўшы шынельную скатку, прайшла ў сантыметрах ад яго сэрца. Пасля ён не раз глядзеў смерці ў вочы, але ніколі гэта не было так блізка і так страшна, як у першы дзень вайны на аэрадроме ў Міхалішках.

Жыццё Івана Іванавіча Канавалава — нібы ілюстрацыя да школьнага падручніка па гісторыі СССР.

Нарадзіўся ў беднай сялянскай сям'і, рана страціў бацьку, а затым і айчыма, дарэчы, беларуса з Віцебшчыны. Рана спазнаў галечу і голад. Ён і прымусіў сям'ю з галоднай ліпецкай глыбінкі перабрацца ў больш "сытую" сталіцу, дзе на дзіцячую харчовую картку давалі аж 300 грамаў хлеба ў дзень!

Трыццатая гады былі зорнай эрай савецкай авіяцыі. Імёны праслаўленых лётчыкаў не сыходзілі са старонак газет. Рэдкі дзень абыходзіўся без паведамлення пра чарговы подзвіг "сталінскіх сокалаў". Таму ці варта здзіўляцца, што ледзь не кожны хлапчук у той час марыў пра неба? Не быў выключэннем і Ваня Канавалаў. Прыпісаўшы да сваіх пятнаццаці лішні год, ён становіцца членам аэраклуба і менш чым праз паўгода ўпершыню ўзнімаецца ў неба. Захапленню юнака не было мяжы! Выбар жыццёвага шляху быў зроблены раз і назаўсёды. Толькі маці ўпотаі выцірала слёзы — разумела, што авіяцыя — не толькі прыгожая форма... Але як ні адгаворвала сына, пераканаць не здолела — праз год ён стаў курсантам ваеннага лётнага вучылішча.

Першапачаткова вучылішча размясцілі ў Слоніме ў былых стайнях паноў Агінскіх. Курсанты самі вычысцілі

іх, адрамантавалі. З мешкавіны і сена зрабілі пасцельныя прыналежнасці. Умовы, канешне, не бог вед якія, але што гэта ў параўнанні з заповітнай марай?! Тым больш, што толькі тут Іван упершыню і наеўся ўволю, бо кармілі па лётнай норме, у якую ўваходзілі масла, мяса і чай.

Позняй восенню 1940 года было прынята рашэнне змяніць месца дыслакацыі вучылішча. Ва ўсім ужо адчувалася дыханне будучай, вайны. Германія да таго часу акупіравала Францыю. І хоць ваяваць па-ранейшаму збіраліся толькі на варожай тэрыторыі, усё ж палічылі за лепшае перакінуць вучылішча далей ад мяжы. Так у Паставах узнікла школа пілотаў.

У параўнанні са Слонімам умовы службы ў Паставах, дзе вучылішча размясцілася ў былых казармах польскага кавалерыйскага палка, былі амаль бездакорнымі. Зіма і пачатак вясны прайшлі за тэарэтычнымі заняткамі, а як толькі пацяплела, каля 200 курсантаў школы прыбылі ў Міхалішкі працягваць лётную падрыхтоўку на баявых бамбардзіроўшчыках СВ і самалётах-разведчыках Палікарпава Р-5.

Неўзабаве прыйшло апошняе даваеннае лета. Подых вайны стаў яшчэ больш адчувальным. Кожную ноч па Віленска - Полацкаму тракту да мяжы ішлі калоны тэхнікі з жывой сілай. Днём рух прыпыняўся, часці хаваліся пад покрывам лесу, каб з першымі прыцемкамі працягваць шлях.

А ў летнім лагеры пастаўскіх курсантаў жыццё тым часам праходзіла ў будзённых салдацкіх клопатах. Не сказаць, што падзеі, якія адбываліся ля самага аэрадрома, зусім не хвалявалі хлопцаў, — усе адчувалі набліжэнне вайны, але і асаблівай трывогі таксама не было. Упэўненасць і вера ў непераможнасць Чырвонай арміі давалі свой плён. Як тады гаварылі: «Нас не тронь, і мы не тронем, а затронешь — спуску не дадём». Між тым на календары быў ужо 21-ы дзень чэрвеня...

У гэтым месцы дадзім слова самаму Івану Іванавічу Канавалаву, каб з вуснаў непасрэднага сведкі і ўдзельніка тых далёкіх падзей даведацца, што ж на самой

справе адбылося 22 чэрвеня 1941 года на аэрадроме ў Міхалішках.

"Навучанне працягвалася да 22 чэрвеня 1941-га года. У суботу афіцэры паехалі ў гарнізон да сем'яў. На аэрадроме засталіся толькі курсанты ды некалькі дзяжурных афіцэраў. Раніцай раптам прайшла чутка, што вайна пачалася. Аб'явілі трывогу. Мы ўзялі шынялі ў скатках і процівагазы, апусцілі полагі палатак, па дзве галінкі на іх кінулі – як бы замаскіравалі. І нават нікому ў галаву не прыйшло рассяродзіць самалёты! Яны стаялі ў цэнтры аэрадрома, крыло да крыла. Як зараз помню: семнаццаць прыгажунёў СВ і насупраць іх – столькі ж Р-5-ых. Днём пайшлі ў сталовую, паабедалі. Справа ўжо да вечара. Раптам ляцяць бамбардзіроўшчыкі Хе-111, я іх налічыў 24 штукі. Нехта сказаў: гэта, маўляў, нашы. Так мы і размаўлялі, пакуль не завялі бомбы, якія пасыпаліся на нас. Гэтае жудаснае выццё заглушыла ўсе астатнія гукі. Нехта побач крыкнуў: "Лажысь!!!". Я схваўся пад крыло самалёта. Здавалася, бомбы ляцяць прама ў галаву. Выццё, выбухі! Гэта вельмі страшна...

У процілеглую плоскасць самалёта, пад якім я ляжаў, трапіла бомба. Немцы закончылі бомбакіданне, пачалі разварот – і ў гэты час хваставыя стралкі сталі абстрэльваць нас з кулямётаў. Мне, памятаю, прабіла скатку, але мяне не закранула: Яны развярнуліся і пайшлі назад. Што я ўбачыў? Ад семнаццаці самалётаў СВ цэлым застаўся толькі адзін. Ад Р-5-ых – ніводнага. Паўсюль – трупы таварышаў, крыкі, стогны параненых... Гэта быў шок. У той дзень мы пахавалі ў варонках сорак восем чалавек. Цяж-ка параненых пагрузілі на машыны і адправілі ў лазарэт. Я запамніў, што, калі мы прывезлі на машыне ў медыцынскі пункт акрываўленых хлопцаў, адна сімпатычная маладая беларуская дзяўчына вынесла з дому шэсць пуховых падушак, каб падлажыць ім пад галовы.

На другі дзень нас пастроілі і павялі пешшу ў гарнізон у Паставы. Ісці трэба было восемдзесят кіламетраў. Я быў у дазоры. Страшна хацелася піць. Падыходзілі да вёскі, разведвалі, ці няма немцаў, потым

давалі сігнал асноўнай калоне, якая тут жа кідалася да студні. Такім чынам мы дабраліся да галоўнага гарнізона. Нам далі эшалон, у які мы пад бамбёжкай грузілі матэрыяльную частку. Карацей кажучы, пагрузіліся — і нас павезлі ў тыл.„"

Такім убачылі першы Дзень вайны Іван Канавалаў і дзве сотні яго баявых таварышаў, якім нават скрозь выбухі, крыкі і стогны запомнілася прыгожая беларуская дзяўчына. А ці магло быць інакш, калі большасці з іх не споўнілася і дзевятнаццаці?

Успамін франтавіка дае адказы на многія пытанні, якія тычацца Міхалішкаўскага аэрадрома. Напрыклад, чаму за пяцьдзсят з лішнім пасляваенных гадоў так і не ўдалося адшукаць магілу загінуўшых курсантаў. Лётнае поле стала іх брац-кай магілай. І гэта ўсё, што можна было зрабіць у першы дзень вайны.

Адкрыліся і нечаканыя факты, якія, мякка кажучы, не зусім адпавядаюць агульнапрынятым уяўленням аб трагічных падзеях першага дня вайны, у тым ліку і на Міхалішкаўскім аэрадроме. Бамбёжка аэрадрома адбылася не на досвітку, як лічылася, а бліжэй да вечара 22 чэрвеня 1941 года. У сувязі з гэтым узнікае шэраг балючых пытанняў. Чаму больш чым праз дванаццаць гадзін пасля пачатку вайны на ваенным аб'екце аб гэтым нічога не ведалі? Як разумець словы Івана Канавалава "Раніцай раптам прайшла **чутка** (!), што вайна пачалася."? Чаму дзеянні асабовага складу па сігналу трывогі былі такімі фармальнымі? Чаму адлегласць у восемдзсят кіламетраў ад галоўнага гарнізона ў Паставах аказалася непераадольнай для афіцэрскага складу авіяцыйнай (!) школы?

Што стала ўсяму гэтаму прычынай? Звычайная службовая халатнасць? Боязь панікі, з-за якой ад курсантаў схавалі поўную і праўдзівую інфармацыю? А можа, прычынай усяму сталі шок і хаос першых гадзін вайны, у выніку якіх пра лётчыкаў-курсантаў элементарна забыліся, тым самым пакінуўшы іх на верную пагібель? Пытанні, пытанні... Адказу на іх мы не атрымаем, напэўна, ужо ніколі...

Рэшткі асабовага складу і матэрыяльнай часткі Пастаўскай і яшчэ трох авіяшкол эвакуіравалі ў Арэнбург, дзе на іх базе было ўтворана ваеннае лётнае вучылішча, пасля заканчэння якога "дыпламаваны" лётчык-штурмавік Іван Канавалаў адпраўляецца прама... ў штрафную роту. Зрэшты, сам Іван Іванавіч не вельмі любіць успамінаць пра гэты чарговы паварот у сваім жыцці. Не будзем успамінаць пра яго і мы, тым болей, што лёс, як і ў Міхалішках, зноў злітасцівіўся над маладым хлопцам і дазволіў не толькі выжыць у пекле штрафной роты, а і ўзняцца нарэшце ў неба...

Да канца вайны лётчык Іван Канавалаў на сваім штурмавіку Іл-2 здзейсніў 86 баявых вылетаў. У 1944 г. ён зноў вярнуўся ў Беларусь і ў складзе гвардзейскага Віцебскага авіяцыйнага палка ўдзельнічаў у вызваленні нашай Радзімы ад фашысцкай акупацыі. Заслугі франтавіка адзначаны шматлікімі баявымі ўзнагародамі. З кожнай з іх звязана нешта асабістае, кожная па-асабліваму дарагая Івану Іванавічу. І ўсё ж першы ордэн Чырвонага Сцяга мае для ветэрана асаблівае значэнне. Ён атрыманы за выратаванне ў паветраным баі камандзіра. Але гэта, як кажуць, ужо асобная гісторыя...

Пасля вайны Іван Іванавіч Канавалаў працягваў службу ў ваенна-паветраных сілах Савецкай Арміі. Служыў у многіх пунктах Савецкага Саюза, а на заслужаны адпачынак пайшоў у 1960 годзе з пасады камандзіра эскадрылі на Далёкім Усходзе.

Эдуард СВІРЫД, гісторык

Імя на абеліску

На помніку героям абароны Севастопаля, які ўзвышаецца на знакамітай Сапун-гары, сярод іншых залатымі літарамі высечана імя Героя Савецкага Саюза, лётчыка-штурмавіка Генрыху Барысавічу Гофмана - напэўна, самага знакамітага "выпускніка" Міхалішкага аэрадрома. На жаль, пра гэтага чалавека сёння мы ведаем нямнога, прынамсі, зусім не столькі, колькі ён заслужыў сваім

жыццём. Але і скупых звестак узнагароднага ліста на прысваенне звання Героя, а таксама ўспамінаў людзей, якім пашчасціла яго ведаць, дастаткова, каб зразумець, якое вяпікае жыццё пражыў гэты адметны ва ўсіх адносінах чалавек.

Шлях Генрыха Гофмана ў авіяцыяю быў традыцыйным для яго пакалення - школа, аэраклуб, армія. Вайну ён сустрэў 22 чэрвеня у Міхалішках. Затым эвакуацыя ў Арэнбург, адкуль пасля заканчэння школы авіяпілотаў адным з першых у сакавіку 1943 г быў накіраваны на фронт.

Баявы
- гэта баі за
Севастопаль,
За гады вайны
лётчыкам
вылетаў - а
фашыстаў,
тэхнікі,
масты,
аэрадромы.



шлях лейтэнанта Гофмана
Каўказ, Керч,
Беларусь, Прыбалтыку.
на штурмавіку Іл-2
здзейснена 168 баявых
гэта тысячы знішчаных
сотні адзінак баявой
склады боепрыпасаў,
умацаваныя пункты,

"Кожны палет тав. Гофмана на ворага нязменна вызначаўся выключнай эфектыўнасцю. Ён вадзіў групы штурмавікоў на горныя хрыбты Каўказа, гнаў немцаў з Кубані, Тамані, Крыма. Яго асаблівае мастацтва штурмоўкі вывучае кожны лётчык падраздзялення, - гаворыцца ва ўзнагародным лісце лётчыка.

Радзіма па заслугах аданіла гераізм і мужнасць франтавіка, узнагародзіўшы яго трыма ордэнамі Чырвонай Зоркі, двума - Баявога Чырвонага Сцяга, ордэнам Айчыннай вайны I ступені, ордэнам Леніна і медалём Залатая Зорка.

А яшчэ Г.Б.Гофману належыць унікальны ў сваім родзе франтавы рэкорд. Усю вайну ён пралятаў на адным самалеце! Пад канец вайны на ім налічылі больш чым 600(!) прабоін ад варожых снарадаў і куль. Даведаўшыся пра гэты факт, генеральны канструктар С. Ілюшын асабіста ўручыў яму свой новы самалет Іл-10.

Пасля вайны Г.Б.Гофман закончыў ваенна-паветраную акадэмію і працягваў службу ў ваенна-паветраных сілах СССР. А пасля выхаду у запас прысвяціў сябе літаратурнай працы, якой "захварэў" яшчэ падчас службы ў арміі. З-пад пера аўтара выйшлі дакументальныя аповесці: "Самолет подбит над целью", "Лётный характер", "Прыжок от солнца", "Гером Таганрога", шматлікія нарысы і артыкулы, героі якіх — лётчыкі, парашутысты, планерысты — звычайныя людзі, як і ён сам, аднойчы і назаўсёды захварэўшыя небам.

Штурмавік Афанасьеў



Юрый Афанасьеў мог наогул не трапіць на аэрадром у Міхалішках, калі б не заветная мара пра неба. Яна была такой моцнай, што хлопец без ваганняў кінуў ваенную спецшколу, калі яе перапрафіліравалі з авіяцыйнай у артылерыйскую. І хоць працягваць навучанне прыйшлося ў самай звычайнай, цывільнай школе, затое з'явілася магчымасць паралельна наведваць заняткі ў аэраклубе. 12 чэрвеня 1939 г. юнак атрымаў атэстат сталасці, а ўжо 17-га быў у арміі. Зразумела, у ваеннай авіяшколе. Спачатку ў Слонімскай, затым у Пастаўскай, курсантам якой ён і патрапіў на вучэбны аэрадром у Міхалішках, дзе і пачалася для яго Вялікая Айчынная вайна. Вось як яму запомніўся той далёкі і страшны дзень.

"Гарнізон знаходзіўся ў Паставах, а наша эскадрылля базіравалася ў 18-ці км. ад граніцы на аэрадроме ля вёскі Міхапішкі: 20 самалётаў СБ, столькі ж Р-5, і 200 курсантаў. У першы ж дзень вайны прыйшлі 24 бамбардзіроўшчыкі Ю-88 і разбамбілі нас. Атрымалася так: стаіць лінейка самалётаў — і я на гэтай лінейцы. Ляцяць самалёты, мы думалі: нашы. Раптам самалёты скідаюць бомбы, нехта крычыць! Я адразу кінуўся ўбок. Куды

кінуўся? Я ж паспеў крыху павучыцца артылерыі і ведаў, што бегчы трэба не ў бок лесу, куды ў асноўным усе пабеглі, а на адкрыты прастор. Калі бомбы стукнулі, я ўпаў і так ляжаў да канца бамбежкі. Пасля гэтага налёту мы, 70 чалавек, з разгромленага аэрадрома пешым парадкам рушылі на ўсход."

3 вайны захавалася ў душы Юрыя Афанасьевіча нейкая крыўда на свой франтавы лёс. Можа, і не крыўда, і не на лёс зусім, а проста жаль з таго, што паваяваць прыйшлося зусім нямнога — усяго толькі нейкі год з лішкам. Прынамсі, столькі запісалі яму ў франтавое заключэнне чыноўнікі ад вайны. А справа ўся ў тым, што пасля авіяшколы патрапіў лётчык Афанасьеў у рэзервовы авіапалк. Статус рэзервовага прадугледжваў адпаведныя адносіны да яго з боку камандавання. Кідалі яго на прарыў у самыя гарачыя кропкі і толькі у выключных выпадках. Але і за такія кароткі тэрмін Юрый Афанасьеў на сваім Іл-2 здзейсніў за 70 баявых вылетаў на штурмоўку пазіцый праціўніка. А пад канец вайны пад Берлінам ледзь не злажыў галаву, калі яго эскадрылля з 8 самалётаў уступіла ў бой з 32 фашысцкімі знішчальнікамі. З таго боя да сваіх пазіцый дацягнулі толькі 4 машыны, у тым ліку і самалёт Юрыя Сяргеевіча.

Пачалася вайна для Афанасьева з трагічнай старонкі, а апошняя атрымалася нават у нечым камічная.

...5 мая 1945 года Афанасьева з іншымі лётчыкамі накіравалі ў Львоў за новымі самалётамі.

А 8-га аб'явілі: "Вайна закончана". Усё, ура! Усе кругом страляюць. Аўтаматныя чэргі. Мы таксама чэргі пусцілі. Гадзіны ў 4 ляглі спаць, навааяваліся. А ў 5 гадзін, як звычайна, пад'ём, аб'яўляюць гатоўнасць. "Якая гатоўнасць? Вайна закончылася!" — "Гатоўнасць!". Хто як мог. Хто колькі прыняў за Перамогу. Прыбылі на аэрадром, а там ужо складаюць баявое заданне. Мяне ў першы эшалон. На дапамогу Празе. Я не асабліва цвярозы быў, але добра ўзляцеў. Стукнулі раз па нейкай вёсцы, — там база нейкая была. Потым па пад'язных дарогах — і туды стукнулі. Гэта быў апошні дзень вайны. 10-га мы ўжо

не ляталі, хоць і былі ўжо цвярозыя. Была гатоўнасць, але нас ужо не выпусцілі."

Такім быў апошні дзень вайны для старшага лейтэнанта Афанасьева.

Герой са станцыі Мурашы

Наўрад ці думаў калі Фёдар Шмырын, сын паравознага машыніста і калгасніцы са станцыі Мурашы Кіраўскай вобласці, што некалі закіне яго лёс у невялікае беларускае мястэчка Міхалішкі. І хто ведае як наогул склалася б яго жыццё, калі б пасля 3-х курсаў Маскоўскага інстытута інжынераў сувязі, не вырашыў ён крута яго змяніць, назаўсёды звязаўшы з ваеннай авіяцыяй. Так апынуўся Ф.Шмырын спачатку ў Слонімскай авіяшколе, затым у Пастаўскай, а затым — на яе вучэбным аэрадроме ля Міхалішак.



Дзень 22 чэрвеня 1941 года з самага пачатку не абяцаў курсанту Шмырыну нічога прыемнага. У таварышаў выхадны, дзень адпачынку, а яму ў такую спякоту выпала чарга несці службу у каравуле. Праўда, змяніцца яму прыйшлося дачасна...

Як і яго таварышы, Фёдар Шмырын не адразу зразумеў, што адбылося. І толькі калі на зямлю пасыпаліся бомбы, страшэнным грукатам разрываў раскалоўшы цішыню мірнага дня, здагадаўся, што здарылася самае страшнае. Хто ведае, што дапамагло яму выжыць у той дзень. Незвычайная сіла характару, дысцыплінаванасць і арганізаванасць, выпрацаваныя з дзяцінства, ці яго вялікасць лёс так распарадзіўся? Так ці інакш, але пасля Міхалішак Фёдар Шмырын быў накіраваны ў Арэнбургскую авіяшколу, пасля заканчэння якой у снежні 1943 г. ён трапіў на фронт. І не проста на фронт, а ў раён

Арлоўска-Курскай дугі, дзе акурат у гэты час вырашаўся далейшы ход самай страшнай у свеце вайны. Трэба сказаць, што ўклад Фёдара Сяргеевіча ў зыход гэтай бітвы, ды і ўсёй вайны, пераацаніць цяжка. Факты, што называецца, гавораць самі за сябе: 116 баявых вылетаў, падчас якіх Фёдар Сяргеевіч знішчыў 111 аўтакалон, больш за сотню артылерыйскіх батарэй, дзесяткі танкаў, тысячы фашыстаў. Падчас аднаго з планавых баявых вылетаў на знішчэнне артылерыйскай батарэі праціўніка на зваротным шляху Шмырын заўважыў на ўскрайку лесу скапленне варожых аўтамабіляў. Далажыўшы абстаноўку камандаванню, лётчык атрымаў загад атакаваць лес супрацьтанкавымі авіябомбамі. Некалькі скінутых снарадаў выклікалі страшэнны выбух. Воблака густога дыму ўзнялося над лесам, а ў паветра ўзляцелі яркія іскры. Як потым высветлілася, у выніку налёту быў знішчаны варожы склад боепрыпасаў.

За ўзорнае выкананне воінскага абавязку і праяўлення пры гэтым мужнасць і гераізм указам Прэзідыўма Вярхоўнага Савета СССР Фёдару Сяргеевічу Шмырыну было прысвоена званне Героя Савецкага Саюза з уручэннем Ордэна Леніна і медаля "Залатая Зорка".

Пасля вайны Ф.С. Шмырын працягваў службу ва узброеных сілах. Але ў 1949 г. ён закончыў інстытут інжынераў электрасувязі, які некалі пакінуў дзеля авіяцыі. Па ўсім відаць, не ў характары гэтэга чалавека было кідаць не даведзеную да канца справу. А ў 1951 г. з адзнакай Шмырын закончыў і Ваенна-Паветраную Акадэмію імя Жукоўскага. Праз два гады радзіма зноў прызвала яго на вайну. Праўда, у сваёй аўтабіяграфіі Ф.С. Шмырын называе яе "замежнай камандзіроўкай у Кітай і Карэйскую рэспубліку". Мы ж сёння ведаем, што гэта была за камандзіроўка.

Пасля звальнення ў запас Фёдар Сяргеевіч працаваў па сваёй мірнай спецыяльнасці інжынерам электрасувязі ў г. Уладзімір. Займаўся грамадскай дзейнасцю, пісаў вершы і мемуары.

Замест пасляслоўя

У 1995 годзе не стала Генрыха Барысавіча Гофмана. У 2001 годзе пайшоў з жыцця Фёдар Сяргеевіч Шмырын. Ва Уладзіміры жывуць яго дачка і жонка. Памяць аб героі старанна зберагаецца. Адна з мясцовых школ стварае музей прысвечаны герою. У 2004 г. на доме, дзе жыў ветэран, адкрыта мемарыяльная дошка.

У Маскве пражывае Юрый Сяргеевіч Афанасьеў. Пасля цяжкай хваробы ўжо каторы год прыкаваны да ложка. Кожнае слова, не тое што рух, даецца яму з вялікай цяжкасцю. Таксама жыве ў Маскве і таксама цяжка хварэе Мікалай Цімафеевіч Смольскі. У гэтым годзе павінна выйсці кніжка з яго ўспамінамі, у тым ліку і пра падзеі на аэрадроме ў Міхалішках.

11 кастрычніка мінулага года пайшоў з жыцця Іван Іванавіч Канавалаў. Нават не ведаю чаму, атрымаўшы мінулым летам ад маскоўскага пісьменніка Арцёма Драбкіна нумары тэлефонаў выжываючых у Міхалішках лётчыкаў, найперш вырашыў патэлефанаваць менавіта яму. А патэлефанаваўшы, размаўляў амаль сорак хвілін з абсалютна незнаёмым мне чалавекам. Ужо падчас той размовы мы цвёрда вырашылі абавязкова сустрэцца на міхалішскай зямлі. Яго жонка, Марыя Афанасьеўна, як магла, адгаворвала мужа ад паездкі: "Куды ты паедзеш – стары, з палачкай...". А ён: "Нічога, у Маскве мяне на цягнік пасадзяць, а ў Беларусі – здымуць. Даеду." На тым і пастанавілі – сустрэнемся ў маі-чэрвені 2007 года. Прыехаць Іван Іванавіч абяцаў са сваім сябрам дзяцінства Яўгенам Уладзіміравічам Сімаковым, таксама лётчыкам, які вайну сустрэў на аэрадроме ў Міхалішках. Яўген Уладзіміравіч да гэтага часу працуе ў архіўнай службе Узброеных Сіл Расійскай Федэрацыі. Але прыехаць катэгарычна адмовіўся. "Я ўжо стары. Не хачу сарамаціцца-сказаў, як адрэзаў, Яўген Уладзіміравіч.

Гэта было ў верасні 2006 года. А 11 кастрычніка Іван Іванавіч вырашыў наведаць шпіталь. Звычайны планы візіт да ўрача немаладога ўжо чалавека. Толькі пераступіў парог – і ўпаў. Урачы канстатавалі спыненне сэрца. Як напісала ў лісце яго дачка, Ірына Іванаўна,

пайшоў з жыцця Іван Іванавіч «...поўны планаў, акрылены надзеяй на сустрэчу ў Беларусі, а значыць шчаслівым. Памёр імгненна і нават сам гэтага не зразумеў. Бацька лічыў што ў жыцці выканаў усе намечаныя справы. Нам усім яго вельмі не хапае. Пайшоў з жыцця цэлы свет...»

Такім убачылі першы дзень вайны і так склалася жыццё тых, каму пашчасціла выжыць на аэрадроме ў Міхалішках 22 чэрвеня 1941 года. Без сумнення, живуць яшчэ недзе невядомыя нам жывыя сведкі тых далёкіх падзей. Без сумнення, у гісторыі Міхалішкага аэрадрома, гэтага кароткага эпизоду вялікай вайны, яшчэ не пастаўлена апошняя кропка і абавязкова будуць напісаны новыя старонкі, вернуцца з небыцця новыя факты, новыя імёны і чалавечыя лёсы. Сёння ж мы схіляем галовы ў памяць аб усіх – жывых і мёртвых, вядомых і невядомых, усіх, хто сваім жыццём падараваў жыццё нам

Эдуард СВІРЦД, гісторык.

