

МОЙ ПРАДЕД – МОЙ ГЕРОЙ: «ОТ ВОЛГИ И ДО САМОГО БЕРЛИНА»

Попов Евгений, 11 лет
Ученик ГБОУ «Школа 1358»
г. Москва

Введение

Для меня связь поколений – это не только передача по наследству черт лица или характера, но и духовная связь, уважение к своим предкам. Человек жив, пока о нем помнят. Важно чтобы эта связь не прерывалась. Без памяти прошлого нет будущего. Я выбрал тему «Мой герой» потому, что считаю своим долгом побольше узнать и рассказать всем о своем героическом прадеде.

До начала работы я знал, что мой прадед – летчик, который прошел всю Великую Отечественную Войну и имеет много наград. Я поставил перед собой задачу узнать о нём подробнее. Для этого я: изучил сохранившиеся у бабушки летные книги прадеда; провел опрос всех, кто мог о нем что-то рассказать; изучил рассекреченные документы военных архивов на официальном портале «Память народа». В результате узнал много нового и интересного, очень важного для меня и всей нашей семьи, о героическом летчике-истребителе морской авиации дальнего следования майоре Гаврилове Борисе Алексеевиче. В будущем я планирую посетить музей воинской части, в которой служил мой прадед в г.Быхов (Беларусь), где чтут его память и хранятся его летные книги времен ВОВ, чтобы составить полную карту его боевой славы.

Каждая семья и каждый человек хочет жить в мире и заниматься своим любимым делом. Но бывает так, что слово «война» рушит эти планы и он встает на защиту своей семьи и Родины. Так случилось и с моим прадедом, Гавриловым Борисом Алексеевичем (1922 – 1989 гг.), с портретом которого я каждый год гордо иду в Бессмертном полку (рис.1). Я никогда не видел его, но много слышал о нем от своей мамы и бабушки. Он родился на берегу реки Клязьмы в маленькой деревне Лапино Вязниковского района Владимирской области. Со слов бабушки я

узнал, что, будучи еще мальчишкой, он испытывал бурную страсть к небу и авиации. Но, несмотря на это, ему не сразу удалось осуществить свои мечты. Закончив 7 класс, он пошел работать на фабрику. Однако, судьба его была совсем другая. В один прекрасный день на фабрику пришли представители Вязниковского ДОСААФ и стали отбирать молодых людей в аэроклуб. Но туда брали с 16 лет, а ему было только 15, поэтому он пошел на хитрость и приписал себе один год, чтобы его взяли. Уж очень ему, деревенскому парню, хотелось летать. В аэроклубе он старательно осваивал разные техники пилотирования и обслуживания самолета. Но в апреле 1941 года уже 19 летнего Бориса забирают в армию, а 22 июня начинается война. Он мог вместе со всеми односельчанами попасть в пехоту, но благодаря учебе в аэроклубе, его направляют в военно-авиационную школу в г. Омск. Там он проходит ускоренный курс подготовки военных летчиков. За его способности и желание быть летчиком-асом, его для продолжения учебы отправляют в высшую школу штурманов, которую он заканчивает в сентябре 1943 году, и сразу попадает на фронт. Из рассекреченных архивных документов (рис.2) и сохранившихся у бабушки летных книг моего прадеда, я узнал, каким героическим он был. В годы войны лейтенант Гаврилов сначала служил в 28 Гвардейском авиационном Смоленском Краснознаменном полку Дальнего действия, а с мая 1945 года – в 109 Бомбардировочном Рижском авиационном полку. Он совершил около 85 боевых вылетов на дальние расстояния, из которых только 2 днем. Даже когда «из-за сложных метеоусловий все экипажи возвращались на базу, экипаж молодого летчика лейтенанта Гаврилова Бориса Алексеевича, возвращений с вылета не имел. Выполнял все боевые задания в любых погодных условиях» (рис.3). Поскольку он служил в авиации дальнего следования, он совершал боевые вылеты над территорией Германии. На город Берлин и его пригороды – 5 боевых вылетов, над Кёнигсбергом – 2 боевых вылета, на военно-промышленную базу в Пруссии г.Штеттин (сейчас Щецин, Польша) совершил 12 боевых вылетов. Из описания подвигов, за которые он получил высокие награды и его военной характеристики, я узнал, что мой прадед являлся инициатором увеличения бомбовой нагрузки

самолета, он 15 вылетов совершил с повышенной бомбовой нагрузкой. Например, 16.10.1944 при полете на промышленный объект противника в Пруссии г.Гумбиннен (сейчас г.Гусев в Калининградской области) он взял бомбовую нагрузку 2250 кг (при максимальной для самолета АНТ-40 - 1600 кг), при бомбардировке этого объекта противника создал такой большой взрыв, что он был виден другими экипажами на расстоянии 200 км. А еще меня очень впечатлил один факт, который я обнаружил в одном из документов военного архива: «25.04.1945 при бомбардировке Берлина у тов. Гаврилова Б.А. отказал мотор самолета, через некоторое время отказал и второй мотор, но летчику удалось посадить самолет без моторов и тем самым спасти экипаж». За это он также был представлен к правительственной награде – ордену Красной звезды. «Летать любит, летает на боевые задания с большим желанием, среди экипажей пользуется заслуженным авторитетом. Матчасть самолета Ил-4 и его мотора знает отлично» – пишут о нем в наградных документах (рис.4). Читая записи в его летных книгах, я узнал, что мой прадед летал на разных моделях истребителей и бомбардировщиков. Общий налет за ВОВ – 661 часов, из них 480 – ночью. До 1949 года он летал на У-2, Р-5, СБ (АНТ-40), Ли-2, Ил-4, а после – до 1956 года – на Б-25, ТУ-4, ТУ-16 (прототип самого современного дальнего бомбардировщика Ту-20 «Белый лебедь»). Я изучил технические характеристики самолетов моего прадеда (рис.5) и удивился, как много он знал и умел: воевал на всех типах самолетов, от «летающей этажерки» У-2 до тяжёлого двухмоторного реактивного самолёта Ту-16.

После победы над фашистскими захватчиками мой прадед участвовал в войне с Японией в составе 442 бомбардировочного авиационного полка (рис.6), за что получил медаль «За победу над Японией» в 1947 году. Всего у моего прадеда за боевые заслуги 6 орденов: 2 ордена «Красного Знамени», 2 ордена «Красной звезды», 2 ордена «Отечественной войны» 1 и 2 степени. И много медалей, среди которых «За взятие Берлина», «За взятие Кенигсберга», «За боевые заслуги», «За победу над Германией» (рис.7).

Но и после войны прадед остался в Армии и продолжал летать. С 1946 по 1957 г. он служил в воинской части г.Старый Быхов (Беларусь). Музей этой воинской части Борис Алексеевич подарил свои военные летные книги, где описаны все его боевые полеты. Я мечтаю с ними познакомиться и обязательно туда съезжу. Последнее место его службы в армии – станция Монгохто Хабаровского края на Дальнем Востоке. Там он был первым, кто совершил дозаправку в воздухе над океаном, об этом рассказал сын его друга – сослуживца. Там же он учил летать молодых летчиков. Когда я показываю фото прадеда того времени (рис.1), меня спрашивают: «Почему у него форма с якорями, он же летчик?» Да все потому, что он был летчиком морской авиации, поэтому на фото у него форма почти как у моряков. И даже есть кортик. Окончил службу Гаврилов Б.А. в звании майора в 1960 году, по состоянию здоровья (сердце) он был демобилизован. Но до последнего момента своей жизни он любил Родину, самолеты и небо. И в том, что в нем не рвутся бомбы и не летают вражеские самолеты, есть и его заслуга. В августе 1983 он был награжден нагрудным знаком Ветеран Вязниковского аэроклуба ДОСААФ СССР, того самого, с которого все и началось. И вот ведь какое совпадение, когда его хоронили в 1989 году в Нижнем Новгороде, в небо поднялись современные истребители МИГ. Гул самолетов провожал его в последний путь вместе с родными и близкими, как бы говоря о том, что не напрасно он выбрал делом своей жизни авиацию и помог родной стране победить фашистских захватчиков.

Мой героический прадед, я никогда тебя не видел, но каждый год с гордостью несу твой портрет в Бессмертном полку и представляю, как будто это ты сам идешь со мной рядом. Все говорят, что я на тебя очень похож. Твой портрет я вырезал на липовой доске в технике контурной резьбы и поставил в гостиной нашего дома (рис.8).

Тебя во сне я часто вижу.

Гул самолета ясно слышу.

Связь поколений ощущаю.

Ты мой герой, я это знаю.