

**Д. Г. Киенко**

## КОМЕНДАНТЫ ПАРТИЗАНСКИХ АЭРОДРОМОВ В БЕЛАРУСИ, ПОДГОТОВКА АЭРОДРОМОВ И ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК, ПРАКТИКА ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Увеличение потребностей и объемов грузоперевозок в интересах снабжения партизан выявило необходимость более детального подхода к вопросу обеспечения безопасных условий посадки и взлета в ночных условиях на неизвестные площадки. Планирование вылетов требовало достоверных сведений о погодных условиях и их динамике в районе целей. Эти факторы выявили необходимость иметь подготовленных партизан, которые бы отвечали за организацию приема грузов, систему подготовки посадочных площадок и метеонаблюдение.

*К л ю ч е в ы е с л о в а: аэродром, коменданты, авиaperевозки, партизаны.*

10 августа 1943 г. Белорусский штаб партизанского движения (БШПД) направил командиру 1-й авиационно-транспортной дивизии ГВФ (АТД ГВФ) генерал-майору авиации Казьмину М. П. группу партизан в количестве

12 человек для прохождения обучения и получения специальной подготовки с последующим занятием должностей комендантов партизанских аэродромов и посадочных площадок. Вместе с ними в штаб 1-й АТД убыл в качестве куратора от штаба партизан, майор Полосухин П. П., который был наделен полномочиями по всем вопросам подготовки и дальнейшей выброски обученных людей на парашютах в немецкий тыл. 15 августа была начата их подготовка на базе 1-й авиадивизии [1, С. 54].

Обучение включало в себя 50 часов лекций и практических занятий по изучению оборудования аэродрома на базе действующего батальона аэродромного обеспечения и аэродромной службы, которая в тот период обеспечивала вылеты 1-й АТД, еще 30 часов были посвящены обучению метеонаблюдению и составлению метеосводок, 38 часов было отведено на парашютную подготовку и тренировочные прыжки. Теория и практика прыжков были необходимы для того, чтобы коменданты аэродромов, как говорится, «на своей шкуре» испытали и знали нюансы выброски грузов и людей в ночных условиях, знали и видели, что происходит в самолете в ночных условиях в момент подхода к точке выброски и представляли себе все то, – что видит и испытывают десантируемый контингент.

5 сентября все 12 курсантов закончили подготовку, девять из них совершили по три парашютных прыжка. Приказом начальника БШПД П. З. Калинина всем девятерым присвоено название спортсмена парашютиста, выданы нагрудные значки [2, С. 55–56].

После окончания курсов 11 сентября все они получили следующие назначения:

Трещилов В. С. Брестская обл., площадка Сикорского;  
Картавищенко А. С. Барановичская обл., площадка Шупени;  
Трошев Л. А. Пинская обл., площадка Клещева;  
Козинцев М. В. Полеская обл., площадка Бакуна;  
Белан В. Ф. Могилевская обл., площадка Мовчанского;  
Гапон Н. В. Гомельская обл. площадка Кожар;  
Овсянников В. Н. Минская обл., площадка Филиппских;  
Кулинич И. П. Минская обл., площадка Паромчика;  
Слабко И. Л. Минская обл., площадка Титкова;  
Яскевич П. З. Витебская обл., площадка Медникова;  
Турагин В. В. Витебская обл., площадка Охотина;  
Беляев Г. А. Гомельская обл., площадка Балыкова [3, С. 55].

Коменданты аэродромов и площадок являлись достаточно самостоятельными единицами в партизанской иерархии. Согласно инструкции, регулировавшей их деятельность, они являлись представителями Белорусского штаба партизанского движения и подчинялись непосредственно командиру соединения либо бригады, в зоне которой находился их аэродром (площадка). Таким образом, они являлись полновластными начальниками на вверенных им аэродромах (площадках), и на свое усмотрение могли решать многие вопросы, особенно касательно обеспечения сохранности получаемых грузов.

Однако эта «власть» была лишь в момент приема самолетов, а в остальное время они были «нахлебниками» при бригадах. Это особенно остро чувствовалось в тех местах, где самолеты появлялись раз в год или в несколько месяцев, что было характерно для регионов Западной Беларуси. Если в центральной и восточной части страны, где аэродромы жили активной жизнью и принимали самолеты постоянно, их коменданты пользовались уважением и были «полезными людьми», то на западе это было совершенно не так.

Коменданты аэродромов наравне с командованием бригады или соединений, на территории которых они располагались, несли полную ответственность за безопасность самой площадки, организацию посадок и взлетов самолётов, регулярные изменения посадочных сигналов и их наличие, а также правильное их расположение при приёме самолётов. Они обеспечивали безопасность нахождения самолетов на площадке во время разгрузки и погрузки, а в случае оставления их на дневку, надежное прикрытие бойцами партизанских отрядов, обеспечивали возможность охраны путей подхода противника и маскировку самолётов. В обязанности входило сообщение через радиостанции ежедневных метеосводок, а также передача пересылаемых документов и грузов.

В случае отсутствия готовых площадок или при перемещении бригад, в обязанности комендантов входил поиск приемлемой местности для приема самолетов. За основу брались возможности посадки самолетов Ли-2, то есть размеры искомых площадок должны были быть не менее 1200 на 400 м с твёрдым грунтом и ровной и без каких-либо препятствий территорией. Подходы к площадке должны были быть без леса, или же, при его наличии, лес вырубался в зоне подхода на посадочном курсе.

Помимо обязательного расположения посадочных костров, схема которых всегда согласовывалась перед вылетом самолёта и могла представлять собой «квадрат», «конверт» (прямоугольник с одним костром в центре), «Г-образное» расположение костров и т.д., необходимо было, по возможности, также обозначить направление захода для посадки. Это могли быть или дополнительные костры, выложенные по линии захода, либо выстрел сигнальной ракетой в направлении захода.

Все это делалось для того, чтобы летчики, не видя четкой границы аэродрома в ночных условиях, могли более точно сориентироваться по краю летного поля. Однако выстрелы осветительными или сигнальными ракетами, обоснованные в документах, практиковались лишь осенью 1943г.

Практика их применения почти сошла на нет и прекратилась зимой 1944 г., так как яркий свет, пусть и запущенный вдоль полосы, был виден немецкими ночным истребителями. Яркая же ракета, поднимаясь над лесом, была видна с высоты 2500–3000 м, на которой находились истребители, а значит место аэродрома было обнаружено. Таким образом, «на местах» теория была опровергнута практикой.

При посадке и взлёте самолёта идеальным было наличие по периметру площадки людей с обычными бытовыми фонарями или лампами, пусть даже с керосиновыми. Во время взлета лётчик визуально ориентировался на костры, но он также должен был видеть край и представлять себе размеры самой площадки для ориентирования, именно поэтому были необходимы световые ориентиры на краю.

В Беларуси имелись несколько случаев, когда именно из-за того, что летчики не видели кромки леса и дальних границы аэродрома, они не прекращали взлет, и в момент отрыва и набора высоты терпели аварии и катастрофы, цепляясь за деревья.

Следует признать, что обозначение края аэродрома при взлете транспортных Ли-2 и С-47 партизаны производили далеко не всегда, ограничиваясь лишь кострами по линии взлетной полосы. Все случаи падений самолетов в результате взлета произошли на площадках, где крайне редко (всего по одному-два раза) за весь период войны садились самолеты. Летчики взлетали с незнакомых площадок, не зная и не видя их границы, в темноте. Нужно так же отметить, что аварии при взлете происходили и из-за ограничения видимости, и в результате перегрузки самолетов, которые требовали более длительного процесса разгона.

Безопасность самолетов, которые по тем или иным причинам оставались на земле в дневное время, обеспечивалась, в первую очередь, агентурной разведкой, которая находилась в ближайших гарнизонах противника и могла предупредить о выходе в сторону партизанской площадки или аэродрома. Помимо этого, партизаны старались в радиусе нескольких километрах выставить посты и секреты на подступах к площадке, а в отдельных случаях обеспечивали минирование или завалы на лесных дорогах. В районах площадок сосредотачивали выделенные группы для возможной круговой обороны посадочной площадки и охране непосредственно самолетов на местах стоянки.

Все эти нормы были обязательными, но выполнялись далеко не всегда, так как на некоторые площадки (особенно в центральной и западной части Беларуси) самолеты производили посадки крайне редко, требуемой «системы» обеспечения как таковой не было, а должность «коменданта аэродрома» была номинальной.

Несколько другой ситуация была в восточных районах: Минской, Витебской и Могилевской областях, где приемы самолётов велись на регулярной основе. Такие «аэропорты» как Бегомль и Селявщина имели постоянный «аэродромный» штат, а их прикрытие обеспечивалось не столько выделенными силами, сколько самим наличием крупных отрядов в округе, которые своей дислокацией и базами обеспечивали безопасность.

С осени 1943 и особенно весной 1944 г., ввиду участвовавших атак немецкой авиации на выявленные партизанские аэродромы и посадочные площадки, стали выставляться так называемые группы огневого заслона, имевшие в своем распоряжении подготовленные к бою противотанковые ружья, пулемёты, и винтовки.

После того, как партизаны в результате атак немецкой авиации несколько раз теряли полученные грузы, его категорически стали запрещать держать в районе площадки, а все запасы требовалось немедленно сдавать адресатам. Однако это происходило далеко не всегда. Зачастую комендант аэродрома раздавал полученный груз или это делал командир бригады (соединения), или же груз складировался для последующей раздачи.

Так, например, начальник оперотдела БШПД Рыжиков И. И., занимавшийся отправкой самолетов и грузов еще 27 апреля 1943 г., сообщал: «На все грузы, отправленные в бригады, пишутся накладные, указывается количество груза. К мешкам прикрепляются бирки. Но нашими накладными и бирками хозяева площадок не руководствуются, кладут их в карман, а груз распределяют по своему усмотрению. Мы уже имеем несколько жалоб из Бегомля: бригада «Железняк» груз или не додает, или совершенно не выдает» [4, С. 34].

Подобные случаи имели место и в россонской партизанской зоне на Витебщине. Об этом 27 июля 1943 г. сообщалось в штаб: «Охотин и Василевич не обеспечивают нормальной работы аэродрома в Селявщине. Аэродром зарос травой, несвоевременно убирается площадка. В результате имело место повреждение самолета от неубранных мешков и сброшенных противником мин. К пребывающему самолету допускаются посторонние лица. О случаях аварии и невозвращении самолетов и полученного груза не доносят. Направляемый груз присваивается, накладные игнорируются. Прошу отправить уполномоченного ответственного на аэродром Селявщина." Калинин, получив телеграмму, наложил резолюцию: «Продолжается зимняя практика. Необходимо дать срочные указания и навести порядок [5, С. 83]».

Иногда, если по различным причинам какое-либо соединение получало на свою площадку груз «сверх ожидаемого», он просто «терялся».

Необходимость побудила назначать комендантов аэродромов и вводить контроль факта получения груза – бирок, которые прикреплялись к парашютным мешкам. Но и в этом случае, при нахождении мешков, которые по биркам опознавались одним партизанским отрядом как «не наши», бирки просто срывались, а «ничейный» груз быстро распределялся по «своим». Доказать, что бирка была на мешке, а не пропала по пути, было невозможно.

После приемки груза обязательным требованием было сообщение через радиостанцию в ближайший сеанс связи о факте его приема с указанием количества принятых мешков. Это тоже делалось не всегда. В шифротелеграммах БШПД, адресованных командирам бригад и соединений, зачастую можно увидеть гневные требования штаба с напоминанием «о немедленном сообщении о фактах приема грузов» и «обвинениях в безответственности» со стороны получателя.

Наиболее известным в партизанских кругах стал случай, когда в начале мая 1943 г. был потерян весь склад с таким трудом и риском доставленного на аэродром имущества. Из-за безответственности Жуковича П. А., контролирующего поставки (15 июня 1944 г. во время блокады района сам Жукович погиб и ответственности не понес), при заброске грузов в район

Бегомльской возникали серьезные трудности. Представитель БШПД Рыжиков, отправлявший самолеты с советской территории, дважды, по имеющимся архивным сведениям Жуковича П. А., просил сообщать о количестве и состоянии севших планеров и подобранных мешков, состоянии и обстановке в районе площадки, но Жукович этого не делал. Он даже не сообщил о бомбежке немецкой авиацией 2 мая самой площадки, располагавшейся рядом с Бегомлем, а 3 мая и самой «столицы партизан» – местечка Бегомль. Когда же на этот аэродром в ночь на 4 мая были отправлены очередные самолеты, оказалось, что партизаны на земле не жгли сигналов, а на месте не было людей для приема груза.

В результате первые два самолета с планерами, не обнаружив посадочных костров, возвратись, не выполнив задание. Следующие семь планеров и два самолета совершили посадки, благодаря сигналам, зажжёнными случайными людьми, оказавшимися на площадке.

Когда командование стало анализировать ситуацию и искать причину, то оказалось, что сообщение из штаба БШПД на аэродром вылета, запрещавшее посадку в Бегомле, было получено на аэродроме вылета за полчаса до взлета, когда самолеты с 13 планерами были загружены и находились на старте, а экипажи проложили маршруты к своим целям. Пришлось «на ходу» весь загруженный согласно потребностям груз перенаправлять на совершенно другой аэродром в совершенно другой зоне – Селявщину. На Бегомль были отправлены только два самолета с посадкой за планеристами, которые сели там несколькими днями ранее [6, С. 279]. Вывезенные планеристы, пробывшие в отрядах несколько дней, рассказывали, что «командир бригады «Железняк», ответственный за площадку, получив нужное вооружение и боеприпасы, перестал интересоваться площадкой. Доставленный грузом и летный состав был оставлен на произвол судьбы. После бомбардировки площадки и местечка Бегомль бойцы бригады разбежались в панике [7, С. 280; 8, С. 541].

Площадками при таком положении пользоваться было нельзя, и для того, чтобы продолжить их использование, штаб БШПД поставил на вид и «повесил» личную ответственность, за обеспечение площадок в Бегомле, на комбрига бригады «Железняк» Титкова и комиссара Манковича. Меры ответственности запоздали, так как на следующий день, 4 мая, немецкие самолеты вылили контейнеры с горючей смесью на посадочную площадку, после чего сбросили зажигательные бомбы. Огневой вал, высотой три метра, захватил полосу 3 км, вызвав сильнейший лесной пожар. В результате в 2 км от посадочного поля, взорвался оборудованный склад с принятым грузом [9, С. 299].

Руководство, узнав о потере груза и склада, виновными посчитало руководство бригады [10, С. 299]. Нужно признать, что в большинстве случаев, все присвоение грузов шло с согласия или по прямому указанию командования бригады, в зоне ответственности которой находился аэродром или площадка, а коменданты к этим фактам имели лишь косвенное отноше-

ние. Но формально они являлись представителями штаба, и с их молчаливого согласия и ведома «перераспределялись» грузы, а значит и ответственность лежала на них.

Изучение партизанских документов касательно доставки грузов показывает, что примерно в 10 % случаев сброс по различным причинам осуществлялся не на площадке цели, а вне их. Причиной сброса «не туда» были как ошибки экипажей в определении своего местоположения и целей, так и невозможность сброса на основную площадку по причине отсутствия огня или ошибки штурмана в выходе на цель. Груз старались «не везти обратно», и он мог быть сброшен на вторую (запасную) цель, а там «пусть партизаны сами разбираются».

По различным причинам груз по ошибке сбрасывался над территорией, контролируемой противником и терялся, «отчетных» документов с немецкой стороны по этому вопросу не имеется. По мнению автора ошибочный сброс грузов и «прием» их полицейскими и военными формированиями составлял не более 10 % от общего объема. Такие случаи отмечались в шифротелеграммах партизан. Так, например, 20 июля 1943 г. они сообщали: «По данным нашей разведки в ночь с 3 на 4 июня был сброшен груз с двух самолетов на территорию деревни Прича Лесниченского района, без сигналов с земли. Груз подобран полицейскими деревни. Такие случаи не единичны. Прошу проверить. БАЛЫКОВ, ФИЛИМОНОВ» [11, С. 83].

В другом случае радиостанция из соединения Коржа сообщала, что «в ночь на 16 февраля 1944 г. над площадкой прошел самолет, но груз не выбросил. На следующий день разведкой отряда был обнаружен один парашютный контейнер с грузом северо-западнее д. Рудня в районе г.Микашевичи. Охрана противника на ж.д. Микашевичи-Лунинец жжет костры. Видимо, летчик принял их сигналы за наши. Уточните у летчика, на какие сигналы и где он сбросил груз» [12, С. 187].

Крайне редко самолеты долетали в Западную Беларусь, тем ценнее были любые доставленные грузы, получаемые в Липичанской пуще, у слияния реки Щара с рекой Нёман. Так, 19 февраля 1944 г. командир щучинского межрайонного соединения А. С.Шупеня доносил в БШПД: «При выброске группа тов. Веселова НКГБ принята на мою площадку благополучно, за исключением зама Веселова Донского, который получил перелом позвоночника. Питание, рации, генератор, патроны ППШ захвачены партизанами ген. Капуста. Прошу сообщить Цанаву о выброске груза и дать по имеющимся архивным сведениям Жуковича П.А. В ночь на 10 мая Карабань на свою площадку получил 30 автоматов, 20 карабинов 4 пулемета, тол, гранаты (цифры не точны, так как приводятся Сокольчиком со слов других партизан, бывших на площадке Карабаня — Д.К.). «В ночь на 12 мая я на свою площадку получил исключительно патроны без гранат, оружия и тола, сообщает Сокольчик. На мое предложение разделить ранее полученный груз, Карабань категорически отказался, несмотря на то, что у него на полученное оружие не хватало людей. Этим он срывает выполнение моего задания, так

как с ничтожным и плохим вооружением без тола, ради и типографии мне трудно пройти в свой район и развернуть работу среди населения. Прошу заставить Карабаня выделить мне половину полученного оружия и тола» [15, С. 199].

Из-за аэродромов и площадок были столкновения не только на уровне белорусских отрядов и бригад, но и на уровне партизанских движений Беларуси и Украины. Так, за три дня до начала операции «Багратион» 19 июня 1944 г. «Комаров» (псевдоним командира Пинского соединения Коржа) сообщал в БШПД: «Несмотря на ряд предупреждений командованию 1-й Украинской партизанской дивизии, в ее полках и батальонах, расположенных в центре нашей партизанской зоны, не прекращается сильное пьянство и нетактичное поведение бойцов и командиров по отношению к партизанам моего соединения. Командование не принимает никаких мер. Батальон т. Шамайко, оставшийся в районе моей площадки, нарушает установленные правила посадочной площадки. 16 июня начштаба батальона Морозов грозил коменданту моего аэродрома, что если костры не будут зажжены по его желанию, то он выдвинет батальон и будет жечь костры сам. О том, что костры запрещены Шамайко был мной предупрежден. И в ночь на 18 июня после того, как на аэродром была сброшена бомба, мною было дано приказание костры потушить. Увидев, что костры погашены, партизаны батальона открыли стрельбу из автоматов по команде и дали 8 автоматных очередей. Прошу привлечь виновных к ответственности, а пока на аэродром я никого не пускаю и самолетов не принимаю» [16, С. 489].

Наличие самолетов на площадках и слабого контроля со стороны коменданта давало возможность улететь в советский тыл. Для этого нужно было или договориться с экипажем, или, при спешной загрузке самолета, спрятаться среди вывозимых грузов. Так, например в Москву улетел партизан Василий Быков из бригады им. Сталина, вслед за ним ушла срочная шифротелеграмма: «Прошу арестовать партизана Быкова Василия из бригады им. Сталина как самовольно улетевшего в советский тыл без документов в ночь на 20 июня. Блохин, Старовойнов» [17, С. 195].

Одной из серьезных проблем, которая выявилась перед комендантами аэродромов помимо «зайцев», была и проблема взяток для продвижения очереди на вылет. Ввиду крайне ограниченного количества аэродромов, с которых осуществлялся вывоз грузов и пассажиров на Большую землю, и невозможности лично контролировать организацию «очереди», коменданты, с согласия командования бригады принимали во временное подчинение тех или иных людей для контроля посадки и обеспечения вылета.

Спрос рождал предложения. Так, за возможность «подвинуть» очередь на вылет или «гарантировать» вылет того или иного человека в советский тыл, при желании «подзаработать», можно было приобрести ценные вещи. Один случай стал известен командованию БШПД «Стулова и других»: «Работники аэродрома Новоселье Малиновский и Срибло с вылетающих в советский тыл берутся взятки. Вылетает первый, кто дал большую взятку.

Например, у Плешкова отобрали билет за то, что он не хотел подарить им револьвер, у Букашина отобрали часы. Требовалось срочно и негласно проверить эти сведения, и в случае их подтверждения, арестовать и наказать виновных [18, С. 496]».

Системный подход в обеспечении авиaperевозок грузов и людей стал реализовываться лишь осенью 1943 г., менее, чем за год до освобождения территории Беларуси. В короткий срок удалось подготовить группу специалистов и забросить ее к партизанам для выполнения задачи. Они взяли на себя наиболее ответственные задачи, став комендантами аэродромов. Повысилась безопасность посадок самолетов и сохранность выброшенных грузов.

## ЛИТЕРАТУРА

1. НАРБ Фонд 1450. Оп. 3 Д. 83. Отчет о работе авиации С. 54.
2. НАРБ Фонд 1450. Оп. 3 Д. 83. Приказ начальника БШПД № 061 от 7.9.1943 г. с. 55–56
3. НАРБ Фонд 1450. Оп. 3 Д.83. Отчет о работе авиации С.55
4. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 5. С. 34
5. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 11. С. 83
6. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 5. С. 279
7. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 5. С. 280
8. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 4. С. 541
9. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 5. С. 299
10. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 5. С. 299
11. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 8. С. 83
12. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 78. С. 187
13. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 60. С. 426
14. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 65. С. 199
15. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 65. С. 199
16. НАРБ Фонд.1450. Оп. 23 Д. 57. С. 489
17. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 108. С. 195
18. НАРБ Фонд 1450. Оп. 23 Д. 111. С. 496