

ДЕЙСТВИЯ ПАРТИЗАН ПРОТИВ АВИАЦИИ ПРОТИВНИКА
(по материалам боевых донесений и шифротелеграмм БШПД, 1942–1944)

Основным источником для изучения вопроса являются документы, хранящиеся в описи 23 «Входящие и исходящие шифротелеграммы за 1942–44 г.» и описи 11а «Дела постоянного хранения» фонда 1450 «Белорусский штаб партизанского движения (БШПД)» НАРБ. В них находятся материалы, отражающие оперативную обстановку, события, имевшие место в партизанских отрядах, соединениях и регионах их дислокации, информация о которых передавалась в штаб. Среди представленной оперативной переписки со штабом в Москве можно выявить сведения о сбитых или упавших на контролируемой партизанами территории немецких самолетах. О каждом случае падения самолета противника партизаны старались доложить вышестоящему руководству, тем самым показывая свою активность.

Степень достоверности документов различна. Особенно это касается проведенных военных операций и потерь противника. Однако в отражении вопроса, связанного с падениями и посадками самолетов Люфтваффе, а также пленениями выживших летчиков, они представляются весьма достоверным. Факт падения самолета или его обнаружение на месте вынужденной посадки одновременно удостоверяли несколько человек, а в поимке и пленении выживших летчиков могли участвовать до нескольких десятков партизан. Такая информация становилась широко известна среди партизан, а для вышестоящего командования она являлась показателем активности партизанского движения. Падение немецкого самолета в партизанских зонах было важным событием, в том числе и в аспекте пропаганды. В своей совокупности вышеприведенные факторы были весомым аргументом для немедленного сообщения о событии шифротелеграммой в БШПД. По этой причине изучение материалов указанной описи является эффективным способом выявления первичных сведений, связанных с исследуемой темой. В делах отрядов и бригад эта информация представлена более развернуто, поэтому их изучение можно проводить на втором этапе исследования. Входящие и исходящие шифротелеграммы в своей

совокупности при их анализе дают возможность охватить изучаемую проблему в целом, выявить исходные факты для их дальнейшего, более детального анализа.

Не менее 70 % дел после их составления не читались, только отдельные из них просматривали один или максимум два исследователя.

Следует отметить существенную разницу полноты содержания шифротелеграмм. Так, часто, информация передавалась достаточно развернуто, например, в сообщении от соединения Васильева: «13 октября 1943 г. партизанами был подбит Ju 88, который совершил вынужденную посадку в районе д. Пласток – Наугольное (10 км вост. Любани). Горящий мотор самолета потушен партизанами, экипаж в составе 4 человек пленен, изъяты документы, карты, ключи, коды. При осмотре самолета все оборудование кроме одного мотора оказались исправными» [1, оп. 11а, д. 34, л. 155]. По этим сведениям вполне возможно установить имена немецкого экипажа, сопоставив дату и тип самолета с немецкими данными о потерях.

Однако встречаются сообщения с более абстрактным содержанием. Например: «7 октября 1943 г. у д. Чирковичи (в настоящее время это западный пригород Светлогорска) был сбит немецкий корректировщик, экипаж уничтожен» [Там же, оп. 11а, д. 34, л. 266]. В сообщении отсутствует прямое указание на тип немецкого самолета. Из имевшихся на вооружении разведчиков-корректировщиков можно предположить, что был сбит Fw 189 или Hs 126. Однако из-за отсутствия дополнительных данных, описывающих признаки сбитого самолета, эта информация требует более детального изучения. К термину «корректировщик» нужно относиться критически. Сбитым мог оказаться в том числе и трофейный По-2, широко использовавшийся в борьбе с партизанами, и учебно-тренировочный Go 145. Случаи идентификации немецких самолетов как «корректировщик» встречаются довольно часто, аналогичная ситуация была и в отряде Смертина: «14 октября 1943 г. в районе Осов (40 км с-в Калинковичей) сбит корректировщик. Взято два пулемета и топографические карты» [Там же, оп. 11а, д. 34, л. 257]. С большой долей вероятности термин «корректировщик» употреблялся партизанами в отношении немецких двухместных самолетов различных типов, которые вели разведку, но не атаковали партизан.

Незнание партизанами типов немецких самолетов заставляло их ограничиваться в сообщениях словом «самолет», «двухмоторный самолет», «фоккевульф», «корректировщик». Точная идентификация типов упавших самолетов противника встречается довольно редко, не более чем в 10 % выявленных сообщений.

Еще одним аспектом изучения вопроса является локализация места события. Все шифротелеграммы подписаны именами командиров, начштабами отрядов или соединений, но в подавляющем большинстве случаев из их содержания невозможно установить название отряда и зону его пребывания на момент отправки сообщения. Для локализации места события необходимо прибегнуть к справочной информации, такой как «Партизанские формирования Белоруссии в годы ВОВ», и, сопоставив фамилию командира отряда, составившего шифровку, обнаружить искомое [2].

В течение 1942–1943 гг. сведения от партизан поступали в БШПД со значительной временной задержкой. Например, 9 декабря 1942 г. в районе расположения бригады «За Советскую Белоруссию» совершил вынужденную посадку двухмоторный немецкий самолет. Группа бойцов 2-го и 3-го отрядов атаковала ружейно-пулеметным огнем находившихся у самолета немецких летчиков, заставив их скрыться. Партизанами с самолета сняты два пулемета, один автомат, ракетница с ракетами, четыре парашюта и другое снаряжение. Летчики противника отступали в сторону немецкого гарнизона в д. Зароново, партизаны в составе Н. Орловского и двух бойцов подрывной группы Иванишкина настигли их вблизи деревни и убили троих, одному удалось скрыться [1, оп. 11а, д. 28, с. 29]. Информация об этом было передана в Москву лишь в конце декабря 1942 г. Задержки были вызваны объективными причинами, связанными с трудностями обеспечения надежной связи со штабом ввиду проблем с радиостанциями и их недостаточного количества. Стоит отметить, что во второй половине 1943 г. и особенно в 1944 г. сообщения передавались более оперативно.

Все случаи, связанные с немецкой авиацией, которые были отражены в документах, в целом можно условно разделить на вынужденные посадки, обстрел партизанами самолетов с земли с последующим их падением и наблюдение за воздушным боем с поиском упавших самолетов и летчиков.

Основной причиной вынужденных посадок самолетов противника был ружейно-пулеметный огонь со стороны партизан по низколетящим самолетам.

Так например, 8 мая 1943 г. немцы бомбили партизанский аэродром Селявщина (Рассонский район, Витебская область). Партизаны Охотина ответным огнем повредили самолет, отмеченный в документах как «ФВ», упавший в районе отряда Марченко. В р. Дриссе были найдены выброшенные немцами из самолета два пулемета и один фотоаппарат. Два неисправных мотора партизаны закопали в землю, забрав с собой один парашют, 2 000 патронов и карту с районом дислокации отряда Мельникова [Там же, оп. 11а, д. 35, л. 261, 265]. Два немецких летчика, пытавшиеся скрыться с места посадки, были взяты в плен. Учитывая добытые там партизанами трофеи, можно сделать вывод, что был сбит самолет Fw 189.

16 февраля 1944 г. около д. Мукошин совершил вынужденную посадку немецкий самолет, который в документах указан как ДФ-138. Вооружение, аппаратура и моторы были сняты партизанами. Самых летчиков в самолете не обнаружили, а их поиски результатов не дали [Там же, оп. 23, д. 57, л. 485]. В этом случае, вероятно, была совершена посадка Fw 189.

Довольно редкими были случаи, когда партизанам удавалось взять в плен представителей фронтовой бомбардировочной авиации. В ночь на 12 мая 1944 г. партизаны 8 бригады поймали двух летчиков, которые покинули с парашютами аварийный самолет, возвращавшийся с бомбежки курсом на запад. Командиры отряда не знали, что с ними делать, они запрашивали БШПД, какие меры предпринять [1, оп. 23, д. 57, л. 457].

Очередной случай попытки пленения летчиков противника произошел ночью 18 июня, когда двухмоторный немецкий самолет произвел вынужденную посадку на занимаемой партизанами территории. Чтобы спасти экипаж прилетели два легких немецких самолета, которые партизаны опознали как «Стрекоза» [1, оп. 23, д. 57, л. 476] По всей вероятности, в спасении немецкого экипажа участвовали Fi156. Партизаны обнаружили два пулемета и два автомата, летчикам противника удалось скрыться. Вышеописанное показывает, что при вынужденной посадке у немецких летчиков были хорошие шансы спастись, если они немедленно покидали место аварии. Имея карту и навыки ориентирования, они выходили к немецким частям.

Наибольшие потери противник нес в результате активного сопротивления партизан при бомбардировках их баз и деревень.

Во время бомбардировки немецкой авиацией деревень Смолевичского района 11 сентября 1943 г. ружейным огнем партизан отряда «Смерть фашизму» был сбит немецкий самолет, экипаж которого погиб [Там же, оп. 11а, д. 34, т. 1, л. 38].

Встречаются и более загадочные сообщения, в которых факт подбития самолета не вызывает сомнения, однако его тип остается неизвестным. Так, шифровка от 7 июля 1944 г. сообщает: «Вел бои с отходящим противником в районе Вилейка – Нароч – Куринец». Среди прочего в документе отмечено: «сбит самолет Фокке-вульф-19 летчик захвачен в плен» [Там же, оп. 23, д. 139, л. 143]. Неоднозначное упоминание типа самолета и отсутствие иных сведений позволяют предполагать, что это мог быть как Fw 190, так и Fw 189.

Жертвами огня партизан были и транспортные самолеты Ju 52. Наибольшие потери этих самолетов были зафиксированы в районе Калинкович и Слуцка. Находясь недалеко от линии фронта, они вынуждены были летать на малых высотах, чтобы не быть обнаруженными советскими истребителями, но при этом попадали под огонь с земли. За один день недалеко от Калинкович партизанами были сбиты два немецких транспортника на расстоянии 20 км друг от друга. Первый сбит партизанами бригады № 101 3 октября 1943 г. в районе д. Б. Людвиновка, экипаж погиб [Там же, оп. 11а, д. 34, т. 1, л. 256]. Второй (Ju 52) – у д. Пожихарь (35 км северо-восточнее Калинковичей), экипажу удалось скрыться.

Для атаки партизанских лагерей немецкое командование иногда использовало то, что было «под рукой». Так, 4 ноября 1943 г. в 13.00 ожесточенной бомбардировке со стороны «трехмоторных немецких самолетов» подверглись д. Пасека, Рубежи, Шушеровка (юго-западнее Старых Дорог) и лагерь партизан восточнее д. Рубежи, где располагались бойцы бригады № 100 «Смерть фашизму». При повторном заходе самолетов на бомбежку партизанами был открыт групповой ружейно-пулеметный огонь с применением противотанкового ружья. В результате чего были сбиты два самолета. Один оказался на территории бригады, другой, получив повреждения, стал уходить, но упал вблизи немецкого гарнизона Старые Дороги. Экипажи обоих самолетов (всего 12 человек) погибли. Трофеями партизан стали: 5 пулеметов (из них – один крупнокалиберный), три автомата, шесть пистолетов, парашют и документы летчиков. В результате бомбежки в д. Шушеровка разбито 4 дома, в д. Пасека сгорели 16 домов. Убит один партизан и женщина

из местного населения, ранено 2 партизана, 2 местных [1, оп. 11а, д. 34, т. 1, л. 283]. Предположительно, противник использовал против партизан имевшиеся «под рукой» транспортные самолеты Ju 52, привлеченные с аэродрома, расположенного у Слуцка, и сыгравшие роль импровизированных бомбардировщиков.

Большое число экипажей Люфтваффе, оказавшихся на партизанских территориях, считаются до сих пор пропавшими без вести. Их судьбой интересуются семьи и немецкие историки, в то время как бундесархивы Германии не могут дать никакой информации кроме даты невозвращения самолета. Общая приблизительная оценка количества немецких потерь в Беларуси над партизанскими зонами в период оккупации составляет не менее 60 самолетов. Данная цифра основана на анализе сообщений, переданных в БШПД, и требует дополнительной проверки в делах партизанских отрядов и соединений, от имени которых были поданы сообщения.

На судьбу плененных немецких летчиков, впрочем, как и остальных военнопленных, попавших к партизанам, влияло то, что до начала 1943 г. было мало возможностей отправки пленных в советский тыл. Площадок для приема транспортных Ли-2 (только этот самолет имел дальность полета, позволявшую осуществлять посадку на наиболее «западные» точки в Минской области) было недостаточно. Пересылка пленных на большие расстояния к площадкам была связана с огромными трудностями. Нередко пленные пытались бежать или погибали в случайном бою. Самолеты У-2 и Р-5 могли обеспечить вывоз лишь из самых восточных районов Беларуси. Авиация, направленная на поддержку партизан Беларуси, практиковала в большинстве случаев сброс грузов без посадки. Именно по этой причине пленные немецкие летчики, как правило, расстреливались после допросов. Лишь весной 1944 г. стала возможна отправка наиболее «ценных» из них на самолетах в советский тыл.

Документы, представленные в Национальном архиве Республики Беларусь (в частности шифротелеграммы БШПД), являются важным первоисточником, позволяющим установить факты падений немецких самолетов. Для белорусских исследователей они представляют собой один из важных элементов партизанского движения, а для немецких – это своего рода ключ к информации для установления судьбы экипажей, числящихся пропавшими без вести на территории Беларуси.

ЛИТЕРАТУРА

1. НАРБ. – Фонд 1450.
2. Партизанские формирования Белоруссии в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941 – июль 1944): Краткие сведения об организационной структуре партизанских соединений, бригад (полков), отрядов (батальонов) и их личном составе / А. Л. Манаенков [и др.]. – Минск : Беларусь, 1983. – 765 с.