

ЛИТЕРАТУРА

1. Dunkirk evacuation [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://en.wikipedia.org/wiki/Dunkirk_evacuation. – Дата доступа : 12.05.2018.
2. The Illustrated Encyclopaedia of World War Two: in 2 vol. Vol. 2. – London : Orbis Publishing Ltd, 1978. – P. 140–166.
3. Word War Two, Blitzkrieg. – London : Orbis Publishing Ltd, 1978. – P. 148–167.

Д. Киенко

ПАРТИЗАНСКАЯ АВИАЦИЯ

В течение всей войны руководство белорусским партизанским движением использовало авиацию, «выбивая» ее у различных ведомств: ГВФ, АДД, авиации ВДВ, фронтовой авиации. Естественным образом во время войны каждое ведомство имело свои задания, и выполнять, как им казалось, «второстепенные» задачи не горело желанием. Поэтому выделение самолетов всегда шло «со скрипом» и в любой момент, как это зачастую и случалось, прикомандированные для выполнения задач экипажи и самолеты могли быть отозваны.

По мере возрастания объемов перевозок и накопления противоречий партизанское командование в лице Белорусского штаба партизанского движения (далее – БШПД) вынашивало мысль получить в свое непосредственное распоряжение какие-либо авиационные части.

Основными «рабочими лошадками» для помощи партизанам в 1942–1944 гг. были самолеты У-2 и Р-5. Причем Р-5, несмотря на свой почтенный возраст и изношенность, имел для обеспечения партизан важнейшее значение, так как обладал большей дальностью и грузоподъемностью, чем У-2. Самолеты Ли-2 до середины весны 1944 г. привлекались к полетам эпизодически. К концу 1943 г. летный ресурс Р-5 был практически исчерпан, самолет активно использовался в действующей армии еще с 1941 г. и к тому времени оставшихся пригодных самолетов оставалось весьма немного, таким образом пришлось использовать менее грузоподъемные У-2 и совершать в два раза больше вылетов, чтобы доставить тот же объем грузов. Дальность У-2 позволяла совершать полеты только в ближние тылы противника, а партизанам, в свою очередь, приходилось оборудовать посадочные площадки и места выброски грузов в оперативных тылах немецких войск, что составляло определенную опасность.

Еще одним весьма подходящим самолетом в течение всей войны являлся транспортный Як-6. Этот самолет имел ряд таких преимуществ, как: два двигателя, большие, чем у Р-5 и У-2, дальность и грузоподъемность. Однако их производство закончилось в 1943 г. после выпуска 381 машины. Самолеты довольно быстро разошлись по фронтам и министерствам, поэтому на «плановую» замену У-2 и Р-5 «яками» рассчитывать не приходилось.

Понимая, что «лишних» самолетов в ВВС нет и никто их просто так не выделит, была предпринята попытка «выбить» для своих целей хотя бы трофейные немецкие машины. Так, 4 марта 1943 г. начальник штаба БШПД П. З. Калинин, получив предварительное согласие у генерал-майора С. И. Руденко, через начальника управления устройства тыла ВВС КА полковника Семенова обратился к заместителю командующего 17-й Воздушной армией генерал-майору Ступину «о приобретении и перегонке в Москву двух трофейных Ju-52 и одного Фокке-Вульфа „Курьер” для использования в интересах белорусских партизан» [1, д. 1273, с. 1]. Судя по всему, эти самолеты не дали, что, вероятно, спасло жизнь некоторым пилотам. При ночных перелетах через линию фронта, как показала впоследствии практика, по У-2 открывали огонь свои же зенитки, сбив при этом несколько самолетов своей же 16-й ВА. Что говорить о немецких Ju-52, когда даже советские истребители при атаке смотрели на «профиль» самолета, оценивая его как свой или чужой, а не на едва видимые звезды на крыльях.

Формирование уникальной, впервые в прямом смысле этого слова «партизанской», авиации происходило постепенно. Период ее существования составил всего 1,5 года, в течение которых она прошла несколько этапов, постепенно «выкристаллизовывалась» в универсальный инструмент в руках БШПД. Поводом для ее появления стал почин трудящихся г. Чкалова на сбор средств для приобретения трех самолетов Як-6 и передачи их белорусским партизанам. Торжественная передача самолетов состоялась 1 мая 1943 г., а на следующий день с авиазавода № 47 перегонщик майор Стуков вместе с помощником начальника оперативного отдела БШПД по авиаперевозкам подполковником Полосухиным сдали их в 1-ю авиатранспортную дивизию [1, д. 980, с. 149]. Передача самолетов «транспортникам» была вызвана тем, что такого подарка в партизанском штабе никто не ожидал, размещать самолеты оказалось негде, «своих» летчиков в штатах штаба не имелось, как впрочем и технических служб для обслуживания свалившихся как снег на голову трех Як-6.

Эти самолеты оказались первыми машинами, поступившими в непосредственное распоряжение БШПД. Руководство наконец получило то, о чем так долго мечтало, однако этот подарок едва не оказался «чемоданом без ручки». Не имея в составе партизанского штаба ни летчиков, ни специалистов для работы с техникой, командование вынуждено было искать выход из положения. В результате беседы начштаба БШПД П. З. Калинина с маршалом авиации А. А. Новиковым было принято решение о прикомандировании личного состава из 991-го ночного бомбардировочного авиаполка (991-й нбап) для обслуживания этих самолетов, а само звено для обслуживания включить в состав 3-й Воздушной армии для получения необходимого топлива и ГСМ.

Создание отряда было поручено секретарю ЦК КПБ Члену Военного Совета Калининского фронта И. И. Рыжикову. В конце апреля 1943 г. он приехал в д. Войлово (бывшая Калининская, ныне Тверская обл. РФ), где

находился прифронтовой аэродром 104-го ап ГВФ под командованием майора Федотова. В это же время на аэродром был перебазирован 991-й нбап, 1-я авиаэскадрилья которого осуществляла полеты к партизанам. По планам командования 991 нбап должен был всем составом включиться в перевозки грузов за линию фронта. Командир 991 нбап майор П. Т. Василенко весьма критически отнесся к поставленной задаче по обеспечению партизан. По словам штурмана этого полка С. Ф. Сараева, он заявлял: «Мой полк способен выполнять более сложные задачи, а не летать в лес к партизанам выполняя роль извозчиков» [1, д. 1413, с. 24]. Следует отметить, что до августа 1942 г. майор П. Т. Василенко был начальником 22-й авиационной школы пилотов первоначального обучения в Алма-Ате. Той самой, из инструкторов которой и был сформирован 991-й нбап.

На фронт, в штаб 104-го ап ГВФ прибыл Член Военного Совета Калининского фронта И. Рыжиков с намерением поручить командиру полка майору Федотову создать «партизанский авиаотряд». В это время в штабе «гражданского полка» оказался представитель 991-го нбап С. Ф. Сараев, прибывший туда для изучения обстановки на будущем участке боевых действий и партизанских площадок за линией фронта, а заодно и чтобы познакомиться с майором Федотовым. Вот в такой ситуации в штаб вошел Член Военного Совета фронта И. И. Рыжиков. Он сообщил Федотову, что есть письмо от начальника Центрального Штаба партизанского движения П. К. Пономаренко о том, что «на аэродром Подлипки пригнали подарок жителей г. Чкалова – три самолета Як-6. Они будут базой для авиаотряда БШПД». Далее он устно пояснил, что имелось намерение передать их в 991-й нбап, но критическое отношение командира этого полка П. Т. Василенко (находчивый И. Рыжиков сходу оценил обстановку и, обладая полномочиями, «перевел стрелки») привело к тому, что было принято решение включить звено самолетов Як-6 в полк Федотова. Командир 104-го ап ГВФ, поблагодарив за оказанное доверие, сослался на то, что создаваемый отряд будет выполнять не только транспортные задачи, но и бомбометание, а также стрельбы РСами, а его гражданские летчики этому не обучены. В поисках выхода из положения, ведь члену Военного Совета фронта отказать было невозможно, находчивый комполка майор Федотов, увидев в своем штабе «соседнего офицера», порекомендовал назначить командиром отряда штурмана 991-го нбап С. Ф. Сараева.

С 23 ноября 1942 г. 991-й нбап находился в составе 3-й Воздушной армии.

Первая авиационная эскадрилья 991-го нбап была придана 4-й Ударной армии для работы с белорусскими партизанами. Ввиду того, что самолеты при интенсивной эксплуатации в сложных условиях выработали свой ресурс, 7 мая 1943 г. полк был расформирован. Часть летчиков была оставлена на укомплектование авиационных частей 3-й Воздушной армии, другая же – вместе с техсоставом – была отправлена в 46-й запасной авиаполк в г. Алатырь (Чувашия).

Отказать члену Военного Совета фронта и не отпустить своего штурмана командир 991-го нбап не мог. В тот же день в штабе полка С. Ф. Сараеву в опечатанном конверте было выдано его личное дело и 4 мая он убыл с места дислокации. На следующий день С. Ф. Сараев написал рапорт на имя И. И. Рыжикова, расписав в нем план работы по формированию «партизанской» эскадрильи, номера которой еще не существовало, было лишь намерение ее создать. Имея на руках этот план, было составлено письмо на имя Пономаренко, и 5 мая на прибывшем самолете Р-5 из состава 105-го ап ГВФ С. Ф. Сараев вылетел в Москву. После приема у Пономаренко С. Ф. Сараев отправился к командующему ВВС А. А. Новикову, который дал распоряжение начальнику управления кадров сформировать авиационный отряд и предоставить в его распоряжение 12 самолетов: три Як-6 и девять У-2, специально оборудованных закрытой третьей кабиной и направляющими для пуска РС-82.

Летный состав в отряд набирался из летчиков 991-го нбап, которые были знакомы С. Ф. Сараеву еще по учебе в 22-й лётной школе первоначального обучения в Алма-Ате, где они были инструкторами на У-2 и УТ-2. В Москве на заводе были получены девять У-2; там же были произведены доработки: сделали третьи закрытые кабины и направляющие для пуска РС.

Из 46-го зап, расположенного в чувашском г. Алатырь, в отряд были откомандированы летчики Герди, Беляков, Сухоручкин, штурманы Карайкоз, Бородин, механики Батюков, Ефремов, Климов, механик по оборудованию Ребрик и механик по вооружению Игнатенко. Все они ранее были знакомы с партизанской работой еще по службе в составе 991-го нбап.

Освоение самолетов Як-6 происходило в подмосковном г. Калинин. Основной упор при этом делался на полеты в ночных условиях с посадками на небольшие площадки с одним костром, с подмигиванием фонарем зеленого или красного цвета. После 10–12 ночных тренировок летчики освоили полеты и посадки на обоих типах самолетов. И в конце мая 1943 г. группа из 12 человек в составе трех Як-6 и одного У-2 была готова к выполнению задач.

Личный состав группы:

командир группы ст. лейтенант М. Н. Герди,
штурман группы ст. лейтенант С. Ф. Сараев,
командир звена мл. лейтенант Е. И. Беляков,
командир звена мл. лейтенант П. П. Сухоручкин,
штурман мл. лейтенант А. Н. Бородин,
штурман мл. лейтенант П. А. Карайкоз,
техник группы техник-лейтенант Л. Садовников,
механик звена техник лейтенант Н. С. Батюк,
механик звена старшина Ефремов,
механик звена старшина А. В. Климов,
механик по вооружению старшина В. Е. Игнатенко,
механик по спецоборудованию старшина И. В. Ребрик [1, д. 1379, с. 1].

«Группа Як-6», как она впоследствии стала именоваться в документах, перелетела на аэродром Старая Торопа. Первый вылет на сброс груза был совершен в ночь на 16 июля 1943 г. на площадку Селявщина. Затем группа перелетела на аэродром Березки, что в 40 км южнее Великих Лук, откуда, начиная с 27 июля, стала совершать вылеты с посадкой на площадках Селявщина, Ровное Поле, Лесное Озеро. Оперативное руководство группой осуществлял 279-й нбап, который также занимался сбросом грузов для партизан и буксировкой планеров с аэродрома Старая Торопа.

За день до первого вылета Як-6 с посадкой, 26 июля 1943 г., для изучения маршрута и возможности посадки самолета на подготовленную партизанами площадку вылетел У-2. Его экипаж должен был произвести разведку лесов у д. Курино и при наличии костров, разложенных в форме буквы «Г», произвести посадку, осмотреть будущую площадку и забрать документы у бригады «Ленинский комсомол» [2]. В этот вылет ушел экипаж Герди – Карайкоз на У-2 с 4 РСами. Костры были обнаружены. Самолет сел, но не успели они подрулить к кромке леса, как их атаковал немецкий самолет. У-2 повреждений не получил. На земле экипажу быстро вручили письмо на имя И. И. Рыжикова, а тот, в свою очередь, передал партизанам приказ идти на соединение с отрядами в район Новоселье. Во время стоянки самолет противника еще два раза обстреливал участок поляны, где находился У-2. Чтобы не быть расстрелянным на земле, экипаж начал взлет. На высоте 70 – 100 м на встречном курсе они были снова обстреляны противником. Летчик Герди был ранен в левое плечо. Штурман, увидев, что летчик наклонился влево, взял управление на себя и без набора высоты привел самолет на аэродром. Военфельдшер Мария Дмитриевна Дробышева при осмотре установила, что раздроблена кость. В 6.40 утра 27 июля отрядным Як-6 Герди доставили в Москву. Рука была сохранена, но он остался инвалидом. Так, в начале боевой работы группы, выбыл ее первый командир.

Доставка грузов, посадка самолетов и появление летчиков оказывали огромное моральное влияние на партизан, убеждая их в том, что налажена связь с Большой Землей.

Огромный энтузиазм в рядах партизан в трудный переломный 1943 г. вызвало появление на партизанском аэродроме в свете костров новенького Як-6, на борту которого они прочли: «Народным мстителям – партизанам Белоруссии от трудящихся г. Чкалова». Известие о прилете этого самолета очень быстро разлетелось по всем отрядам бригады, а затем и еще дальше на юг.

В ночь на 1 августа экипаж Сухоручкин – Бородин – Ефремов на Як-6 возвращался с площадки Новоселье, перевозя четырех партизан и документы. В своих воспоминаниях, написанных в 70-е годы, С. Ф. Сараев утверждал, что этот самолет был сбит противником. По всей видимости, командир эскадрильи в воспоминаниях желал скрасить имевшуюся ситуацию, мол, война все спишет. В первичном документе по учету вылетов экипажа указана несколько иная, настоящая причина. Согласно этой записи в районе д. Черны, что в 25 км северо-восточнее Городка (Витебская область),

на правом двигателе самолета вырвало второй цилиндр. Летчик сумел произвести удачную посадку в тылу противника, после чего сжег самолет, а пассажиров привел в партизанскую бригаду Райцева. Документы и орден он закопал в районе деревень Черны – Ковали. Обрато на свой аэродром они вернулись 10 августа [2, с. 6].

Ввиду неясности с командованием группы и по целому ряду других причин, о которых речь пойдет далее, «группа Як-6» долго не просуществовала.

Летчики и самолеты в течение пяти месяцев были «не ко двору» как у партизан, так и в 3-й Воздушной армии (3-я ВА), где их не признавали «за своих». БШПД интересовала только работа группы, а не ее быт и материально-техническое обеспечение вылетов, которыми, как они полагали, будет заниматься соседний авиаполк. ВВС смотрели на них как на «партизан», и считали, что группа не в их ведомстве. С мая по декабрь личный состав «группы Як-6» не состоял в штатах БШПД, не повышался в званиях и не получал денежного вознаграждения за боевые вылеты [1, д. 979, с. 3]. Таким образом, «бесхозная» группа распалась, а ее остатки были переданы командующим 3-й ВА в состав 373-го нбап, находившегося на аэродроме Качегарово, что в 47 км юго-восточнее Великих Лук, и летавшего на Р-5. Наконец, 12 декабря 1943 г. по ходатайству начальника БШПД личный состав вместе с двумя оставшимися Як-6 и одним У-2 был отозван с фронта и передан в распоряжение 4-й авиадивизии особого назначения (4-я ад ОН).

Вторая попытка создать «партизанскую авиацию» была предпринята в феврале 1944 г. Сначала вышла Директива начальника ГШ КА генерал-лейтенанта Кирпаносова от 11.2.44 г. № Орг./10/305460сс: «К 15.2.44 г. при 4-й АДОИ (авиационной дивизии особого назначения) сформировать для работы с БШПД 19-й отдельный авиаотряд по штату № 015/413 в составе 28 человек» [1, д. 979, с. 7]. Ядром и базой для формирования 19-го оао стали остатки той самой «группы Як-6» по обслуживанию партизан Беларуси [1, д. 1379, с. 1]. Командир 4 ад ОН генерал-майор Белов подписал приказ, согласно которому 19-й отдельный авиаотряд (19-й оао) должен был быть сформирован в период с 20 по 26 марта 1944 г. в г. Калининграде под Москвой. В состав отряда вошли авиаторы, находившиеся в составе 4-й авиадивизии:

командир отряда ст. лейтенант Сараев Сергей Филиппович,
штурман отряда, он же начальник штаба, мл. лейтенант Бородин Алексей Николаевич,
летчик лейтенант Сухоручкин Петр Петрович,
пилот лейтенант Николай Лаврентьевич Ажиппо,
летчик мл. лейтенант Беликов Евгений Иванович,
пилот старшина Семен Филиппович Левушкин,
пилот мл. лейтенант Николай Иванович Ковтурман,
штурман лейтенант Петр Дмитриевич Колосов,
техник отряда техник-лейтенант Николай Степанович Батюк,

старший техник старшина Федор Аверьянович Ефимов,
старший техник старшина Анатолий Васильевич Климов,
старший техник старшина Алексей Васильевич Спирин,
старший техник ст. сержант Дмитрий Иванович Есаулов,
старший техник ст. сержант Матус Абрамович Лившиц,
старший техник старшина Иван Иванович Соломахин,
техник по вооружению старшина Василий Ефимович Игнатенко,
техник по приборам и спецоборудованию старшина Игорь Васильевич Ребрик.

26 марта из 970-го Городище-Сталинградского ночного бомбардировочного авиационного полка на укомплектование 19-го авиаотряда прибыли летчик лейтенант Степан Дмитриевич Шевченко, штурманы мл. лейтенанты Николай Порфирьевич Жихарев и Павел Порфирьевич Захаров.

Из пункта сбора летно-технического состава ВВС КА прибыл механик мл. лейтенант Иван Степанович Нерода.

Из санитарного полка 4 АДОН на должность пилота прибыл мл. лейтенант Михаил Александрович Козлов.

Одновременно из списков отряда исключили Соломахина и Есаулова.

28 марта отряд вылетел на фронт. Сначала приземлились на аэродроме Злынка, являвшемся узловым для БШПД. Именно на нем сосредотачивались грузы для дальнейшей заброски в тыл германских войск партизанам. Затем перелетели на место постоянного базирования на аэродром Малашковичи, что в 5 км юго-западнее Довска (25 км восточнее Рогачева). Отряд вошел в оперативное подчинение 271-й нбд (ночной бомбардировочной авиадивизии).

Стоит остановиться на истории 271-й нбд, так как с ней довольно тесно пришлось сотрудничать 19 оао, а после расформирования отряда часть летчиков пополнили ряды дивизии и вместе с ней встретили День Победы. Летом 1942 г. дивизия отступала с Украины к Сталинграду, где приняла участие в битве на Волге, получив почетное наименование «Сталинградская». Летом 1943 г., она приняла участие в боях на Курской дуге и освобождала левобережную Украину. С 20 октября 1943 г. 271-я нбд стала действовать на Белорусском фронте в составе 16-й Воздушной армии. 18 ноября того же года за отличия в боях по освобождению г. Речица ей было присвоено почетное наименование «Речицкая». После стабилизации линии фронта дивизия, помимо поддержки войск, привлекалась для доставки грузов партизанам. Здесь у командования фронта были и свои интересы, так как помощь партизанам сопровождалась получением от них напрямую, минуя БШПД (что существенно ускоряло процесс), разведсведений о немецких войсках, противостоявших на данном участке фронта. Сформированный 19-й оао прибыл в полосу действий указанной дивизии и стал осуществлять все вылеты к партизанам, заменив собой самолеты 271-й нбд, которые ранее вынуждены были отрываться от боевой работы.

Партизаны так же «платили» взаимностью помогавшей ей авиадивизии, например, в мае 1944 г. к ним обратился помощник начальника оперотдела

271-й нбд капитан Желиховский с просьбой раздобыть бумагу, так как в штабе дивизии она совершенно закончилась. Он направил в БШПД письмо с просьбой помочь. Партизанский штаб не поскупился и без лишних разговоров и согласований выделил дивизии 30 кг бумаги [1, д. 980, с. 76]. На складах БШПД имелись запасы бумаги для партизанских типографий, но ее, в отличие от вооружения, доставляли партизанам по мере возможности.

После прибытия отряда на место и планирования боевых вылетов выяснилось, что некоторые летчики не имеют навыков полетов ночью. По согласованию с командованием 16-й ВА 4 мая из 271-й дивизии прибыло три экипажа: лейтенант Г. Е. Чуркин и гв. лейтенант А. В. Мочалов, гв. мл. лейтенант В. П. Фадеев и гв. лейтенант Н. А. Руфеев, а также пилот мл. лейтенант Н. М. Семякин.

После пополнения к боевой работе были готовы четыре экипажа, еще два летчика не имели в экипаже штурманов; кроме этого, двух летчиков, ввиду их слабой подготовки, к боевой работе не привлекали.

Имелись также и некоторые технические трудности. По договоренности с командованием 271-й нбд на аэродроме Кошелёво (1,5 км восточнее г. Буда-Кошелёво) 6 мая 1944 г. состоялся обмен трех новых самолетов У-2 из 19-го оао на такие же У-2 с дополнительными бачками [3, д. 53, с. 623]. Командование дивизии не противилось такому обмену, так как получало три новых самолета, отдавая взамен три своих подержанных, имевших дополнительные топливные баки. В боевых условиях летчики дивизии эти баки не использовали, так как долететь до целей противника вполне хватало запаса стандартного бака самолета. А вот для летчиков 19-го оао дальность полета играла более важную роль. Несмотря на то, что отряд располагал девятью самолетами У-2, на практике летали в основном 4–5. Основная нагрузка лежала на тех самых трех машинах с дополнительными баками, а еще два самолета были «на подхвате» для полетов на ближние точки.

Итак, 4 мая БШПД был информирован о том, что по приказу командующего 16-й ВА 271-й нбд полковника М. Х. Борисенко прекратила свою работу в интересах партизан. Через два дня вместо нее вылеты стал осуществлять авиаотряд под командованием С. Ф. Сараева [3, д. 53, с. 528–529].

Новый боевой этап продлился всего полтора месяца – с 12 мая по 29 июня 1944 г. Вылеты осуществлялись с аэродромов Юдичи (6 км западнее Довска) и Ямное (5 км южнее Довска).

На этом участке, после завершения Гомельско-Речицкой операции 30 ноября 1943 г., уже длительное время стоял фронт. За господство в воздухе с немецкой стороны дрались истребители с аэродрома в Бобруйске, а ночью небо «закрывали» ночные истребители из Осипович (взлетавшие с расположенного на окраине города аэродрома Протасевичи).

В мае, пока еще были не очень короткие ночи, экипажи успевали произвести за ночь два вылета на ближайшую точку № 23, именно так обозначалась в полетных картах точка выброски грузов в партизанской зоне. Позже удавалось выполнить только по одному разу. На более дальние точки № 18, 22, 27 всегда летали с «днёвками» у партизан.

Первой потерей, еще не приведшей к жертвам, стал вылет в первый же день боевой работы 11 мая, когда при взлете с грузом в километре от аэродрома вылета У-2 упал на лес. Самолет был разбит, но экипаж остался невредим [3, д. 54, с. 134; д. 65, с. 43].

Первая боевая потеря имела место в ночь на 24 мая, во время полета на точку № 23. Едва самолет пересек линию фронта, в 3 км от нее, над территорией противника, в районе д. Черемомир он был сбит. На этом У-2 находились летчик гв. мл. лейтенант В. П. Фадеев и штурман лейтенант П. Д. Колосов. По донесению экипажа, идущего за ними вслед, самолет Фадеева взорвался в воздухе [1, д. 1379, с. 10; 3, д. 55, с. 291]. Видимо, вспышку паров бензина на борту самолета, увиденную издали, летчики второго самолета приняли за взрыв. На самом деле самолет был подбит, из него успел выпрыгнуть на парашюте летчик В. П. Фадеев. Что случилось со штурманом П. Д. Колосовым – неизвестно. Весьма вероятно, что П. Д. Колосов был убит при атаке в своей кабине и упал вместе с самолетом в болото. В обломках У-2 остались штатный автомат экипажа ППШ, ракетница и весь груз, который они везли [1, д. 1379, с. 1]¹.

Автору публикации удалось выяснить, что победу над «небесным тихоходом» одержал обер-фельдфебель Гельмут Дамс (Ofw. Helmut Dahms) из состава 1./NJG 100. В ту ночь он заявил о сбитом советском биплане в 22.41 по немецкому времени на высоте 700 м между Быховом и Бобруйском. Немецкий летчик видел после атаки тот же самый всполох пламени в воздухе. Разница в скоростях Me-110 и У-2 была большой, и немецкий летчик не знал, что поврежденный У-2, снижаясь, сумел пролететь еще около 3–5 км. Следует отметить, что этот немецкий летчик был одним из наиболее опытных асов ночных истребителей, на его счету в Беларуси был не один десяток сбитых самолетов. Более того, осенью 1944 г., когда фронт ушел далеко на запад, он совершал длительные рейды в советский тыл, взлетая с аэродрома под Кенигсбергом и наведываясь на советские аэродромы у Щучина и Дубно, сбивал ожидающие своей очереди на посадку Ил-4 дальней авиации [4].

13 июня при выполнении очередного полета с прифронтового аэродрома в советский тыл был потерян второй Як-6, который был сбит в районе Медыни [3, д. 57, с. 8]¹.

В ночь на 19 июня экипаж У-2 № 640450, в составе гв. мл. лейтенанта Н. И. Ковтурмана и гв. лейтенанта Н. А. Руфеева, едва перелетев реку Березину, по пути к партизанам, был сбит истребителем противника в 9 км юго-западнее м. Березино (в 90 км от линии фронта). Летчик на поврежденном самолете стал садиться на лесное болото. При посадке на вязкий болотистый грунт самолет скапотировал и перевернулся. Экипаж, покинув самолет, невредимым пробрался к партизанам, откуда вскоре был вывезен. На месте вынужденной посадки самолета остались два парашюта и груз, состоявший

¹ Списаны парашюты ПЛ-3М № 7326 и № 20702.

¹ Як-6 списан 18 июня актом № 131 ПАРМ-3 № 833.

из 6 автоматов ППШ, аптечки, карты и 15 пистолетов «ТТ», а также личных вещей представителя БШПД майора Кривошеева, которые оказались в дальнейшем потерянными [1, д. 1379, с. 11].

Последней потерей отряда была нелепая гибель командира звена. Для понимания истинной причины и обстоятельств, чтобы не было каких-либо домыслов, приведем дословно рапорт о случившемся выжившего штурмана экипажа гв. лейтенанта Н. А. Руфеева, составленный им 19.7.1944 г. в д. Прибытки на имя командира 19-го оао С. Ф. Сараева.

«В ночь с 27/VI – 28/VI получил задание от командира отряда ст. лейтенанта Сараева на У-2 (№ 3437. – Д. К.) вылететь на точку № 22 с посадкой, пробыть там день и на след. ночь, т.е. 28/VI, вернуться на свой аэродром. Прибыв на точку № 22 полковника Филипских, были встречены на площадке его представителями и, замаскировав самолет, мы с летчиком мл. лейтенантом Фадеевым пошли отдыхать в расположение бригады. После отдыха в 12 часов дня, позавтракав, пошли в штаб бригады, где встретили двух наших разведчиков (судя по всему это были армейские или фронтовые разведчики. – Д. К.). Кроме того там были два секретаря райкома и еще один командир бригады (фамилию не запомнил). Между Филипских и вышеуказанными лицами завелся спор в отношении того, где находится Красная Армия. Одни говорили, что в 15 км от населенного пункта Лапичи, а полковник Филипских доказывал, что Красная Армия уже взяла Пуховичи. После длительного спора, он решил ехать на разведку сам лично, но спустя некоторое время поговорил с лейтенантом Сухоручкиным о том, чтобы вылететь днем на разведку в район Шпунка – Лапичи – Пуховичи. В два часа (дня!). – Д. К.) собрались идти на аэродром. Я лично предупреждал лейтенанта Сухоручкина, чтобы с ним (Филипских) не вылетал, так как был крепко выпившим, чтобы попробовал самолет на земле или, взлетев, прошел над массивом леса 3–4 км и вернулся обратно, сказав, что “барахлит” мотор. На это он мне ничего не сказал и все же пошел на аэродром. Я тоже решил с ним идти на аэродром. Несмотря на мои уговоры Сухоручкин не вернулся. Сказал мне: „Если ты трусишь, то я ничего не боюсь и полечу один”. После чего я заявил, что полечу с ним, так как я все же штурман. В 3.00 произвели взлет. Пройдя 3–4 км над лесом, я предлагал возвращаться обратно. Он меня не слушал, и мне ничего не оставалось делать, как браться за ориентировку. Придя на н.п. Лапичи, наблюдал там скопление немецких войск с танками. Мы, развернувшись, пересекли шоссе Бобруйск – Минск и пошли к Пуховичам. В это время я ему сообщил, что обстановку мы разведали, нужно возвращаться, но он меня не послушал, продолжая лететь в непосредственной близости от шоссе от Лапичей к Пуховичам. В 5 км западнее Лапичей и 15 км от Пуховичей мы были обстреляны зенитным пулеметом с шоссе. В результате чего я оказался ранен в левую руку (отбило верхние фаланги двух пальцев), был поврежден мотор, который начал останавливаться. В это время мы успели развернуться и пойти

в направлении (партизанской) площадки. Пролетев метров 200–300, мотор отказал и, как выяснилось после, летчик был смертельно ранен. Самолет упал на лес. При ударе меня выбросило из кабины и, сильно ударившись, я потерял сознание. Быстро придя в себя, я поспешил к самолету. В самолете летчика прижало, я осмотрел, как лучше его освободить. С большим трудом извлек его из-под обломков. Он был весь в крови. Я разрезал ножом гимнастерку и увидел, что он ранен в левую руку выше локтя, в левый бок в области сердца. Пуля вышла через правый бок. Когда я его осматривал, он пришел в сознание и просил пить. Спустя минуты он умер. В это время я услышал голоса немцев, направляющихся к месту падения. Оставив труп и забрав документы и оружие, отбежав метров на 100 от места падения, я вошел в чащу леса, откуда наблюдал за немцами, которых было 5 – 6 человек. В их направлении я выпустил один диск автомата, они упали. После чего я скрылся в чаще и ушел к партизанам». Подпись...

Едва не закончился потерей вылет с посадкой на площадку № 22 последнего из оставшихся Як-6 с грузом в 200 кг, состоявшийся в ночь на 5 июня. Самолет имел изношенные моторы и в течение ночи на базу обратно не вернулся [3, д. 66, с. 144]. Так как прямой связи у авиационного отряда с партизанами не было, командир стал запрашивать о ситуации с самолетом через штаб БШПД. Но и там тоже ничего не знали. Однако все обошлось, этот борт вернулся позже. Он окончил свой путь, выполняя полеты только в тылу. Этот Як-6 был не пригоден к боевой работе из-за недостаточной мощности моторов, которые были аварийные и имели четыре переборки.

Единственным достоверно известным примером использования партизанской авиации является авиационная поддержка атаки отрядов И. З. Изоха на гарнизон противника в местечке Свислочь, что на р. Березина, состоявшаяся в ночь с 21 на 22 мая 1944 года.

Ровно в полночь три У-2 19-го оао, вооруженные четырьмя РСами, сделали каждый по два захода на цели, расположенные в Свислочи. В этом бою партизаны впервые увидели свою собственную авиацию, которая действовала по партизанскому плану и атаковала противника.

За май авиационный отряд совершил 50 вылетов с посадками и вывез 61 человека. За июнь он сделал 36 вылетов и вывез из немецкого тыла 77 человек.

Всего за указанный период летчики произвели 83 посадки и 2 сброса грузов в тылу врага. К партизанам были доставлены 12 человек и 11 135 кг грузов, вывезены 138 раненых и партизанских руководителей, а также 1 470 кг документов и других грузов.

Боевые действия 19-го оао закончились 29 июня. Через четыре дня был освобожден Минск. Отряд стал перевозить грузы и почту в Минск из Гомеля, где в д. Чонки располагался штаб БШПД. На момент окончания боевых действий исправными и готовыми к вылетам были один Як-6 и три У-2.

Состав самолетного парка авиаотряда на 24 августа – 9 сентября 1944 г.

Тип самолета	Заводской номер	Мотор М-11-Д	Бортовой номер (наносился на киле)
Як-6	№ 66671	№ 07450, № 03744	
У-2	№ 640504	№ 10562	«5»
У-2	№ 640501	№ 10577	«6»
У-2	№ 7994	№ 12729	«1»
У-2	№ 7960	№ 12999	«3»
У-2	№ 7922		«2»
У-2	№ 2383	№ 03744	«4» (использовался только для связи)

После переезда штаба Белорусского партизанского движения в Минск 19-й авиационный отряд расположился на аэродроме Лошица, откуда выполнял вылеты. Самолеты отряда, базировавшиеся в Лошице, обслуживал 667-й бао. 24 августа 19-й оао вошел в состав ВВС БВО, но продолжал выполнять прежние задачи.

В начале сентября по штатам 015/413 отряд должен был иметь два Як-6, два Р-5, три У-2 и один грузовой автомобиль, но по факту в отряде были всего четыре исправных самолета.

Тип самолета и его номер	Мотор М-11-Д
Як-6 № 66671	№ 07450 № 03744
У-2 № 2383	№ 07445
У-2 № 640501	№ 10577
У-2 № 640504	№ 10562

Мирная тыловая жизнь, относительная удаленность от авиационного начальства и «партизанская практика» применения самолетов привели к тому, что 19-й оао оказался под слабым контролем в области выполнения полетов. Предоставленные сами себе летчики не могли отказать себе в воздушном лихачестве.

5 октября 1944 г. при выполнении спецзадания по маршруту Минск – Полоцк летчик М. А. Козлов на самолете У-2 № 7960 в районе д. Уручье (в настоящее время микрорайон на восточной окраине Минска. – Д. К.), проходя над шоссе Минск – Москва, проявляя воздушное хулиганство, резко спикировал на конную подводу и при выходе из пике винтом задел ее. Согласно техническому акту о повреждении матчасти, составленному комиссией 10 ноября, в результате аварии «самолет разбит и ремонту не подлежит» [1, д. 1378, с. 118].

Кроме Козлова, разбившего самолет, в тот же день летчик Г. Е. Чуркин, вылетев самовольно, начал «брить» на низкой высоте над Минском и аэропортом. Это увидел начальник авиагарнизона, который отобрал у него документы, табельное оружие и сделал предупреждение начальнику отряда. Чуркин получил 5 суток гауптвахты с удержанием 25 % денежного содержания за каждые сутки ареста.

С расформированием БШПД и отсутствием необходимости в обеспечении авиаперевозок согласно директивы ОМ-1/04085 от 25.10.44 г. был расформирован и 19-й оао [1, д. 1379, с. 5]. Так закончилась короткая, но довольно яркая история единственного официального штатного авиационного подразделения белорусских партизан.

После войны бывший командир отряда С. Ф. Сараев жил в Минске по Ленинскому проспекту в доме № 53. 1 июля 1978 г. состоялась встреча ветеранов 19-го авиационного отряда, на которой присутствовало и бывшее командование бригады «Пламя». Встреча состоялась на месте их посадочной площадки в д. Подкосье Пуховичского района Минской области БССР.

Командиры 19-го отдельного авиаотряда:

май 1943 г. – 27 июля 1943 г. – ст. лейтенант Михаил Николаевич Герди;

20 марта 1944 г. – 4 июля 1944 г. – ст. лейтенант Сергей Филиппович Сараев;

4 июля 1944 г. – 16 сентября 1944 г. – ст. лейтенант Евгений Михайлович Ренке;

16 сентября 1944 г. – 25 октября 1944 г. – ст. лейтенант Евгений Иванович Беляков.

ЛИТЕРАТУРА

1. НАРБ. – Ф. 1450. Оп. 2.

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

3. НАРБ. – Ф. 1450. Оп. 23.

4. *Киенко, Д.* Гром ночного неба 8-й авиакорпус дальнего действия: вылеты из Беларуси (сентябрь 1944 – март 1945) / Д. Киенко. – Минск : Рубон; Смоленск : Хартекс, 2018. – 198 с.

Д. А. Козел

К ВОПРОСУ О СОЗДАНИИ ПАРТИЗАНСКИХ АРМИЙ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

С началом Великой Отечественной войны в относительно короткий срок руководители нашего государства в ряде директив и постановлений в общих чертах определили цели и задачи, а также место и роль всенародной