

ЛИТЕРАТУРА

1. Головин, Н. Н. Военные усилия России в мировой войне / Н. Н. Головин. – М. : Кучково Поле, 2001. – 440 с.
2. Зайончковский, А. М. Первая мировая война / А. М. Зайончковский. – СПб. : Полигон, 2000. – 880 с.
3. Лигута, В. Наша кровь у Сморгони / В. Лигута. – Минск : Хурсик, 2005. – 80 с.
4. Подорожный, Н. Е. Нарочская операция в марте 1916 г. на русском фронте мировой войны / Н. Е. Подорожный. – М. : Гос. воен. изд-во Наркомата обороны Союза ССР, 1938. – 180 с.
5. Пуанкаре, Р. На службе Франции 1915–1916 : Воспоминания. Мемуары / Р. Пуанкаре. – М. : АСТ ; Минск : Харвест, 2002. – 592 с.
6. Пушкарев, С. Г. Россия 1801–1917: Власть и общество / С. Г. Пушкарев. – М. : Посев, 2001. – 671 с.
7. Смольянинов, М. М. К вопросу изучения проблем истории Первой мировой войны / М. М. Смольянинов // Беларусь и Германия: гісторыя і сучаснасць : матэрыялы Міжнар. навук. канф., Мінск, 7 крас. 2011 г. : у 2 т. – Мінск, 2012. – Т. 2. – С. 17–22.
8. Энциклапедыя гісторыі Беларусі : у 6 т. / рэдкал.: Г. П. Пашкоў (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск : БелЭн, 1999. – Т. 5. – 592 с.

Д. Киенко

ГРОДНЕНСКИЙ РЕГИОН БЕЛАРУСИ КАК ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ «АВИААРХЕОЛОГИИ» (1941–1945): СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

Территория современной Гродненской области Беларуси во все времена являлась театром военных действий между различными враждующими сторонами. Предметом публикации является исследование мест падений военных самолетов в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. в качестве источника информации об истории применения авиации на территории Беларуси.

Гродненский регион на сегодняшний момент является наиболее комплексно исследованной автором статьи территорией; на протяжении 15 лет он вел как полевые, так и документальные исследования в данном направлении, систематизируя полученные данные.

В основу анализа легли сведения, вытекающие из результатов исследований данных по местам падений и вынужденных посадок сбитых или поврежденных в боях самолетов, не вернувшихся из боевых вылетов. Информация собиралась методом опроса свидетелей из числа местных жителей, полевых поисков материальных доказательств, анализа публикаций в прессе и воспоминаний участников боев, архивных документов.

Особенностью «работы с авиацией» является тот факт, что в большинстве случаев поиск ведется не от «документов», а от места падения

самолета с установлением его типа, принадлежности к восстановлению имен членов экипажа. Далее следует кропотливая работа по выявлению их судьбы, обстоятельств гибели и возможного места захоронения, в случае если оно имело место быть. И только на последнем этапе, на основе имеющихся объективных данных, ведется работа с архивными документами.

В весьма редких случаях поиск ведется «от документов». Это вызвано тем, что по объективным причинам очень редко в документах бывают указаны точные места или районы падения самолетов. В большинстве случаев имеется запись «пропал без вести» или «не вернулся с боевого задания».

Иногда в документах встречаются такие сведения, как, например, в случаях гибели самолетов 36-й авиационной дивизии дальнего действия: «в ночь на 8 июля восточнее Лиды наблюдали горящий падающий самолет» [1, с. 85]. Факт падения не вызывает сомнения, однако место, исходя из документов, локализовать невозможно. В данном случае необходимо обращение к немецким заявкам на сбитые самолеты, т.к. в этом случае район атаки и возможного падения будет более конкретным.

Несмотря на то, что территория поисков ограничена административными границами современной Гродненской области, исторические события требуют рассматривать эту территорию именно как регион, т.к. административное деление помогает лишь локализовать место падения применительно к современным условиям.

Использование термина «регион» вызвано несколькими факторами. Прежде всего, оно позволяет проецировать сферу поиска на приграничные территории соседних областей и стран. Зачастую исторические события, приведшие к падению того или иного самолета, начинались в современных административных границах одной области, а затем переходили в другую. Имели место и более сложные ситуации, когда, например, самолет был атакован в воздушном пространстве Слонимского р-на Гродненской обл., упал на территории Барановичского р-на Брестской обл., а летчиков похоронили в ближайшей деревне, которая снова оказалась на территории Гродненской области.

Использование автором термина «регион» позволяет употреблять его и применительно к более мелким административным единицам: городам, поселкам, деревням и их окрестностям, т.к. в их административных границах имели место события, аналогичные вышеописанному случаю.

К настоящему времени автором собрана достоверная информация о местах падения более 150 самолетов на территории Гродненской, Брестской и Минской областей. При этом в пределах Гродненской области по периоду 1941–1944 гг. находится 41 объект, из которых 7 являются местами падения немецких и 34 – советских самолетов.

Наибольшая концентрация мест падения или вынужденной посадки логично вытекает из характера боевых действий авиации как в 1941, так и в 1944 году. Основное количество объектов сконцентрировано на западе региона в пределах Гродненского, Щучинского и Мостовского районов.

Особенностью объектов 1944 г. является то, что все они являются местами падений бомбардировщиков. В 90 % случаев это были Ил-4, сбитые противником при возвращении с заданий в районе своих аэродромов осенью 1944 года.

Необходимо отметить, что в 1944 г. бомбардировочной авиацией проводились массированные налеты на тыловые объекты войск противника, одним из которых был аэродром и ж.-д. узел г. Барановичи. Из общего количества потерь только незначительная часть сбитых самолетов в силу современного административного размежевания районов оказалась в пределах Гродненского региона. Для проведения поисковых работ безвозвратно потерянных советских самолетов Барановичский регион можно рассматривать как самостоятельный объект исследования.

Количество установленных военных самолетов из считавшихся безвозвратно потерянными на территории Гродненского региона: по состоянию на 01.01.2017 г.

Год	ВВС РККА				Люфтваффе		
	Истре- бители	Бомбар- диров- щики	Штур- мовики	Всего	Истре- бители	Бомбар- диров- щики	Всего
1941	9	12		21	4	2	6
1942							
1943							
1944	1	10	1	12		1	1
1945		1		1			
Итого:	34				7		

Количество установленных типов самолетов, упавших на территории Гродненского региона в период Великой Отечественной войны: по состоянию на 01.01.2017 г.

ВВС РККА		Люфтваффе	
Тип	Количество	Тип	Количество
СБ	9	Me-109	1
Пе-2	2	Do-17	1
И-153	9	Me-110	3
Ил-4	8	Ju-87	2
Ли-2	1		
В-25	2		
А-20	2		
Ил-2	1		
Всего:	34	Всего:	7

Установленное количество безвозвратно потерянных самолетов на территории Гродненского региона (распределение по районам): по состоянию на 01.01.2017 г.

Волковысский	1
Гродненский	7
Дятловский	1
Кореличский	2
Лидский	2
Мостовский	8
Новогрудский	3
Островецкий	1
Ошмянский	1
Свислочский	1
Слонимский	2
Сморгонский	2
Щучинский	10
Всего:	41

Представленная информация является далеко не полной и требует пояснений.

Особенно это относится к потерям 1941 г., т.к. по ним имеется мало достоверных данных. Например, в районе Гродно – Новы Двор – Августов 22 июня 1941 г., где воздушные бои на самолетах И-16 вели пилоты 122 иап [8, с. 14], на сегодняшний день в документах и отчетах по результатам полевых исследований, кроме констатации факта, что те или иные летчики не вернулись с боевого вылета, каких-либо сведений о местах их падения не выявлено. В то же время сомнений в том, что они должны быть, – нет.

Аналогичная ситуация связана с вылетами бомбардировщиков СБ из состава 12 и 13 бад в район Гродно – Индура для поддержки контрудара группы Болдина [2; 3; 4; 5]. Имеется информация о предположительных местах падений нескольких машин, в том числе и с возможным нахождением костных останков членов экипажей. Из-за невозможности в настоящее время их идентификации, а также выяснения типа самолетов в таблицу они пока не включены.

Вполне объяснимым, на наш взгляд, является наибольшее количество самолетов СБ и И-153, сбитых или совершивших вынужденные посадки ввиду повреждений в 1941 г.

То же относится и к некоторым потерям 1944 г., которых было немного в силу скоротечности боевых действий на территории региона. Так, имеются сведения о нескольких достоверных местах падения и гибели экипажей штурмовиков Ил-2, которые к настоящему времени не локализованы на местности и внесены в базу данных в статусе «проверяемых».

Кроме того, в таблицу не включены заявленные победы в 1941 г. над дальними разведчиками Люфтваффе Ju-88. Это связано с тем, что на данный момент достоверно не установлены места их падения, а для заявок советских летчиков характерна некоторая «расплывчатость» в указании районов падения [6]. Отметим, что в указанных обстоятельствах как летчики, так и командование имели все возможности для установления факта падения самолета противника. Возможно, в силу сложности атак и перехвата высотных скоростных целей, истребители могли выдавать «желаемое» падение противника, за «действительное» – уход поврежденного самолета и его падение на своей территории. Этим можно объяснить как «расплывчатость» формулировок с указанием района падения, так и отсутствие фактических мест падения.

По результатам исследований боевых действий авиации в 1941 г. на указанной территории в период 2009–2011 гг. автором статьи были изданы книги: «Крылья над Гродно», «Крылья над Лидой», «Крылья над Неманом», каждая из которых описывает боевые действия полков 11-й смешанной авиадивизии, находившейся в Гродненском регионе [7; 8; 9]. Достоверно установлены места гибели всех девяти летчиков 127 ИАП, сбитых 22 июня 1941 г. Выявлено место падения и обнаружен двигатель самолета И-153, по которому удалось установить фамилию летчика. Его И-153, по всей вероятности, был первым сбитым советским самолетом ЗапОВО. 11 июля 2014 г. в д. Каменка Щучинского района по результатам авторского исследования судьбы летчиков 127 ИАП открыт памятник с указанием всех имен.

Из представленного 41 объекта в 80 % случаев установлены имена членов экипажей.

Основным принципом включения сведений в базу данных является:

- достоверность фактической информации, которая подтверждается материальными свидетельствами на месте падения самолета, позволяющими идентифицировать его тип;

- объективные показания свидетелей из числа местных жителей или участников боя;

- архивные или иные документальные указания на обстоятельства, место падения и гибели экипажа.

Работа по изучению, систематизации и учету обстоятельств и мест гибели экипажей является необходимой и составной частью в восстановлении и увековечивании имен пропавших без вести летчиков. Она же является важным элементом исследования авиации Беларуси как составной части истории Вооруженных Сил Республики Беларусь в частности и военной истории Беларуси в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. ЦАМО. – Ф. 20121 Оп. 1. Д. 111. – Журнал боевых действий 36-й Смоленской БАД ДД.
2. ЦАМО РФ. – Ф. 20056. Оп. 1. Д. 8. – Отчеты о боевой работе 22.06.41–31.12.42 г.
3. ЦАМО РФ. – Ф. 20060. Оп. 1. Д. 3. – История боевых действий 13 БАД. – Л. 3.
4. ЦАМО РФ. – Ф. 13 БАД. Оп. 1. Д. 2. – Боевое донесение и опер. сводки частей и дивизии с 22.06.41 г. по 15.08.41 г.
5. ЦАМО РФ. – Ф. 20060. Оп. 1. Д. 3. – Сведения о численном, боевом составе потерях частей 13 бад. – Л. 6.
6. *Киенко, Д. Г.* В Гродненском небе / Д. Г. Киенко // Белорусская военная газета. – 2015. – № 165. – 3 сент.
7. *Киенко, Д. Г.* Крылья над Гродно: боевые действия 127 ИАП 22–23 июня 1941 г. / Д. Г. Киенко. – Гродно : Хата, 2009. – 37 с.
8. *Киенко, Д. Г.* Крылья над Лидой: боевые действия 122 ИАП 22–23 июня 1941 г. / Д. Г. Киенко. – Гродно : Хата, 2009. – 56 с.
9. *Киенко, Д. Г.* Крылья над Нёманом: трагедия 16 СБАП 22 июня 1941 г. / Д. Г. Киенко. – Гродно : Хата, 2010. – 64 с.
10. ЦАМО. – Ф. 127-й ИАП Оп. 299458. Д. 1. – Журнал боевых действий 127 ИАП. – Л. 4.