

10. Органы государственной безопасности СССР в годы Великой Отечественной войны : сб. док. : в 8 т. – М. : Русь, 2003. – Т. 3, кн. 1 : Крушение «Блицкрига» (1 января – 3 июня 1942 г.). – 692 с.
11. Органы государственной безопасности СССР в годы Великой Отечественной войны : сб. док. : в 8 т. – М. : Русь, 2003. – Т. 3, кн. 2 : От обороны к наступлению (1 июля – 31 декабря 1942 г.). – 701 с.
12. Органы государственной безопасности СССР в годы Великой Отечественной войны : сб. док. : в 8 т. – М. : Русь, 2008. – Т. 4, кн. 1 : Секреты операции «Цитадель» (1 января – 30 июня 1943 г.). – 796 с.
13. «Смерш». Исторические очерки и архивные документы / В. С. Христов [и др.]. – М. : Изд-во Главархива Москвы ; Моск. учебники и Картоли-тография, 2005. – 343 с.
14. Шарков, А. В. НКВД Беларуси в вооруженной борьбе с нацистским агрессором и националистическим подпольем в годы Великой Отечественной войны / А. В. Шарков. – Минск : Акад. МВД, 2012. – 277 с.
15. Шарков, А. В. Органы внутренних дел в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. / А. В. Шарков. – Минск : РИВШ, 2009. – 36 с.
16. Щит и меч Отечества : о становлении, развитии, совершенствовании белорусских спецслужб / Ком. гос. безопасности Респ. Беларусь, М-во информации Респ. Беларусь. – Минск : Междунар. центр интеграционной информации, Обществ. пресс-центр Дома прессы, 2006. – 339 с.

Н. Б. Щавлинский

120-й АВИАПОЛК (БЕЛОРУССКАЯ АВИАГРУППА) ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Успешное развитие гражданской авиации Беларуси было прервано вероломным нападением фашистской Германии на Советский Союз 22 июня 1941 года. Практически с первых дней войны в Главное управление Гражданского воздушного флота (ГУГВФ) поступили тысячи писем, телеграмм, заявлений от пилотов, штурманов, бортмехаников, инженеров, техников, командиров подразделений с просьбой направить их в действующую армию.

23 июня 1941 г. Наркомат обороны СССР издал приказ, в соответствии с которым из подразделений Гражданского воздушного флота (ГВФ) были сформированы авиагруппы особого назначения: Северная, Прибалтийская, Киевская, Юго-Западная, Московская, а также Белорусская. Этим же приказом личный состав, зачисленный в особые авиагруппы ГВФ, считался призванным в ряды Красной армии [1, с. 103].

Белорусскую особую авиагруппу с первых дней ее формирования возглавил П. Е. Тимашев. Позже, осенью 1941 г., командиром был назначен И. В. Сулимов, комиссаром – И. А. Чибисов, а начальником политотдела – М. Ф. Сеницын.

В августе 1941 г. Белорусская авиагруппа была преобразована в Западную авиагруппу ГВФ особого назначения, оперативно подчинявшуюся командованию ВВС Западного фронта, а с мая 1942 г. и до конца войны 1-й воздушной армии.

В первые месяцы Великой Отечественной войны лётный состав авиагруппы в основном обеспечивал связь штаба фронта со штабами армий, войсковыми частями и соединениями, транспортировал военнопленных и различные грузы: в пределах Западного фронта эвакуировал тяжелораненых бойцов и командиров в тыловые госпитали, доставлял на фронт консервированную кровь и другие медицинские грузы. С первых дней войны подразделениям авиагруппы приходилось очень часто менять место своего базирования, что также было связано с большим риском.

Например, в тот день, когда был назначен перелёт самолетов к месту формирования Белорусской особой авиагруппы, фашисты обнаружили Минский аэродром и подвергли его ожесточенной бомбардировке. Старший авиатехник Минского авиапредприятия К. Е. Сазонов оперативно организовал рассредоточение самолетов и дополнительную их маскировку, а в минуты относительного затишья они покидали аэродром и брали курс к месту нового базирования в район г. Борисова. В то время, когда пилот В. А. Ярошевич готов был поднять в воздух последний самолёт с авиатехником на борту, неожиданно привезли раненого, которому К. Е. Сазонов уступил свое место. Но авиатор из сложившейся ситуации вышел с честью и достоинством. В дальнем секторе аэродрома он обнаружил хорошо замаскированный самолет По-2. Осмотрев его, Сазонов запустил двигатель и взлетел по намеченному курсу. Авиатор не только благополучно долетел к новому месту базирования, но и мастерски посадил самолет, тем самым вызвав восхищение у своих товарищей. Так старший авиатехник К. Е. Сазонов, проявив смекалку и отвагу, в боевых условиях впервые выполнил самостоятельный полет [2, с. 44].

Высокое лётное мастерство и мужество проявил при выполнении боевого задания пилот Н. Н. Бурков. Однажды ему было поручено разведать огневые точки противника. На бреющем полете, маскируясь лесными массивами, изгибами местности, пилот пролетел через линию фронта, обошел стороной сильно укрепленную зону противника, а затем неожиданно для врага появился над заданной целью с тыла. При выполнении очередного задания самолет Н. Н. Буркова был обстрелян орудийными снарядами и получил много повреждений. Пилот произвел посадку на нейтральной полосе. Здесь ему на выручку пришли советские танкисты: под сильным пулеметным огнем врага они отбуксировали самолёт в безопасное место, где Бурков смог произвести его ремонт. На следующий день пилот благополучно прибыл на базу [3, с. 60].

Немало славных страниц авиаторы Западной авиагруппы вписали в героическую оборону Москвы. Бывший начальник ГУГВФ (1938–1942) В. С. Молоков подчеркивал, что «...нужно ясно представить обстановку тех

дней, чтобы понять, насколько трудны были эти рейсы. Сотни зенитных орудий и прожекторов гитлеровцев были нацелены в небо, в воздухе кружили вражеские самолеты. И все-таки наши тихоходы проникали ночью сквозь немецкие заслоны к заданным объектам и наносили внезапные удары по врагу» [4, с. 24].

Выполняя боевые задания руководства ВВС Западного фронта, пилоты Западной авиагруппы ГВФ днем и ночью летали на разведку позиций противника, подвергали их бомбардировке, забрасывали во вражеский тыл разведгруппы и обеспечивали их продовольствием и снаряжением, разбрасывали агитационного характера листовки.

Выполнение всех этих заданий поручалось опытным пилотам и штурманам. Почти круглые сутки они вели разведку, и их сведения о местонахождении противника позволяли подразделениям Красной армии наносить эффективные удары по вражеским позициям. Только за период обороны Москвы экипажи Западной авиагруппы выполнили 935 разведывательных полётов. Мастерами воздушной разведки зарекомендовали себя пилоты Н. В. Бородулин, Ф. А. Черкасов, Ф. З. Козырев, И. В. Шубин и др.

Например, пилот И. В. Шубин, выполняя разведывательный полет 24 ноября 1941 г. в районе г. Клин, заметил двигавшуюся в сторону Солнечногорска большую колонну немецкой пехоты с артиллерией. Совершив посадку на близлежащий аэродром, он доложил разведданные своему командованию. Вскоре авиаэскадрилья штурмовиков Ил-2 поднялась в воздух, настигла вражескую колонну и разгромила ее.

Однажды Ф. А. Черкасов доставлял важный пакет в штаб корпуса на самолёте Р-5. Подлетая к фронту, он обнаружил на его подступах большое скопление вражеских войск и доложил об этом командиру корпуса. Информация была настолько важной, что по возвращении на базу Ф. А. Черкасов был вызван к командующему Западным фронтом генералу армии Г. К. Жукову, от которого получил благодарность за отлично выполненное задание [3, с. 63].

В дни обороны Москвы экипажи Западной авиагруппы ГВФ принимали также активное участие в бомбардировке живой силы и техники противника. В качестве бомб в основном применялись клеенчатые мешки, наполненные быстро воспламеняющейся горючей смесью, термитом и гранатами. Такие бомбы, получившие название «огненные мешки», обладали большой силой разрушения. К тому же сравнительно небольшая скорость самолётов У-2 и малая высота их полета позволяли экипажам осуществлять точную бомбардировку вражеских объектов.

Насколько успешными были такие полёты можно судить по многочисленным отзывам командования воинских частей Красной армии, которые поступали в адрес руководства авиагруппы, а также по имеющимся сведениям и фактам.

Например, Герой Советского Союза, командир 1-й Московской стрелковой дивизии, полковник А. И. Лизюков обратился 10 ноября 1941 г. с просьбой к своим землякам – белорусским авиаторам – произвести

бомбардировку вражеских войск в районе Подмосковья. На выполнение боевого задания вылетело семь самолетов Западной авиагруппы ГВФ. После удара с воздуха по врагу дивизия под командованием А. И. Лизюкова успешно овладела укрепленным районом [2, с. 45].

Забегаая вперед, необходимо сказать, что Александр Ильич Лизюков и его братья Петр и Евгений проявили высокий патриотизм и мужество в борьбе с врагом и погибли смертью храбрых. Но память об отважных защитниках родины жива и сейчас, их именами названа улица в Гомеле.

Вот еще один пример. 5 ноября 1941 г. 12 самолётов авиагруппы поднялись в воздух для бомбардировки железнодорожной станции в районе населенного пункта Дорохово. Налёт оказался удачным: горели вражеские вагоны, наземные сооружения и объекты. Но пулеметным огнем противника был пробит добавочный бензобак на самолете С-2, тестируемом В. А. Шипиловым. Бензин разлился по всей кабине, от которого загорелась задняя часть самолета и одежда на стрелке-бомбардире А. Н. Крысове. Стремясь сбить пламя, Шипилов бросал резко машину в разные стороны, а Крысов взобрался на корпус самолета, сбросил с себя горящую одежду и всеми силами пытался не допустить пламя в кабину пилота. Усилия экипажа были не напрасны: огонь был потушен, а стрелок-бомбардир так и остался на корпусе самолёта вплоть до его приземления. Получивший сильные ожоги Крысов был доставлен в госпиталь, где и пролежал более полугодом, а затем вернулся в свою часть. За совершенный подвиг В. А. Шипилов был награжден орденом Красного Знамени, а стрелок А. Н. Крысов – орденом Красной Звезды [5, с. 3].

В те дни белорусские авиаторы проявляли не только мужество и стойкость при выполнении боевых задач, но и взаимовыручку. Так 15 декабря 1941 г. В. С. Щукин получил приказ доставить в район Клина командира связистов. Высадивши его в назначенном месте, пилот взлетел и в то же время увидел, что к связисту бежала группа немцев. В. С. Щукин не оставил советского командира в беде. Он зашел на посадку и, практически не останавливая самолёт, принял на борт связиста, на глазах врагов подняв машину в воздух.

Через несколько дней подвиг В. С. Щукина повторил пилот В. И. Гнатюк, вырвавший из лап фашистов двух советских разведчиков, высаженных им в тылу врага.

Всего за период обороны Москвы экипажи Западной авиагруппы ГВФ совершили 674 боевых вылета и сбросили на противника 2 100 «огненных мешков» [3, с. 62]. Особенно отличились при выполнении заданий летчики Т. А. Ковалёв, Н. С. Зидрашко, М. М. Жеронкин, А. И. Тюленев, И. И. Щербаков, лётчица Е. А. Устинович, командир отряда В. Л. Клыков и др.

Оценивая боевую работу личного состава Западной авиагруппы ГВФ особого назначения, командование ВВС Западного фронта в январе 1942 г. в письме, адресованном командиру этой авиагруппы И. В. Сулимову, сообщало: «Неслучайно в ходе Отечественной войны ваша авиация из авиации связи и транспорта превратилась в боевую авиацию. Это отражает великий патриотический порыв людей вашей группы, стремление принять непо-

средственное участие в уничтожении немецко-фашистских варваров. Сотни и тысячи фашистских людоедов нашли свою смерть от огня ваших самолётов. Подвиги лучших людей авиагруппы, подлинных героев. Отечественной войны, служат примером для всей авиации» [6, с. 179].

В феврале 1942 г. перед авиагруппой была поставлена боевая задача по оказанию помощи партизанским отрядам, сражавшимся с гитлеровцами в районах Вязьмы, Ельца, Дорогобужа и Брянска. Она заключалась в доставке партизанам боеприпасов, оружия, взрывчатки, продовольствия, поддержании связи между отрядами и штабом партизанского движения, эвакуации раненых, больных партизан, женщин и детей. И с этой задачей авиагруппа справилась успешно. Летом большая группа лётного и технического состава была награждена орденами и медалями. А 3 ноября 1942 г. Западная авиагруппа особого назначения за образцовое выполнение боевых задач была преобразована в 1-й отдельный авиационный полк ГВФ. В состав полка входили две транспортные авиаэскадрильи самолётов У-2 и Р-5, одна связная (У-2) и одна санитарная (С-2, С-3), рота аэродромного обслуживания, полевые авиаремонтные мастерские и соответствующие службы. После получения самолетов Ли-2 была образована еще одна авиаэскадрилья.

В начале 1943 г. перед командованием 1-го отдельного авиаполка была поставлена задача – установить постоянную связь с белорусскими партизанскими отрядами и соединениями, главным образом, в Могилёвской и Витебской областях.

Лётчики, штурманы, инженеры и другие специалисты авиаполка выполняли свои задания с особым подъемом, понимая, что тем самым они приближали час освобождения родной Беларуси. Вот несколько примеров.

В ночь на 22 июня 1943 г. группа из девяти самолетов, возглавляемая командиром эскадрильи Н. И. Зотовым, должна была доставить грузы в партизанский отряд на территории Беларуси. Прилетев к месту назначения, Н. И. Зотов не обнаружил на посадочной площадке необходимых для посадки световых сигналов. Садиться опасно. Но велико было желание пилота выполнить порученное задание. Командир эскадрильи первым произвел посадку, и, как выяснилось, в необходимом месте. Затем посадку произвели другие экипажи. В результате партизаны получили необходимые им медикаменты и грузы.

В конце марта 1943 г. в авиаполк пришло донесение, что партизанская бригада, которой командовал М. А. Нарчук, израсходовала запасы продовольствия, снаряжения и боеприпасов. И вот в ночь на 28 марта 1943 г. поднялись в воздух 13 самолетов По-2 с необходимым грузом для партизан. Но снежная буря перечеркнула все усилия пилотов: через час двенадцать самолетов из-за плохой погоды вернулись на базу. И только один самолёт, пилотируемый майором Т. А. Ковалёвым, доставил в партизанский лагерь необходимые грузы. По проложенной Ковалёвым трассе к народным мстителям стали летать и другие пилоты.

О мужестве и отваге пилота Т. А. Ковалёва хочется рассказать более подробно. Он, как признанный мастер ночных полетов, на задание вылетал

первым. Его самолет взмывал в воздух первым и в сложных метеоусловиях. Только в период сражения под Москвой Т. А. Ковалёв совершил более 250 вылетов. Он доставил партизанам тонны боеприпасов, вывез от них более двухсот раненых, сбросил на головы фашистов свыше десяти тонн бомб.

Родина высоко оценила ратные подвиги летчика. Он был награжден Золотой Звездой Героя Советского Союза, двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны I степени и многими медалями.

Вот еще некоторые эпизоды из боевой жизни прославленного авиатора. В марте 1942 г. он получил задание в паре с летчиком Афанасьевым уничтожить в районе населенного пункта Знаменка, что южнее Вязьмы, штаб вражеской дивизии. Полет происходил в кромешной тьме. Внизу были видны вспышки орудийных выстрелов, а когда подошли к Знаменке, в небо взметнулись четыре прожекторных луча. В ночной мгле стали рваться снаряды, светлячки трассирующих пуль нырнули в зенит и растаяли.

Ковалёв почувствовал резкий удар в левую плоскость машины. Самолет швырнуло в сторону и накренило. Пилот с трудом выровнял По-2. Осмотрелся. Взрывом снаряда была повреждена консоль нижнего крыла. Справа вспыхнул самолёт Афанасьева и, беспорядочно падая, оставлял за собой огненный шлейф. Стиснув зубы, Ковалёв вывел поврежденный самолёт на заданный курс и с высоты ста метров сбросил «огненные мешки». Они угодили в штаб фашистской дивизии. Вспыхнул пожар. После этого самолет взял курс на свой аэродром. На бреющем полёте Т. А. Ковалёв пересек линию фронта, но вскоре почувствовал ноющую боль в правой руке. Из разорванной меховой перчатки сочилась кровь. «Лишь бы добраться до базы...» – успокаивал себя летчик. И добрался, благополучно посадил машину. Техники насчитали в самолёте до трехсот пробоин, и к дальнейшим полётам он был уже непригоден [4, с. 28].

О полётах Т. А. Ковалёва, которые порой включали в себя три–четыре ночных посадки в тылу врага, рассказывали на разборах. На его опыте учились другие белорусские авиаторы.

Примером мужества и отваги может служить боевая деятельность пилота П. Г. Гавриша. Однажды апрельской ночью 1944 г. он совместно со штурманом Д. И. Аленикиным на самолете П-5 выполнял полет к белорусским партизанам, которые сражались с гитлеровцами на территории Витебской области. В районе железной дороги Орша–Лепель П-5 был атакован фашистскими истребителями. Пилот Гавриш был тяжело ранен в ногу и голову, штурман Аленикин получил ранение в лицо и руку. Самолет был сильно поврежден: пробит бензобак, перебит лонжерон, сорвана часть обшивки на руле поворота, разбит компас. Управление самолётом взял на себя штурман и привел его на свой аэродром. Но посадить не смог и ушел на второй круг. К счастью, в тот момент пришел в себя пилот и, преодолевая боль, посадил машину.

14 марта 1944 г. произошло важное событие в жизни авиаполка, руководимого, как и прежде, подполковником П. В. Сулимовым. За проявленную отвагу в боях с немецкими захватчиками, за стойкость, дисциплину, организованность, за героизм личного состава приказом Верховного Главнокомандующего 1-й отдельный авиационный полк Гражданского воздушного флота был преобразован в 120-й отдельный гвардейский авиационный полк гражданского флота. В соответствии с постановлением Президиума Верховного Совета СССР полку было вручено гвардейское знамя, а всему личному составу – гвардейские знаки [4, с. 29].

Но война продолжалась, и сразу же после этого торжества командир подразделения П. П. Сидоров и пилот С. П. Дегтяров на двух самолетах с грузом вылетели к партизанам в район Могилёва. Низкая облачность и снегопад усложняли выполнение задания. Но Дегтярев со штурманом П. П. Никифоровым все-таки выполнили задачу и вернулись на базу. А командир П. П. Сидоров со штурманом А. С. Ефременковым обратно не вернулись.... Только через десять дней в полку узнали, что они находились у партизан. Утром 1 мая 1944 г. командир подразделения Н. И. Зотов доставил их в полк. Как выяснилось, во время полета их самолет обстреляли с земли немцы.

Из-за пробитого радиатора заклинило поршни в двигателе, но пилот все-таки смог посадить самолет на опушке леса. В то же время авиаторы увидели, что к ним бежали немцы. Почти шесть дней без пищи, по снегу, раненные, они добивались до партизан.

28 августа 1944 г. Красная армия завершила освобождение Беларуси, после чего военные действия были перенесены на территорию Прибалтийских республик. Затем начались бои в Восточной Пруссии. 120-му авиаполку была поставлена задача выполнять санитарные задания, производить бомбардировку зажигательными и осколочными бомбами крупных железнодорожных узлов на подступах к Кёнигсбергу. Днем и ночью, выполняя полёты, лётный состав полка оказывал помощь советским войскам в проведении Инстербургско-Кёнигсбургской операции. За время ее проведения авиаполк выполнил 8 165 самолётоволетов [3, с. 68].

После взятия Кёнигсберга авиаполк, пополнив свой парк самолетами Ли-2, участвовал в переброске подразделений и частей Красной армии на Берлинском направлении. Высоко были оценены боевая работа полка, самоотверженность, мужество, отвага и героизм личного состава: 19 февраля 1945 г. приказом Верховного Главнокомандующего полку было присвоено почетное наименование «Инстербургский» [3, с. 68].

После завершения Великой Отечественной войны, а именно 17 мая 1945 г., 120-й отдельный гвардейский Инстербургский авиационный полк ГВФ за образцовое выполнение заданий в боях с немецко-фашистскими захватчиками при овладении городом и крепостью Кёнигсберг и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР был награжден орденом Александра Невского [2, с. 66].

За весь период Великой Отечественной войны личным составом авиаполка было произведено более 102 тысяч самолётоволетов, из них с посадкой в тылу врага – 2 130. Перевезено: 136 тыс. чел., в том числе более 65 тыс. раненых, 3 426 тонн различных грузов. Советское правительство

высоко оценило боевую работу авиаполка – свыше тысячи человек было отмечено государственными наградами. Из них, пилотов – 281, техников и механиков – 242, командиров – 110, штурманов и стрелков-бомбардиров – 48, инженеров – 136, младших специалистов – 64, других специалистов – 223 человека, 49 человек были награждены медалью «Партизану Отечественной войны» [4, с. 30].

В числе неоднократно награжденных и отличившихся в боях за свободу и независимость Родины: командир подразделения Я. Бибииков, комиссар подразделения Ж. Татарчук, пилот Н. Маслюков, техники А. Ярилов, С. Климович и А. Лукин, пилоты И. Ерастов, Н. Кравченко, штурманы К. Вильчинский, М. Аркадьев, В. Бараев, М. Журенко, А. Гребенкин, Б. Дробышев, П. Пузанов, Н. Зотов, И. Зотов, И. Буланов, Н. Большаков и др.

Благодарные потомки никогда не забудут имена пилотов А. Мамкина, А. Гуральникова, И. Чалпанова, А. Приходченко, Н. Егорова, П. Никишова, П. Филиппова и всех тех, кто отдал жизнь во имя будущего.

ЛИТЕРАТУРА

1. История гражданской авиации СССР / под общ. ред. Б. П. Бугаева. – М. : Воздушный транспорт, 1983. – 376 с.
2. Дегтев, В. С. Крылья Белоруссии / В. С. Дегтев. – Минск : Беларусь, 1973. – 151 с.
3. Савин, Н. А. Сквозь огненные годы / Н. А. Савин // Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне. – М. : Воздушный транспорт, 1985. – 240 с.
4. Щавлинский, Н. Б. Белорусская гражданская авиация в годы становления и в период Великой Отечественной войны / Н. Б. Щавлинский. – Минск : РИВШ, 2005. – 53 с.
5. Драговоз П. Фронт и тыл ГВФ / П. Драговоз, В. Дегтев // Гражданская авиация. – 2000. – № 5. – С. 3–4.
6. Гражданская авиация СССР (1917–1967). – М. : Транспорт, 1968. – 319 с.

А. Г. Цымбал

СТАНОВІШЧА НАСЕЛ'НЯЦТВА НА АКУПАВАНЫХ ТЭРЫТОРЫЯХ БЕЛАРУСІ ПАВОДЛЕ МАТЭРЫЯЛАЎ КАЛЕКЦЫІ ДАКУМЕНТАЎ ГЕНЕРАЛЬНАЙ АКРУГІ «БЕЛАРУСЬ»

На частцы акупаванай тэрыторыі Беларускай ССР нацысцкай Германіяй быў створаны кіруючы орган акупацыйнай адміністрацыі – Генеральны камісарыят «Беларусь» (ГКБ), на чале якога стаяў генеральны камісар В. Кубэ. Кіраўніцтва камісарыята знаходзілася ў Мінску, камісарыят кантраляваў тэрыторыю плошчай каля 60 тыс. км², адміністрацыйны падзел ГКБ налічваў 11 абласных камісарыятаў.