

**МИНСКАЯ ОБЛАСТЬ КАК ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ
МЕСТ ПАДЕНИЙ САМОЛЕТОВ (1941–1945). СТАТИСТИЧЕСКИЙ ОБЗОР**

На протяжении более 15 лет научно-исследовательской группой «Рубон» под руководством историка Д. Киенко проводятся системные исследования в области авиапоиска мест безвозвратных потерь самолетов на территории Беларуси. Результаты работ и исследований сводятся в единую (региональную) базу данных. Ранее была опубликована статья «Гродненский регион как объект исследования мест падений самолетов 1941–1945 г., систематизирующая результаты поисковых работ по Гродненской области, нынешняя публикация посвящена Минскому региону. Форма подачи материала в виде таблиц более содержательна и системна (для наглядного восприятия), при этом следует учитывать, что у каждого случая имеются свои «истории», которые в своей совокупности невозможно описать в рамках одной публикации.

Минская область в силу своего географического положения находилась в самой гуще событий, связанных с действиями авиации. Регион характеризуется весьма «плотным» наполнением его территории местами потерь самолетов, это вызвано несколькими факторами. Во-первых, регион оказался в зоне активных действий авиации (в зоне противодействия немецкой авиации атакам советских бомбардировщиков) при наступлении немецких войск в 1941 году. Во-вторых, в 1944 г. основной уровень потерь приходится на советскую бомбардировочную авиацию, самолеты которой были сбиты во время атак на Минск, Борисов и Молодечно, а также штурмовиков Ил-2, участвующих в операции «Багратион», атаковавших «котлы» окруженных войск противника.

Значительная часть первоначальной информации по Молодеченскому и Логойскому районам была получена благодаря поискам краеведа В. Бриштена, который с середины 80-х гг. осуществлял не только поиск «на земле», но и в архивах, а также вел переписку с ветеранами. Сегодня его сын – Дмитрий продолжает дело отца и является заместителем руководителя научно-исследовательской группы «Рубон». Регулярные полевые выезды позволили наладить контакты и сотрудничество с краеведами «на местах».

Особенно следует отметить помощь краеведов Крупского, Логойского и Молодеченского районов. В таблице видно, что Логойский район выделяется значительным количеством найденных мест падений самолетов. Все места были обнаружены в результате интенсивных выездов и полевых исследований, проведенных на его территории научно-исследовательской группой «Рубон» период 2015–2019 годов. По состоянию на 1 июля 2019 г. на территории Минской области в базе данных имеется 102 места падений самолетов.

Следует отметить, что здесь не учтены самолеты, заявленные как «сбитые истребителями ПВО в июле 1944 г.», так как в советских документах не указаны их районы падения, а летчики ограничились в донесении лишь словами «сбит западнее Минска», в немецких же документах имеются сведения лишь о маршруте полета; не учтены также самолеты, потерянные на аэродромах Мачулищи и Лошица при авианалете немецкой авиации 3 июля 1944 г., так как они не были «в вылете». Самолеты, упавшие на меридиане шоссе Орша-Минск, еще находятся на стадии обработки.

Таким образом, исходя из имеющихся наработок, в Минском регионе потенциально может быть не менее 150 мест падений. По потерям 1941 г. условно регион можно разделить на две части: северную и южную. Это обусловлено направлениями ударов танковых групп Вермахта, на которые вынужденно «работала» фронтовая и дальняя авиация, соответственно потери были понесены вдоль основных дорог, по которым двигалась техника противника в июне 1941 г. (среди них было обнаружено и точное место гибели экипажа Героя Советского Союза капитана Н. Гастелло, найдены элементы конструкции самолета и оборудование кабины штурмана).

Если говорить о потерях 1944 г., то их также можно разделить на две составляющие: потери АДД при ударах по Минску, Молодечно и Борисову при поддержке прорыва партизан у оз. Палик и потери фронтовой авиации, в особенности штурмовиков Ил-2. Отметим, что значительная часть Ил-2 (7 из 9) была потеряна не при атаках по отходящим войскам противника, а при ударах по «котлам», в том числе и сбитый у поселка Сосны Герой Советского Союза Б. Окрестин. Обращает на себя внимание существенное значение в графе «неизвестные» по советским самолетам – все они относятся к 1941 году. По предварительным данным в большинстве своем они представляют самолеты СБ, однако пока дополнительных сведений, позволяющих «вычислить» экипаж или принадлежность к полкам, не имеется. Наличие такого количества самолетов СБ вполне сопоставляется с интенсивностью и общим направлением их вылетов в данный регион, а также заявками «на победу» с немецкой стороны. Однако ни одни источники пока не позволяют точно локализовать места их падений, так как в «советском» случае есть только указание на цели и время вылета, а в «немецком» – время атаки. Эти данные не позволяют локализовать места, поэтому приходится работать «от земли».

При отсутствии фактической (документальной) информации установить места падений самолетов и узнать о событиях, которые этому предшествовали/имели место после помогает работа с местным населением. Как правило, местные жители весьма часто полностью подтверждали факт падения или посадки советских многомоторных самолетов с экипажем в составе от 2 до 3 человек в 1941 году. Примером может служить ситуация в Городокском сельсовете Молодеченского района. На окраине деревни имеется безымянная могила советских летчиков, место падения самолета которых было локализовано группой «Рубон» еще в 2017 году. К сожалению, тип и принадлежность самолета к полку на данный момент не установлены ввиду отсутствия значимых находок, однако, по всей вероятности, учитывая множество косвенных факторов, это был СБ.

В другом случае, в Логойском районе на 4–5 день войны советский двухмоторный самолет, преследуемый немецким истребителем, загоревшись в воздухе, упал на лес. Погибли два лейтенанта и сержант. Деревня Боровые, в 200 м от которой погиб экипаж, была сожжена немецкими полицейскими частями во время войны вместе с жителями и не восстанавливалась после войны. Свидетелей нет, тем не менее, опросом было установлено, что экипаж первично был захоронен рядом, однако в течение трех лет поисков и дополнительного опроса жителей соседних деревень оказалось, что в 50-е гг. летчиков как безымянных перезахоронили на кладбище в д. Беларучи. Нашелся даже свидетель, который вспомнил, что будучи школьником помогал учителю по труду в Беларучской школе заливать цемент для памятника безымянным летчикам. По найденным элементам двигателей и дюрала было установлено что это был СБ, однако имена летчиков до сих пор неизвестны. Ценная информация для пополнения базы данных получается в процессе обработки сведений партизанских архивов в Национальном архиве Республики Беларусь.

Так например, после выявления в одном из документов слов: «Обнаружено место падения самолета, из экипажа в составе 5 человек один погиб, двое разыскиваются, двое – майор и ст. лейтенант направлены на ближайшую площадку Комарова для эвакуации» было проведено исследование, в результате которого оказалось, что эта информация была передана шифротелеграммой из бригады Бельского 30 июня 1944 года. Сопоставив эти данные с созданной базой данных по вылетам и потерям АДД в рамках операции «Багратион» было установлено место гибели членов экипажа самолета из состава 15 ГАП ДД в Старобинском районе.

В представляемой базе данных учитывались также оставленные экипажем самолеты, которые не разбились и не сгорели при посадке, но тем не менее были безвозвратно потеряны. Так, один из СБ поздних серий выпуска 1940 г. совершил посадку у д. Антополь. Через месяц после посадки 13 детей, возвращаясь со сбора грибов, залезли в стоявший на поле самолет. Один из них, не зная с чем имеет дело, расстопорил блестящую «вертушку» взрывателя ФАБ, раскрутил ее, приведя взрыватель в боевое состояние. Раздался взрыв, все дети погибли от детонации бомб, находившихся в бомболюке. К сожалению, и такие сюжеты отражают реальность картины истории авиации в Беларуси.

В ходе многолетней работы в данном регионе удалось установить принадлежность 70 % самолетов и выявить фамилии более 60 членов экипажей. По немецким самолетам ведется активное сотрудничество с исследователями из Германии. Так, по сбитым самолетам Ил-4 АДД установлены почти все немецкие летчики, которые их атаковали, а на один из экипажей найдено подтверждение со стороны зенитных орудий, прикрывавших Минск. Систематизированная в базе данных информация позволяет увидеть «общую картину» в регионе, а в совокупности с Гродненской и Брестской областями – и наиболее полную картину на западном ТВД, избежать «дублей», когда разные свидетели и документы описывают один и тот же уже выявленный случай, планировать дальнейшие исследования, не искать «второй раз» ранее обнаруженные места падений, закрывает «белые пятна» в мозаике действий авиации и судеб экипажей, пропавших в небе в Беларуси (особенно это актуально для раскрытия вопроса и темы 1941 г., где значительная часть не вернувшихся самолетов считается пропавшими без вести).

Т а б л и ц а 1

Количество установленных безвозвратно потерянных самолетов
на территории Минского региона
(по результатам исследований автора за 2013–2019гг.)

Годы	немецкие	советские	Итого:
1941	5	45	50
1942	1		1
1943	3	1	4
1944	15	30	45
не установлено	2		2
Всего:	26	76	102

Таблица 2

Количество установленных безвозвратно потерянных советских
и немецких самолетов на территории Минского региона
(по результатам исследований автора за 2013–2019 гг.)

Тип		Тип	
Fi-156	1	СБ	18
He-111	3	А-20	2
Ju-88	7	И-15бис	3
Ju-87	4	Ил-2	9
Fw-58	2	Ил-4	18
Me-110	1	Ли-2	6
Fw-190	3	С-47	6
Fw-189	1	Пе-2	1
Me-109	1	Як-9	1
неизвестный	3	неизвестный	12
Всего	26		76

Таблица 3

Распределение по Минской области
безвозвратно потерянных самолетов на территории районов
(по результатам исследований автора за 2013–2019 гг.)

Район	
Березинский	1
Борисовский	8
Вилейский	4
Воложинский	3
Дзержинский	1
Копыльский	2
Клецкий	5
Крупский	11
Логойский	14
Любанский	2
Червеньский	2
Стародорожский	4
Минский+Минск	18
Молодеченский	18
Слуцкий	4
Смолевичский	1
Солигорский	2
Червеньский	2
Всего:	102