

УДК 94:358.42+355.425.4 «1942/1944»(477.75)

АНАЛИЗ ДЕЙСТВИЙ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ ПО СНАБЖЕНИЮ КРЫМСКИХ ПАРТИЗАН В ИЮНЕ 1943 – АПРЕЛЕ 1944 гг.

Ткаченко С.Н.

*Таврический национальный университет им. В. И. Вернадского, г. Симферополь, Украина
E-mail: tkserg1@yandex.ru*

В статье исследованы действия советской авиации по разнообразному снабжению партизан Крыма в третий период их боевой деятельности, раскрывается проблематика авиационной составляющей взаимодействия, представлены сведения об аварийности в процессе авиационного обеспечения партизанских соединений Крыма.

Ключевые слова: партизаны, авиация, Крым, снабжение, взаимодействие, источники.

Введение и историография проблемы. Партизанское движение в Крыму 1941-1944 годов в последнее время находится под определённым вниманием исследователей. Однако, если крымские историки – А.Мальгин, Е.Мельничук, О.Романько, В.Брошеван и другие, с конкретных различных сторон рассматривают феномен крымского партизанства [6; 10; 16; 19; 20; 21; 28; 29; 30], то их российские коллеги ограничиваются общими проблемами и внимание больше уделяют тенденциям в масштабе всего партизанского движения на оккупированной территории СССР, не выделяя, как правило, каких-то особенностей партизанской войны в Крыму [4; 5; 24; 25]. На материковых украинских землях изучение истории борьбы крымских партизан практически не ведётся, а то, что есть не всегда адекватно в современных условиях [15; 32; 34].

Но есть тема, которую никто из историков любых стран в основном не поднимал. Это – проблематика взаимодействия крымских партизан и советской авиации в её различной ведомственной подчиненности и организационной принадлежности. За редкими научными статьями, давно опубликованными в специализированных изданиях, и несколькими обобщающими работами с упоминанием о снабжении партизан посредством авиации [2; 13; 17; 35], тема остаётся малоизученной и почти неизвестной своей конкретикой. Зато в опубликованных мемуарах партизан, их отчётах и воспоминаниях, хранящихся в Государственном Архиве АР Крым, и нескольких документальных работах Героя Советского Союза, летчика и писателя В.И.Емельяненко [11; 12], эта тема проходит красной нитью. Ведь основным и единственным путём эвакуации на «Большую землю» раненых, больных и обессиленных, как и разнообразного снабжения, был воздушный. Недаром те партизаны, кто подлежал отправке, называл этот путь «путём жизни» [43, л. 12].

Актуальность данной статьи обусловлена потребностью фундаментальной разработки исторических аспектов организации и развития авиационного обеспечения партизанского движения в Крыму в 1942-1944 гг. с помощью авиационных частей и подразделений различной подчинённости.

Целью статьи является создание комплексной, целостной и научной картины взаимодействия авиачастей с крымскими партизанами в указанный период. Новизна данной статьи состоит в первую очередь, в постановке самой проблемы и решении конкретных исследовательских задач, касающихся деятельности авиации по снабжению партизанского движения в Крыму, а также в более широком смысле – изучения взаимодействия партизан и авиаторов. Представленная работа основана главным образом на крымских материалах, которые находятся в различных местных учреждениях (государственный и ведомственные архивы, фонды музеев и комнат боевой славы воинских частей, библиотеки, редакции газет). Документы по теме исследования, хранящиеся за пределами Крыма, приводятся по опубликованным изданиям; исследование архивов армейской подчиненности будет проводиться в дальнейшем.

Именно на основе этих положений и анализируется деятельность советской авиации в третий период партизанского движения, хронологические рамки которого (июль 1943 – апрель 1944 гг.) установлены в Отчёте Крымского Штаба Партизанского Движения (КШПД) о действиях партизан в Крыму за период с ноября 1941 по апрель 1944 года [37, л. 440]. Это практически совпадает со временем действия авиации в июне 1943 – апреле 1944 гг., о котором есть конкретные архивные сведения. Указанный период избран по принципу последовательности – два предыдущих этапа рассматривались автором в других изданиях, результаты исследований докладывались на международных научных конференциях. Кроме того, по периоду в Государственном архиве АР Крым хранятся уникальные документы, из которых можно с высокой степенью точности привести разнообразный количественный материал (в отношении других периодов сводные данные в крымских архивах пока не найдены и являются предметом дальнейшего исследования).

Состав сил и средств авиации. В Великой Отечественной войне 1941–1945 гг., наряду с тремя «силовыми» наркоматами – Народным Комиссариатом Обороны, Народным Комиссариатом Военно-Морского Флота и Народным Комиссариатом Внутренних Дел - принимали участия военизированные формирования других тогдашних советских министерств и ведомств. Одним из них было Главное Управление Гражданского Воздушного Флота (ГУ ГВФ) при Совете Народных Комиссаров Союза ССР, приравненное к отдельному наркомату [3, с. 106]. А непосредственно с июня 1943 года на материальное обеспечение крымских партизан действовал (или, как говорят в авиации, работал) 1-й авиационный транспортный полк ГВФ из состава 1-й авиационной транспортной дивизии ГВФ (*атд ГВФ*) [17, с. 70]. Командир полка – подполковник Константин Александрович Бухаров. На вооружении имел средние военно-транспортные самолёты Ли-2 и их американские аналоги С-47 (несколько совершеннее по характеристикам) [31, с. 38].

Ввиду того, что возможна путаница в наименованиях частей, кратко остановимся на предыстории и последующих преобразованиях соответствующего авиаполка и дивизии. Сформировано соединение как Московская авиагруппа особого назначения ГВФ (МАОН ГВФ) в первые дни войны из опытных летчиков гражданской авиации [14, с. 28]. Имела семь отрядов (с конца 1941 г. назывались эскадрильями). Основной аэродром базирования – Внуково Московской области. МАОН была оснащена самолетами ПС-84 (с сентября 1942 г. изменено наименование на Ли-2). Выполняла самые

разнообразные задания по доставке грузов и людей, в т.ч. в тыл противника. С сентября 1942г. авиагруппа была преобразована в 1-ю авиатранспортную дивизию ГВФ. Командиром 1-ой *атд ГВФ* с того времени по март 1944 г. был генерал-майор авиации М.П. Казьмин. Преобразована Приказом НКО СССР №0361 от 05.11.1944 г. в 10-ю гвардейскую авиационную транспортную дивизию ГВФ [9, с. 28].

В ходе операций по освобождению Правобережной Украины весной-летом 1944 года экипажи различных авиаполков ГВФ совершили около 24 тыс. самолетовылетов, перевезли около 15 тыс. человек, свыше 2600 т боеприпасов и горючего. Успешные боевые действия авиачастей ГВФ получили высокую оценку командования. Особо отличившиеся части были удостоены почетных наименований, в том числе и 1-й авиаполк 10-й гвардейской транспортной авиадивизии ГВФ получил наименование Херсонский [22, с. 197].

Кроме названного авиаполка, в интересах крымских партизан в рассматриваемый период летало ещё две группы самолётов из различных авиачастей. Летали на посадочные площадки в горнолесной части Крыма экипажи А.Л.Москалина и Б.Г.Китаева на Ли-2 из 11-го гвардейского дальнебомбардировочного авиаполка [33] и группа У-2 (С-2) и ПР-5 из 8-го отдельного авиаполка ГВФ [17, с.71].

Первая воинская часть за всю войну имела несколько наименований: 14-й тяжёлый бомбардировочный авиационный полк (22.06.1941 – 14.01.1942), 14-й авиационный полк дальнего действия (06.03. 1942 – 26.03.1943), 11-й гвардейский Сталинский Краснознаменный авиационный полк дальнего действия (26.03. 1943 – 26.12.1944), 11-й гвардейский бомбардировочный Сталинский Краснознаменный авиационный полк (26.12. 1944 – 09.05.1945гг.).

В мае 1940 г. на вооружение 2-й авиаэскадрильи полка стояли бомбардировщики ТБ-7 (Пе-8). На вооружении 1-й и 3-й эскадрилий были бомбардировщики ТБ-3. В сентябре 1942 г. устаревшие бомбардировщики ТБ-3 были заменены самолетами Ли-2, которые использовались в качестве бомбардировщиков.

К 13.08. 1941 г. полк был введен в состав 22-й авиационной дивизии (ад) и он приступил к действиям в интересах Южного и Юго-Западного фронтов. В ноябре-декабре 1941 г. и начале января 1942 г. пять экипажей ТБ-3 полка доставляли продовольствие в осажденный Ленинград. С января 1942 г. пять экипажей ТБ-3 действовали в составе транспортной авиагруппы особого назначения майора Поликарпова, которая до мая 1942 г. совершала ночные вылеты для снабжения крымских партизан.

В марте 1942 г. был в составе 22-й авиадивизии, когда на ее основе была сформирована новая 62-я авиационная дивизия дальнего действия (позже преобразована в 9-ю гвардейскую авиадивизию дальнего действия, затем в 22-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию). В составе этой дивизии полк прошел всю войну.

Относительно изучаемого периода, то официально полк преобразован приказом Наркома обороны СССР № 137 от 26.03. 1943 г. в 11-й гвардейский авиационный полк дальнего действия. Переименован Директивой Генерального штаба № Орг/10/315706 от 26.12. 1944 г. в 11-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк [9, с. 31].

Группу в два самолёта от этого полка возглавлял гвардии капитан В.Д.Савельев. Наиболее прославился гвардии лейтенант Александр Леонтьевич Москалина, этот отважный лётчик совершил более 70 результативных полётов к

партизанам. А всего, по данным музейных фондов, экипаж Ли-2 во главе с Москалиной летал в Крым с 25 июня по 26 октября 1943 года, сделал 32 посадки, более сорока сбросов грузов, освоил 16 августа 1943 г. новую посадочную площадку «Иваненкова казарма» в северной части нагорья Долгоруковская яйла, привёз с «Большой земли» командный состав, награды партизанам и новое оружие – наземные установки реактивных снарядов [44, л. 22, 25, 31].

8-й отдельный авиационный полк ГВФ (08.11.1942 – 24.11.1944) назывался далее 23-й отдельный авиационный Берлинский орденов Александра Невского и Богдана Хмельницкого 2-й степени полк ГВФ. Именно звено 5-й эскадрильи этого полка под командованием И.Я.Нижника совершило беспримерные полёты на посадочные площадки крымских партизан на легкомоторных самолётах типа У-2 и ПР-5 в изучаемый период. В звене были самолёты У-2, С-2 (санитарный вариант У-2) и ПР-5 (санитарный вариант разведчика Р-5). Пилотами были И.Я. Нижник, Н.А. Огарков, Л.К. Краснов, В.И. Царевский, В.И. Булгаков, Я.М.Фадеев, Ф.Мордовец [41, л. 26-27, 29, 31-33].

Согласно приказу Начальника ГУГВФ от 19.08.1942 № 58 в Тбилиси была сформирована Особая Закавказская авиагруппа ГВФ. Приказом Начальника ГУГВФ от 04.11.1942 № 0105 Закавказская особая авиагруппа переформирована в 8-й отдельный авиационный полк ГВФ. По директиве ГШ № орг/10/313978 от 19.10.1944 полк переименован в 23-й отдельный авиационный полк ГВФ [9, с. 30]. Приказом ВГ № 0109 от 04.06.1945 полку присвоено наименование «Берлинский». Указами Президиума Верховного Совета от 26.04.1945г. и 04.06.1945г. награжден орденами Александра Невского и Богдана Хмельницкого 2 степени. В тыловом отношении полк обслуживала 16-я рота аэродромного обслуживания 8-го Отдельного авиационного полка ГВФ (08.11.1942 – 12.04.1943 гг.) – далее 91-й батальон аэродромного обслуживания 23-го Отдельного авиационного Берлинского орденов Александра Невского и Богдана Хмельницкого 2-й степени полка ГВФ [9, с. 31]. Полк имел в своём составе четыре эскадрильи легкомоторных самолётов У-2 и одну эскадрилью транспортных самолётов ПС-41 (СБ), АНТ-9, К-5, ПС-84 (Ли-2). Большую роль авиаторы авиаполка выполнили при боях за перевалы Большого Кавказа (выполняя по 12-15 боевых вылета в день для доставки различных грузов в высокогорные районы и эвакуации оттуда раненых). Одновременно с транспортной работой 8-й оап ГВФ проводил разведывательные полёты в горах в интересах ВВС Закавказского Фронта и других штабов [44, л. 6-7, 9].

Количественный состав самолётного парка названных полков пока не поддаётся точному подсчёту – в крымских архивах таких данных нет, вероятно, закрыта численность авиатехники и в других специализированных архивах. Однако анализ косвенных данных позволяет говорить минимум как о 12-15 самолётах Ли-2 (С-47), до десяти самолётов У-2, С-2, ПР-5, привлекаемых к полётам в Крым в исследуемый период.

Указанные типы летательных аппаратов принадлежали: Ли-2 (до сентября 1942г. назывался ПС-84, производился в Советском Союзе) и его аналог С-47, изготовленный в США и поставляемый по ленд-лизу в СССР, в авиационном обиходе называемый «Дуглас» – к средним транспортным самолётам; легкомоторные У-2 (и

его санитарная модификация С-2) и ПР-5 – к соответствующим учебным и разведывательным самолётам.

Общая характеристика маршрутов полётов и посадочных площадок.

Самолёты указанных типов летали на партизанские посадочные площадки и возвращались назад преимущественно с двух аэродромов – «Сочи» (или географически правильнее, Адлер) и «Агой», находящихся на Кавказском побережье. С первого летали в основном самолёты группы 8-го авиаполка ГВФ, а впоследствии – и из других частей. В единичных случаях, некоторые рейсы происходили с аэродромов возле станицы Крымской и города Краснодара, что отслеживается по архивным документам [41, л. 30].

Маршрут Адлер (Агой) – партизанские площадки в горнолесной части Крыма проходит во 2-м и 3-м часовых поясах. Магнитное склонение в начале маршрута $+4^\circ$, в конце его $+5^\circ$. Протяженность маршрута 624 км. Высота полета 6000-9000 м. Маршрут проходит преимущественно над водной поверхностью Черного моря, а на первом и двух последних этапах – над горной местностью высотой 1000-1545 м [1, с. 192].

Береговая черта Черного моря способствует ведению ориентировки. При выходе с моря на берег экипаж легко может определить место самолета, используя в качестве ориентиров характерные мысы, бухты и населённые пункты (к ним относятся Ялта, Геленджик, Новороссийск и сам Адлер). Советские лётчики использовали для ориентирования ночью также проблесковый огонь маяка, который находился на мысе Меганом вблизи крымского города Судак с характерной амплитудой сигнала [18, с. 192–195].

Город Адлер расположен на побережье Черного моря на берегах устья реки Мзымта. Непосредственно северо-восточнее города на правом берегу реки находится аэродром. В 23 км северо-западнее города Адлер раскинулся курортный город и порт Сочи.

Аэродром «Сочи» (Адлер) расположен на берегу Черного моря в 1 км северо-восточнее города Адлер. Высота аэродрома над уровнем моря 14 м. Магнитное склонение $4-6^\circ$. Летное поле сейчас состоит из двух взлётно-посадочных полос - бетонированной (длина 2000 м, ширина 50 м) и грунтовой (длина 1200 м, ширина 100 м, находится южнее и параллельно бетонированной). Вокруг аэродрома встречаются препятствия в виде линий электропередач, на побережье со всех сторон в радиусе от одного до пятнадцати километров – горы высотой от 100 до 1260 м. Лётное поле построено на месте ликвидированного семеноводческого совхоза «Черноморец» 8 июля – 1 сентября 1941 года для размещения авиационных частей [1, с. 194–195].

Аэродром «Агой» находится в 108 км на северо-запад от аэродрома «Сочи» (Адлер), на побережье Чёрного моря в устье реки Агой, в 12 км северо-западнее Туапсе на автотрассе Туапсе – Новороссийск, на территории села Агой, непосредственно примыкая к морю. В настоящее время аэродром для полётов авиации не используется.

Согласно современных наставлений по безопасности полётов, из-за горного характера местности и обширного водного пространства по маршрутам полётов с Кавказа в Крым и обратно посадка самолетов вне аэродромов исключена [1, с. 192]. Но авиаторы в период боевых действий больше руководствовались чувством долга и принципом необходимости, и совершали полёты на необорудованные площадки.

По воспоминаниям «партизанских» лётчиков, некоторые пилоты считали такие вылеты – ночью, без разведки погоды и обстановки – «полётами на смерть» [42, л. 12].

В третьем периоде партизанского движения в Крыму использовались три посадочные площадки для приёма и выпуска самолётов [39, л. 175–178]. Это «Большой Баксанский аэродром» (Караби-Яйла, северо-западная часть, координаты: 44° 54' 40" северной широты, 34° 28' 10" восточной долготы, средняя высота над уровнем моря 781 м); «Малая площадка» (нагорье Орта-Сырт, координаты: 44° 52' 34" северной широты, 34° 25' 59" восточной долготы, средняя высота над уровнем моря 887 м); «Иваненкова казарма» (урочище Даир-Алан, нагорье Долгоруковская яйла, северная часть, координаты: 44° 54' 10" северной широты, 34° 20' 76" восточной долготы, средняя высота над уровнем моря 874 м). На «Малую площадку» ввиду её небольших размеров прилетали только лёгкомоторные самолёты. «Иваненкова казарма» действовала с 16 августа 1943 года по 11 апреля 1944 года, хотя на неё принято больше самолётов, чем на «большой аэродром» [12, с. 336–337].

Все указанные площадки не были оборудованы радиотехническими средствами, в качестве примитивного светотехнического оборудования применялись комбинации костров и ручные фонари (на взлёте и посадке – и фары самолётов). Аэродромного покрытия они не имели, являясь грунтовыми, с минимальным уходом за полосами приземления и взлёта (уборка камней и кустов, заравнивание ям партизанской «стартовой командой»).

На эти же площадки и вблизи них проводились основные парашютные и беспарашютные сбрасывания грузов в исследуемый период. Кроме того, сбрасывания осуществлялись по четырём целям (установлены в октябре 1943 г.), а именно: цель №1 – зуйские леса (для партизанских бригад №1, №5, №6), цель №2 – леса заповедника (для партизанской бригады №4), цель №3 – старокрымские леса (для партизанской бригады №3), цель №4 – карасубазарские леса (для партизанской бригады №2) [40, л. 107–108].

Выходы на площадки и заходы на посадку проходили по трём путям – мыс Меганом служил узловым пунктом, откуда летчики в разных направлениях заходили на партизанские «пяточки» [11, с. 76]. Первый путь был прямо от мыса Меганом к плато Караби-яйла, на «большой аэродром». В случае закрытия плато облачностью и визуальной невидимости посадочных площадок, маршрут лежал через Карасубазар, хотя постоянным заход был с севера, от Баксана (ныне село Межгорье Белогорского района). Второй путь – от мыса Меганом к Алуште, где по межгорью Демержи-Чатырдаг выходили на север, или перевалив горы – затем на «Иваненкову казарму», тоже с заходом с севера от Симферополя [12, с. 336]. Третий – к Алуште и западнее к Ялте, в горы заповедника, для сброски грузов (с лета 1942 года там самолёты не садились).

Боевая деятельность. Все указанные эскадрильи и группы выполняли задания Северо-Кавказского фронта и КШПД, доставляли крымским партизанам боеприпасы, вооружение, горючее, продовольствие, вещевое имущество, иные грузы, центральную, фронтную и армейскую печать и пропагандистские материалы. Вместе с тем, доля продовольствия в снабжении неуклонно уменьшалась, крымские партизаны с начала осени 1943 г. уже могли обеспечить себя продуктами хоть и минимально, но стабильно. Так, в радиограмме №1820 начальнику Центральной Оперативной Группы П.Р.Ямпольскому от Военного совета Северо-Кавказского фронта

за 16.11.1943 г. говорится: «Высылаем вам основу – оружие. Пошлём и ещё, самолётов сейчас достаточно. Войска прочно закрепились на керченском берегу и сейчас успешно ведут боевые действия...» [36, л. 31]. Перевозили командный и инструкторский состав, рядовых партизан в лес и личный состав спецгрупп в тыл противника. Совершали разведку погоды, линии фронта, железнодорожных и автомобильных путей и инфраструктуры, в том числе по разведанным, полученным партизанами и переданными через командиров экипажей. Обеспечивали авиасвязью штабы фронта со штабами наземных частей и штабом крымских партизан. Задания выполнялись преимущественно в сложной фронтовой и метеорологической обстановке, зачастую под огнем противника и при блокировании партизанских районов [8, с. 280–281], посадки совершались на ограниченные площадки в горнолесной части Крыма. Обратными рейсами после взлёта с партизанских площадок все самолёты обычно брали раненых и больных партизан, эвакуируемых мирных жителей (в частности детей), командный состав, вызванный на «Большую землю».

Так, только звено из 8-го отдельного авиационного полка ГВФ выполнило 463 полёта к партизанам, в основном к крымским, а за всю войну полк налетал 116295 часов, перевёз 425 десантников, 42594 офицера истребительной авиации при их перебазировании, 5453 раненых. За весь период боевых действий авиаполк потерял 38 человек, и не менее 22 самолётов [44, л. 34–35]. Наиболее известные в крымском лесу лётчики из этого полка – Иван Яковлевич Нижник и Владимир Пантелеевич Паршиков совершили свой незаметный подвиг. Первый сделал 1307 боевых вылета и 75 удачных посадок на партизанские «аэродромы» (в основном эксплуатируя самолёты ПР-5 и У-2), а второй из 375 боевых вылетов совершил 79 успешных полётов к партизанам Крыма (во все периоды обеспечения партизан) [44, л. 17]. Как подчеркивалось в отзыве о боевой работе отдельного авиаполка ГВФ за 10.01.1944 г. именно И.Нижник, заслуженно названный «воздушным партизаном», при 25 вылетах с июня 1943 по 1 января 1944г., двадцать три совершил успешно – с риском и непомерным трудом лётчика, чувством долга и выдающимися личными моральными и волевыми качествами [39, л. 33].

В период с 01.06.1943 по 06.04.1944 гг. всеми группами и частями ГВФ было совершено 359 полётов по боевым заданиям в тыл противника в район Крыма [41, л. 26–41]. Из них – выявлено 291 вылет самолётами типа Ли-2 (С-47), 49 вылетов самолётами типа У-2 и С-2, 19 вылетов самолётами типа ПР-5. Увы, в архивных документах невозможно однозначно сказать обо всех полётах с посадкой или только на сбрасывание грузов – не везде отмечены посадки. Хотя общее выполнение задания всегда отмечалось. По подсчётам всего было не выполнено 58 заданий, что составило 16,1% от общего числа самолётовывлетов. Не выполнение заданий происходило по нескольким причинам: большей частью из-за сложных метеорологических условий и закрытой облачностью цели, реже – «противник на площадке», или «цель не дала сигналов». По типам самолётов невыполнение поставленной задачи распределилось так: Ли-2 – безуспешно сделано 47 полётов, или 16,1% от всего числа, У-2 и С-2 – не выполнили задание в 9 случаях (18,7% от общего числа), ПР-5 – 2 полёта безрезультатно, или 10,5% . Кроме того, были случаи изменения заданий, когда из-за отсутствия сигналов на одной из целей, проводился сброс грузов над другой целью [41, л. 36].

Авиационные происшествия. Увы, не обошлось без аварий и катастроф (градация аварий (поломка техники без гибели людей) или катастрофа (любое авиационное происшествие с гибелью или последующей смертью человека) прослеживается с довоенных времён, и давно закрепились в руководящих документах по авиации [27, с. 53; 26, с. 4]). В указанный период авиапроисшествий было несколько, все с самолётами Ли-2.

Так, 25 июня 1943 года, Ли-2 (бортовой номер 26) под командованием гвардии лейтенанта Б.Г.Китаева вылетел с аэродрома Адлер с заданием произвести посадку у партизан, доставить 18 человек, и вывезти группу больных и раненых партизан. В ночь 26 июня самолёт прилетел, посадка была произведена, люди доставлены. После загрузки самолёт вырулил на взлёт. Но при взлёте отказал левый двигатель, самолёт упал и потом сгорел. Экипаж и вывозимые партизаны остались живы, покинув упавший самолёт [41, л. 27, 91].

В Государственном архиве АР Крым сохранились акты на списание самолёта, потерянного в результате другой аварии [41, л. 92]. В ночь с 3 на 4 октября самолёт Ли-2 (бортовой номер 5810, командир экипажа гвардии лейтенант А.Л.Москалина) при посадке на высоте 900 метров резко упало давление масла в левом двигателе, с уменьшением оборотов винтов удалось самолёт успешно посадить. Но в конце пробега двигатель заклинил. Осмотром на земле обнаружена стружка в маслофильтре, к чему привели поворот и полное разрушение коренного подшипника. По условиям местности и ввиду близости противника решением комиссии (командир корабля гвардии лейтенант И.И.Москалина, начштаба партизанской бригады старший лейтенант Н.К.Котельников, командир партизанского отряда И.И.Москалёв, бортехник гвардии старшина А.Т.Скибин, начальник связи эскадрильи гвардии старшина Анашкин) самолёт и секретная радиотаблица сожжены, радиостанция, автопилот и зимнее обмундирование забазировано в лесу.

15.11.1943 г. Ли-2 вылетев из Краснодара накануне, произвёл посадку, доставил горные установки реактивных снарядов и один комплект мин, 9 человек команды. Но самолёт на аэродром взлёта не вернулся. Обстоятельства аварии неизвестны. Но в эту же ночь произошла ещё одна авария: самолёт Ли-2 под управлением Гуляева доставил в Крым 180 винтовок, 15000 патронов, 200 гранат, но при взлёте зацепился за лес, упал и сгорел [41, л. 30].

Согласно архивным документам [41, л. 93–96], в частности акту расследования аварии самолёта от 19.01.1944 г. (подписан начальником политотдела Центральной Оперативной Группы Н.Д.Луговым, командиром 5-й бригады Соловьём, комиссаром 5-й бригады старшим лейтенантом Маркиным, комиссаром 6-го отряда 5-й бригады Думановым, начальником боепитания 5-й бригады Овечкиным) в ночь на 19 января 1944 года Ли-2 потерпел аварию: при посадке сломал шасси, повредил левую плоскость крыла, левый винт, левый двигатель и систему его маслоснабжения. Причинами аварии названы неправильно выложенные посадочные знаки и костры со смещением. В итоге именно грубое нарушение самими партизанами порядка расположения посадочных знаков привело к укорачиванию посадочной площадки, и аварийному выкатыванию самолёта на пробеге.

23 января 1944 года Ли-2 (командир экипажа Комашкин) произвёл посадку, доставив взрывчатку, патроны и гранаты. Но из-за аварии, характер которой выяснить из крымских архивных документов не удалось, задание по вывозу раненых не выполнил [41, л. 34].

Возможно, были и другие авиационные происшествия, не столь масштабные – поломки оборудования и систем летательных аппаратов. Но сведений об этом в крымских архивных фондах не найдено. Вместе с тем, нет данных – ни архивных, ни мемуарных, что какие-либо самолёты были сбиты противником. Сохранились лишь отрывочные сведения, что самолёт «Дуглас», бортовой номер 839, командир экипажа В.П. Михайлов, при посадке наскочил на камень, и «уничтожен противником», однако времени этого происшествия из документа установить не удалось, как и других обстоятельств аварии [39, л. 43].

Выводы. Авиация в третий период партизанского движения в Крыму постоянно взаимодействовала с крымскими партизанами. Характерными чертами такого взаимодействия были снабжение оружием и различными грузами, перевозка на посадочные площадки партизан и военнослужащих специальных групп, эвакуация раненых и больных на «Большую землю». По разведывательным данным, представляемым партизанами и спецгруппами, проводилось планирование военных операций по захвату плацдармов и освобождению Крыма. Группы самолётов из преимущественно авиаполков ГВФ в исследуемый период сделали сотни вылетов, обеспечивших развёртывание партизанского движения на полуострове.

Авиация сыграла существенную роль в боевых действиях крымских партизан в исследуемый период, не говоря уже о той огромной моральной поддержке, которую ощущали советские люди в оккупированном Крыму – партизаны и гражданское население. Как отметил первый секретарь Крымского обкома ВКП(б), начальник Крымского штаба партизанского движения В. С. Булатов в отзыве на боевую работу 8-го отдельного авиаполка Гражданского Воздушного Флота за 1943 год «Отличная организация боевой работы, героизм и самоотверженность летчиков, согласованная работа технического состава, который готовил материальную часть к полетам, определили успех всех заданий, выполненных партизанами Крыма. Помощь авиаполка, сделанная партизанам Крыма, который доставил боеприпасы, оружия и продовольствие, во многом способствовала усилению борьбы с немецко-румынскими захватчиками в Крыму» [39, л. 34]. А в письме за 14.04.1944 года от В.С.Булатова и заместителя начальника КШПД Г.Л.Северского генерал-лейтенанту А.З.Устинову, начальнику штаба 4-й воздушной армии, о выполненных спецзаданиях по обеспечению партизанских отрядов в течение двух лет полками 1-й *атд ГВФ*, имеется ходатайство о представлении на почётное наименование этих полков названиями крымских городов, а личного состава – к правительственным наградам [39, л. 42]. Это ещё раз подчеркивает особую благодарность авиаторам от крымских партизан, которая явилась результатом тесного взаимодействия в непростой обстановке 1942–1944 годов, в борьбе за выживание в оккупированном Крыму, в боевой деятельности и разноплановом обеспечении.

Список литературы

1. Аэронавигационное описание Болгарии, Румынии и Советского побережья Чёрного, Азовского и Каспийского морей. – М. : Управление Гидрографической службы ВМФ, 1965. – 296 с.
2. Басов А.В. Крым в Великой Отечественной войне, 1941–1945 / А. В. Басов. – М. : Наука, 1987. – 336 с.
3. Борисов В. А. Высшие органы военного руководства СССР, 1923–1991 гг. / В. А. Борисов // Правоведение. – 1996. – № 2. – С. 100–115.
4. Боярский В.И. Партизанская война : история утраченных возможностей / В. И. Боярский. – Минск : Харвест ; М. : АСТ, 2001. – 304 с.
5. Боярский В.И. Партизанство вчера, сегодня, завтра : историко-документальный очерк / В. И. Боярский. – М. : Граница, 2003. – 448 с.
6. Брошеван В.М. Крымский штаб партизанского движения / В. М. Брошеван. – Симферополь, 2001. – 103 с.
7. Великая Отечественная: сб. документов / Ин-т воен. истории МО РФ. – М. : Терра, 1999. – Т. 9 : партизанское движение в годы Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. / авт.-сост. А. С. Князьков. – 671 с.
8. Диксон Ч. О. Коммунистические партизанские действия / Ч. О. Диксон, О. Гейльбрунн. – М. : Издательство иностранной литературы, 1957. – 291 с.
9. Директива ГШ СССР 1960г. №Д-8240 «О перечне воинских частей, штабов и учреждений, входивших в состав действующей армии в годы Великой Отечественной войны. Перечень №36. Части и учреждения военно-топографической службы; представительства штабов и оперативных групп партизанского движения при военных советах направлений, фронтов и армий; соединения и части Гражданского Воздушного Флота; иностранные формирования на территории СССР». – М., 1981. – 98 с.
10. Дробязко С. И., Романько О. В., Семенов К. К. Иностранные формирования Третьего рейха / Под ред. К. К. Семенова. – М. : АСТ ; Астрель, 2009. – 848 с.
11. Емельяненко В.Б. Воздушные тропы: Докум. повести. – М. : ДОССАФ, 1985. – 198 с.
12. Емельяненко В.Б. Воздушный мост. – М. : Сов. Россия, 1998. – 35с.
13. Жариков В.И. «Большая земля» снабжает партизан // Вопросы истории. – 1973. – №4. – С. 121–129.
14. История гражданской авиации СССР / под ред. Б. П. Бугачева. – М. : Воздушный транспорт, 1985. – 110 с.
15. Кентій А. Війна без пощади і милосердя : партизанський фронт у тилу Вермахту в Україні (1941–1944) / А. Кентій, В. Лоцицький. – К. : Генеза, 2005. – 408 с.
16. Кондранов И.П. Крым, 1941–1945 : хроника / Крымская академия гуманитарных наук. – Симферополь, 2000. – 224 с.
17. Кондранов І.П. Роль радянської авіації в допомозі кримським партизанам у роки Великої Вітчизняної війни // Український історичний журнал. – 1972. – №1. – С. 69–72.
18. Лоция Чёрного моря. – М. : Управление Гидрографической службы ВМФ, 1963. – 465 с.
19. Мальгин А.В. Партизанское движение Крыма и «татарский вопрос», 1941–1944. – Симферополь : СОНАТ, 2008. – 188 с.
20. Мельничук Е.Б. Партизанское движение в Крыму : накануне. Кн. 1. – Львов : Гриф Фонд, 2008. – 163 с.
21. Мельничук Е.Б. Чужие среди своих... (Боевые действия разведчиков ЧФ на территории оккупированного Крыма в 1943–44 гг.) // Москва-Крым : историко-публицистический альманах. Спецвыпуск : Крым в Великой Отечественной войне: дневники, воспоминания, исследования / Фонд «Москва-Крым». – М., 2003. – Вып. 5.– С. 386–462.
22. Освобождение городов : справочник по освобождению городов в период Великой Отечественной войны 1941–1945 / М.Л.Дударенко, Ю.Г.Перечнев, В.Т.Елисеев и др. – М. : Воениздат, 1985. – 598 с.
23. Партизанское движение в Крыму в период Великой Отечественной войны. Сборник документов и материалов. 1941–1944 гг. / сост.: А.В.Мальгин, Л.П.Кравцова, Л.Л.Сергиенко. – Симферополь : СОНАТ, 2006. – 268 с.

24. Партизанское движение: по опыту Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг.: военно-ист. очерк / под общ. ред. В. А. Золотарева. – М. : Кучково поле, 2001. – 464 с.
25. Попов А.Ю. НКВД и партизанское движение. – М. : ОЛМА-ПРЕСС, 2003. – 383с.
26. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации (в ред. Постановления Правительства РФ от 02.12.1999 №1329). – М., 2000. – 126 с.
27. Приказы народного комиссара обороны СССР. 1937 – 21 июня 1941 г. (Русский архив: Великая Отечественная). – М. : Terra, 1994. – Т. 13 (2–1). – 368 с.
28. Романько О. В. Крым. 1941–1944 гг. Оккупация и коллаборационизм : Сб. статей и материалов. – Изд. 2-е (перераб. и дополн.). – Симферополь : Антикава, 2005. – 204 с.
29. Романько О. В. Немецкая оккупационная политика на территории Крыма и национальный вопрос (1941–1944). – Симферополь : Антикава, 2009. – 272 с.
30. Романько О. В. Советский легион Гитлера. Граждане СССР в рядах вермахта и СС. – М. : Эксмо ; Яуза, 2006. – 640 с.
31. Рычило Б., Морозов М. Гвардейские авиационные дивизии, корпуса, эскадрильи 1941–45 гг. // Мир авиации. – 2003. – № 3. – С. 48, 50.
32. «Создавать невыносимые условия для врага и всех его пособников». Красные партизаны Украины, 1941-1944: малоизученные страницы истории. Документы и материалы / Авт.-сост.: А. Гогун, А. Кентий. – К. : Украинский издательский союз, 2006. – 430 с.
33. Тебенко М. Крылатые партизаны // Правда Украины. – 1984. – 25 апр.
34. Турба Н.Н. Опыт и особенности партизанских действий в Крыму. 1941–1944 гг. (Социально-политический аспект) : Монография. – Одесса : Пед.ун-т, 1998. – 140 с.
35. Шамко Е. Партизанское движение в Крыму в 1941–1944 гг. – Симферополь : Крымиздат, 1956. – 159 с.
36. Государственный архив в АР Крым, ф. П-1, оп. 6, д. 33.
37. Там же, ф. П-151, оп. 1, д. 23.
38. Там же, ф. П-151, оп. 1, д. 328.
39. Там же, ф. П-151, оп. 1, д. 329.
40. Там же, ф. П-151, оп. 1, д. 330.
41. Там же, ф. П-151, оп. 1, д. 331.
42. Там же, ф. П-8417, оп. 1, д. 85.
43. Фонды Народного музея Ичкинского партизанского отряда. – инв. № 802.
44. Там же. – инв. № 859.

Ткаченко С. Н. Аналіз дій радянської авіації по постачанню кримських партизан в червні 1943 – квітні 1944 рр. / С. Н. Ткаченко // Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського. Серія «Історія України». – 2010. – Т. 23 (62), № 1 : спецвипуск «Історичні науки» – С. 187–197.

В статті досліджені дії радянської авіації з різноманітного постачання партизан Криму в третій період їх бойової діяльності, розкривається проблематика авіаційної складової взаємодії, представлені відомості про аварійність в процесі авіаційного забезпечення партизанських з'єднань Криму.

Ключові слова: партизани, авіація, Крим, постачання, взаємодія, джерела.

Tkachenko S. Analysis of actions of soviet aviation on a supply Crimean partisan in June 1943 – April 1944 / S. Tkachenko // Scientific Notes of Taurida V. I. Vernadsky National University. – Series: Historical Science. – 2010. – Vol. 23 (62), No 1 : “History of Ukraine”. – P. 187–197.

Summary: In the article, operating of soviet aviation is investigational under a various supply partisan of Crimea in a third period of their battle activity, problems of aviation constituent of co-operation opens up, information is presented about an accident rate in the process of the aviation providing of partisan connections of Crimea.

Keywords: partisans, aviation, Crimea, supply, co-operation, sources.

Поступила в редакцію 01.10.2010 г.