

Анатолий ОВЧАРЕНКО

Сергей БОГАТЫРЕВ

# ПАРТИЗАНСКОЕ НЕБО

**О**дной из интересных, но малоизвестных страниц Великой Отечественной войны является история борьбы советских партизан с авиацией Люфтваффе. В отчетах Центрального Штаба партизанского движения среди уничтоженной вражеской военной техники фигурируют в общем счете 290 самолетов. Как сейчас следует относиться к этой информации? Возможно, что цифра завышена, но, тем не менее, известны многочисленные доказанные факты гибели немецких самолетов и летчиков от рук народных мстителей.

Естественно, большая их часть была ликвидирована на земле в ходе разного рода диверсионных операций на аэродромах. Уничтожались и самолеты, севшие на вынужденную (в большинстве случаев немцы относили такие потери к «пропавшим без вести»). Но в германских документах отмечены также неоднократные примеры сбития самолетов в воздухе в ходе транспортных перевозок, разведывательных действий или при налетах на партизанские отряды и базы.

Впервые сведения о потерях Люфтваффе от действий партизан упомянуты в немецком отчете от 25 сентября 1941 г. Согласно этому документу в районе Житомира было уничтожено сразу три транспортных «Юнкерса» Ju 52/3m. Поскольку в том же списке потерь фигурируют 48 автомашин, 260 бочек с бензином и 50 мотоциклов, можно предположить, что самолеты вместе со всем остальным были уничтожены на одном из аэродромов. Разумеется, акция такого масштаба была бы не по силам диверсионной группе или небольшому отряду. О существовании в то время и в том районе каких-либо крупных партизанских соединений ничего не известно. Скорее всего, это была операция одной из советских воинских частей, пробивавшихся из окружения.

Интересно, что практически одновременно партизаны добились ус-

пеха на северном участке Восточного фронта. 27 сентября 1941 г. в ходе нападения на финский аэродром Тиксари в Восточной Карелии несколько самолетов были выведены из строя, а истребитель «Фоккер» D.XXI с бортовым номером «FR-138» из состава разведывательной эскадрильи 1/Lelv 10 сгорел.

В дальнейшем упоминания о потерях авиатехники от действий партизан во вражеских документах встречаются постоянно: «...подбит огнем с земли над своей территорией...», «...поврежден огнем партизан, совершил вынужденную посадку...» и т.п.

В свою очередь партизанские отряды, особенно - крупные и наиболее активные, становились объектом пристального внимания со стороны германской авиации и ее сателлитов. На первом этапе таких действий (до весны-лета 1943 г.) для регулярной разведки и антипартизанских операций выделялись либо учебные, либо морально и технически устаревшие машины типа Hs 123, Ar 66, Ar 95, Hs 126 и т.п.

Позже в связи с дальнейшим ростом партизанского движения с фронта стали отзываться и регулярно применяться для подобных операций уже и новейшие образцы авиатехники. Причем, такие «командировки в тыл» порой затягивались на недели, а то и на месяцы. Не менее активно использовались в антипартизанских операциях BBC союзников Германии, особенно - устаревшие самолеты Венгрии и Словакии.

Рассмотрим вопрос: какой реальный урон авиации противника наносили советские партизаны? Возьмем в качестве примера прославленное партизанское соединение под командованием С.А.Ковпака. Свой боевой счет сбитых самолетов оно открыло 30 января 1943 г. Тогда в ходе налета двух бомбардировщиков Ju 88A на партизанский аэродром на льду Князь-озера пулеметчик 4-й роты П.Я. Шведов сбил одну машину, которая взорвалась в

воздухе, а ее обломки упали в трех километрах юго-восточнее озера. Уцелевший «Юнкерс» на следующий день в одиночку вновь атаковал аэродром и прямым попаданием разбил транспортный «Дуглас», прилетевший с «Большой земли». Его экипаж из пяти человек во главе с командиром капитаном В.А.Тишко временно влился в ряды партизан.

19 февраля 1943 г. соединение в ходе очередного рейда остановилось на кратковременный отдых в селе Великий Стыдин Ровенской области. На тот момент насыщенность автоматическим стрелковым оружием у ковпаковцев была очень высокой, причем в первую очередь - за счет ручных пулеметов. На вооружении, кроме советских, были трофейные немецкие, чешские, венгерские, итальянские, польские и даже бельгийские пулеметы, всего около трехсот, то есть в среднем один пулемет на пятерых бойцов. Вскоре оказалось, что село находится прямо на трассе регулярных полетов немецкой транспортной авиации.

В первый же день стоянки при пролете над селом на небольшой высоте транспортного Ju 52/3m по нему открыли частую, хотя и бессистемную ружейно-пулеметную стрельбу. «Юнкерс» все же получил повреждения и сел на вынужденную, подломив шасси, у деревни Холоневичи. Экипажу удалось скрыться, а самолет моментально разграбили местные жители. Выехавшей на санях к месту посадки специальной диверсионной группе осталось только сжечь аварийную машину с серийным номером 0136.

После этого случая в соединении были созданы специальные дежурные группы пулеметчиков, которые сменялись каждые два часа, размещены секторы наблюдения и ведения огня. Благодаря этому уже 21 февраля следующий пролетающий транспортник напоролся на плотный и хорошо организованный зенитный огонь. Самолет сразу загорелся и упал на окопице села Костополь. Все

**Военно-транспортный «Юнкерс»  
Ju 52 и те, кто его сбил летом 1943  
года.**

находившиеся на его борту погибли. В обломках машины, кроме тел четырех членов экипажа, партизаны обнаружили трупы трех старших немецких офицеров - полковника-артиллериста, и двух майоров - танкиста и кавалериста.

Кроме того, партизанам досталась полетная карта и много ценной документации, в том числе и журнал боевых действий штаба 3-го немецкого танкового корпуса с 29 января по 30 июня 1942 г. По документам удалось выяснить, что новенький Ju 52 постройки января 1943 г. (серийный номер 3371) 19 февраля вылетел из Винницы по маршруту Переяслав-Днепропетровск-Полтава-Запорожье-Винница, имея на борту офицеров штаба 3-го ТК.

Наиболее «урожайным» на самолеты стало для партизан 18 мая 1943 г. Тогда в ходе знаменитого Карпатского рейда ковпаковцы один за другим сбили сначала разведчик «Фокке-Вульф» Fw 189, а затем - истребитель-бомбардировщик «Мессершмитт» Bf 110. Падение «мессера» вызвало большой взрыв и пожар, так как он рухнул прямо на замаскированный в горах нефтетрубопровод. Третья машина, по описанию - «одномоторный моноплан с неубирающимся шасси» (очевидно - Ju 87, - **прим. ред.**) в тот же день при бомбеке партизанской переправы через Днестр получила сильные повреждения от взрыва собственной бомбы, едва не врезалась в береговой обрыв и, «ковыляя» на бреющем, ушла в направлении аэродрома.

Свои славные зенитные традиции соединение (уже как Первая Украинская партизанская дивизия - 1-я УПД) продолжило и при новом командире - полковнике П.П. Вершигоре в ходе следующего рейда на восточно-польские земли зимой 1944 года.

23 января 1944 г. у села Мосур, между Ковелем и Владимиром-Волынским огнем с земли был сбит очередной Ju 52/3m w/n 809869 с бортовым обозначением «M9+IL». Оказалось, что партизаны снова попали на трассу пролетов немецкой транспортной авиации. Ветераны соединения из кавалерийского эскадрона лейтенанта А.Н. Ленкина уже



имели большой боевой опыт в этом вопросе и хорошо подготовились к встрече следующего самолета. Ручные пулеметы установили на специально вкопанные в землю столбы. В некоторых деревенских домах были частично разобраны крыши, чтобы установить вертикально противотанковые ружья. Два других «бронебойщика» Н.Хожай и М.Подшивало сорудили для своих ПТР поворотные круги из тележных колес, которые вращались, как настоящие зенитные установки.

В результате всех этих приготовлений у «Юнкера», летевшего на малой высоте в Тернополь с двумя тоннами боеприпасов, оставалось немного шансов уцелеть. Экипаж все же сумел посадить подбитую машину за окраиной села и попытался скрыться в лесу, но почти сразу был задержан.

В ходе допроса и обыска выяснилось немало интересного. У первого пилота гауптманна Беннигса изъяли удостоверения члена НСДАП и орга-

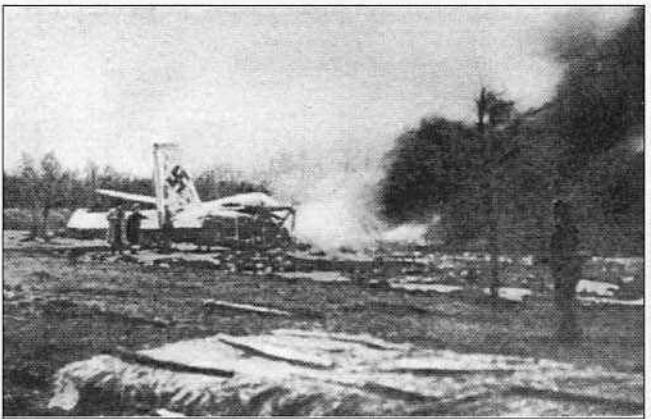
низации «Стальной шлем». Внимание партизан привлек своеобразный медальон немца - расплощенная пуля с выбитой датой «14.04.43».

Оказалось что летчик - их «старый знакомый». В ходе боев за город Брагин в апреле 1943 г. объединенные отряды Ковпака, Федорова и Мельника подвергались многочисленным атакам отозванной с фронта немецкой авиации. Один из бомбардировщиков pilotировал Бенниг. В одном из налетов он получил тяжелое ранение в плечо, был признан ограниченно годным и списан из боевой в транспортную авиацию.

Второй пилот, тиролец по происхождению, Штюмфер, также оказался не заурядной фигурой. Его китель украшали многочисленные награды - «Железные кресты» I и II степеней, румынский орден Михая Великого за взятие Одессы, две медали за бои на Восточном фронте в 1941-42 гг., нагрудные памятные знаки «Крит» и «Крым». Уже немолодой штурман «Юнкера» был призван из запаса и



**Командование 1-й Украинской партизанской дивизии, прославившейся своими успехами в борьбе с авиацией Люфтваффе.**



Еще один, на этот раз «зимний» партизанский трофей - Ju 52, сбитый зенитчиками 1-й УПД 23 января 1944 года.

носил золотой значок ветерана нацистской партии. Только стрелок-радист ефрейтор К.Линнер был ничем не примечательным 19-летним юнцом.

При допросе выяснилось, что самолет принадлежал транспортной авиа группе KGzbV1 (командир майор Шмидт), которая базировалась на аэродроме Бяла-Подляска в 20 км западнее Бреста и состояла из четырех авиа отрядов по 12 Ju 52 в каждом. Кроме этого, на вооружении авиа группы находились шестимоторные мотопланеры Me 323.

23 января на той же трассе были сбиты еще два транспортных «Юнкерса», о чем в документах соединения записано как о довольно заурядном событии. 10 февраля, уже на польской территории, части 1-й УПД с боем взяли село Боровец и в очередной раз оказались на трассе полетов транспортников.

Стрельба из пулеметов, установленных на специальные зенитные лафеты, и противотанковых ружей в тот день оказалась безрезультатной, так как немецкие самолеты летали на больших высотах. Но следующим утром погода резко испортилась, над селом повисла низкая облачность. Поэтому первый же самолет, вынужденный лететь над самой землей, сразу был сбит. Им оказался транспортный Me 323 «Гигант», вывозивший раненых из Корсунь-Шевченковского котла. Самолет упал в поле за селом и сгорел вместе со всеми, кто был на его борту.

6 марта 1944 года 6-й батальон 1-й УПД вошел в польское село Зажече. Солдаты небольшого немецкого гарнизона частично разбежались, частично были перебиты. Командир батальона А.И.Цимбал с минуты на минуту ждал появления воздушных «гостей», так как совсем рядом, у Замостья, находилось три больших немецких аэродрома. И действительно, во второй половине дня со стороны Замостья на неболь-

шой высоте появился огромный многомоторный самолет. В нем партизаны сразу узнали уже знакомый им «Гигант». Во время первого пролета «немца» над селом все слегка растерялись, ожидая града бомб. Но бомбардировки не последовало, а «Гигант» медленно развернулся и зачем-то полетел обратно на высоте всего несколько десятков метров. Тут уж пулеметчики партизанского батальона не сплоховали...

Самолет вначале задымил, потом у него загорелась хвостовая часть фюзеляжа. С сильным креном он как-то боком «потянулся» на северо-восток в сторону Замостья, но, пролетев всего шесть километров, рухнул на землю и сгорел. Цель этой акции для командования батальона долго оставалась загадкой, то ли немцы хотели напугать партизан, то ли пытались разведать их боевые порядки, используя для этого не самую подходящую машину.

Однако все оказалось гораздо проще. В селе размещался дальний приводной радиомаяк, личный состав которого при нападении партизан разбежался, успев отключить аппаратуру. Поэтому летевший от линии фронта экипаж «Гиганта» просто-напросто потерял ориентировку и, снизившись, пытался визуально определить свое местонахождение. Этот Me 323 оказался последним самолетом, уничтоженным ковпаковцами.

Но не следует думать, что только бойцы 1-й УПД умели сбивать самолеты. Такие победы были на счету как крупных партизанских соединений, так и небольших отрядов. «Фашистских стервятников» сбивали как над партизанскими краями, куда не ступала нога оккупанта, так и в районах, которые немцы считали относительно безопасными. Так, например, 12 января 1943 г. в районе Дюнабурга (Латвия) зенитным огнем был тяжело поврежден транспортный Ju 52/3m №2929 из состава San.Flugber.4. При этом погиб пилот - унтер-офицер Альберт Эрхарт (отчет от 14.01.43 Genst. Gen.Qu.6.Abt. N330/43).

От меткого партизанского огня порой гибли не только новички, но и

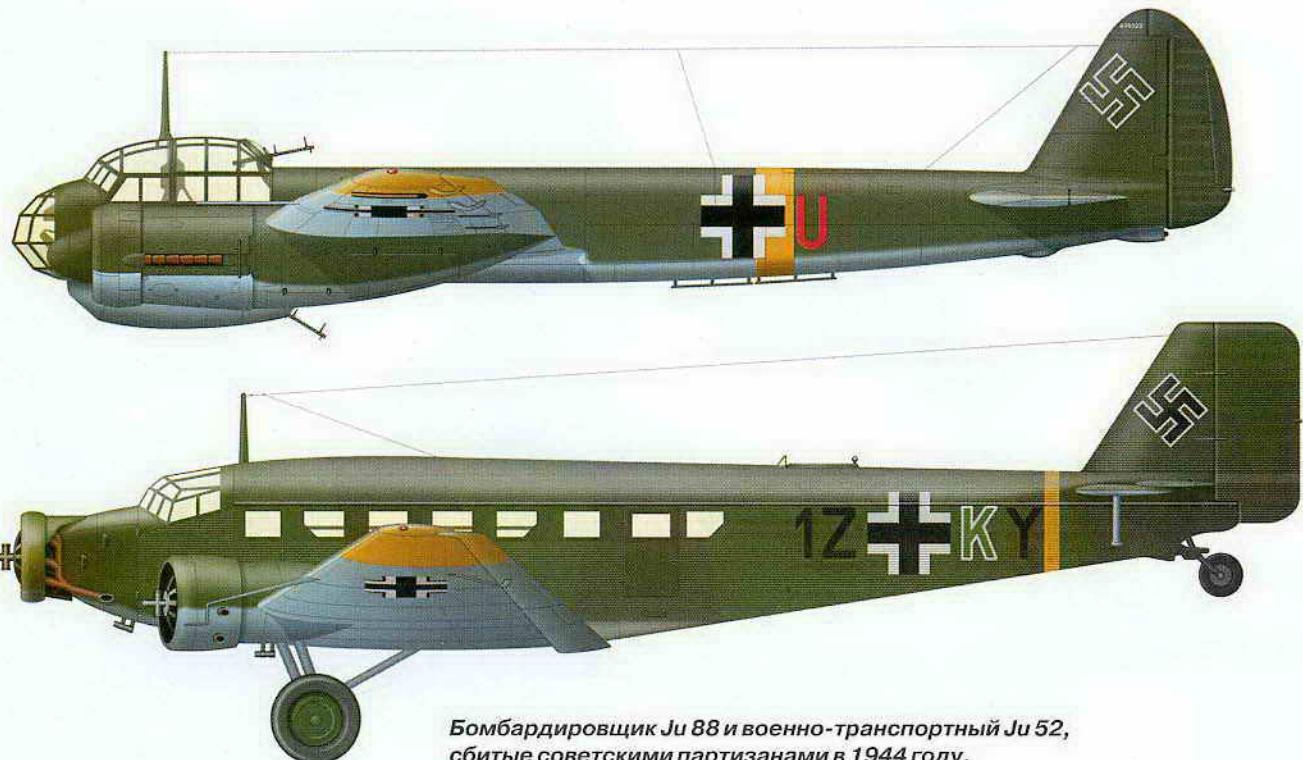
весыма заслуженные асы. Так, 23 февраля 1944 г. на центральном участке Восточного фронта партизанами сбит Ju 88C-6 майора Алоиза Лехнера (Alois Lechner), командира ночной истребительной эскадры I/NJG100, кавалера Рыцарского креста и одного из наиболее известных пилотов немецкой ночной авиации. До своей гибели Лехнер успел одержать 45 воздушных побед.

А всего за неделю до этого, 17 февраля, практически в том же районе и в первом же боевом вылете оборвалась карьера испанского летчика-добровольца лейтенанта Эстаниислao Сегуролы Гуэрки (Estanislao Segurola Huerka) из состава 15/JG51. В тот момент сплошной линии фронта на данном участке не было. Немцы засели в опорных пунктах, а через многочисленные «брешь» осуществлялась переброска грузов для партизан.

Один из таких переходов с запада прикрывала 37-я партизанская бригада имени Пархоменко, а с востока - армейская 37-я гвардейская стрелковая дивизия. Посередине, фактически на нейтральной полосе, в селе Паричи армейцы установили четырехрудийную 37-миллиметровую зенитную батарею. Именно она с первого залпа и подбила Bf 109G-6 незадачливого испанца, севшего на вынужденную у села Моисеевка. Вскоре немцы нашли лежащую на брюхе машину, но тела пилота в ней не было. Гуэрку объявили пропавшим без вести, а между тем, он попал в плен к партизанам. Командование бригады отправило экзотического пленника под конвоем через линию фронта, но до «Большой земли» он так и не доехал.

Печальную судьбу пилота, скорее всего, определили три вещи - редкий для Восточного фронта пистолет «Маузер-Астра», красивый сувенирный кортик, а главное - шелковое белье, ценимое партизанами дороже золота, поскольку считалось, что в нем не заводятся паразиты. Короче, испанец, которого неизвестно какая нелегкая занесла в наши лесные края, «бессследно исчез». Что ж, на войне бывает всякое...

В заключение авторы искренне надеются, что исследования темы партизанской ПВО, ранее фактически никем не описанной, будет поддержано и продолжено другими историками, особенно белорусскими и украинскими.



Бомбардировщик Ju 88 и военно-транспортный Ju 52,  
сбитые советскими партизанами в 1944 году.

37



# ПАРТИЗАНСКОЕ НЕБО II

Роман ЛАРИНЦЕВ  
Александр ЗАБЛОТСКИЙ

## ВЗГЛЯД С ДРУГОЙ СТОРОНЫ

Тема, затронутая в статье Анатолия Овчаренко и Сергея Богатырева «Партизанское небо» показалась нам весьма интересной. Мы решили откликнуться на призыв наших уважаемых коллег и поделиться имеющейся у нас информацией по данному вопросу.

Мы не претендуем на «истину в последней инстанции», ограничившись тем, что введем в оборот некоторые сведения, почерпнутые из немецких архивов. Они касаются потерь, понесенных Люфтваффе от действий советских партизан и подпольщиков. Но, прежде чем перейти к основной части нашей работы, позволим сделать ряд небольших замечаний к упомянутой выше публикации уважаемых коллег.

Во-первых, мы бы не стали столь категорично утверждать, что упоминания о потерях Люфтваффе от партизанского оружия встречаются в немецких документах военных лет постоянно. Скорее, наоборот, подобных сообщений не так уж много.

Во-вторых, хотелось бы также дополнить информацию наших коллег по эпизоду 29 (а не 27, как в статье) сентября 1941 года на аэродроме Тииксярви. В этот день, кроме уже упомянутого «Фоккера» с бортовым FR-138, был поврежден еще и борт FR-141. Причем, судя по фотографиям, поврежден достаточно сильно. Но эту диверсию осуществили не партизаны, а спецотряд Разведывательного управления Карельского фронта.

Прежде чем перейти к тем сведениям, что удалось почерпнуть из немецких архивов, сделаем одну существенную оговорку: указание в документе на тыловой район падения или вынужденной посадки машины еще не гарантирует, что самолет непременно сбит партизанами. А количество случаев гибели или повреждений самолетов, отнесенных самим противником на счет партизан, довольно невелико.

Вот те из них, которые нам удалось обнаружить:

17 августа 1942 года в полосе 1-го Воздушного флота был серьезно поврежден «огнем партизан и огнем ЗА» бомбардировщик Do 17Z из 15./KG53 (45% повреждений по немецкой классификации). Ранен пилот - капитан К.Кеттнер.

16 ноября того же года недалеко от Лепеля пропал без вести Физилер «Шторх» из состава 56-го отряда связи (w/n 4264, бортовой номер PK+NW). Противник предполагал, что его сбили партизаны.

25 ноября восточнее Волосова огнем партизан был сбит бомбардировщик Ju 88A-5 из состава 1./KG1 (w/n 2328). Весь экипаж погиб.

26 июля 1943 г. недалеко от аэродрома Олсуфьево на Брянщине сел на вынужденную и был уничтожен партизанами He 111H-16 из II./KG53 (w/n 160559). Один член экипажа погиб.

8 сентября того же года в районе Чернигова партизанами тяжело поврежден (на 60%) транспортный Ju 52 из 1./TG3. Экипаж не пострадал.

### Анкета АвиАМастера №7-2003

Мы продолжаем публикацию нашей анкеты и ждем Ваших откликов. Вы по-прежнему можете бесплатно разместить на этом бланке свое объявление объемом не более 30 слов, не считая адреса. Объявление будет опубликовано (можете не сомневаться) в одном из ближайших номеров журнала.

Фамилия, Имя, Отчество \_\_\_\_\_

Возраст \_\_\_\_\_

Домашний адрес, телефон, e-mail (если есть) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Профессия \_\_\_\_\_

Где приобретаете журнал \_\_\_\_\_



«Юнкерс» Ju 86G-1, принадлежавший одной из немецких *Blindflugschule* (школ слепых полетов).  
Возможно, именно эту машину сбили советские партизаны 30 сентября 1943 г.

18

10 сентября немецкие документы зафиксировали потерю в результате нападения партизан на уже упоминавшийся аэродром Олсуфьево еще одного He 111H-16 из III./KG53 (w/n 160693, A1+IN). В данном случае не совсем понятно, был ли самолет уничтожен на земле или сбит в районе аэродрома. В пользу первого предположения говорит отсутствие потерь в его экипаже. К тому же, именно 10 сентября Олсуфьево было оставлено немецкими войсками, и партизаны вполне могли в неизвестных обстоятельствах эвакуации совершившие внезапное нападение. Но наличие в документе бортового номера, что не практиковалось при наземных потерях, может служить подтверждением второй версии. Надеюсь, что брянские историки смогут помочь прояснить этот вопрос.

30 сентября западнее Могилева, в районе, контролируемом партизанами, совершил вынужденную посадку Ju 86 (w/n 0475) из состава

Einsatzgruppe Mogilev Blindflugschule 2. Четыре члена экипажа получили ранения. Мудреное название подразделения можно перевести как «Боевая группа «Могилев» 2-й школы слепых полетов». «Юнкерс» получил повреждения в результате огня с земли. Еще один Ju 86 (w/n 5116, GWB+EZ) из той же части, пропавший без вести вместе с экипажем через пятнадцать дней, так же, судя по всему, стал жертвой белорусских партизан.

Примечательно, что оба «Юнкера» сами являлись «охотниками за партизанами», так как «Боевую группу «Могилев» создали как раз для борьбы с народными мстителями. Первый отряд группы имел на вооружении устаревшие бомбардировщики Ju 86, второй - многоцелевые «рамы» FW-189. Позднее к ним присоединился еще один отряд, оснащенный пикировщиками Ju 87D. В середине ноября 1943 эту часть переименовали в Einsatzgruppe

2.Fliegerschuldivision. Группа действовала только над тыловыми районами и все боевые потери несла от партизанского огня.

30 сентября 1943 года, в тот же день, когда под Могилевом получил повреждения от партизанского огня «Юнкерс-86», недалеко от Бобруйска огнем с земли был тяжело ранен пилот связного «Шторха», принадлежавшего эскадре StG1. Степень повреждения машины в документах не указана.

Наконец, 1 декабря 1943 г. в полосе 4-го ВФ (квадрат 8118) совершил вынужденную посадку из-за нехватки горючего Bf 109G-6 из 12./JG51 (w/n 15830). Из-за угрозы со стороны партизан эвакуировать самолет не удалось и он был взорван.

К сожалению, попытки идентифицировать сбитые партизанами самолеты противника, упомянутые в отечественной литературе, пока особым успехом не увенчались. Особняком стоит только один слу-

## Анкета АвиАМастера №7-2003

Оцените материалы данного номера с точки зрения интереса для Вас (в порядке убывания)

- 1 \_\_\_\_\_
- 2 \_\_\_\_\_
- 3 \_\_\_\_\_
- 4 \_\_\_\_\_
- 5 \_\_\_\_\_

О чем бы Вы хотели прочесть в журнале? \_\_\_\_\_

Текст объявления \_\_\_\_\_

чай. 9 февраля 1942 года бойцы Нелидовского партизанского отряда Калининской области сбили пулеметным огнем вражеский «трехмоторный транспортный самолет». При падении в машине взорвались перевозимые боеприпасы, не оставив шансов на спасение экипажа. С большой долей вероятности можно предположить, что этим самолетом был Ju 52 из 600-й транспортной группы (w/n 5112), который числился сбитым огнем с земли в районе города Белый.

Иногда самолеты, получившие повреждение над линией фронта, совершали вынужденные посадки на партизанской территории. Именно такой случай произошел с экипажем бомбардировщика He 111H-6 из 4-й эскадры «Генерал Вефер» во главе с командиром 9-го отряда эскадры. 13 июня 1942 года этот «Хайнкель» был поврежден зенитным огнем над Ленинградом и, с трудом перетянув линию фронта, сел на вынужденную в окрестностях Луги. Поскольку место посадки оказалось в партизанском районе, экипаж поспешил бежать, бросив машину. Никаких попыток эвакуировать ее немцы не предпринимали, и «Хайнкель» (w/n 7026, 5J+FT) был списан.

12 мая 1943 года совершил вынужденную посадку на своем подбитом в бою FW 190A-5 (w/n 7343)unter-офицер из 8-го отряда 51-й истребительной эскадры А.Фрелих. На этом его везение закончилось, поскольку район Верхополья, где он приземлился, был «вотчиной» партизан. С тех пор Фрелих числился пропавшим без вести.

Не оставалась без внимания народных мстителей и авиация противника на аэродромах. Крупный успех выпал на долю николаевских подпольщиков. Деятельностью подпольной организации в Николаеве руководил резидент советской разведки Виктор Александрович Лягин. Военная судьба этого человека неординарна. Находясь в начале войны в служебной командировке в США, он вернулся на Родину и добровольно отправился в тыл врага. Так как Лягин занимал достаточно высокий пост в разведке, для этого ему понадобилось личное разрешение наркома Л.П. Берия. Схваченный немецкой контрразведкой, он был расстрелян в июле 1943 года, а 5 ноября 1944 года посмертно удостоен звания Герой Советского Союза.

Непосредственное руководство диверсией осуществлял заместитель Лягина Николай Сташук.

В результате этой акции, проведенной в начале марта 1942 г., немцы потеряли 14 самолетов. Среди них три «Шторха», три связных «Клемма» Ki 35, один Fh 104 (под таким индексом у немцев проходил легкий многоцелевой самолет «Клемм» Ki 104, строившийся по лицензии на заводе Flugzeugwerk Halle GmbH), «Гота» Go 145, а также Bf 110C-5, два Bf 109 и три Ju 87.

Достоверно известно еще об одном успехе украинских подпольщиков. В середине января 1944 года на аэродроме г. Умань в результате диверсии были сожжены два истребителя Bf 109G из состава 9-го отряда 52-й истребительной эскадры.

Советские подпольщики действовали еще на одной крупной немецкой авиабазе «Сеща» на центральном участке фронта. Благодаря повести «Вызываем огонь на себя» и одноименному телесериалу деятельность этой подпольной группы, руководимой А.Морозовой и К.Поваровым, стала широко известна.

Хорошо оборудованный сецинский аэродром использовался немецкой бомбардировочной авиацией. По данным отечественных источников, деятельность подпольщиков нанесла противнику серьезный урон. Польские и чешские рабочие, привлеченные немцами в качестве вспомогательного персонала авиа базы и входившие в состав группы, использовали для диверсий английские магнитные мины с таймерными взрывателями. В немецких документах зафиксированы случаи гибели самолетов, базировавшихся в Сеще, от взрывов в воздухе, которые можно отнести к результатам работы товарищей Анны Морозовой.

Таких случаев удалось выявить три. 8 июля 1943 г. в воздухе взорвались два самолета: первый - Ju 87 из 9./StG2 (w/n 110645). Пилот (он же командир отряда) и стрелок-радист погибли. Второй - Ju 88A-4 из состава 7./KG1 (w/n 3884), также погибший вместе со всем экипажем. Этот «Юнкерс» взорвался в районе орловского аэродрома, то есть вне зоны действия советской ПВО. Поэтому его гибель от партизанской мины вполне вероятна. Еще один «Юнкерс-88» из того же отряда (w/n 2227, V4+MR) был уничтожен взрывом 24 июля 1943 года. Без сомнения, дальнейшие поиски в архивах по этой теме могут привести к новым находкам.

В донесениях партизанских командиров встречаются сообщения об уничтожении служащих немецких

ВВС при их следовании по дорогам, в местах отдыха и т.д. Так, 30 декабря 1941 года вблизи поселка Старь на Брянщине, попала в засаду и была разгромлена автоколонна одной из наземных частей Люфтваффе. Немецкие потери тогда составили 35 человек убитыми, один военнослужащий попал в плен.

Еще больше - 47 солдат и офицеров Люфтваффе было уничтожено на шоссе Могилев-Бобруйск 7 июня 1942 г. ротой партизанского отряда Г.А.Мазура. В обоих случаях убитые немцы проходили в партизанских отчетах как «летчики». Впрочем, далеко не все носившие форму Люфтваффе действительно являлись летчиками. Разветвленная структура этой организации включала в себя не только авиачасти и обслуживающие их подразделения. В германских ВВС числились зенитные и строительные части, а также служба ВНОС. Кроме того, до октября 1943 года в ведомство Геринга организационно входила 21 так называемая «авиаполевая дивизия». Эти дивизии, хотя и подчинялись руководству ВВС, но фактически являлись обычновенной пехотой.

Потери летного состава на земле, да еще в тылу были для немцев довольно редким явлением. В то же время наземные авиаподразделения частенько становились объектами партизанских атак и диверсий. Вот еще несколько примеров, относящихся к 1942 году.

10 марта в районе Любинья партизаны разгромили автоколонну Люфтваффе. При этом 26 немецких военнослужащих погибли, восемь были ранены и 38 пропали без вести (скорее всего, их тоже надо причислить к погибшим).

19 апреля в районе Минска при взрыве заложенной подпольщиками мины погибли трое и были ранены шестеро солдат батальона связи I./LgNachrRgt Moskau.

14 июля при нападении партизан на батальон ВНОС I./LnRgt23 под Рославлем убито 16 и пропало без вести два человека.

Безусловно, немецкие ВВС теряли людей и матчасть в результате многочисленных диверсий на железных дорогах. Но выявить эти потери гораздо труднее, поскольку в сводках Люфтваффе они не фиксировались

Статья Анатолия Овчаренко и Сергея Богатырева «Партизанское небо», опубликованная в 4-м номере «Авиамастера» за этот год, открыла доселе неизведенную тему «партизанской ПВО». Статья заканчивалась призывом к коллегам-историкам поддержать и развить эту тему поиском новых свидетельств и фактов. Я решил откликнуться на этот призыв и отправился собирать материалы в прославленную своими партизанскими традициями Республику Беларусь. А через некоторое время в редакцию поступила весьма интересная статья постоянных авторов «Авиамастера», известных своими публикациями о Великой Отечественной войне, Александра Заблотского и Романа Ларинцева. Результаты наших работ мы предлагаем вашему вниманию.

# ПАРТИЗАНСКОЕ НЕБО II

Вячеслав КОНДРАТЬЕВ

## В БЕЛОРУССКИХ ЛЕСАХ

Одной из славных, но малоизвестных страниц партизанской войны в Белоруссии является борьба с самолетами Люфтваффе. Немцы довольно активно применяли авиацию для поиска партизанских отрядов и баз, а также для агитации (разбрасывания листовок) и ударов с воздуха по отрядам народных мстителей и контролируемым ими населенным пунктам.

Особенно страдало от подобных налетов мирное население. Так, например, деревня Студенка Могилевской области, насчитывавшая около 100 дворов, осенью 1943 года подверглась жестокой воздушной бомбардировке. Немецкие самолеты налетали несколькими группами в течение 3 часов 15 минут, сбрасывая фугасные и зажигательные бомбы. В результате деревня была полностью сожжена, погибли 75 ее жителей, не успевших скрыться в лесу.

Такая же участь постигла село Долгое Могилевской области, где при авианалете погибли 23 человека, а практически все дома и постройки оказались разрушены.

26 и 27 июля 1943 года гитлеровские летчики бомбили деревню Клинок Минской области, где находилась база партизанской бригады имени газеты «Правда». На деревню упало более 60 осколочно-фугасных и зажигательных бомб. Снижаясь до высоты в несколько десятков метров, самолеты расстреливали

ли из пулеметов жителей и партизан, пытавшихся бороться с пожарами. К вечеру второго дня деревня была фактически уничтожена. На месте 107 жилых домов остались только пепелища с грудами битого кирпича от разрушенных печей.

В длинном списке белорусских сел, сожженных немецкой авиацией, - деревни Пильшичи, Буда, Аксеньевичи, Ксеварово, Гута и многие другие.

Не меньше страдали от авианалетов партизанские лагеря, госпиталя, мастерские и так называемые «семейные лагеря», где под защитой партизан скрывались в лесах советские граждане, которым угрожала опасность со стороны оккупантов и их пособников.

Трудно даже примерно определить, сколько людей погибло в Белоруссии от действий немецкой авиации, но, безусловно, их счет идет на тысячи. Среди известных в республике лиц можно назвать командиров партизанских бригад Героев Советского Союза О.Касаева и А.Данукалова, ставших жертвами воздушных бомбардировок.

Но эти акции не всегда оставались для гитлеровцев безнаказанными. Партизаны, несмотря на отсутствие специальных зенитных средств, по мере сил оказывали противодействие воздушной угрозе. По данным сборника документов «Всенародное партизанское дви-

жение в Белоруссии в годы ВОВ», уже за первый год оккупации, с июля 1941-го по август 1942 года народные мстители уничтожили на территории республики 173 самолета противника.

И хотя эта цифра наверняка завышена, есть немало документальных свидетельств об успешных партизанских операциях против самолетов Люфтваффе. Вот одно из них, содержащееся в боевом донесении комиссара 620-го отдельного партизанского отряда Могилевской области М.Мироновича и начштаба отряда Ф.Тарасевича за 11 марта 1942 года:

«Германский самолет - легкий бомбардировщик - произвел вынужденную посадку в районе деревни Вирков Кличевского района, в 200 метрах от опушки леса и охранялся местной полицией. Самолет был отремонтирован и вскоре должен был подняться в воздух. Но группа бойцов из 128-го и 620-го партизанских отрядов в 5.00 открыла по нему огонь бронебойно-зажигательными пулями, в результате чего самолет был сожжен. С нашей стороны потерь нет».

Еще одно донесение свидетельствует о том, что 15 января 1943 года группа партизан из отрядов «Штурм» и имени М.В.Фрунзе Минской области захватила двухмоторный немецкий самолет, обозначенный в документе как «Фокке-

«Вульф», совершивший вынужденную посадку между деревнями Каменец и Латыговка Заславского района. Взяв в качестве трофеев четыре парашюта, радиостанцию, бортовые документы и личные вещи экипажа, партизаны сожгли машину (Национальный Архив Республики Беларусь (далее - НАРБ). Ф.3500, оп.4, д.152).

О судьбе немецких летчиков в донесении ничего не говорится. Странно, что среди трофеев нет пулеметов. Возможно, речь идет о не вооруженном двухмоторном многоцелевом самолете FW 58.

Для уничтожения вражеской авиатехники непосредственно на аэродромах партизаны активно применяли минирование. Так, в ночь на 2 декабря 1943 года партизан-разведчик отряда им. И.В.Сталина Федор Молодцов проник на борисовский аэродром, бесшумно «снял» охранника и установил под одним из транспортных «Юнкерсов» связку динамитных шашек с горящим бикфордовым шнуром (чтобы в темноте не привлекать внимание других охранников вспышкой зажигалки, Федор поджег шнур прямо в сумке, в которой он нес взрывчатку). Через несколько минут самолет взорвался. За успешную акцию командир отряда наградил бойца именным автоматом. Такую же диверсию Молодцов провел 27 марта 1944 г. (фонд Белорусского Государственного Музея Истории Великой Отечественной Войны (БГМИ ВОВ) №13209).

Партизаны Белоруссии уничтожали вражескую авиатехнику не только на земле, но и в воздухе. Один из подобных случаев, нашедший отражение в документах, про-

изошел 10 декабря 1942 г. в районе деревни Стайки на Витебщине. Группа партизан из бригады «За Советскую Белоруссию» ружейно-пулеметным огнем подбила немецкий двухмоторный самолет. Машину села на вынужденную невдалеке от партизанского лагеря. Четверо летчиков пытались спастись бегством, но удалось это лишь одному, остальные были убиты. Победителям достались трофеи: два пулемета, 2000 патронов, ракетница, автомат и четыре парашюта. Самолет партизаны сожгли (НАРБ, ф.3500, оп.33а, д.257).

В отчете о боевой деятельности партизанского отряда им. В.И.Чапаева Минской области, входившего в состав бригады «Дяди Коли», есть следующая запись: «11 сентября 1943 г. партизаны Волков, Кондратович и Степурка залповым огнем из винтовок подбили немецкий самолет, который разбился в районе деревни Плисы». (НАРБ, ф.3500, оп.4, д.137). К сожалению, подробности этого эпизода остались «за кадром».

В декабре 1943 года, согласно отчету партизанской бригады им. С.М.Кирова, ее бойцам удалось сосредоточенным ружейно-пулеметным огнем подбить немецкий двухместный самолет, который спланировал возле деревни Старые Дороги (партизаны слабо разбирались в германской авиатехнике, поэтому указания типов сбитых самолетов встречаются в их отчетах довольно редко, а правильные их обозначения - еще реже). При осмотре машины выяснилось, что пилот получил смертельное ранение еще в воздухе. Он успел выключить мотор и совершив посад-

ку, но к моменту подхода партизан был уже мертв. Тяжело раненый стрелок попал в плен, его дальнейшая судьба неизвестна (НАРБ, ф.3775, оп.1, д.1).

Уникальный случай, когда в партизанском отчете указан не только тип сбитого немецкого самолета, но даже имя и фамилия летчика, произошел 12 января 1944 года. Пулеметчик 123-й Октябрьской партизанской бригады Петр Соловьев сумел сбить из станкового пулемета истребитель FW 190. От попаданий самолет вспыхнул и рухнул на кладбище у деревни Рудня. Пилот успел выпрыгнуть с парашютом и попал в плен. Им оказался лейтенант Ганс Штикель (так его имя записано в документе) «с двумя железными крестами».

Он дал ценные сведения о бобруйском аэродроме, где базировалась его авиа часть, переданные затем в Центральный штаб партизанского движения. Как и в предыдущих случаях, сведений о дальнейшей судьбе пленного летчика найти не удалось.

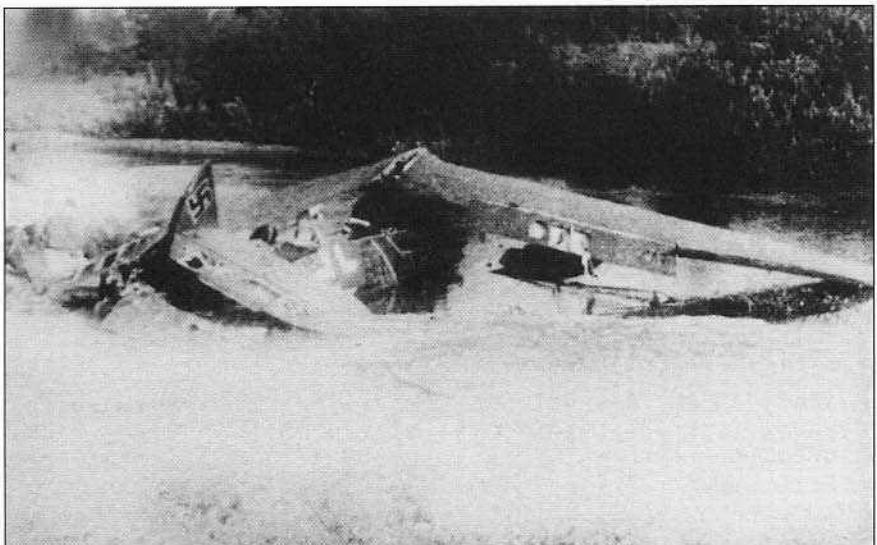
Зато в сводках потерь Люфтваффе есть информация, что в тот самый день не вернулся с боевого задания и пропал без вести лейтенант Хайнц Штикель (Heinz Stickel) из 3-й группы 51-й истребительной эскадры (III/JG51).

В свой последний полет Штикель отправился на FW 190A-5 w/n 155957 с желтой «четверкой» на борту. К тому моменту он успел стать асом, имел на счету шесть воздушных побед и был награжден железными крестами двух степеней. Согласно немецким данным, 12 января самолет Штикеля был поврежден в воздушном бою. Летчик направился в сторону аэродрома, но бесследно исчез где-то в «бандитском районе»...

Весной того же года у деревни Рудня-Налибокская белорусские партизаны огнем из стрелкового оружия сбили разведчик «Хеншель» Hs 126, который проводил поиск отряда, совершившего диверсию на железной дороге. Благодаря оказавшемуся в отряде корреспонденту Г.В.Будаю этот успех имеет неопровергнутое фотографическое подтверждение.

Для стрельбы по самолетам партизаны использовали винтовки,

**«Хеншель» Hs 126, сбитый партизанами весной 1944 года у деревни Рудня-Налибокская.**



ручные и станковые пулеметы, а также противотанковые ружья. Станковые пулеметы при этом устанавливались на штатные треноги, а для ручных сооружались самодельные зенитные лафеты, состоящие из столба, врытого в землю, в верхний срез которого вбивали металлический штырь. На штырь, как на ось, надевали доску с отверстиями для пулеметных сошек. Доска с пулеметом свободно вращалась вокруг штыря в горизонтальной плоскости. Похожие лафеты изготавливали и для противотанковых ружей, только вместо доски брали тележное колесо, а вместо столба порой использовали ствол спиленного дерева (см. фото).

Появление подобных установок отмечено в начале 1943 года, когда

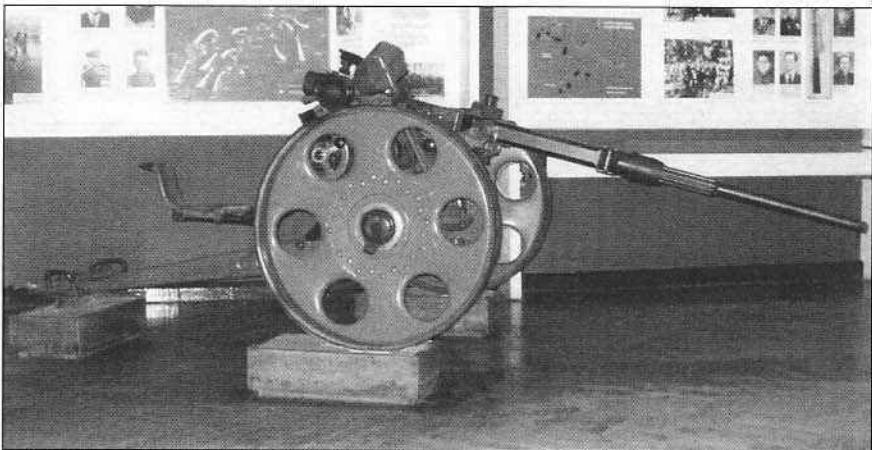
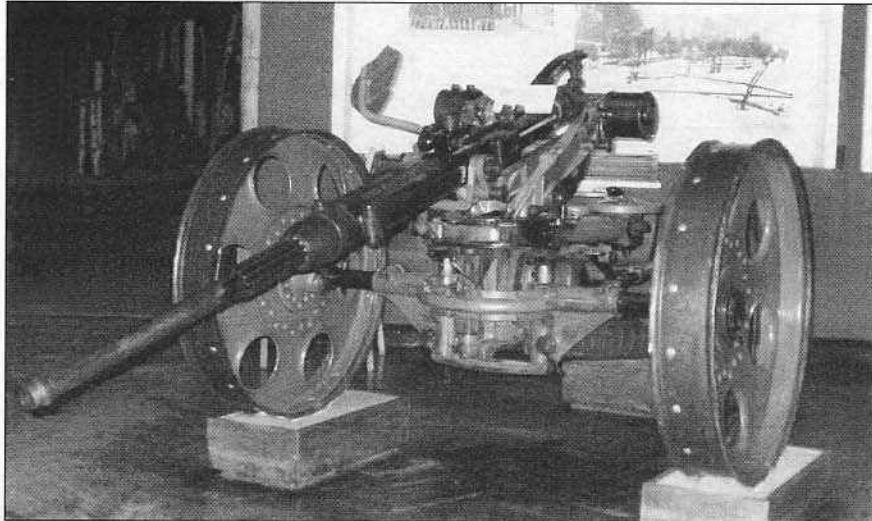


15

**Вверху:** расчет «партизанской зенитки» с противотанковым ружьем Дегтярева на деревенской оконице, 1943 г.  
**Внизу:** аналогичная установка с противотанковым ружьем Симонова - экспонат Белорусского Государственного Музея Истории Великой Отечественной войны.



Реконструкция внешнего вида истребителя FW 190A-5 немецкого летчика Хайнца Штикеля, сбитого 12 января 1944 года пулеметчиком 123-й Октябрьской партизанской бригады Петром Соловьевым. Тактический и заводской номера подлинные. Окраска дана по аналогии с другими самолетами, входившими зимой 1943-1944 годов в 3-ю группу 51-й истребительной эскадры Люфтваффе.



16

Еще один экспонат БГМИВОВ - 20-миллиметровая автоматическая зенитная пушка «Эрликон». Две таких пушки были захвачены бойцами партизанского отряда им. Комсомола в бою с немецкими оккупантами у деревни Пудецкая Слобода Минской области 8 апреля 1944 года. Партизаны использовали эти орудия в наземных боях и для защиты своей базы от авианалетов, но, по имеющимся данным, сбитых самолетов за ними не числится.

партизанам стали активно забрасывать с «большой земли» противотанковые ружья и боеприпасы к ним, но наибольшее распространение они получили начиная с лета того же года. Этим в немалой степени обусловлен значительный рост числа сообщений об уничтоженных белорусскими партизанами немецких самолетах. Если за второй год войны, с июня 1942-го по июнь 1943-го, в партизанских отчетах содержатся 35 таких сообщений, то за следующий год - уже 96.

Главными недостатками самоходных установок на базе ПТР был небольшой угол возвышения и сложность вертикальной наводки (наводить оружие приходилось вручную, держа казенную часть на весу и упирая приклад в плечо), а также отсутствие каких-либо прицелов для зенитной стрельбы. И все же, за неимением лучшего, такие «зенитки» нередко ставили поperi-

метру партизанских лагерей и на деревенских окрестах для защиты от авианалетов.

К примеру, во всех деревнях партизанской зоны, контролируемой бригадой «Дяди Коли» Минской области, были установлены стационарные зенитные огневые точки с пулеметами и ПТР. В 1943 году бойцам «Дяди Коли» удалось, согласно отчетам, сбить три вражеских самолета.

От партизан-зенитчиков требовалось большое искусство, в частности, - умение быстро и на глаз определять расстояние до цели, ее скорость и ракурс движения, а в соответствии со всем этим - рассчитывать углы упреждения.

Некоторым партизанам удалось постигнуть эту премудрость. В отрядных документах неоднократно встречаются упоминания о том, как из «зенитных ПТР» сбивали германские самолеты. Так, например, в

мае 1943 г. зенитчики бригады им. ЦК ВКП(б) Вилейской области записали на свой счет «Юнкерс-88», который бомбил деревню Черемшицы Мядельского района. Его сбил взвод ПТР под командованием А.Жука (НАРБ, ф.3500, оп.4 д.65).

В дневнике партизанской бригады «Железняк» говорится, что 18 декабря 1943 г. «дежурной точкой ПТР» сбит «Юнкерс-88», бомбивший деревню Залядье. Отличился 1-й номер зенитного расчета В.И. Таракан (НАРБ, ф.3500, оп.4 д.135).

А вот строки из рукописного журнала «Народные мстители», издававшегося 600-м партизанским отрядом Могилевской области: «В нашем районе систематически налетал немецкий разведчик «стрекоза» (сейчас трудно определить, какой самолет получил у партизан такое прозвище, возможно, речь идет о «Хеншеле-126» или о каком-то из немецких бипланов, - прим. авт.). Она успела скечь множество деревень, но однажды этому летающему гаду не поздоровилось. Ударной группой стрелков совместно с расчетом ПТР над деревней Буда этот стервятник был подстреклен и упал в районе Вендорожа. Несмотря на то, что «стрекоза» освистала градом пуль наших бойцов, последние не растерялись и били по ней активным групповым огнем. Бой оказался в нашу пользу, жертв среди партизан не было. Из мирных жителей была убита одна женщина» (фонд БГМИВОВ №13325).

Всего же, по обобщенным данным Белорусского штаба партизанского движения, за три года немецкой оккупации партизаны и подпольщики уничтожили на территории Республики 305 немецких самолетов (НАРБ, ф.3500, оп.3, д.78), внеся тем самым весомый вклад в победу над врагом.

**Редакция журнала «Авиамастер» выражает благодарность сотрудникам Белорусского Государственного музея истории Великой Отечественной войны за помощь в подготовке данной статьи, а также предоставленные фотодокументы и архивные материалы.**

**Мы приглашаем всех наших читателей, которым доведется побывать в столице Белоруссии городе Минске, обязательно посетить этот чрезвычайно интересный музей.**

# ПАРТИЗАНСКОЕ НЕБО III

Анатолий ОВЧАРЕНКО  
Сергей БОГАТЫРЕВ

## ПОСЛЕСЛОВИЕ ИЛИ ПРОДОЛЖЕНИЕ?

**Г**ользуясь предоставленной возможностью, авторы выражают искреннюю признательность редакции «Авиамастера» за публикацию нашей статьи «Партизанское небо». В отличие от многих других военно-исторических журналов, «Авиамастер» не

превратился в «самиздат» главного редактора и узкого круга приближенных к нему лиц, а постоянно печатает не только иногородних, но теперь уже и иностранных авторов (Анатолий Овчаренко и Сергей Богатырев - граждане Украины: - прим. ред.).

Поэтому собранный материал по такой интересной и практически не исследованной теме как партизанская ПВО смог дойти до широкого круга читателей. Авторы сразу заявляют, что они никоим образом не претендуют на полное раскрытие всей этой темы, или на какие-то окончательные выводы. В общем-то, наша статья стала побочным результатом многолетней исследовательской работы по установлению реального боевого пути партизанского соединения Ковпака-Вершигоры в 1941 - 1944 гг., не по мемуарам, а по документам и данным бывшего противника. Ведь самое главное, что поднятая тема вызвала интерес не только у широкого круга читателей, но и специалистов. Поэтому мы считаем, что поставленной цели мы достигли.

Приятной неожиданностью для нас стал и проявленный интерес со стороны зарубежных коллег. Так, например, с нами связался г-н Чабо Гереги из Будапешта, который любезно предоставил весьма интересные и ранее не известные сведения о действиях венгерской авиации против соединения С.А.Ковпака летом 1943 года.

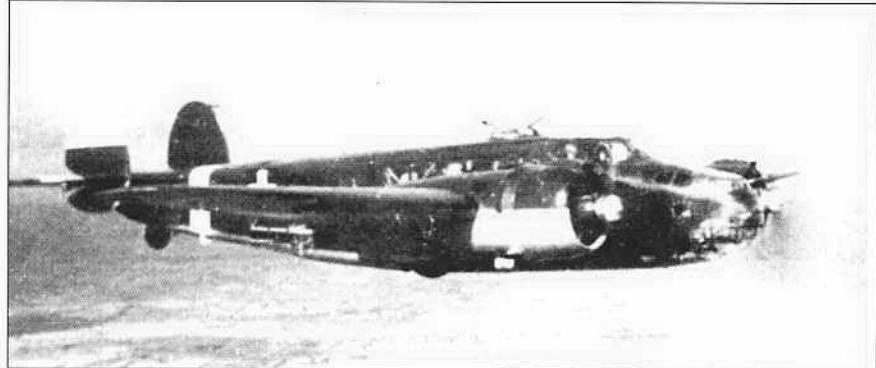
Кстати, оказывается, этот венгерский историк с конца 90-х годов регулярно приобретает «Авиамастер» в будапештском магазине «Русская книга» и отмечает высокий профессионализм его авторов, хорошую полиграфию и мизерную, относительно других европейских изданий, цену.

Перейдем к изложению сведений, предоставленных г-ном Гереги.

*Этот «Дорнье», подбитый и совершивший вынужденную посадку на Украине, немцы относят на счет «партизанской ПВО»*



**Венгерский бомбардировщик итальянского производства «Капрони» Са-135bis. К 1943 году эти машины считались устаревшими и были выведены из фронтовых частей первой линии, но продолжали использоваться в антипартизанских операциях.**



2 августа 1943 г. три двухмоторных бомбардировщика «Капрони» Са-135bis из состава 4-й венгерской бомбардировочной авиагруппы сбросили 4,8 тонн авиабомб на позиции партизан Ковпака между Коломыей и Делятином. Один из самолетов был подбит и разбился при вынужденной посадке на каменистую косу в долине реки Тисса. Его экипаж во главе со старшим лейтенантом Густавом Хальмаем (fohadnagy Gusztav Halmay) остался жив.

На следующий день к «Капрони» присоединились одномоторные легкие бомбардировщики-бипланы WM-21 из состава 4-й ближнеразведывательной группы. Один из них по невыясненной причине на аэродром не вернулся.

Пикантность ситуации, о которой не знал наш венгерский коллега, заключается в том, что 3 августа венгерская авиация нанесла свои удары не по партизанам, а по позициям немецкого отдельного 26-го горно-егерского полка на горе Синичка, оставленной партизанами в ночь со 2 на 3 августа. В результате полк, всего за десять дней до этого переброшенный из Норвегии в Карпаты, полностью утратил боеспособность. Начавшийся скандал между союзниками удалось замять только на самом высоком уровне усилиями рейхсфюрера СС Гиммлера, который лично курировал из Krakova проведение этой антипартизанской операции.

Прошедшей осенью один из авторов данной статьи в составе группы «Поиск» выехал в Карпаты, чтобы попытаться пройти по маршруту соединения Ковпака, но резко ухудшившаяся погода в горах помешала этому.

Зато были получены сведения, что немецкая или венгерская авиация широко применяла против партизан химическое оружие неустановленного типа. По рассказам очевидцев из числа местных жителей, самолеты сбрасывали на скопления людей и скота металлические цилиндры длиной около 30 см и диаметром 10 см. При этом в местах падения цилиндров на земле образовывались стойкие круги диаметром до 10 метров ядовито-оранжевого цвета. Членам группы удалось обнаружить в горах большое количество таких цилиндров без каких-либо надписей, но с хоро-

шо сохранившейся маркировкой бело-желтого цвета.

Также нам хотелось бы сделать дополнения и уточнения к материалам наших коллег, опубликованным в 7-м номере журнала «Авиамастер» за прошедший год. Упомянутый В. Кондратьевым немецкий самолет, сбитый 11 сентября 1943 г. партизанами бригады «Дяди Коли», судя по всему, был «Хайнкелем» He 111H-16 из состава 6./KG.55, который вместе со всем экипажем из пяти человек (пилот - лейтенант Клаус Раше) в тот день пропал без вести в том самом районе.

Про два других случая можно говорить со стопроцентной уверенностью: 11 мая 1943 г. у города Модечно зенитчики бригады им. ЦК ВКП(б) сбили бомбардировщик Ju 88A-4 w/n 141193 борт «9K+BM» из состава 4./KG.51. Самолет был сбит в ходе антипартизанской операции, а из его экипажа двоим удалось пропасть к своим, а еще двое - штурман унтер-офицер Курт Русс и бортстрелок фельдфебель Генрих Мартин до сих пор числятся пропавшими без вести.

Далее, 18 декабря 1943 г. зенитчики партизанской бригады «Железняк» сбили Ju 88A-4 w/n 884531 борт «9K+KU» из состава 10./KG.51. Весь его экипаж во главе с гауптманом Гансом Тобиасом (Hans Tobias) погиб.

И еще один важный момент: мы не согласны с утверждением уважаемых Р. Ларинцева и А. Заблотского о том, что упоминания о потерях Люфтваффе от партизанского оружия встречаются в немецких документах военных лет довольно редко.

Естественно, что большинство самолетов противника, сбитых партизанами, проходит как просто «пропавшие без вести». Да и со многими другими случаями, когда в документах Люфтваффе указано: «подбит огнем с земли» или «поврежден огнем противника», следует разбираться индивидуально. Но и без этого хватает эпизодов, когда

немцы однозначно относят свои потери на счет партизан. Чтобы не быть голословными, возьмем для примера хронику боевых действий только одной из немецких бомбардировочных эскадр KG.55 «Greif» за 1944 год:

17 апреля в районе Пинска огнем с земли сбит He 111H-6 из 5./KG. Его экипаж выпрыгнул с парашютами, все спаслись кроме штурмана унтер-офицера Ганса-Йоахима Хайнриха, чей парашют не раскрылся.

7 мая партизаны сбили в районе Улежа He 111H-6 из состава того же «штаффеля» выполнявший транспортный полет. Все шесть человек, находившиеся на его борту, пропали без вести.

25 мая приблизительно в том же районе в ходе курьерского вылета партизаны подбили огнем с земли легкомоторный самолет (очевидно, «Физилер» Fi 156 или «Гота» Go 145) из 5./KC.55, который сел в 12 км от деревни Секлинка. Самолет был сожжен партизанами, а находившихся на его борту лейтенантов Фридриха Шойтена и Вальтера Хоммеля партизаны увеличили в лес, и дальнейшая судьба их «покрыта мраком».

25 июня на подлете к аэродрому «Подловка» огнем с земли был подбит He 111H-16 из 9./KG.55, совершивший вынужденную посадку. Один из членов экипажа был ранен.

1 июля восточнее Минска (квадрат Qu.84342) партизаны сбили очередной «Хайнкель» He 111H-16 из состава 1./KG.55. О судьбе самолета в штабе группы узнали от двух раненых летчиков, которым удалось выйти к своим. Остальные трое, в том числе и пилот фельдфебель Дитер Орб, очевидно, погибли.

И это данные всего за несколько месяцев и только по одной бомбардировочной эскадре Люфтваффе!

Одним словом, мы твердо уверены, что исследование темы «партизанской ПВО» еще далеко не закончено и наверняка принесет немало интересных находок.

Александр ЗАБЛОТСКИЙ, Роман ЛАРИНЦЕВ

# ПАРТИЗАНСКОЕ НЕБО IV

## ПРОДОЛЖЕНИЕ ТЕМЫ

**П**режде всего, мы хотели бы присоединиться к благодарности наших украинских друзей и коллег, Сергея Богатырева и Анатолия Овчаренко, в адрес редакции «Авиамастера». Действительно, надо отдать журналу должное, на его страницах регулярно печатаются статьи не только маститых столичных, но и неизвестных провинциальных авторов. Но еще более важно, что есть возможность всесторонне обсудить ту или иную проблему, не ограничиваясь просто разовым обращением к теме.

Примером этого может служить исследование «партизанской ПВО» в годы Великой Отечественной войны. Наши украинские коллеги, по сути дела открывшие эту неизвестную страницу прошедшей войны, не остановились на достигнутом и, в «Партизанском небе-3» (AM №2-2004), привели целый ряд интересных фактов и дополнений как к своей, так и к нашей статьям (AM №№4 и 7-2003).

Всеследо поддерживая столь тщательное изучение темы, мы все-таки хотим отметить следующее. Столицей именитые авторы, как Сергей Вадимович и Анатолий Васильевич, являются в известной степени авторитетом для многих профессионалов, полупрофессионалов (к коим мы, с известной долей условности, относим себя) и просто любителей военной истории. Поэтому без сомнения, данные, приведенные в их статье, будут далее тиражироваться и, как не раз уже бывало, кочевать из одной работы в другую. Учитывая данное обстоятельство, мы рискнули исправить некоторые неточности, имеющиеся в «Партизанском небе-3».

Работа наших коллег состоит из трех частей. В первой приводятся новые данные о действиях венгерс-

кой авиации против соединений украинских партизан под командованием С.А. Ковпака, проводивших рейд по тылам противника. Сведения эти переданы венгерским же историком и, хотя его соотечественниками и не подтверждаются, но, как говорится, им в Венгрии виднее. Да и для нас будет выгоднее считать, что Чаба Гереги прав.

В второй части статьи идентифицируется несколько немецких самолетов, сбитых белорусскими партизанами о которых было рассказано в статье главного редактора «Авиамастера». Тут дело несложно, поэтому разберемся подробнее.

Упомянутая события 11 сентября 1943 года, Сергей Вадимович и Анатолий Васильевич уверяют, что в данном эпизоде («скорее всего») речь идет о бомбардировщике Не-111 из состава 6./KG55. По мнению наших коллег, самолет пропал без вести «в тот день и приблизительно в том самом районе». Действительно, «Хроника 55-й бомбардировочной эскадры Люфтваффе» сообщает о пропаже «хейнкеля» 11 сентября. Но вот с районом начинаются нестыковки. Никаких указаний в источнике на то, что данное событие произошло в Белоруссии, нет. К сожалению, в сводках потерь из Бундесархива данный эпизод не обнаружен. Более того, в данный момент эскадра базировалась в Днепропетровске и активно противодействовала наступлению советских войск в Донбассе. Вероятность попадания самолета этой эскадры под огонь белорусских партизан настолько мала, что вряд ли может приниматься во внимание.

Случай с «Юнкерсом», якобы сбитым партизанами 18 декабря 1943

года, еще интереснее. Во-первых, в немецких документах имеется прямое указание на то, что причиной гибели машины стало «непреднамеренное столкновение с землей вследствие ошибки пилота». А во-вторых, произошло это северо-западнее города Винер-Нойштадт, который, если кто не знает, находится в Австрии.

По эпизоду 11 мая 1943 года возможность отнесения этой потери на счет партизанского огня имеется, хотя напрямую документами противника и не подтверждается.

В третьей части своей статьи С.В. Богатырев и А.В. Овчаренко выражают несогласие с нашей оценкой частоты упоминания о «партизанских» потерях в немецких документах. В качестве контраргумента они приводят все ту же «Хронику 55-й эскадры».

Прежде всего, хотим заметить, что если внимательно почитать этот документ, то, помимо приведенных, можно найти еще более выигрышный эпизод: 20 февраля 1944 года вблизи аэродрома Улец (наши коллеги употребляют наименование Улех) потерпел катастрофу He 111 из 3./KG55 (бортовой номер G1+KL). При обследовании его обломков немцы обнаружили фрагменты взрывного устройства, взрыв которого привел к гибели самолета.

Но зададимся вопросом, насколько правомерно рассмотрение этого и других случаев, перечисленных в статье украинских авторов, применительно к нашей теме. Ведь мы «по умолчанию» считали, что речь идет исключительно о деятельности советских партизан. А 55-я эскадра зимой и летом 1944 года базировалась в районе, расположенному между Варшавой и Люблином. Эта об-



«Гота» Go 145 лейтенанта Москальца на месте посадки после угона от немцев к партизанам.

ласть имеет историческое название «Русской Польши», но утверждать, что погибшие немецкие машины стали жертвой именно советских партизан, не вполне корректно. Хотя надо признать, что наши партизаны в этот период как раз активно «осваивали» юго-восточные районы Польши.

Таким образом, два эпизода, 7 и 25 мая 1944 года, с гораздо большей вероятностью могут быть отнесены на счет польских партизан, и только 1 июля - однозначно дело рук советских.

Также нет никаких указаний на то, что «25 июня на подлете к аэродрому Подловка огнем с земли были подбиты Не 111Н-16 из 9./KG55, совершивший вынужденную посадку». В «Хронике» отмечено, что обер-лейтейтор Курт Бендер был ранен партизанами в районе Подловки при обстоятельствах, не связанных с боевым вылетом. Что там произошло в действительности, нам не известно, но вышеупомянутая цитата - это уж точно - чистой воды вымысел.

Нет никаких доказательств «партизанского следа» и в эпизоде 17 апреля. В «Хронике» просто указано, что при прыжке с парашютом погибunter-офицер Ханс-Иохим Хайнрих. Причиной, заставившей его покинуть самолет, мог быть обстрел ПВО, огонь партизан, атака истребителей или техническая неполадка. Думаем, что точнее сказать не смогут и уважаемые Богатырев с Овчаренко.

Подведем небольшой итог - из пяти заявленных ими в «Партизанском небе-3» эпизодов только один может быть на все 100% отнесен на счет советских партизан. Тем не менее, мы очень надеемся, что поиски по очень интересной теме «партизанской ПВО» будут продолжены. В результате будут открыты новые страницы истории прошедшей войны, где найдется место и новым находкам наших украинских коллег.

## ОТ РЕДАКЦИИ

Тема «партизанской ПВО» вызвала неожиданно большой резонанс, и это, конечно, не может не радовать. Возможно, это связано с тем, что ранее она практически не освещалась ни в отечественной, ни в зарубежной литературе, за исключением отдельных эпизодов, упоминавшихся в мемуарах.

В редакцию продолжают приходить письма читателей, одно из которых показалось нам весьма интересным. Наш читатель Сергей Астапович из Белоруссии приспал выдержку из донесения секретаря Домановичского подпольного райкома КП(б)За 12.09.43, в которой говорится об уничтожении 101-й Домановичской партизанской бригадой «двух немецких самолетов Ю-52». Подробностей не приводится, но интересно указание типа уничтоженных машин, что в подобных донесениях бывало довольно редко.

Кроме того, в письме Сергея Астаповича была вложена вырезка из газеты «Советская Белоруссия» со статьей «Лидский улёт», написанной белорусским журналистом Николаем Кауком. В статье рассказывается о произошедшем 3 июля 1944 года перелете к партизанам сразу трех самолетов из «1-й восточной эскадрильи» Люфтваффе, сформированной немцами из пленных советских летчиков и авиаиспециалистов.

И хотя эта тема не относится напрямую к «партизанской ПВО», мы решили вкратце ознакомить вас с содержанием статьи. Тем более, что, в отличие от знаменитого перелета Девятаева (произошедшего, кстати, гораздо позже) о данном эпизоде до недавних пор практически ничего не было известно. Также мало кто знает и о самой «1-й восточной эскадрилье», которую оккупанты использовали для борьбы с партизанами в белорусских лесах.

Итак, «1-й остиштрафель» был организован по предложению офицера штаба Люфтваффе Хольтерса в декабре 1943 года. Официально он считался спомогательным, транспортно-связным подразделением, но при необходимости его самолеты могли использовать как разведчики и даже легкие бомбардировщики.

Командиром эскадрильи назначили майора М. Тарновского, а « комиссаром» при нем - немца, обер-лейтенанта Дуса. С января по март 1944-го эскадрилья базировалась в Даугавпилсе. Поначалу она была оснащена трофейными По-2, но техническое состояние этих машин оставляло желать лучшего, и «остиштрафель» перевооружили на «Арадо» Ar 66C и «Готы» Go 145A.

В марте 44-го эскадрилью перебросили в Белоруссию, в город Лида, вокзал которого шаркие боя между партизанами из бригады «Неуволимые» и карательями из 1-го мусульманского полка СС. «Остиштрафель» предстояло осуществлять воздушную поддержку действий «мусульман».

Начиная с апреля пилоты «остиштрафеля» почти ежедневно, когда позволяла погода, совершали боевые вылеты на разведку и бомбардировку партизанских баз. Для контроля за действиями своих «подопечных» в боевых вылетах нередко участвовал обер-лейтенант Дус, занимавший место в задней кабине одной из машин.

Так продолжалось до июня, когда советские войска начали операцию «Багратион» по освобождению Белоруссии от немецких захватчиков. Троек пилотов «остиштрафеля» - командир звания старший лейтенант Владимир Москалец, лейтенант Пантелеймон Чукасели и младший лейтенант Арам Карапетян решили на своих машинах перелететь к партизанам. 3 июля «Готы» Москальца и Карапетяна и «Арадо» Чукасели взлетели с лидского аэродрома, взяли курс на контролируемый партизанами район у деревни Белый берег.

По дороге их обстреляли с земли партизаны из отряда «Славянного». Самолет Чукасели был подбит и совершил вынужденную посадку на луг у деревни Островцы. Карапетян приземлился удачно, а Москалец при посадке подломил шасси и сломал лопасть винта. Вскоре к месту посадки на лошадях подъехали партизаны из бригады «Неуволимых».

Летчики вступили в состав бригады и воевали с немцами вплоть до ее расформирования. А в декабре их отправили на проверку в СМЕРШ. И хотя пилоты утверждали, что они еще весной 44-го вступили в контакт с партизанами и снабдили их ценной разведывательной информацией о лидском аэродроме, им не поверили... В марте 1945-го всех троих обвинили в измене Родине и приговорили к 10 годам лагерей.

Но в 1952 году «за отличную работу и примерную дисциплину» они были освобождены досрочно, а в 1959-м Военная коллегия Верховного суда приняла решение об их реабилитации. Только один из трех - Пантелеймон Чукасели смог вернуться в авиацию. Он стал диспетчером в Кутаисском аэропорту.

Александр ЗАБЛОТСКИЙ, Роман ЛАРИНЦЕВ

# ПАРТИЗАНСКОЕ НЕБО-5

## ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА В ТЫЛУ ВРАГА

**42** На страницах «Авиамастера» уже неоднократно поднималась тема «партизанской ПВО», в раскрытии которой в мере своих скромных сил поучаствовали и мы, опубликовав несколько статей на тему борьбы советских партизан с авиацией противника в годы Великой Отечественной войны. В «крайней» из них (AM №4-2004) выражалась надежда, что поиски по этой очень интересной тематике будут продолжены и приведут к новым находкам. Вот и мы не утратили к ней интереса, тем более что за прошедшее время, нами были найдены новые любопытные документы и материалы, которыми мы хотим поделиться.

Итак, к весне 1942 г. партизанское движение на оккупированной территории Советского Союза стало серьезно влиять на общую обстановку на Восточном фронте, что требовало от военного командования «третьего рейха» выделять для борьбы с народными мстителями все больше и больше сил. Вполне естественно, что к делу « успокоения восточных территорий» привлекли и Люфтваффе.

Задачи противопартизанской борьбы немцы решили возложить на четвертые группы авиационных эскадр, игравшие роль, аналогичную советским запасным авиаполкам и готовившие кадры для фронтовых частей. Таким образом, немецкое командование решало сразу две задачи. Во-первых, не надо было сни-

мать боевые части с фронта, где им и так хватало работы. Во-вторых, действуя против целей с откровенно слабой ПВО, неопытные экипажи из вчерашних курсантов проходили бы «обкатку» в условиях, максимально приближенных к боевым, не подвергаясь при этом значительному риску.

Весной 1942 года таким образом была задействована IV группа 1-й бомбардировочной эскадры (KG1) «Гинденбург». К участию в антипартизанских операциях подключили 11-й отряд KG1. 19 апреля наземный персонал отряда отбыл из Мюнстера (аэродром «Хандорф») в Брянск. Бомбардировщики Ju 88 прибыли 25 апреля, сделав промежуточную посадку в Радоме.

Уже 30 апреля экипажи впервые вылетали под командованием капитана Людика на бомбардировку партизанских баз юго-восточнее Смоленска и южнее Брянска. Такие вылеты продолжались и в дальнейшем, в то время как оставшиеся два отряда продолжали тренировки в Мюнстере.

Но развитие событий на Восточном фронте постоянно требовало привлечения новых сил. Поэтому личному составу 10-го и 12-го отрядов KG1 не пришлося долго «прокладываться» в Германии. Уже 17 июня 1942 года остальные подразделения IV группы были переброшены на аэродром «Старый Быхов», при этом отряд 11./KG1 так и остался в Брянске.

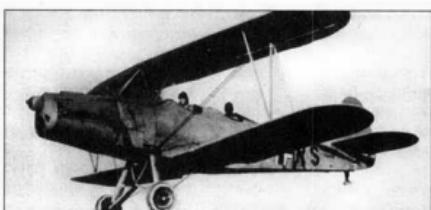
В течение следующих недель экипажи IV группы неоднократно участвовали совместно с 36-м охранным полком в многочисленных операциях против партизан. По оценке вышестоящего командования, действия авиации заметно разрядили ситуацию на путях снабжения немецких войск.

В боевых вылетах наряду с самолетами 11-го отряда принимали участие экипажи из других отрядов четвертой авиа группы.

Целями атак с воздуха были партизанские районы около Брянска и Старого Быхова. Так продолжалось до 9 августа 1942 года, когда группу в полном составе перебросили сначала в Ригу, а затем - в Шяуляй. К сожалению, хроника KG1 не упоминает о дальнейшем использовании IV группы эскадры для противопартизанских акций. Мы же предполагаем, что без этого не обошлось, однако соответствующих документов пока не найдено.

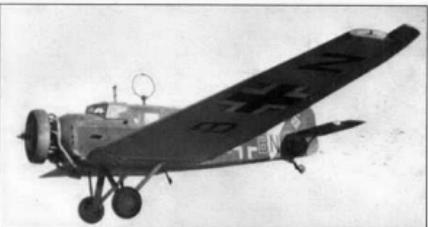
Немало интересного можно почерпнуть из так называемых «Донесений о борьбе с партизанами». В частности, эти донесения сохранились для Группы армий «Север» за последний квартал 1943 и начало 1944 года. Судя по ним, немецкая авиация довольно регулярно участвовала в борьбе с партизанскими формированиями.

Вот несколько выдержек из этих документов (при этом мы не употребляем постоянно встречающийся в тексте термин «бандиты»).



Учебные самолеты «Фокке-190» (слева) и многоцелевые «хейнкели» He 111 широко использовались немцами в борьбе с советскими партизанами в качестве разведчиков и бомбардировщиков.





**В качестве импровизированных «противопартизанских бомбардировщиков» немцы применяли легкие транспортники «Юнкерс» W 34; справа - «Гота» Go 145 перед ночным боевым вылетом.**



«21 октября 1943 г. на Осину (23 км юго-западнее Идицы) и Костелище (21 км юго-западнее Идицы) сброшено 120 зажигательных бомб с наших самолетов. В обоих случаях наблюдались взрывы боеприпасов. Противодействия налетам не отмечено.

22 октября 1943 г. Населенные пункты восточнее Польны подвергнуты бомбардировке. Разрушены оборонительные сооружения. (неизвестно, какие именно «оборонительные сооружения» партизан имелись в виду).

23 октября 1943 г. Наши бомбардировщики атаковали две деревни в 20 км восточнее Идицы. Многочисленные пожары, взрыв склада боеприпасов.

25 октября 1943 г. Наш самолет бомбардировал деревню Дуллово. Противник отвечал ружейным огнем.

1 ноября 1943 г. Наши бомбардировщики наносили удары по целям в 40 км юго-восточнее и в 30 км южнее Идицы. Шесть деревень разрушены на две трети. Попадание в склад боеприпасов.

2 ноября 1943 г. Бомбардировка четырех населенных пунктов в районе 40-60 км северо-восточнее Пскова. Деревни сожжены на 90%. Противодействие: ружейно-пулеметный огонь.

10 ноября 1943 г. После налета 27 штурмовиков на опорный пункт партизан Пелково (27 км к северо-востоку от Луги) отмечены многочисленные пожары».

Как видно из немецких документов, для повседневной борьбы с партизанским движением противник был вынужден создать в составе 1-го Воздушного флота специализированную авиаэскадрилью Sicherheitstaffel 3.

Маэстро этой эскадрильи состояла из устаревших легких бомбардировщиков, одномоторных транспортников и учебных самолетов взятых из различных летных школ Люфтваффе. «Охотники за партизанами» летали на весьма разношерстной «коллекции», состоявшей из «арадо» Ar 66, «гот» Go-145, «хайнкель» He 45, Не 46 и «юнкерсов» W 34. Sicherheitstaffel также неоднократно упоминается в «донасениях».

«14 декабря 1943 г. Sicherheitstaffel совершил три боевых вылета против занятых противником населенных пунктов в 35 км северо-восточнее Пскова. Разрушено несколько домов. Противник вел ружейно-пулеметный огонь.

15 декабря 1943 г. «Sicherheitstaffel» удачно действовала против занятых партизанами деревень в 36 км северо-восточнее Пскова.

16 декабря 1943 г. Наши самолеты успешно бомбардировали три деревни в 20 км северо-восточнее Карамышево. Противник на сильно укрепленных позициях был прижат к земле огнем бортового оружия.

24 декабря 1943 г. Занятые партизанами деревни Клин, Абрамково и Петрово (15 км северо-восточнее Дно) подвергнуты бомбардировке. Проникающая в Клин разведка была обстреляна противником. Партизаны понесли большие потери при воздушном налете». При чтении этого донасения возникает вопрос: каким образом партизанские потери смогли установить разведка, сама находившаяся под обстрелом?

Тем временем противоборство партизан и карательей продолжалось.

«3 января 1944 г. Семь самолетов из Sicherheitstaffel 3 обстреливали и бомбили партизанские деревни северо-западнее Выборга (24 км северо-западнее Новоржева).

6 января 1944 г. Тыловой район Хармейского корпуса. 15очных бомбардировщиков произвели успешный налет на Перницу (4,5 км севернее станции Морино). По данным агентуры, там находится партизанский штаб и 200 бойцов.

10 января 1944 г. Лесной лагерь восточнее Шиши (22 км юго-восточнее Дедовичи) атакован нашими бомбардировщиками.



**«Гота-145» из состава Sicherheitstaffel 3 (Прибалтика, лето 1943 г.) и учебно-тренировочный «Арадо-66», который также использовался этим подразделением (снимок сделан до войны в немецкой летной школе).**



8 февраля 1944 г. Восемь бомбардировщиков атаковали занятые партизанами деревни Хрящева Гора (33 км северо-восточнее Остров) и Марково (36 км восточнее Острова). Бомбовым ударом по ранее уже атакованной деревне Евидовичи (51 км юго-восточнее Двинска) этот населенный пункт полностью уничтожен.

«Донесения» наглядно демонстрируют тактику действий Люфтваффе против партизан. Основной упор в ней делался на удары по «бандитским деревням», с которым мог быть отнесен любой населенный пункт, расположенный на контролируемой партизанами территории. Судя по всему, вооруженных бойцов в них зачастую, вообще, не было, а от бомб гибло только мирное население. Во всяком случае, сообщения о противодействии налетам в «донесениях» встречаются довольно редко.

Сами немцы до сих пор называют аналогичные удары англо-американской авиации по городам Германии (а от действий Люфтваффе на Востоке они отличаются только масштабами) не иначе как «воздушным террором».

Как известно, информация о противнике - одна из главных составляющих успеха в любой войне. Поэтому авиация применялась не только для нанесения бомбо-штурмовых ударов, но и для разведки. Вот выдержка из одного «донесения»:

«22 января 1944 года в 17 км южнее Пушкинских Гор большими партизанским отрядом захвачены и с тех пор числятся пропавшими без вести 57 саперов 3-й роты 733-го ливовского строительного батальона. Высланы разведывательные отряды для поиска и освобождения саперов. Для обнаружения также используется авиация». Надо заметить, что в данном случае поиски не дали никаких результатов.

Из приведенных документов может сложиться впечатление, что ленинградские, белорусские и калининские партизаны были только мишениями для немецких атак «в условиях максимально приближенных к боевым». Но это не так. Порой Люфтваффе в столкновениях с ними получали серьезный отпор. К примеру, очередное «донесение» от 6 февраля 1944 г. сообщает: «Проведена эффективная бомбардировка населенных пунктов Ровное, Красный Борок и Марково (примерно 40 км восточнее Острова). При этом былбит «Юнкерс» W 34».

О спасении экипажа в «донесении» ничего не сказано и, судя по

всему, летчики погибли. Самолет принадлежал Sicherheitstaffel.

Несколько ранее, 13 января 1944 года в 13 км южнее деревни Кресты партизаны подбили связной «Шторх», но в тот раз пилоту удалось спастись, а поврежденный самолет был эвакуирован с места вынужденной посадки.

Естественно, что возможностей атаковать оккупантов на земле у партизан было куда больше, поэтому в немецких документах периодически встречаются и упоминания о нападениях на объекты наземной инфраструктуры Люфтваффе. Вот лишь несколько примеров:

31 октября 1943 г. Нападение партизан на грузовой автомобиль ВБС в районе Новоселья.

9 ноября 1943 г. Атака партизанами позиций зенитной артиллерии, прикрывающей аэродром «Городец» южнее Луги.

19 ноября 1943 г. Охрана склада авиаимбом на аэродроме «Рельбины» отразила нападение группы партизан.

30 ноября 1943 г. Подверглась нападению позиция зенитных прожекторов в восьми километрах юго-восточнее деревни Кресты.

Еще более активно действовали ленинградские партизаны во время отступления немцев в январе - феврале 1944 года. Так, 7 февраля юго-западнее Новоселья подверглась внезапному нападению колонна зенитной артиллерии. По немецким данным, были уничтожены два грузовика и одно орудие, убит один и ранены двое зенитчиков. А 31 января небольшая партизанская отряд напала на аэродром «Коровье Село».

Помимо Sicherheitstaffel, для ударов по партизанским районам немцы использовали еще одну специальную авиачасть - так называемую «Восточную эскадрилью». Об этом авиационном «оргостке» РОА вкратце уже рассказывалось на страницах «Авиамастера» (№4-2004). Согласно «донесениям» о воздушной обстановке в полосе Группы армий «Север», с середины февраля 1944 года эскадрилья занималась уничтожением «партизанских деревень» в зоне ответственности 1-го Воздушного флота.

Вот одно из донесений от 24 февраля: «Восточная эскадрилья» выполнила в течение дня восемь вылетов. В восточной части деревни Евидовичи (51 км юго-восточнее Двинска) - пожары. В деревне Симеоновичи (72 км юго-восточнее Двинска) разрушены четыре дома».

Мы специально привели полную цитату для современных «адвокатов» власовцев и прочих предателей, живо утверждающих, что их «подзащитные» якобы воевали не с русским народом, а с «кровавым сталинским режимом».

Численность Sicherheitstaffel и «Восточной эскадрильи» была невелика. Как правило, их экипажи совершали 10-15 вылетов в сутки. Лиши однажды, 8 декабря 1943 г., было сделано 28 самолетовылетов.

Если возникла необходимость нанесения массированных ударов, то привлекались фронтовые части Люфтваффе. Из-за специфики целей, имевших слабую ПВО, с фронта снимались, как правило, эскадрильи ночной легкобомбардировочной авиации. Так, 8 января против партизанских баз действовали 82 ночных бомбардировщика. Кстати, в это день зафиксировано максимальное напряжение частей Люфтваффе в подобных операциях проходивших зимой 1943-44 гг. - 99 вылетов. Не менее интенсивно использовались немецкие «швейные машинки» (фронтовое прозвище легкомоторных ночных бомбардировщиков) противопартизанской борьбы и в дальнейшем. 22 февраля 1944 года по партизанскому лагерю в 70 км северо-восточнее Пскова нанесли удар 50 «ночников».

Другие авиационные подразделения 1-го ВФ для противопартизанских операций привлекались в этот период только один раз. 4 января 1944 года севернее станции Дно истребители FW 190 выполнили 12 и ближние разведчики - девять боевых вылетов против партизан. При этом истребители атаковали партизанские колонны на марше.

Следует отметить, что интенсивность действий Люфтваффе по «умиротворению» Тыловых районов напрямую зависела от ситуации на передовой. Часто, чтобы парировать очередной удар Красной армии, немцам приходилось привлекать даже специализированные противопартизанские подразделения, тем самым ослабляя их воздействие на партизан.

Так, в период наступления советских войск под Ленинградом Люфтваффе ограничивались всего одним-двумя вылетами в день на разведку партизанских районов. К примеру, 26 января 1944 года самолеты «Sicherheitstaffel» только дважды летали на разведку, зато пять вылетов сделали для переброски боеприпасов в Сиверскую.