

Из обзора боевых действий 2-й воздушной армии о боевых действиях самолетов По-2 по обеспечению партизанского движения на территории Словакии за период с 15 августа по 5 сентября 1944 г.

Действующая армия

Сентябрь 1944 г.

208-я ночная ближне-бомбардировочная Киевская Краснознаменная авиационная дивизия, вооруженная самолетами По-2 и действующая в составе 2-й воздушной армии с первых дней ее создания вписала множество замечательных боевых подвигов в историю боевой деятельности 2-й воздушной армии.

Одним из замечательных боевых подвигов летчиков 208-й Краснознаменной авиационной дивизии является самоотверженная боевая работа по обеспечению партизанского движения Словакии.

На территории Словакии имеется ряд партизанских отрядов и соединений, состоящих преимущественно из словацких патриотов, которые не имели связи с Командованием Красной Армии, но очень желали ее иметь.

В числе их находилось партизанское соединение под командованием Ягута¹, действовавшее в районе Прешова.

С приближением Красной Армии к границам Словакии возникла необходимость оживить работу партизан на словацкой территории.

Командующий 2-й воздушной армией в августе месяце поставил перед дивизией задачу — приступить к выполнению специальных заданий Штаба партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта по переброске партизанских руководителей, организаторов и боевых групп, а также вооружения и снаряжения на территорию Словакии.

Боевую работу по обеспечению партизанского движения в Словакии 208-я Краснознаменная авиационная дивизия вела в период с 15.8 по 5.9.44 года.

За этот период дивизия произвела 84 боевых самолетов-вылета по доставке в расположение партизан личного состава, вооружения, боеприпасов, радиостанций и другого военного снаряжения. В числе указанных вылетов 5 произведено с посадкой в расположение партизан.

Доставлено в расположение партизан 51 человек личного состава с вооружением и снаряжением, из них 6 человек руководящего состава.

Доставлено грузов (вооружения, боеприпасов, медикаментов, радиостанций и другого военного снаряжения) — общим весом более 3 000 кг.

Кроме того, за это же время произведено 79 неболевых самолетов-вылетов, связанных с обеспечением боевых полетов по выполнению спецзаданий.

Первая группа партизанских организаторов в количестве 16 человек, под командованием т. Мартынова, с вооружением и радиостанцией была выброшена на парашютах в августе месяце в районе Вишне-Торбой (20 км сев.-вост. Прешова).

Командир группы т. Мартынов установил радиосвязь со штабом партизанского движения и через местных патриотов установил связь с командиром соединения Ягута¹. Через Ягута в дальнейшем была установлена связь Мартынова с представителями командования словацкой армии, действовавшей уже в этот период против оккупационных немецких войск.

Командование словацкой армии было также заинтересовано в уста-

новлении регулярной связи с Красной Армией и потому обратилось к т. Мартынову с просьбой помочь представителям словацкой армии в срочном порядке связаться с Командованием Красной Армии с целью установления живой связи и организации координированных совместных боевых действий словацкой армии с Красной Армией против немецких войск. Кроме того, командование словацкой армии хотело передать Командованию Красной Армии ряд документов государственной важности и планы немецкой обороны на Карпатах.

Как только об этом стало известно Штабу партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта, эта задача — осуществления живой связи со словацкой армией и партизанами — была поставлена опытному экипажу По-2 646-го авиационного полка 208-й Краснознаменной авиационной дивизии, в составе: капитана Михалевича и ст. лейтенанта Баранова, имеющему большой опыт боевой работы и посадки на самолете в сложных условиях неизвестной местности.

Первая посадка у партизан Словакии

Капитан Михалевич со своим штурманом ст. лейтенантом Барановым, имея на борту радистку т. Полтавец с радиостанцией, в ночь на 28.8.44 г. вылетели с аэродрома Рудна-Велка (7 км северо-западнее Жешува), имея задачу произвести посадку в расположение партизан в районе Петровце, что 17 км восточнее Прешова.

Полет к цели осложнялся рядом трудностей, возникших вследствие большой удаленности площадки от аэродрома и особенностями состояния воздушных масс в горной местности, горно-лесистый рельеф местности с туманами в долинах и лощинах затруднял детальную ориентировку, резкие вертикальные потоки воздуха сильно болтали самолет, создавая трудности в пилотировании.

Экипаж точно вышел в заданный район, обменялся условными сигналами с землей, на площадке моментально были выложены костры для посадки.

Посадка на площадке размером 150×45, окруженной с трех сторон большими высотами, в условиях ночи была весьма сложной задачей. Только высокое летное мастерство и большой опыт капитана Михалевича дали возможность ему произвести посадку благополучно.

Экипаж был тепло встречен партизанами. В честь прибытия экипажа устроили митинг. В дальнейшем капитан Михалевич встретился с руководителями партизанских соединений и представителями командования Словацкой армии, с которыми были решены все вопросы для доклада Командованию Красной Армии.

В ночь на 29.8.44 капитан Михалевич со штурманом Барановым и командиром партизанского соединения Ягута благополучно перелетел на аэродром Рудна-Велка, откуда доставил Ягута вместе с документами, полученными от представителей командования словацкой армии, в Штаб партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта, в г. Львов.

В сентябре месяце дивизией было произведено еще 4 самолето-вылета с посадкой в расположение партизан, в результате были доставлены командир партизанского соединения Ягута, представитель Штаба партизанского движения капитан Кокин и офицер Генерального штаба словацкой армии полковник Тальский...²

Выброска грузов и парашютистов

Полеты на выброску грузов и парашютистов производились группами по 3—4 самолета, причем только на ведущем самолете имелся штурман, а на остальных самолетах в целях увеличения грузоподъемности штурманов не было...

При полете с посадкой каждый самолет загружался боеприпасами, вооружением и взрывчатым веществом без упаковки с целью увеличения эффективного груза.

Сигналы взаимодействия партизан с экипажами устанавливались через экипажи, производящие посадку в расположение партизан, а при изменениях места их баз сигналы передавались из партизанских соединений по радио кодированно в штаб партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта, а оттуда поступали через штаб авиадивизий и полков непосредственно экипажам, выполняющим задания.

Условия и трудности боевой работы авиадивизий по обеспечению партизанского движения в Словакии

Боевая работа частей дивизии по обеспечению партизанского движения на словацкой территории велась с аэродрома подскока Рудна-Велка (7 км северо-западнее Жешува), и, несмотря на то, что аэродром подскока был максимально приближен к линии фронта, все же удаленность партизанских баз от аэродрома почти равнялась радиусу действия самолета По-2 (применялись с одним бензобаком).

В качестве средств земного обеспечения самолетовождения применялись приводной прожектор ПП-45, впоследствии — более мощный ЗП-15.

Удаленность партизанских баз от аэродромов в среднем составляла 120 км, что создавало большие трудности, для самолетовождения, ограничивало время поиска целей вследствие того, что полеты производились почти на полный радиус действия По-2, а иногда при сильных встречных ветрах порядка 40 км в час полеты производить не имелось возможности.

Горный рельеф местности вынуждал производить полеты почти на предельных для По-2 высотах, что, безусловно, ограничивало грузоподъемность, увеличивало время полета, затрудняло ориентировку в условиях ночи и создавало трудности выброски грузов и парашютистов вследствие невозможности снижаться до минимальной высоты.

Горный рельеф местности исключал возможность безопасных полетов при облачности ниже 1200 м вследствие повышения местности до 1000 м и более.

Своеобразная метеобстановка в горной местности создавала большие трудности в самолетовождении. Резкая разница направления и силы ветра над хребтами и долинами, сильные восходящие и нисходящие потоки воздуха создавали так же больше трудности в технике пилотирования, и особенно По-2.

Кроме того, в горной местности почти всегда имелись в ночное время туманы в долинах рек и лощинах, которые очень затрудняли ориентировку и поиск целей.

Вывод:

1. Исключительно самоотверженной работой, в сложных метеорологических условиях горной местности летчики 208-й Краснознаменной авиационной дивизии обеспечили дальнейшее развитие партизанского

движения Словакии, установили связь партизанских соединений Словакии со Штабом партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта, а также обеспечили живую связь Командования словацкой армии с Командованием Красной Армии.

2. Самолеты По-2 в Отечественной войне получили самое широкое применение в выполнении различного рода боевых заданий, а в таких ответственных заданиях, которые связаны с посадкой ночью на не проверенные в дневных условиях, ограниченные площадки, в расположение наших окруженных частей или партизан в тылу противника, самолеты По-2 являются единственным средством.

3. Применение самолета По-2 для транспортировки боевых грузов ночью целесообразно в тех случаях, когда тяжелая транспортная авиация по каким-либо причинам действовать не может или же когда требуется большая точность выброски грузов и когда есть необходимость сбрасывать грузы с малых высот из-за отсутствия специальных парашютных мешков.

Начальник штаба 2-й воздушной армии
генерал-майор авиации Пронин ³

Начальник оперативного отдела штаба 2-й воздушной армии
полковник Васильков ⁴

Публикуется по архиву.

¹ Здесь и далее в документе допущена ошибка в написании фамилии: имеется в виду Ягулов — псевдоним И. К. Балюты, командира партизанского отряда имени Чапаева (см. примеч. 1 к док. 92).

² С начала августа 1944 г. В. Тальский был заместителем генерала А. Малара, командовавшего войсками словацкой армии на территории Восточной Словакии (см. примеч. 3 к док. 94).

³ Пронин А. С. — генерал-майор авиации, начальник штаба 2-й воздушной армии.

⁴ Васильков Г. М. — полковник, начальник оперативного отдела штаба 2-й воздушной армии.

158

Афиша о демонстрации в Банска-Бистрице советских фильмов «Сталинград» ¹ и «Она защищает Родину» ²

Банска-Бистрица

Сентябрь 1944 г.

После пяти лет нацистской пропаганды, которую фашисты проводили и в своих фильмах, наконец, осуществилась наша заветная мечта: увидеть советский фильм, увидеть в кино какую-то часть действительной нефальсифицированной жизни и искусства советских людей.

Мы снова сможем с радостью и воодушевлением посещать кинотеатры, ибо на их экранах будут демонстрироваться фильмы, близкие нам по духу и сердцу, а не сказки, которые не имеют никакой жизненной основы. Мы уже не будем смотреть глупые фильмы, в которых богатый сын фабриканта берет в жены бедную девушку, или такие, в которых нам показывали кичившихся своим положением солдат гитлеровской фашистской Германии.

Сталинград ⁴

Первый фильм из СССР, который демонстрируется в наших кинотеатрах, это — «Сталинград». Он демонстрирует нам героическую борьбу сталинградских героев-красноармейцев, продолжавшуюся 165 дней, борьбу не на жизнь, а на смерть, борьбу, в которой Красная Армия сломала хребет некогда кичившейся своей «непобедимостью» немецкой армии. Ход этой борьбы показывается сжато и правдиво, на основе