

ПОЛОЖЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ В ГРОДНЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

Мильтяненко А.А.,

Научный руководитель: ст. преподаватель Дайняк Е.Н.
Белорусский национальный технический университет

Авиация занимает важное положение в проведении военных действий, начиная с первой половины 20 века. Сильнее всего роль авиации показала Великая Отечественная война, так как она здесь принимала участие с обеих сторон конфликта в больших количествах. Как и все страны того периода СССР также в 1930 годы занялся вопросом создания собственных современных и качественных самолетов, из которых должны были создаваться новые авиационные подразделения по всему государству. Не исключением была и Гродненская область, которая вошла в состав БССР после освободительного похода Красной Армии 17 сентября 1939 года.

Основным крупным авиационным воинским подразделением на территории Гродненской области была 11 смешанная авиационная дивизия, созданная в Западном Особом Военном Округе в 1940 году. Центр подразделения находился в городе Лида, на бывшем польском аэродроме, инфраструктура которого почти не пострадала, что позволило в короткие сроки приспособить аэродром к использованию советскими ВВС.[1]



Рисунок 1 - Расположение 11 САД в Гродненской области

В подразделение входили:

1. Истребительный авиационный полк номер 127, аэродром Скидель;
2. Истребительный авиационный полк номер 122, аэродром Лида;
3. Скоростной бомбардировочный авиационный полк номер 16, аэродром Желудок.

Также на территории Гродненщины находились 10 отдельная авиационная эскадрилья Пограничных войск НКВД и 13 скоростной бомбардировочный авиационный полк, входящий в 9 смешанную авиационную дивизию, с центром в Белостоке.

Рассмотрим 11 САД подробнее:

Истребительный авиационный полк номер 127 был сформирован в марте-июне 1940 года в городе Бобруйске, откуда после перелетел на аэродром постоянной дислокации в Скидель. В связи с реконструкцией основного аэродрома, полк перелетел в начале июня на полевой аэродром Лешище, в Щучинском районе. В декабре 1940 г. командиром полка был назначен подполковник Андрей Васильевич Гордиенко. В состав полка входила 76 летчиков, 92 техника, 98 младших специалистов, 23 человека руководящего звена. На его вооружении стоял 71 самолет моделей: И-153 “Чайка” и И-15бис. Данные самолеты [2].

Оба этих самолета являются модификациями И-15, конструктора Поликарпова. Первый прототип И-15, под названием ЦБК-3 совершил первый полет в октябре 1933 году. После испытаний стало ясно, что данный самолет превосходит все нынешние советские истребители. Но он производился недолго из-за ряда выявленных недостатков, которые были исправлены в модели И-15бис.

После появления в Испании новейших немецких истребителей Ме-109, встал вопрос о глубокой модернизации нынешних советских истребителей, чтобы сравнять силы сторон. Результатом такой модернизации стал И-153 “Чайка”.



Рисунок 2 - Самолет И-153 “Чайка”

Истребительный авиационный полк номер 122 также был сформирован в Бобруйске, только с марта по май 1940 года. Местом постоянного базирования был назначен аэродром в городе Лида, на котором также находилось командование 11 САД, во главе с Петром Ивановичем Ганичевым. В связи с его масштабной реконструкцией, полк перелетел на полевой аэродром в местечке Новый Двур, который находился всего лишь в 15 километрах от

границы гитлеровской Германии. В конце весны 1941 года в полк прибыл новый командующий, которым стал Александр Павлович Николаев. На вооружении полка стояли советские монопланы Поликарпова — И-16 [3].

И-16 — это первый в мире серийный моноплан с убирающимися шасси поточного производства.

По началу самолет был достаточно современным (европейцы и американцы удивлялись, как СССР разработал самолёт, не уступающий западным аналогам), но быстро начал устаревать. Уже в 1941 году он проигрывал Bf109E по скорости и маневренности.



Рисунок 3 - Самолет И-16

Скоростной бомбардировочный авиационный полк номер 16 был сформирован в 1937 г., как тяжелый бомбардировочный авиационный полк (ТБАП) в городе Ржев, Калининского военного округа.

С 23 – 25 января 1940 г. подразделение прибыло на Северо-Западный фронт Советско-финской войны 1939 – 1940 гг., благодаря чему смогло получить боевой опыт до начала Великой Отечественной войны.

После возвращения с фронта был передислоцирован для замены старых самолетов СБ на новые бомбардировщики Пе-2 в Ржев. Должен был стать первым полком, перешедшим на новые самолеты. По этой же причине полк 18 августа 1940 года передислоцировался на аэродром Желудок, Гродненской области и вошел в 11 САД. Но из-за медленного выпуска Пе-2, полк продолжал летать на СБ. В начале мая 1941 года, из-за начала реконструкции основного аэродрома, перелетел на полевой аэродром Черлена, где военнослужащие жили в палаточном городке. В Черлену и прибыли из Москвы 37 Пе-2, которые летчики уже не успели освоить. Штаб полка разместился в имении князей Святополк-Четвертинских, где родился и жил известный исторический деятель г. Гродно Антоний Тизенгауз.

По состоянию на 22 июня 1941 г. командиром полка был майор Арсений Александрович Скворцов. На вооружении было 24 СБ, один из которых был неисправный, и 37 Пе-2 [4].



Рисунок 4 - Самолет Пе-2

Скоростной бомбардировочный авиационный полк номер 13 дислоцировался на аэродроме в поселке Россь, Волковысского района, Гродненской области. Но в связи с постройкой на аэродроме ВПП с твердым покрытием, полк был переброшен в лагерь на полевой аэродром близ села Борисовщина и там приведен в повышенную боевую готовность. В полку было 5 эскадрилий, 3 из которых дежурили, а две остальные обучались, летали. Каждые сутки они менялись.

На момент 22 июня 1941 года на вооружении полка находилось 51 СБ (11 из которых были неисправны), 22 Ар-2 и 8 Пе-2, которые экипажи не успели освоить [5].

Местом базирования 10-й ОАЭ ПВ НКВД стал аэродром в 9 километрах юго-западнее г. Гродно, около деревни Каролино и деревни Тарусичи, у места слияния рек Татарка и Лососянка, недалеко от нынешнего водохранилища Юбилейное в городской зоне отдыха.

Целью создания подразделения было разведка вдоль границ и обеспечение ими специальной связи в интересах пограничных войск. Осенью 1939 г. из личного состава военного училища в Харькове, 15-го авиационного отряда погранвойск и летного состава 7-го отдельного авиаотряда погранвойск и было сформировано центральное звено 10-й отдельной авиационной эскадрильи погранвойск НКВД СССР. Это название подразделение получило в начале октября 1939 г.

В начале ноября этого же года техника и личный состав эскадрильи перелетели под Гродно, для развертывания на аэродроме постоянного базирования. Часть личного состава проживала в усадьбе “Чеховщина”, но из-за нехватки мест, большая часть жила в самом Гродно, что сыграет роль в первый день войны.

В 1940 году проходило массовое перевооружение подразделения на самолеты Р-10 конструктора А. Г. Немана. Командиром был назначен старший лейтенант Яков Никандрович Суетин. Перед началом войны в состав эскадрильи входило 230 человек [6].



Рисунок 5 - Самолет Р-10

Накануне войны на территории Гродненской области находилось большое количество аэродромов и авиационных подразделений. Продолжалось пополнение авиачастей новыми образцами техники, планировались новые авиаполки. В начале 1941 года началась полномасштабная реконструкция основных аэродромов, из-за чего основные боевые части находились на запасных аэродромах. Из-за соблюдения пакта Молотова-Риббентропа с боевых самолетов было снято вооружение, а также слито топливо. Все это повлияло на способность частей полноценно участвовать в обороне государственной границы.

Несмотря на большую концентрацию авиационных частей на территории Гродненщины и других западных регионов, а также на героизм советских летчиков, пытавшихся взлететь и вступить в неравный воздушный бой с противником, советская авиация потерпела поражение в небе в начальный период войны, сумев, однако, нанести потери силам Люфтваффе.

Литература

1. 11 смешанная авиационная дивизия: [сайт]. – URL: <https://scucin-avia.narod.ru/units/11sad/ussr/11sad.htm> (дата обращения: 03.04.2025).

2. 127 Варшавский истребительный авиационный полк: [сайт]. – URL: - <https://scucin-avia.narod.ru/units/11sad/ussr/127iap.htm/> (дата обращения: 03.04.2025).

3. 122-й истребительный Будапештский ордена Суворова авиационный полк: [сайт]. – URL: - <http://allaces.ru/sssр/struct/p/iap122.php/> (дата обращения: 03.04.2025).

4. 16-й скоростной бомбардировочный авиационный полк: [сайт]. – URL: - <http://allaces.ru/sssр/struct/p/apdd16.php/> (дата обращения: 03.04.2025).

5. 13-й скоростной бомбардировочный авиационный полк: [сайт]. – URL: - <http://allaces.ru/sssр/struct/p/bap13.php/> (дата обращения: 03.04.2025).

6. Киенко, Д.Г. Каролин (Гродно) – первый аэродром Беларуси / Д.Г. Киенко. – Минск: Рубон, 2018. – С. 36 – 69.