

У. БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ САМОЛЕТОВ По-2 По ОБЕСПЕЧЕНИЮ
ПАРТИЗАНСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ СЛОВАКИИ

/ По материалам 208 НБАКД /.

208 ночная ближне-бомбардировочная авиационная Киевская Краснознаменная дивизия, вооруженная самолетами По-2, и действующая в составе 2 Воздушной Армии с первых дней ее создания, внесла множество замечательных боевых подвигов в историю боевой деятельности 2 ВА.

Одним из замечательных боевых подвигов летчиков 208 КНАД, 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 ЯГУТА, действовавшее в районе ПРЕШОВ.

С приближением Красной Армии в границам СЛОВАКИИ возникла необходимость оживить работу партизан на Словацкой территории.

Командующий 2 ВА в августе месяце поставил перед дивизией задачу - приступить к выполнению специальных заданий Штаба партизанского движения при Военном Совете 1 Украинского фронта по переброске партизанских руководителей, организаторов и боевых групп, а так же вооружения и снаряжения на территорию СЛОВАКИИ.

Боевую работу по обеспечению партизанского движения в СЛОВАКИИ 208 КНАД вела в период с 15.8 по 5.9.44 года.

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

28

Кроме того, за это же время произведено 79 небоевых самолето-вылетов связанных с обеспечением боевых полетов по выполненным спецзаданиям.

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 ВИШ.ТОРВОЙ /20 км сев.-вост.ПРЕШОВ/.

Командир группы т.МАРТЫНОВ установил радиосвязь со штабом партизанского движения и через местных патриотов установил связь с командиром соединения ЯГУТОЙ. Через ЯГУТУ в дальнейшем была установлена связь MARTYHOBA с представителями Командования Словацкой Армии, действовавшей уже в этот период против оккупационных немецких войск.

Командование Словацкой Армии было также заинтересовано в установлении регулярной связи с Красной Армией и поэтому 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 У.Ф., эта задача - осуществления живой связи с Словацкой Армией и партизанами - была поставлена опытному экипажу По-2 646 АП 208 КНАД в составе: капитана МИХАЛЕВИЧ 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. л-том БАРАНОВЫМ, имея на борту радистку т.ПОЛТАВЕЦ с радиостанцией в ночь на 28.8.44 г. вылетел с аэродрома ВУДНА ВЕЛЬКА / 7 км сев.-зап. ЖЕШУВ//, имея задачу произвести посадку в расположении партизан в районе ПЕТРОВЦЕ, что 17 км восточнее ПРЕШОВ.

Полет к цели осложнялся рядом трудностей, возникавших вследствие большой удаленности площадки от аэродрома и особенностями состояния воздушных масс в горной местности, горно-лесистый рельеф местности с туманами в долинах и ложбинах 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 x 45 окруженной с трех сторон большими высотами в условиях ночи - была весьма сложной задачей. / См. схему № _____ посадочной площадки /.

Только высокое летное мастерство и большой опыт капитана МИХАЛЕВИЧ дали возможность ему произвести посадку благополучно.

Экипаж был тепло встречен партизанами. В честь прибытия экипажа партизаны 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 ВЕЛЬКА, откуда доставил ЯГУТА вместе с документами, полученными от представителей командования Словацкой Армии, в штаб партизанского движения при Военном Совете 1 У.Ф. в г. ЛЬВОВ.

В сентябре месяце дивизией было произведено еще 4 с/вылета с посадкой в расположении партизан, в результате были доставлены командир партизанского соединения ЯГУТА, представитель штаба партизанского движения капитан КОКИН и офицер Генерального Штаба Словацкой Армии полковник ТАЛЬСКИЙ.

Все полеты с посадкой на территории СЛОВАКИИ закончились благополучно, за исключением одного, окончившегося катастрофой.

В ночь на 17.9.44 при взлете с площадки в районе СТРОПКОВ, самолет пилотируемый капитаном МИХАЛЕВИЧ врезался в гору и сгорел.

Капитан МИХАЛЕВИЧ - один из опытных летчиков дивизии по работе с партизанами в тылу противника, в результате полученных при катастрофе ушибов и ожогов - погиб.

Выброска грузов и парашютистов. -

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

Полет группы производился на таких интервалах между самолетами, которые обеспечивали зрительную или светосигнальную связь в данных условиях видимости.

Ведущий группы на маршруте подавал сигналы аэронавигационными огнями, и в необходимых случаях, ракетами.

Перелет линии фронта производился на высотах 1000-1300 м, а в дальнейшем на территории противника со снижением до высоты 800 м.

Маршруты полетов прокладывались в удалении от дорог и крупных населенных пунктов, преимущественно над местными массивами, через 2-3 ночи маршруты менялись.

Войдя в район цели, ведущий экипаж подавал условный сигнал и получив ответные условные сигналы с земли подавал команду экипажам группы производить выброску грузов и парашютистов.

Выброска парашютистов, в зависимости от расположения партизанских баз и рельефа местности, производилась с высоты в пределах 300-800 метров, грузов - в пределах 50-300 метров.

Так, например: при выброске грузов на базу партизан, располагавшуюся на вершине горы МАГУРА, имеющей высоту около 700 м сбрасывание грузов производилось над вершиной горы с высоты 50 м до бреющего полета.

После окончания выброски экипажи собирались в группу и сохраняя между собой связь возвращались на свой аэродром.

Нагрузка на самолет в большинстве своем не превышала 200 кг и подвеска груза осуществлялась в одном парашютно-десантном мешке с содержанием оружия или боеприпасов, продовольствия или медикаментов.

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 расположении партизан, а при изменениях места их баз сигналы передавались из партизанских соединений по радио кодированно в штаб партизанского движения при Военном Совете 1 У.Ф., а оттуда поступали через штаб авиадивизий и полков непосредственно экипажам, выполняющим задания.

Условия и трудности боевой работы авиадивизии по
обеспечению партизанского движения в СЛОВАКИИ.

Боевая работа частей дивизии по обеспечению партизанского движения на Словацкой территории велась с аэродрома подскока РУДНА ВЕЛЬКА /7 км сев.-зап. ЖЕШУВ/, 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, в последствии 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/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 превышения 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 большие 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.

- В ы в о д:** 1. Исключительно самоотверженной работой, в сложных метеорологических условиях горной местности, летчики 208 КНАД обеспечили дальнейшее развитие партизанского движения СЛОВАКИИ, установили связь партизанских соединений СЛОВАКИИ со штабом партизанского движения при Военном Совете 1 У.Ф., 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 непроверенные в дневных условиях, ограниченные

32

площадки в расположении 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 выгрузки грузов и когда есть необходимость сбрасывать грузы с малых высот из-за отсутствия специальных парашютных мешков.

У1. ТАКТИКА ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ ПРОТИВНИКА.-

В сентябре месяце в тактике действия авиации противника что-либо нового не наблюдалось, но отдельные тактические приемы истребителей и штурмовиков необходимо отметить, как наиболее характерные и в последнее время чаще применяемые.

Тактика действия истребителей противника.-

Противник попрежнему считает, что пара истребителей самая маневренная боевая единица, способная наиболее эффективно выполнить любую задачу.

Поэтому в истребительной авиации противника особенно резко выделяется тактика действия отдельными парами. При патрулировании над объектами или районами сосредоточения своих войск в ближнем тылу и над полем боя, а также при ведении разведки - чаще всего встречались пары истребителей.

Действие же четверками отмечалось реже, а большими группами еще реже.

Резко сократилось время пребывания истребителей над полем боя и пребывания над нашей территорией. Характерно, что даже в дни самых напряженных боев юго-западнее КРОСЮ истребители противника независимо от количества их, в том числе и пары находились над полем боя максимум 7-8 минут, после чего уходили обратно на свою территорию. Факт кратковременного пребывания истребителей противника в районе боевых действий отмечался в течение всего сентября месяца.