

РОЛЬ СОВЕТСКОЙ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ В МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПАРТИЗАН БЕЛАРУСИ (1942–1944 ГГ.)

А.М. Ивицкий
Витебск, УО «ВГАВМ»

Изучение роли советской авиации в материально-техническом обеспечении партизан Беларуси позволит на новом качественном уровне исследовать проблему активности и эффективности боевой деятельности народных мстителей на разных этапах войны. Целью работы является изучение и анализ роли советской военно-транспортной авиации в материально-техническом обеспечении партизан Беларуси, а также факторов влиявших на успешность ее деятельности.

Материал и методы. При проведении исследования использовались материалы Национального архива Республики Беларусь, а также данные, опубликованные в исторической и мемуарной литературе. Методологическую основу исследования составляют следующие методы: анализ и синтез, индукция, дедукция и историко-сравнительный метод.

Результаты обсуждения. В течение всего периода Великой Отечественной войны одной из важнейших проблем стоявших перед партизанским движением была организация регулярного и полного материально-технического снабжения. В 1941 году из-за немногочисленности и малочисленности партизанских групп и отрядов, для их снаряжения хватало оружия и боеприпасов, подобранных на местах боев и захваченных у противника. Однако в 1942 году вследствие быстрого количественного роста партизанских формирований, данные источники уже не могли полностью удовлетворить потребности партизан. Привлечение местного населения к добровольной сдаче партизанам оружия, собранного на полях сражений летом 1941 года, решало эту проблему лишь частично. Поэтому, вследствие невозможности полного обеспечения партизан только за счет местных ресурсов, советское командование с начала зимы 1942 года организовало централизованное снабжение партизанских формирований из тыла. Первоначально большая часть грузов переправлялась наземным транспортом через «Витебские ворота», однако, начиная с 1943 года, главенствующую роль в материально-техническом обеспечении партизан Беларуси стала играть авиация. Причем объемы воздушных перевозок постоянно возрастали.

Таблица № 1: Снабжение партизан Беларуси советской авиацией с 1942 по 1944 гг. [10, с. 72, 126].

№	Год	Количество успешных вылетов	Количество перевезенного груза (тонны)
1.	1942	168	118
2.	1943	1931	1054.8
3.	1944	3846	1239.8

Но, несмотря на достигнутые успехи, полностью решить проблему обеспечения партизанских формирований необходимым оружием, боеприпасами и снаряжением вплоть до освобождения Беларуси не удалось. Так, из документов Белорусского штаба партизанского движения (БШПД) за 1944 год следует что, «... переброски вооружения и боеприпасов по воздуху удовлетворяют потребности партизан в весьма ограниченном количестве» [2, л.27]. Например, по боеприпасам, на 1944 год, не более чем на 10-15% [7, л.24]. В результате, в отдельных случаях партизанам приходилось принимать бой с боекомплектom 5-10 патронов на винтовку [3, л. 53].

Одной из главных причин такого положения дел было то, что на протяжении Великой Отечественной войны большинство авиатранспортных частей оснащенных тяжелыми транспортными самолетами ПС-84 и Ли-2 задействовалось на обеспечение нужд фронта. Наличного авиапарка Центрального штаба партизанского движения (ЦШПД) и БШПД было недостаточно для самостоятельного и полного снабжения партизан Беларуси. Поэтому, для поддержки партизан из состава фронтовой авиации привлекались части оснащенные, прежде всего, легкомоторными и маловместительными самолетами По-2 и Р-5, которые были в состоянии обеспечить заброску небольших грузов на партизанские аэродромы и площадки расположенные в прифронтовой полосе. Периодическое привлечение авиации воздушно-десантных войск оснащенной планерами также не могло полностью решить данную проблему.

Кроме того, существовал целый ряд факторов затруднявших выполнение заданий и этих немногочисленных авиационных подразделений, важнейшими из которых были противодействие противника и неблагоприятные погодные условия. По этим причинам, уже взлетевшие самолеты зачастую были вынуждены возвращаться на базу не выполнив задания. Например, из 860 вылетов совершенных в 1943 году авиацией дальнего действия в интересах партизан Беларуси, в 238 (28%) случаях задание выполнено не было [1, л. 87-90].

В течение войны противник изыскивал все новые способы противодействия воздушным авиаперевозкам советской авиации. Особенно серьезным оно стало с 1943 года, после передислокации на Восточный фронт ночных истребительных частей люфтваффе. Например, если в 1942 году советские авиаподразделения, обеспечивавшие снабжение белорусских партизан, не потеряли ни одного самолета, то за 1943-й год только из состава авиации дальнего действия не вернулось 22 самолета. Большинство из них были уничтожены противником [4, л. 91; 5, л.111]. В 1944 году общие потери составили 23 самолета [10. с.165]. Но, полностью прекратить авиаперевозки гитлеровцам было не под силу. В результате, немецкий исследователь, бывший генерал вермахта В.Швабедиссен был вынужден признать что, несмотря на все усилия люфтваффе «... русские ВВС оказывали партизанам существенную помощь, поскольку их действия отличались неизменной активностью и эффективностью» [9. с.223].

Однако, основной причиной большинства самолетовылетов, закончившихся срывом задания, были неблагоприятные погодные условия. Так, например, с августа 1942 года по 18 февраля 1943 года из чуть менее 80 вылетов в 40 случаях задание не было выполнено, из них с плохой погодой было связано – 33 эпизода (83%) [6, л. 85]. Ежегодно, с начала зимы до начала весны из-за неблагоприятных погодных условий действия транспортной авиации носили крайне ограниченный характер, активизация авиаперевозок происходила лишь в летние месяцы. Именно из-за нелетной погоды накануне операции «Концерт» авиация смогла доставить в партизанские отряды только половину из запланированных 120 тонн груза, что снизило активность диверсионных действий партизан на железнодорожных коммуникациях противника [8. л.110].

Заключение. Таким образом, несмотря на достигнутые советской военно-транспортной авиацией успехи в материально-техническом обеспечении партизан Беларуси, вплоть до освобождения БССР сохранялись ряд факторов снижавших эффективность ее работы. Важнейшими из них были недостаточность авиационного парка БШПД и ЦШПД, а так же неблагоприятные погодные условия, приостанавливавшие работу авиации в зимний период.

Список литературы

1. Национальный архив Республики Беларусь (далее НАРБ). - Фонд 1450. – Оп. 1. - Д. 925.
2. НАРБ. – Фонд 1450. - Оп. 1. – Д. 965.
3. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 13.
4. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 930.
5. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 972.
6. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 979.
7. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп.2. – Д. 1007.
8. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 4. – Д. 1.
9. Швабедиссен, В. Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941 – 1945 гг. / В. Швабедиссен; Пер. с англ. – Минск: Харвест, 2004. – 528 с. + 24 с. ил.
10. Якубовский В.Н. Роль авиации в оказании помощи партизанскому движению Беларуси в годы Великой Отечественной войны / В.Н. Якубовский. – Минск: ИООО «Право и экономика», – 2005. – 181 с.

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ИНСТИТУТА ОХРАНЫ МАТЕРИНСТВА И ДЕТСТВА В БССР В 1920-е гг.

М.М. Калиновская

Витебск, УО «ВГУ им. П.М. Машерова»

Актуальность исследования определяется стремительно возросшим в последние годы научно-историческим и общественным интересом к вопросам положения женщины в обществе и защите материнства и детства. Целью работы является изучение и анализ процесса становления и развития института охраны материнства и детства в БССР в 1920-е годы.

Материал и методы. Для исследования использовались материалы и сведения, опубликованные в исторической литературе, а также информация, представленная в специальных статистических сборниках. В работе применялись общенаучные и специально-исторические методы исследования.

Результаты и их обсуждение. В начале 1920-х годов в БССР сложилась кризисная ситуация в области здравоохранения и защиты материнства и детства. Военные и революционные потрясения оказали крайне отрицательное влияние на демографические процессы. Кризисная демографическая ситуация обусловила необходимость принятия мер по защите материнства и детства, улучшению правового положения женщины в обществе. Данные меры включали в себя принятие нормативно-правовых актов и совокупность практических мероприятий, проводимых государственными органами, партийными и общественными организациями с целью качественного улучшения положения данных категорий населения. Следует отметить, что политика, проводившаяся в БССР, не была самостоятельной, а определялась центральными органами власти в Петрограде, а позднее – в Москве. В дальнейшем на территорию республики распространялось действие законодательных актов, принимавшихся как органами власти СССР, так и Советской Беларуси (последние выдерживались в русле общесоюзной политики).

Советское государство, заботясь о демографической безопасности общества, признавало создание института охраны материнства и детства приоритетным направлением в своей деятельности. Этот процесс начался в Беларуси с начала 1920-х годов. Охрана материнства и детства – это система государственных и об-