

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ БЕЛОРУССКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Развитие гражданской авиации на территории Беларуси началось в 30-е годы XX века. 7 ноября 1933 года был открыт аэровокзал в Минске. До 1940 года в Беларуси получили прописку самолёты, которые выполняли задачи как в интересах сельского хозяйства, так и для перевозки пассажиров и грузов в пределах республики. В те годы в Советском Союзе вопросами гражданской авиации занималось Главное управление гражданского воздушного флота (ГВФ). Для руководства авиацией в различных регионах СССР были созданы территориальные управления и отдельные авиагруппы. Белорусская гражданская авиация в 30-е годы была малочисленной и входила в состав Московского управления ГВФ [1].

В 1940 году, после воссоединения БССР и Западной Беларуси, расширилась география полётов гражданского воздушного флота. 2 февраля создаётся авиаподразделение в Белостоке. В изменившихся условиях было принято решение создать Белорусскую авиагруппу спецприменения и местных воздушных линий с подчинением Московскому управлению (26 апреля 1940 года). Учитывая рост производственных показателей белорусских авиаподразделений, 17 июля 1940 года была создана самостоятельная Белорусская авиагруппа ГВФ [1]. Так был пройден путь от единственной воздушной гавани в союзной республике до отдельной авиагруппы.

Стоит отметить, что еще в довоенное время большая часть выпускников летных и технических школ ГВФ прошли военную подготовку, имели воинские звания и числились в резерве.

После вероломного нападения фашистской Германии важные государственные задачи встали и перед управлением ГВФ. На основе территориальных управлений Аэрофлота были сформированы 6 авиационных групп ГВФ: Северная, Прибалтийская, Белорусская, Киевская, Юго-Западная, Московская.

Основными задачами авиагрупп и отрядов ГВФ являлось осуществление перевозок личного состава, вооружения и боеприпасов, обеспечение устойчивой связи между частями и соединениями.

В условиях тяжелой и противоречивой обстановки первых дней войны Аэрофлот предпринимал все усилия к перестройке работы,

значительное число летного, летно-подъемного состава и других специалистов передавалось в подчинение Военно-Воздушных Сил и дальнюю бомбардировочную авиацию.

Зачастую за счет того, что организовать сопровождение истребителями удавалось не всегда, самолёты нередко становились легкой мишенью для немецких летчиков.

К сожалению, приходится констатировать, что отсутствие понимания роли и места гражданской авиации на войне проявилось в её постоянном переподчинении: то Народному комиссариату обороны, то военно-воздушным силам, то Совету народных комиссаров, то авиации дальнего действия. В следствии чего были потеряны награжденные листы и представления к званиям.

Первым командиром авиагруппы был назначен Тимашев Павел Емельянович, человек сложной судьбы, в последующем командир пятой гвардейской авиационной дивизии дальнего действия, сыгравший немаловажную роль в жизни будущего Главного маршала авиации Голованова А. Е.

В 1970-х годах главный маршал авиации А. Е. Голованов, вспоминая свое предвоенное время, писал: "Лишь коллектив летного и технического состава отряда, а в дальнейшем Московского управления ГВФ, куда я был переведен по ходатайству начальника этого управления П. Е. Тимашева, зная меня много лет, оказывал мне моральную поддержку, в которой я тогда так нуждался" [2].

В августе 1941 года Белорусская авиагруппа была переименована в Западную, а уже в сентябре часть личного состава и материальная часть была передана для формирования тринадцатого особого авиаотряда [3].

С самого начала, став непосредственными участниками военных событий, авиаторы Беларуси, взялись за выполнение возложенных на них задач. Так, уже 22 июня 1941 года пилот С. П. Степанов, выполняя задачу по доставке медикаментов в район границы, рискуя собственной жизнью, организовал вывоз раненых бойцов на своем самолете. В последующим, отважному летчику приходилось не раз поднимать в небо свой самолет, выполняя поручения маршала К.Е. Ворошилова с целью поиска советских танковых групп, оказавшихся в тылу врага в районах Баранович и Гродно.

В дни обороны Москвы экипажи Особой Западной авиагруппы оказывали наземным частям помощь в разгроме гитлеровских войск. Заслуженными многочисленными отзывами командования частей Красной армии была оценена применяемая тактика «выкуривания» противника, которая основывалась на непрерывных, в течение всей

ночи, налетах на позиции противника с последующим сбросом термита или мелких фугасных бомб, которые изнуряли и деморализовывали противника. Можно констатировать, что в первый, самый напряженный период Великой Отечественной войны, деятельность Белорусской авиагруппы выразилась в перевозке 37 680 раненых и больных человек, 328,8 тонн почты, 738,7 тонн имущества, 583,1 тонн боеприпасов, 82,3 тонн консервированной крови, 59,5 тонн медикаментов и медицинского имущества, распространению на территории, временно оккупированной гитлеровцами, 11,8 миллиона листовок, сброшенных на врага 3106 бомб. [1].

С целью повышения оперативности и совершенствования управления авиацией, осенью 1942 года командованием было принято решение о преобразовании авиагрупп в авиационные полки. Так Западная авиагруппа с ноября 1942 года стала первым отдельным авиационным полком ГВФ, а тринадцатая авиагруппа стала шестым отдельным авиаполком ГВФ [3].

Следующим важным этапом в деятельности гражданских авиаторов было задание по установке постоянной связи с белорусскими партизанскими отрядами, главным образом базирующихся на территории Могилевской и Витебской областях. Действуя с особым подъемом, летчики, инженеры и другие специалисты понимали, что тем самым приближают час освобождения родной земли. Бесстрашно проникая в тыл врага, при этом доставляя боеприпасы и медикаменты, вывозя больных и раненых, женщин и детей, оказывали неоценимую помощь Центральному штабу партизанского движения. Командование высоко оценило деятельность гражданских авиаторов, в связи с чем 14 марта 1944 года приказом Народного комиссара обороны первый отдельный авиаполк ГВФ преобразован в сто двадцатый отдельный гвардейский авиаполк ГВФ.

В период проведения Белорусской стратегической наступательной операции "Багратион" экипажи авиаполка на самолетах Си-47, Ли-2, Р-5, По-2 осуществляли перебазирование личного состава авиационных частей на новые аэродромы, перевозили раненых, налаживали связь между наступающими войсками. С 23 июня по 20 июля 1944 года гвардейцы-авиаторы совершили 2512 боевых вылетов, перевезли 3633 военнослужащих, эвакуировали в тыл 1032 раненых, доставили 213 тонн грузов.

Анализируя деятельность фронтовых частей ГВФ за время войны можно прийти к выводу, что ни одна операция не проходила без самого непосредственного и активного участия летчиков ГВФ.

За высокую результативность выполнения летным и техническим составом боевых задач, проявленные при этом мужество и отвагу, были преобразованы в гвардейские четыре отдельных авиаполка, одна отдельная эскадрилья и одна дивизия ГВФ. Двенадцать частей получили почетные наименования, а семь полков и две дивизии были награждены боевыми орденами.

ЛИТЕРАТУРА

1. Дегтев, В. С. Крылья Белоруссии / В. С. Дегтев. – Минск: - Издательство «Беларусь». 1973. – 151 с.
2. Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная... – М.: ООО «Дельта НБ», 2004. – 630 с
3. Соболев, Д.А. Хроника советской гражданской авиации. 1941-1960 гг. / Д.А. Соболев. – Москва: – Фонд «Русские Витязи». 2020 – 352 с.

УДК 376.14.036.5

И.С. Демидович, преп.;
Е.В. Печенев, преп.
(БелГУТ, г. Гомель)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА УЧАЩЕЙСЯ МОЛОДЕЖИ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОМ ПРОЦЕССЕ

Одним из направлений повышения готовности выпускников учреждений высшего, а также средне-специального и профессионального образования к инновационной деятельности на будущих рабочих местах является техническое творчество.

Перед учреждениями высшего образования, помимо популяризации научно-исследовательской работы, стоит задача разработки методологического и педагогического обеспечения технического творчества, формирование исследовательских компетенций студентов. Учреждения высшего образования призваны сформировать следующее поколение инженеров, ученых, управленцев, ядром которого должны стать выходцы из научных кружков – энтузиасты, обладающие высоким уровнем профессионализма, способные задумывать и реализовывать проекты, доводить их до результата, создавать новые организационные решения.

Научно-техническое творчество является важнейшей составляющей инновационной образовательной среды, решающей задачи отбора молодых людей, которые имеют склонность к работе в высоко-