

УДК 94:355.425.4(477.75)«1942/1943»
ББК 66.3(4УКР-6КРМ)624.5

Сергей Ткаченко

Изыскания посадочных площадок крымскими партизанами в 1942-1943 годах

У статті розглядаються передумови створення посадочних майданчиків для літаків в гірно-лісовій частині Кримського півострова, історію їх дослідження і оцінки льотним складом, а також короткі характеристики усіх майданчиків, використаних для взаємодії радянської авіації і кримських партизан.

Ключові слова: посадочний майданчик, авіація, партизанський рух в Криму.

Партизанское движение в Крыму 1941-1944 годов в последнее время находится под постоянным вниманием исследователей. Однако есть тема, которую никто из отечественных и зарубежных историков в основном не изучал. Это – проблематика взаимодействия крымских партизан и советской авиации. За редкими научными статьями, опубликованными в специализированных изданиях¹, и несколькими обобщающими работами с упоминанием о снабжении партизан посредством авиации², тема остаётся малоизученной и неизвестной своей конкретикой. А в круг этих конкретных вопросов входит и такой важный элемент любого авиационного снабжения и взаимодействия вообще, каким является аэродром или посадочная площадка. Это актуализирует представленный материал.

Целью статьи является исследование партизанских изысканий посадочных площадок в горнолесной части Крымского полуострова, который в указанный период находился под немецко-румынской оккупацией, а также их дальнейшей оценки лётным составом. Новизна данной статьи состоит в первую очередь, в постановке самой проблемы и решении

© Ткаченко С., 2011

Ткаченко Сергій Миколайович - здобувач кафедри історії України історичного факультету Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського.

конкретных исследовательских задач, деятельности партизанских специалистов по поиску и подготовке посадочных площадок, а также в более широком смысле – изучение взаимодействия партизан и авиаторов.

Ключевым элементом авиационных перевозок являются аэродромы и посадочные площадки. В предвоенные и военные годы в системе советских взглядов на применение авиации этому уделялось постоянное внимание. Судя по публикациям тех лет, аэродромом считался земельный или водный участок с воздушным пространством, сооружениями и оборудованием, обеспечивающими взлёт, посадку, руление, размещение и обслуживание самолётов и планеров. Аэродром мог быть оборудован одной или несколькими взлётно-посадочными полосами, и состоял из лётного поля и комплекса управления воздушным движением³.

Вместе с тем понятие «посадочной площадки» было несколько более размытым. Они считались по назначению аналогичными передовым аэродромам для дневной деятельности, но с более ограниченными целями и без развертывания на них вспомогательных служб (достаточно было сигналов для обозначения места и направлений посадки)⁴. Хотя по современной терминологии такой площадкой считается земельный (водный, ледовый) участок или специально подготовленная искусственная площадка, пригодная для взлета и посадки воздушных судов. Как правило, посадочные площадки используются самолётами взлётной массой до 10 тонн. Минимальный размер посадочной площадки для самолётов обычно имеют ширину 20-50 метров, длину 200-500 метров⁵.

По предвоенным источникам и публикациям военного времени можно судить о требованиях к посадочным площадкам⁶. Линейные размеры зависели от типа и числа самолётов и характера лётной работы на данных аэродромах или посадочных площадках. В частности, для разведывательных самолётов (а именно такие типы – У-2, Р-5 – наиболее часто летали к партизанам Крыма с посадками) размеры лётного поля, то есть рабочая площадь для взлёта и посадки с определённой полосой подходов, нормативно должна была составлять 400 на 400 метров при работе одиночных самолётов, а для тяжелых

самолётов размеры лётного поля составляли 1000 на 1000 метров как минимум; однако для самолётов связи (авиеток) достаточным считалось лётное поле 100 на 200 метров⁷.

Определенные требования были к рельефу, грунту и растительному покрову на посадочной площадке, наличию источников воды (не менее чем в 1.5 км от посадочной площадки), соответствующим подъездным путям и системе связи⁸.

Необходимость проведения рекогносцировки возможных посадочных площадок в горнолесной части Крыма была очевидной в системе единых организационных мероприятий по созданию инфраструктуры партизанского движения⁹. Намерение по их изысканию было выдвинуто не позже начала сентября 1941 г. Известный организатор партизанского движения, начальник партизанского района И.Г.Генов в записи от 14.09.1941г. отмечал¹⁰: «В конце доклада *(о возможностях десанта немецких войск в Крым – Т.С.)* обратил внимание на то, что лес и горы никем не охраняются, даже не организовано наблюдение за ними, а между тем на Караби-яйле имеется немало площадок, пригодных для посадки самолетов. Сообщение вызвало у присутствующих удивление. А некоторые вообще не поверили, что в горах на Караби-яйле могут быть такие площадки. Обком партии поручил Мокроусову и мне немедленно выехать на Караби-яйлу для осмотра указанных площадок и о результатах доложить.... Вскоре все разъехались. Мы с Мокроусовым отправились в горы. На Караби-яйле, юго-восточнее деревни Казиль, или, как обычно ее называют, Казанлык, мы увидели две прекрасные площадки. Остальные Алексей Васильевич отказался смотреть: «И этих двух хватит»¹¹.

Подтверждением того, что главное руководство будущих партизанских отрядов не только понимало роль посадочных площадок в Крымских горах, но и знало методику изыскания таковых, являются два обстоятельства.

Во-первых, истребительные батальоны – специальные военизированные добровольческие подразделения – занимались самыми различными задачами¹², в том числе и перепаживанием или перекапыванием рвами возможных мест для посадки самолётов, например, на Ай-Петри¹³. Это можно объяснить

определённой потенциальной опасностью высадки в Крыму воздушных десантов немецко-румынских войск и необходимостью противодесантных мероприятий¹⁴.

Во-вторых, сам А.В.Мокроусов имел не только опыт партизанской борьбы в Крыму в период гражданской войны, но и опыт поисков и обустройства посадочных площадок - в 1933-1934 годах, как начальник Чукотско-Колымской экспедиции, он пересек на собаках и оленях с небольшой группой людей таёжные и тундровые просторы Восточной Сибири в поисках мест для аэродромов в интересах авиации, обслуживающих Северный Морской Путь¹⁵.

Но до начала 1942-го года о посадочных площадках не вспоминали. Видимо, только крайне тяжёлые условия с продовольствием, увеличивающиеся число раненых и больных партизан, заставило руководство партизанских районов искать возможные места приземления самолётов – пока только в планах самих партизан. Потому как реализация сентябрьского замысла, высказанного в подготовительный период, изучение этих потенциальных мест началось например, в оперативной зоне отрядов 2-го партизанского района в январе 1942 г.¹⁶ Как пишет в своих работах И.Г.Генов, начальник указанного района, «29 января 1942 г. Вечером получил две радиограммы из штаба фронта за подписью командующего фронтом Козлова и члена Военного Совета Шаманина..... Вот вторая: «Выбросить крупный десант воздухом сейчас не имеем возможности. Подыщите площадку, где можно будет производить посадку самолета У-2». Удивили нас и та и другая... Мы не раз подымали вопрос о трагическом положении наших раненых товарищей и о невозможности в наших условиях предоставить им квалифицированную медицинскую помощь и лечение. С установлением связи со штабом фронта появилась надежда на вывоз их самолетами. Правда, Попов и Лобов усомнились в наличии площадок для посадки. Но радиограмму в штаб фронта я все же послал. В ней указывал, что на Караби-яйле имеется немало площадок, на которых возможна посадка крупного воздушного десанта, а также снабжение нас оружием, медикаментами, продовольствием, вывозка больных и раненых партизан. Наконец-то

получили ответ»¹⁷. И.Г.Генов послал письмо одному из наиболее грамотных в военном отношении командиров — начальнику штаба Биюк-Онларского партизанского отряда майору Николаю Петровичу Ларину с просьбой осмотреть одну из площадок, и указал, где она находится. Это те самые площадки, которые еще в сентябре 1941 г. он показывал Мокроусову. В дневниковых записях И. Генова указывается: «6 февраля 1942 г. Получили докладную записку Ларина, в которой он пишет: «Ваше приказание о выявлении посадочных площадок выполнил. Нашли несколько площадок, на которых могут сделать посадку все типы самолетов». Ларин дал необходимые характеристики каждой из площадок. Я рад, что его данные почти полностью совпадают с моими предположениями. О них и сообщил сегодня в штаб фронта. Отметил, что в каждой из указанных точек можно посадить самолеты любого типа»¹⁸.

Выбор пал на Н.П.Ларина¹⁹, что объясняется его военной академической образованностью, знанием характеристик авиатехники, опытом взаимодействия с авиацией на учениях. За несколько дней он с небольшой группой партизан обошел планируемые площадки — на Караби и на Орта-Сырте, изучил их возможности, сделал необходимые промеры. Об этой работе подробно написал Герой Советского Союза, лётчик и публицист В.Б.Емельяненко²⁰. Кстати, именно Н.П.Ларин оказался самым первым партизаном, эвакуированным по ранению на «большую землю» из сектора 1-го и 2-го партизанских районов (посредством самолёта У-2).

В лесах Крымского заповедника подходящую поляну для посадки небольших самолётов в урочище Яполах («Зубровая поляна») изучил партизан Н.Н.Лосев, бывший лётчик, учившийся в Качинской авиашколе, но списанный по здоровью с лётной работы. Именно он был в группе - в четыре человека во главе с капитаном Г.П.Чухлиным, начальником штаба Евпаторийского отряда, - которая просочилась в осаждённый Севастополь и принесла командованию оборонительного района ценную информацию и просьбу о помощи партизанам. Об этой группе и её разведывательной и связной деятельности имеется несколько публикаций²¹.

Площадку «Иваненкова казарма» на северо-восточном отроге Долгоруковской яйлы в урочище Даир-Алан обнаружила поисковая группа партизанского командира С.И.Мозгова 06.11.1942 года. В то время посадочные площадки на Караби и Орта-Сырте были блокированы силами румын и местной полиции, постоянно прочёсывались небольшие массивы леса, шли боестолкновения, а в партизанских отрядах скопилось большое число раненых. Именно с целью найти новую площадку в районе зуйских лесов и было послано несколько разведгрупп. 2 ноября осмотрено плато на вершине горы Тырке, но подходящей площадки не обнаружено. Однако группа Мозгова сумела найти новый «аэродром», способный принимать средние транспортные самолёты Ли-2²².

Две использовавшие впоследствии площадки – кордон Тарьер и поляну в окрестностях села Эль-Бузлы (ныне Переваловка Судакского района) обнаружили сами лётчики. Первую – лейтенант Ф.Ф.Герасимов при его пребывании в партизанском отряде после прилёта на Зубровую поляну и поломки воздушного винта в апреле 1942 года²³. А вторую – Герой Советского Союза П.Т.Кашуба – во время совместного пребывания его и отряда из экипажа, десантной разведгруппы и группы партизанской разведки, в старокрымских лесах в феврале-марте 1943 года²⁴.

Хотя А.В.Мокроусовым и И.Г.Геновым в 1941 году было осмотрено ещё одно место под предполагаемую посадочную площадку, о чём шла речь выше, оно так и не использовалось для приёма самолётов или сброса грузов. Это обстоятельство можно понять, учитывая близость застав румынских войск и местной полиции у деревень Казанлы (ныне не существует) и Куртлук (ныне село Пчелиное Белогорского района)²⁵.

Все площадки по прилёту на них лётного состава были осмотрены и положительно оценены соответственно: Большая Баксанская – в июле 1942 г. старшим лейтенантом Матюшанским, в сентябре 1942 г. старшим лейтенантом Мажириным и капитаном Фетисовым²⁶, Малая площадка на Орта-Сырте – в начале апреля 1942-го экипажем А.Г. Морозова и Н.Д.Щербаня²⁷, Иваненковская казарма – лётчиком майором

Игнатьевым²⁸. Как уже шла речь выше, Тарьер и Яполах оценивалась лейтенантом Ф.Ф.Герасимовым, а «шестая площадка» - П.Т.Кашубой. Однако в дальнейшем с двух последних мест в горнолесной части Крыма полётов не производилось. А Большая Баксанская и Иваненковская казарма вообще получили наименование (условное) «партизанских аэродромов», на которых успешно эксплуатировались легкомоторные санитарные и средние транспортные самолёты²⁹.

Представление об основных характеристиках использованных посадочных площадок в горнолесной части Крымского полуострова дают материалы таблицы 1.

Таблица 1

**Основные данные посадочных площадок
в горнолесной части Крыма**

Наименование и местонахождение	Широта	Долгота	Высота над у.м., м
Большой Баксанский аэродром (нагорье Караби-Яйла, северо-западная часть)	44° 54' 40»	34° 28' 10»	781
Малая площадка (нагорье Орта-Сырт)	44° 52' 34»	34° 25' 59»	887
Иваненкова казарма (урочище Даир-Алан, нагорье Долгоруковская яйла, северная часть)	44° 54' 10»	34° 20' 76»	874
Тарьер (кордон, Крымский горнолесной заповедник)	44° 43' 08»	34° 10' 22»	415

Зубровая поляна (урочище Яполах, Крымский горнолесной заповедник)	44° 40' 20»	34° 10' 12»	517
Площадка №6 («страшенная») (близ с. Переваловка (бывшее Эль-Бузлы), старокрымские леса)	44° 59' 18»	34° 59' 16»	360

Примечания к таблице: 1. Названия приведены в следующем порядке: сначала – наиболее распространенное у крымских партизан, затем, в кавычках – у лётчиков (если отличалось от партизанского), и, наконец, современное географическое название.

2. Координаты посадочных площадок, а также их высота над уровнем моря были измерены по примерной центральной точке на местности (или по месту нахождения памятного знака – в связи с изменениями в топографической картине места бывшей площадки из-за застройки, создания искусственных водоёмов), с использованием координатной системы GPS.

Итак, можно констатировать, что одной из основополагающих частей авиационной инфраструктуры являются посадочные площадки. В условиях партизанской борьбы, особенно в отрыве от баз снабжения и всемерной поддержки широкими народными массами, что наблюдалось в Крыму в 1941-1944 годах, исключительную роль играла советская авиация различной ведомственной подчинённости и организационной принадлежности, которая осуществляла разнообразное снабжение партизан через указанные посадочные площадки. При этом изыскания таких площадок осуществили сами крымские партизаны, а оценка возможностей полётов и посадок на указанные места в горнолесной части Крымского полуострова проведена лётным составом Военно-Воздушных Сил Красной Армии, Черноморского Флота и Гражданского Воздушного Флота.

Примечания

¹ Жариков В.И. «Большая земля» снабжает партизан // Вопросы истории. – 1973. - №4. – С.121-129; Кондранов И.П. Роль радянської авіації в допомозі кримським партизанам у роки Великої Вітчизняної війни // Український історичний журнал. – 1972. - №1. – С.69-72.

² Басов А.В. Крым в Великой Отечественной войне. 1941-1945. – М.: «Наука», 1987. – – 336с. Шамко Е. Партизанское движение в Крыму в 1941-1944 гг. - Симферополь: Крымиздат, 1956. – 159с.

³ Воздушный кодекс СССР. С комментариями и постатейно-систематизированными материалами / Виноградов А.В., Кучкель А.В. - М.: РИО Аэрофлота, 1949. – С.119.

⁴ Алексеев М., Баташев М., Малиновский П. Справочные сведения по воздушным силам. - М.: Государственное военное издательство, 1935. – С.341.

⁵ Руководство по эксплуатации гражданских аэродромов Российской Федерации (РЭГА РФ-94) / Указание Департамента воздушного транспорта Минтранса РФ от 22 марта 1996 г. N ДВ-39/И. – С.136-137, 141.

⁶ Военные аэродромы. Изыскания и проектирование. – М.: Воениздат НКО, 1944. – С.53-54; Алексеев М., Баташев М., Малиновский П. Справочные сведения по воздушным силам. - М.: Государственное военное издательство, 1935. – С.350-353.

⁷ Алексеев М., Баташев М., Малиновский П. Справочные сведения по воздушным силам. - М.: Государственное военное издательство, 1935. – С.352.

⁸ Там же, – С.350-352.

⁹ Мельничук Е.Б. Партизанское движение в Крыму. Накануне. Книга 1. – Львов: Гриф Фонд, 2008. – С.19.

¹⁰ Совецание проходило в Карасубазаре (ныне Белогорск АР Крым) в присутствии организатора, А.В.Мокроусов, на то время формально – командующего формированиями народного ополчения; рассматривались вопросы организации партизанского движения, в т.ч. снабжения, а также текущие проблемы противодесантной обороны полуострова.

¹¹ Генов И.Г. Дневник партизана. – Симферополь: Крымиздат, 1962. – С.12.

¹² Мельничук Е.Б. Партизанское движение в Крыму. Накануне. Книга 1. – Львов: Гриф Фонд, 2008. – С.28-29; Книга Памяти Республики Крым. Т.8. – Симферополь: «Таврида», 1995.- С.13.

¹³ ГА АР Крым, ф. П-151, оп.1, д.328, л.177

¹⁴ Брошеван В.М. Военная мобилизация в Крыму 1941-1944 гг. - Симферополь, авторская редакция, 1997. – С.40-45.

¹⁵ Поликарпов В. Бурям навстречу.- Симферополь: Крымиздат, 1969.- С. 4,122.

¹⁶ Емельяненко В.Б. Воздушный мост. – М.: Сов.Россия, 1998. – С.162.

¹⁷ Генов И.Г. Дневник партизана. – Симферополь: Крымиздат, 1962. – С.119-120.

¹⁸ Там же, - С. 127-128

¹⁹ Ларин Николай Петрович, 1906 г.р., русский, майор РККА, с 06.11.41г. по 27.02.42г. начальник штаба Биюк-Онларского отряда, с 27.02 по 19.03.42 командир отряда, эвакуирован, награжден медалью «За отвагу» указом Президиума ВС СССР от 10.05.1965г. (ГА АРК, ф. П-151, оп.1, д.225, л.29-30)

²⁰ Емельяненко В.Б. Воздушный мост. – М.: Сов.Россия, 1998. – С.162-163.

²¹ Емельяненко В.Б. Воздушный мост. – М.: Сов.Россия, 1998. – С.9-12; Матышук Н.А. Не щадя собственной жизни. За краткой строкой дневника. – Симферополь: Антиква, 2007. – С.58-61.

²² Луговой Н.Д. Страда партизанская: 900 дней в тылу врага. Дневниковые записи. – Симферополь: ЧП «Эльиньо», 2004. – С.399-400.

²³ Емельяненко В.Б. Воздушный мост. – М.: Сов.Россия, 1998. – С.71.

²⁴ Тарасенко Е.И. Под крылом самолёта (записки штурманарадиста). – Ставрополь: Книж. Изд., 1988. – С.127; Емельяненко В.Б. Воздушный мост. – М.: Сов.Россия, 1998. – С.148-149

²⁵ ГА АР Крым, ф. П-151, оп.1, д.328, л.175

²⁶ Луговой Н.Д. Страда партизанская: 900 дней в тылу врага. Дневниковые записи. – Симферополь: ЧП «Эльиньо», 2004. – С.345-346.

²⁷ Емельяненко В.Б. Воздушный мост. – М.: Сов.Россия, 1998. – С.174; Генов И.Г. Дневник партизана. – Симферополь: Крымиздат, 1962. – С.176.

²⁸ ГА АР Крым, ф. П-151, оп.1, д.328, л.176

²⁹ Там же, д.328, л.177

Sergey Tkachenko

**Research of landings grounds
the Crimean partisans in 1942-1943.**

In the article pre-conditions of creation of landings grounds are examined for airplanes in mountain part of the Crimean peninsula, history of their research and estimation by flying composition, and also short descriptions of all grounds, used for co-operation of soviet aviation and Crimean partisan.

Keywords: *landing ground, aviation, partisan motion in Crimea*

Надійшла до редколегії 10.04.2011