

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Государственное учреждение образования
“Средняя школа №2 г. Щучина”

Страницы истории Щучинского аэродрома

Научно – исследовательская работа

Автор:

Воронович Павел Антонович, учащийся 9 “Б” класса

Научный руководитель:

учитель истории 1 категории Яхимчик Оксана Анатольевна

Содержание

Введение.....	3
1.Аэродром в годы Великой Отечественной войны.....	5
1.1. Боевые действия 127 истребительного полка.....	5
1.2. Боевые действия 16 скоростного бомбардировочного полка.....	10
2.Аэродром в мирное время.....	13
2.1. «Без военного городка Щучин не стал бы городом».....	13
2.2.Трассовый позывной «Точный».....	15
2.3. Из воспоминаний лётчиков.....	18
Заключение.....	22
Список литературы.....	23
Приложение 1.....	24
Приложение 2 « Баллада о старшем лейтенанте Кузьмине».....	25
Приложение 3 Типы самолётов.....	26
Приложение 4	27
Приложение 5.....	28
Приложение 6.....	29
Приложение 7.....	30
Приложение 8.....	31

Введение

Когда-то, не так уж и давно, Щучин был большой и, главное, действующей базой ВВС. Гул турбин не утихал ни днём, ни ночью. Самолёты летали и летали. На ТВ антенну можно было поймать разговоры лётчиков. Каждый ребёнок в городе хотел быть только лётчиком. Автор работы, его друзья и знакомые знают об истории аэродрома только из рассказов. Во имя памяти о городе авиаторов, о людях, чьи судьбы связаны со Щучинским аэродромом, для расширения знаний о своей малой родине и с чувством гордости за неё, автор написал данную работу.

Главная цель работы: проследить исторический путь Щучинского аэродрома с 1939 года до настоящего времени.

Задачи работы:

1. Изучить значимость Щучинского аэродрома в годы Великой Отечественной войны.
2. Проследить ход послевоенного восстановления и дальнейшую деятельность Щучинского аэродрома.

Круг вопросов, поднятых в работе, в немалой степени определяется личным интересом автора.

Сложность при написании работы вызвал недостаток источников, а также отрывочный характер сведений.

Город Щучин связан с авиацией 70 лет. Впервые самолёты совершили посадку у Щучина примерно в 1937-1938 годах. Тогда на поле, где позднее разместился аэродром, во время праздника польской авиации состоялись «крестины» двух самолётов, закупленных на деньги местных жителей.

В сентябре 1939 года был построен Щучинский аэродром восточнее самого города, практически сразу же после того, как на территорию Западной Беларуси вошли полки Красной Армии. Он являлся одним из крупнейших на территории европейской части СССР и вторым по площади и значимости в БССР. А с 1940 года тут начал формироваться уже постоянный военный гарнизон. Перед началом Великой Отечественной войны в 1941 в Щучине находились истребительский и разведывательный полки. Просуществовал аэродром до июня 1941 года. В первые военные дни и аэродром, и город подверглись сильной бомбардировке со стороны

фашистской Германии. Восстановительные работы начались в 1946 году. Усовершенствование продолжилось в 1951-1952 годах.

Во времена СССР Щучинский аэродром был аэродромом первого класса, имел всё необходимое и мог принимать различные виды самолетов. В Щучине находились несколько авиачастей, в том числе и стратегическая авиация, предоставлявшая угрозу Западу во время «холодной войны». Официально с 1954 года аэродром стал называться «авиабаза 65300».

После распада СССР авиабаза была закрыта. Во время и после «перестройки» сильный и процветающий аэродром пришел в запустение и упадок. Военные части расформировывали, офицеров списывали, самолеты попросту разрезали на части, а территорию передали в ведомство колхозов.

1. Аэродром в годы Великой Отечественной войны

1.1. Боевые действия 127 истребительного полка

На территории Щучинщины накануне войны были расположены значительные силы авиации – 11-я смешанная авиадивизия. Штаб дивизии находился в Лиде, а аэродромы - в Лесище и Щучине, где базировался 127 истребительный полк под командованием полковника А.В.Гордиенко. В Лиде и Новом Дворе (территория Польши) стоял 122 истребительный полк. В Желудке и Черлёне находились самолёты 16 бомбардировочного полка. 11-я авиадивизия должна была прикрывать воздух над Гродно и поддерживать войска на «Белостокском выступе».

Накануне 22 июня 1941 года 127 истребительный полк концентрировался в д. Лесище, на запад от Новой Спуши. Штаб полка расположился в Скиделе, а Щучинский аэродром был свободен от самолётов. На вооружении полка находились истребители И-153 «Чайка» [приложение 1].

127-й истребительный авиационный полк стал единственным полком в составе 11-й смешанной дивизии, который принял активное участие в боях на Гродненском направлении. Полк был сформирован согласно директиве Генерального Штаба №1/5/176352 от 20 февраля 1940 г. Командиром полка был назначен майор Ершов В. С., военкомом полка - батальонный комиссар Проскурин А.П., начальником штаба полка - майор Клемят И.С. Формирование началось в марте 1940 г. В Бобруйске. Приказом №035 по 42 ЛАБ (летно-авиационной базе) от 122-го истребительного авиационного полка для 127-го было выделено 26 летчиков и 26 авиатехников. Штаб к началу организации полка состоял из начальника оперативного отдела майора Кривущенко С.С., начальника разведки полка – старшего лейтенанта Трошина И.В., начальника строевого отдела старшего лейтенанта Кузьменко А.С. Помощником командира полка по техническо-эксплуатационной части назначался военный инженер 3-го ранга Рахмилевич А.Г. Формирование полка и укомплектование материальной частью закончилось в июне 1940 года, когда полк вошел в состав 42-й летно-авиационной базы, которой командовал Герой Советского Союза полковник Данилов С.П. 17 сентября 1940 г. полк перебазировался на аэродром в м. Скидель, а в октябре вошел в состав 11 смешанной авиационной дивизии Западного Особого Военного Округа со штабом в Лиде [3,с.4].

Основной задачей полка было прикрытие г. Гродно как важного административного и военного центра, переправ через Неман, а также

железнодорожной станции Мосты и развилки железнодорожной ветки Гродно – Лида – Волковыск. Обучение командного состава должно было быть проведено в Лиде на базе 122 истребительного авиационного полка, а переучивание летного состава - в Скиделе. Перед войной в Скиделе приземлились 6 транспортных самолёта ТБ-3, которые привезли специалистов и необходимое оборудование для строительства нового аэродрома. В мае 1941 г. на аэродроме начали строить бетонную взлетно-посадочную полосу (располагалась недалеко от дер. Некраши).

В полку имелось много молодых пилотов. Фактически весь полк, за исключением командиров эскадрилий и некоторых командиров звеньев, были первого года службы. По приказу штаба дивизии, 3-го июня 1941г. полк, в связи со строительством взлетно-посадочной полосы в Скиделе, перебазировался на полевою площадку возле имения Лесище рядом с шоссе Гродно-Лида (на территории современного Щучинского района). Самолеты разместили на окраинах лесного массива, а летчики поселились в палатках на аэродроме, штаб располагался в бывшем имении.

На воскресенье 22 июня 1941г. в полку намечалось торжественное открытие летнего лагеря, спортивные соревнования, концерт и праздничный стол. На мероприятие были приглашены и местные жители. В ночь с 21 на 22 июня в 11-ю смешанную авиационную дивизию из штаба округа поступил приказ о боевой тревоге. В 3.25 ночи в 127 истребительном авиационном полку была объявлена тревога. В 3.30 в воздух для защиты аэродрома от нападения поднялось дежурное звено первой эскадрильи в составе младшего лейтенанта А.Н.Данилина, лейтенанта И.Е.Комарова и младшего лейтенанта К.М.Трещева. В течении часа противник над аэродромом не появлялся, и звено произвело посадку [3,с.8].

Вылетевшее в 6.15 для прикрытия аэродрома Лесище звено младшего лейтенанта А.Н.Данилина не встретило противника. Фашисты были заняты приграничными аэродромами. Пара лейтенанта Купчи Г.А., находившаяся над Лидой, попыталась перехватить подходивший с севера двухмоторный вражеский самолёт, но тот ушёл на высокой скорости, атаку произвести не успели. Над Гродно две пары лейтенанта Варакина Р.И. и лейтенанта Нестеренко Д.Д., не встретив противника, в течение часа, с 6.10 до 7.20, вернулись обратно. В это время начали возвращаться пилоты, проходившие сборы командиров звеньев, которых война застала на аэродроме Новый Двор, и подвергшиеся к тому времени уже три раза атакам противника. Первым сел самолёт лейтенанта Пачина А.И., а через десять минут - лейтенанта Филиппова М.С.

Старший политрук Артёмов А.А. и старший лейтенант Кузьмин П.А. в 6.45 повели пятёрку самолётов на патрулирование к Гродно, и, не встретив противника, вернулись.

В 9.15 младший лейтенант Дерюгин С.С. повёл восьмёрку в район Гродно. В завязавшемся скоротечном бою был сбит вражеский самолёт Do-17Z. По причине недостатка горючего восьмёрка вышла из боя и в 10.25 села в Лесище. На аэродром не вернулся самолёт старшего политрука Данилова А.С., его посчитали пропавшим без вести, но раненый пилот совершил вынужденную посадку.

В Гродненском историческом музее хранится описание боя с участием старшего политрука Данилова А.С.:

«На встречных курсах, ниже себя, они увидели четвёрку немецких бомбардировщиков. Атаковав их сходу, самолёты продолжили полёт в сторону Черлены и результат не наблюдали. На подлёте к аэродрому, на встречном курсе появилась девятка Do-17Z. Показав своим лётчиком «атакуем», Данилов А.С. пошёл вперёд. На встречных курсах И-153 открыл огонь. Атакуя в одиночку и по отдельности ведущего и ведомого немецкой группы, старший политрук Данилов А.С. попал под огонь немецкого истребителя. Избегая атаки и встав в глубокий вираж, «Чайка» стала срываться в штопор. При выходе из него почувствовал торможение левого крыла. Оказалось, что снаряд, попав в левое верхнее крыло, разорвал обшивку. Осколки ранили лицо, левую руку и ногу лётчика, но самолет продолжал полёт. Атака противника продолжилась, по самолёту забарабанили пули. «На миг я почувствовал какую-то странную тишину, это заставило торопливо осмотреться вокруг. И вдруг с левой стороны к моей израненной «Чайке» пристраивается Me-110. Ясно вижу лицо лётчика: краснощёкий, горбоносый, в зеленом комбинезоне, в синей пилотке с крылатой эмблемой. Мы встретились взглядом, на его лице улыбка. В пылу гнева резким движением сектора газа и руля направил самолёт в крыло «мессеру». На миг почувствовал сильный удар, но фашист не замедлил дать полный газ и оторваться от моей машины вверх, а я перевёл самолёт в скольжение и стремительно пошёл к земле», - вспоминал Данилов А.С. На высоте двухсот метров Данилов А.С. перевёл самолёт в горизонтальный полёт и стал направляться в сторону аэродрома в надежде сесть. Однако со стороны Черлены показалась большая группа немецких бомбардировщиков под прикрытием истребителей.

Три истребителя Me -109 атаковали повреждённую «Чайку» над деревней Ковшы. Из воспоминаний Данилова А.С.: «Вдруг почувствовал сильнейший удар в живот. Не хватало воздуха. Мелькнули воспоминания с детства. Немедленно выключил

мотор и, прижав самолёт в крутом пикировании, приготовился посадить без шасси на ржаное поле, но при выравнивании потерял сознание...» [3,с.12].

Данилов очнулся от того, что местные жители Степанида Гурбик и Иван Лапо тащили его по ржаному полю в картофельную яму, где уже прятались женщина и четыре маленькие девочки. Потом раненого отнесли в дом Степаниды Степановны Гурбик.

8 июля 1940 года газеты опубликовали Указ Президиума Верховного Совета СССР о посмертном награждении орденом Ленина лётчика-истребителя А.С. Данилова. Однако лётчик остался жив и продолжал воевать до Победы [приложение 1].

В ходе боя тяжёлые потери понесла вторая эскадрилья. На глазах у советских пилотов погиб младший лейтенант Марков И.Г., в районе деревень Пузовичи (ныне Партизанская) и Хваты был сбит самолёт И-15 лейтенанта Варакина Р.И.. На едва управляемом самолёте раненый пилот совершил вынужденную посадку у деревни Ревки. После посадки к самолёту бросились местные жители. Из разбитого самолёта с трудом вылез весь окровавленный пилот, его перевязали и на телеге отвезли в Скидель.

Воздушные бои продолжались. Немцы запросили помощь. Пятёрка лейтенанта Жуковского С.Я. при подходе к месту боя насчитала 35 самолётов противника и среди них Ме-110. В ходе боя лейтенант Жуковский С.Я. и младший лейтенант Фокин Б.Я. сообщили, что сбили два Ме-110. В фюзеляже и плоскостях машин младшего лейтенанта Фокина Б.А. техники насчитали 20 пробоин. Группа вернулась без потерь.

Ввиду того, что действовать больше с полевого аэродрома Лесище было невозможно, а также по причине отсутствия топлива и горюче-смазочных материалов, запасы которых остались в Скиделе, было принято решение перелететь на запасные аэродромы: Лида, Щучин, Желудок. Перебазировать полк решили за один раз. В 20.08 с целью перелёта на аэродром Лида на взлёт пошла девятка самолётов второй эскадрильи, возглавляемая лейтенантом Купчей Г.А. Однако в этот момент появились 6 вражеских самолётов 53-эскадры (JG.53). Группа к тому времени уже была в воздухе. Проведя несколько атак, самолёты потеряли взаимосвязь и стали уходили на восток. В итоге они ушли на разные аэродромы. Один самолёт, видимо, уклонившись от боя, стал уходить на юго-восток и сел в Слониме. В результате перелёта ни на один из перечисленных аэродромов не сел самолёт лейтенанта Филиппова М.С., считавшийся пропавшим без вести. По всей вероятности, самолёт Филиппова М.С. был сбит в районе Щучина.

Взлетали следующие эскадрильи, и фашистам с каждой минутой становилось всё труднее. Над деревней Лупины один из истребителей принял неравный бой. Советская сторона однозначно трактует действие пилота как таран. Чуть позже В.Г. Мазниченко, один из комсомольцев деревни Каменка, и участковый милиционер Колесников добрались до места падения советского самолёта возле д. Лупины, где Колесников взял полевую сумку с документами и оружием, а лётчика похоронили в 100 м от падения самолёта.

28 июня 1941 г. в газете «Красная Звезда» была опубликована статья о подвиге лётчика Кузьмина П.А.. Поэт Михаил Светлов опубликовал 2 июля в «Красной Звезде» «Балладу о старшем лейтенанте Кузьмине» [приложение 2]. Некоторое время после войны, примерно до 60-х годов, место погребения пилота ещё было огорожено, у д. Лупины Щучинского района Гродненской области. Однако в настоящее время от него совершенно ничего не осталось [3,с.23].

После оказания сопротивления немцы отвлеклись на атаки взлетевших в 20.08 и в 20.10 самолётов, что позволило девятке третьей эскадрильи, ведомой старшим лейтенантом Дроздовым, в 20.15 благополучно покинуть опасную зону и проследовать на восток с целью сесть в Желудке. Но до Желудка долетели только 7 самолётов, а два приземлились в Щучине. Вылетевшая следом в Лиду девятка самолётов из первой эскадрильи, ведомая младшим лейтенантом Дерюгиным С.С., вынуждена была посадить 2 самолёта в Щучине. Потрёпанная в ходе боя четвёртая эскадрилья уже во второй раз, на этот раз последний, в составе 4 самолётов вылетела с аэродрома Лесище и направилась в Щучин, однако и её самолёты приземлились в разных местах: два в Щучине, один в Лиде и один в Слониме. Эти самолёты оказались в достаточно сложных условиях. На всех аэродромах велось строительство бетонных взлётно-посадочных полос, поэтому посадка на них была достаточно трудной. Однако выхода не было, так как при приземлении вне аэродромов шансы найти топливо, отремонтировать или эвакуировать повреждённые самолёты стремительно приближались к нулю. В Желудке, на базовом аэродроме 16 скоростного бомбардировочного полка в небольшом количестве можно было раздобыть авиационный бензин. Остатки топлива можно было найти в Щучине. Как минимум три приземлившихся в Щучине самолёта имели серьёзные повреждения, и их бросили на аэродроме. Шесть самолётов, ввиду полученных повреждений, были оставлены в Желудке, два в Слониме. В Лиде повреждёнными приземлились пять самолетов. Из 38 вылетевших из Лесища 22.06.1941 самолётов в Лиду прилетели 17, пять из которых

были повреждены, ремонтировать их было некому. Всего за первый день войны полк совершил 180 боевых вылетов и заявил о 20 сбитых самолётах противника, израсходовал 58 000 патронов [3,с.26].

В октябре 1941 года 127-й истребительный авиационный полк был переведён на аэродром Кайвакса, что на Ленинградском фронте. За успешные действия в боях за плацдармы на реке Висла в августе 1944 года авиаполк был награждён орденом «Красного Знамени». За отличия в боях 15-17 января 1945 года при освобождении Варшавы, полку присвоено почётное наименование «Варшавский».

1.2.Боевые действия 16 скоростного бомбардировочного полка

Из всех полков 11-й смешанной авиационной дивизии (САД) только 16-й скоростной бомбардировочный авиационный полк (СБАП) не был сформирован за несколько месяцев до начала войны. Несмотря на это, он уже имел боевой опыт, приобретенный в ходе войны с Финляндией. В полку имелись экипажи, которые участвовали в боях над Карельским перешейком. Но обстоятельства сложились так, что единственный в дивизии боевой полк, ранее участвовавший в боевых действиях, потерял все свои самолёты в первый же день Великой Отечественной войны...

Свою историю полк ведёт с 1937 года, когда был сформирован как 16-й тяжёлый бомбардировочный авиационный полк (ТБАП) на ТБ-3, несекретное наименование – в/ч 5200. С начала 1938 года бывшие тяжёлые (самолёты ТБ-3) и лёгкий (самолёт Р-5) бомбардировочные полки начали переводить в скоростные бомбардировочные полки на новых самолётах СБ. К лету 1939 уже перевооружённый полк поменял своё обозначение и стал 16-м СБАП.

По штату скоростной бомбардировочный полк состоял из пяти эскадрилий по 12 самолётов и два для управления полка - всего 62 самолёта.

Весной 1940 года на присоединённых территориях Западной Беларуси в городе Лида была сформирована 11-я смешанная авиадивизия (САД), и полк вошёл в её состав. До июля 1940 г. полк дислоцировался на территории Калининского военного округа в городе Ржев. 18 августа 1940 г. железнодорожный эшелон частей обеспечения 16-го скоростного бомбардировочного авиационного полка и 105-й авиабазы прибыли к месту новой дислокации в местечко Желудок, в 18 км юго-восточнее современного г. Щучина. Лётный состав 16-го скоростного бомбардировочного авиационного полка перебазировался на новое место 28-29 августа 1940 г. [4,с.8].

Штаб полка расположился в имении Четвертинских на западной окраине местечка, в том самом имении, где родился и жил известный финансист и староста г. Гродно XVIII века Антоний Тизенгауз. Поле будущего аэродрома в Желудке использовалось в 1940 году 46-м скоростным бомбардировочным авиационным полком для перелёта авиации при вводе советских войск в Прибалтику.

17 ноября 1940 года, через два месяца после перемещения полка на новое место, была проведена проверка его мобильной готовности. Приписного состава для полка не было, и было не известно, откуда в случае военных действий он должен был прибывать. Имелся большой некомплект боевых самолётов. Из положенных 62 имелось 43 и два учебно-тренировочных УСБ. Из них в Желудке на месте постоянного базирования находилось 35. Исправными были только 10.

К началу войны полк в основном проходил перевооружение и переучивание без лётных происшествий на полевом аэродроме в Черлёне. 22 июня 1941 г. в 6.15 командир решил поднять в воздух звено самолётов. Но, сделав круг над аэродромом, звено буквально врезалось в колонну Ме-110 – они на бреющем полёте скрытно подошли к аэродрому. Штурмовики вышли к аэродрому Черлёна, где базировался полк, шестью девятками. Штурм аэродрома противником продолжался 32 минуты. Первое упоминание о факте тарана над аэродромом Черлёна относится к 3 июля 1941 года, когда в газете 30-й Армии Западного фронта «Боевое знамя» появилось о нем заметка. В статье не указан аэродром, но рассказано о бое трёх самолётов, пилотируемых командиром 1-й эскадрильи капитаном А.С. Протасовым, Н.А. Богдановым и старшим лейтенантом И. И. Фомцовым, а в это время местечко Желудок – место постоянного базирования полка- находилось в тишине мирной жизни [4,с.29].

После потери самолётов оставшийся личный состав полка и батальона обеспечения до позднего вечера оставался на месте и после 23 часов вечера 22 июня погрузился на машины и начал движение в сторону Желудка. Утром 23 июня колонна двинулась к переправе через р. Неман у местечка Белица и далее в сторону г. Новогрудок.

У аэродрома Желудок была несколько иная история. Во время войны на нем базировались различные авиаполки на Ил- 2 (233-й «Ярцевской» ШАД), Пе-2 и А-2 (314-го «Керченского» ОГРАП), Ил-4 (36-й «Смоленской» БАД ДД). С 2 января 1954 г. по январь 1955 г. базировался 10-й «Московской - Кенигсбергский» ОРАП на самолётах-разведчиках МиГ-15Р«бис» и Ил-28Р [приложение 3].

С середины 60-х годов аэродром находился в ведении авиации дальнего действия как запасной [4,с.42].

2.Аэродром в мирное время

2.1. «Без военного городка Щучин не стал бы городом»

«Без военного городка Щучин не стал бы городом». Эту фразу можно и сегодня услышать в Щучине. Она отражает роль Красной Армии в становлении современного города.

В августе 1945 – феврале 1951 годов на щучинском аэродроме дислоцировался 790-й истребительно-авиационный полк 129-й авиадивизии. В 1946 году начались работы по расширению и модернизации военного объекта «Щучин». Площадь тогдашнего аэродрома достигала 150 га. Военные требовали ещё 740 га. Соответствующие земли были выделены за счёт щучинского лесхоза – 256,1 га (бывший «молодой лес» Друцко-Любецких), земли колхоза имени Сталина – 120,3 га (бывшее имение Друцко-Любецких), земли крестьян деревни Давлюдовщина – 55,9 га, земли граждан и организаций г.п.Щучин – 40,6 га, земли крестьян деревни Головнички (ныне Резы) – 8,2 га. Таким было начало.

26 марта 1949 года начальник тыла Белорусского военного округа обратился в Совет Министров БССР с просьбой о выделении в районе г.п. Щучин ещё 100,4 га земли для строительства военного городка. Земля была отведена на юге от Щучина, на восточной стороне проектируемой железной дороги ст. Рожанка – аэродром Щучин. Но из-за отсутствия средств в 1949-1951 годах объект «Щучин» был законсервирован.

В 1951-1952 годах начались работы по усовершенствованию и перестройке старой площади аэродрома, которая достигла 665,56 га. На восточной окраине Щучина за счёт бывших дубовых рощ Друцко-Любецких была построена современнойшая взлётно-посадочная полоса (ВПП). Работу вела строительная часть в/ч 62117 «ЦУКАС» полковника А.Ф.Циргавы. Командование высоко оценило качество Щучинского аэродрома, после которого строителям полковника А.Ф.Циргавы доверили строительство космодрома в Плесецке. В марте 1953 года военные вернулись к идее расширения аэродрома и создания военного городка. Общая площадь объекта «Щучин» должна была достигнуть 904 га, из которых на аэродром отводилось 785,5 га. В реальности военные «освоили» немного более 800 га. С севера, востока и частично юга Щучин был охвачен военными объектами.

С февраля 1954 года начинается настоящая история Щучинского аэродрома, официально – «авиабазы 65300». В 1954-1960 годах здесь дислоцировались 993 и 998 полки 157 бомбардировочно – авиационной дивизии (БАД). Каждый полк имел по три

эскадрильи Ил-28. В каждой эскадрилье было 2-3 самолёта для несения атомного оружия. Целью создания авиадивизии являлся удар по Франции. Во время хрущёвского сокращения армии 157-я бомбардировочно – авиационная дивизия была выведена из Щучина, а более 60 самолётов разрезаны прямо на взлётно–посадочной полосе. Терять новую отличную авиабазу в Щучине нецелесообразно. В 1961 году здесь появился 979-й Волковысский Краснознамённый ордена Суворова III степени истребительно-авиационный полк (в/ч 40476). Командиром полка был подполковник Золотов, а на вооружении были современнейшие МиГ-17. В 1962 году 979-й авиаполк вошёл в состав 95-й истребительно-авиационной дивизии, которая имела три полка, дислоцированные в Щучине, Росси и Берёзе. Командующими 95-й авиадивизии являлись генерал-майор Вагин (60-е гг.), Трофимов (нач. 70-х гг.), Грицина (середина 70-х гг.), Александров (конец 70-х гг.), Антоненц (80-е гг.). Последним «щучинским» командиром был Минаков. С деятельностью 95-й авиадивизии связан расцвет щучинской авиабазы в 70-80-е гг. XX века.

В Щучине расположилось пять военных учреждений и частей. В здании монастыря пиаров – штаб 95-й авиадивизии, что стало поводом для закрытия в 1964 году щучинского костёла. Возле щучинской ВВП расположилось два полка: 979-й авиаполк 95-й авиадивизии и 10-й Краснознамённый ордена Суворова III степени Московско-Кенигсбергский отдельный разведывательный авиаполк (ОРАП). Истребители должны были прикрывать транспортные и промышленные центры Гродно, Лиды, Вильнюса и стратегического направления на Минск. 10-й ОРАП являлся элитной военной частью, которая подчинялась непосредственно начштабу 26-й воздушной армии в Минске. В полку служили 13 Героев Советского Союза, а большинство лётчиков имели боевой опыт вьетнамской и афганской компаний. Общая численность самолётов на аэродроме достигла 100 боевых машин. Для обеспечения их боеспособности в 1968 году в Щучин из Сахалина был переброшен 213-й ДАРМ – дивизионные авиадвигательные мастерские. За функционирование авиабазы отвечал особый батальон аэродромно-технического обеспечения (ОБАТО). Наплыв войск внес изменения и в окрестных деревни. Возле Руткевич появились дивизионные радары. Гурнофель и Поплаво «получили» ракетные комплексы противовоздушной обороны С-125 и С-75. Возле Лещанки был расположен полигон для стрельбищ. В Желудке построили запасной аэродром

По самым скромным подсчётам в Щучине в 70-е годы XX века находилось около 1,5 тысяч военных, из которых 1 тысяча являлась офицерами: лётчики, техники,

ракетчики, тыловики и другие. С учетом семьи военных, около 5 тысяч человек стали так называемым «дополнительным населением». Это был главный внедемографический фактор в развитии Щучина. На рубеже 40-50-х годов XX века военные были разбросаны по всему городскому посёлку. В каждом втором доме жила офицерская семья. Отдельный военный городок был построен в северной части города за рекой Турьёй, где раньше находилась усадьба Друцко-Любецких. Княжеский дворец превратился в Дом офицеров [приложение]. Вокруг дворца появилась улица Островского – 32 многоэтажных дома. Возле автовокзала построили улицу Некрасова – 20 домов преимущественно для техников, прапорщиков и гражданских специалистов.

В декабре 1995 года, когда жилой фонд военного городка перешёл на баланс города, его общая площадь составила 87633,8 кв.м., в то время как общая площадь городского фонда достигла 108728 кв.м. Получается, что 44,6% общей площади Щучина составляло возникшее вокруг авиабазы военное поселение [1,с.241].

Внешне казалось, что спрятанный за бетонной оградой военный городок и город почти не связаны между собой. За контрольно-пропускным пунктом (КПП) начинался иной мир. Тысячами незримых нитей – родственных, дружеских, служебных – Щучин был тесно связан с аэродромом. Военный гарнизон давал городу около 500 рабочих мест: техники, прапорщики, персонал столовых, финансовая часть и другие. Многие щучинские девушки стали хозяйками в гарнизонных домах по ул. Островского. До 30 % щучинских парней – выпускников средних школ – отправлялись поступать в армейские училища. Другие после службы в армии становились прапорщиками на здешней авиабазе. В свою очередь, много офицерских жен находили работу в Щучине, в особенности в учреждениях образования и культуры.

2.2.Трассовый позывной «Точный»

В разное время в Щучине дислоцировались различные авиационные части и подразделения. Интересным фактом является то, что в 1990-1991 в Щучине были сконцентрированы почти все самолеты МиГ-25БМ, выпущенные советской промышленностью. Выпущено было около 40 экземпляров этого самолёта прорыва ПВО противника. В Щучине находились 3 эскадрильи таких МиГов: одна в 10-ом разведывательном полку и две - в составе 151-го полка радиоэлектронной борьбы. В 1992 г. 151 полк радиоэлектронной борьбы был расформирован. Самолёты МиГ-25

перегонялись на авиаремонтный завод в Барановичи для последующей разделки на металл.

157-я бомбардировочная авиационная дивизия была сформирована в 1952 году путём выделения из 166-й бомбардировочной дивизии (в годы войны 312-я ночная бомбардировочная дивизия). С 1954 года 157 бомбардировочная авиационная дивизия дислоцировалась в городе Щучине в составе двух бомбардировочных полков - 993 бомбардировочный авиационный полк и 998 бомбардировочный авиационный полк. На вооружении дивизии были фронтовые бомбардировщики Ил-28. Эти бомбардировщики могли использоваться в качестве носителей ядерного оружия. Предположительно именно для полков 157 бомбардировочной авиационной дивизии где-то в середине 1950-х началось строительство хранилища ядерного оружия несколько километров на северо-восток от аэродрома (это место позже получит название "Дальний"). В то время СССР вместе со странами Варшавского Договора готовились к очередной мировой войне. Наверняка самолёты 157 бомбардировочной авиационной дивизии с ядерными бомбами планировалось использовать для поражения целей в ФРГ.

С 1956 года 157-я бомбардировочная дивизия была переведена в разряд учебных, и получила наименование 157-я учебно-тренировочная бомбардировочная дивизия. На вооружении дивизии были фронтовые бомбардировщики Ил-28. Штаб дивизии находился в здании коллегиума ордена Пиаров (позже там находился штаб 95-й истребительно-авиационной дивизии).

В 1956 году во время подавления восстания в Венгрии 157 авиационная дивизия была приведена в повышенную боевую готовность, военнослужащие жили на аэродроме возле самолётов, но боевого приказа на взлёт к счастью не поступило.

Дивизия попала под волну массовых сокращений в армии, инициированных Н.С. Хрущёвым. Она была расформирована, а часть самолётов дивизии были безжалостно порезаны прямо на аэродроме возле водоёма, позже известного как "солдатские карьеры", часть самолётов удалось спасти, их продали в Индонезию. Окончательно 157 бомбардировочная авиационная дивизия была расформирована в 1961 году.

95-я истребительная дивизия была сформирована как 95-й смешанный авиационный отряд. Формирование отряда в начале лета 1949 году было поручено подполковнику (позже маршалу авиации) Ивану Пстыго (белорус по национальности). Отряд состоял из двух подразделений: истребительного на Ла-11 (последняя модификация знаменитого Ла-5 и последний поршневой самолёт в ВВС СССР) и

транспортного на Ли-2. Имелись также несколько учебных Як-11. Отряд создавался в составе 29 воздушной армии Дальневосточного военного округа (ДВО). Примечательно, что армией командовал белорус, генерал-полковник, герой Советского Союза, Степан Красовский (позже станет маршалом). Авиаотряд создавался для сопровождения тяжёлых бомбардировщиков Ту-4 (точная копия американского В-29 Superfortress). Планировалось использование этих самолётов для доставки ядерных авиабомб.

Такое оружие уже было практически создано. Поэтому отряд формировался именно на восточных рубежах, как можно ближе к территории вероятного противника. Отряд получил именно Ла-11, так как (кроме других достоинств) он имел большую продолжительность полёта (около 6 часов), что было исключительно необходимо для сопровождения стратегических бомбардировщиков. К концу лета формирование отряда было завершено.

В конце августа он перелетел на Чукотку на аэродром Марково. 8-го октября 1952 года, уже как 95-я дивизия, подразделение было переведено на Анадырь. Однако долго сопровождать самолёты-носители ядерного оружия соединению не пришлось. Руководство СССР решило, что авиация - это пережиток прошлого, что будущее - в стратегических ракетах. Необходимость в истребителях сопровождения отпала и согласно директиве Генерального Штаба ВС СССР № 0013 от 11 ноября 1953 года 95 истребительная авиационная дивизия переводилась в Белорусский военный округ (БВО) на аэродром Засимовичи возле города Пружаны. Там дивизия вошла в состав 26 воздушной армии и получила свои первые реактивные самолёты МиГ-15 и МиГ-15УТИ. Здесь произошла замена полков, дивизия "отдала" свой 911-й истребительный авиационный полк, который позже стал полком истребителей - бомбардировщиков. Дивизия получила истребительные полки, которые оставались в её составе до расформирования.

Штаб дивизии передислоцировался в город Щучин. С этого времени дивизия стала передовой в освоении новой техники. Среди первых, получала она новейшую авиатехнику – самолёты МиГ-19С, МиГ-21, МиГ-23, МиГ-29. 979-й полк был первым и единственным получившим самолёт МиГ-23С "нулевой серии" в 1974 году. 968-й истребительный авиационный полк одним из первых перевооружился на МиГи-29 ещё в начале 1980-х. Два полка 95-ой истребительной авиационной дивизии принимали участие в боевых действиях в Афганистане: 927-й истребительный авиационный полк (23.06.1983 - 26.07.1984) на МиГ-21 бис и 979-й

(09.1987-09.1988)наМиГ-23МЛ.

В конце 1980-х 95-я истребительная дивизия являлась одним из наиболее боеспособных авиасоединений. Она прикрывала западные рубежи Родины и завершала перевооружение на МиГи-29, два полка уже успели их получить. Но начались глобальные перемены, и политики посчитали, что эта дивизия представляет угрозу западным демократиям, и она была расформирована. На территории Беларуси остался только один полк – 927-й, который позже превратился в 927-ю истребительную авиабазу РБ; 968-й был переведен в Германию, 979-й расформировывался, его самолёты были разобраны на местном ПАРМе.

После перестройки, после распада СССР сильная и процветающая авиабаза пришла в упадок. Самолеты резали на части, а офицеров списывали на землю – они стали не нужны.

У независимой Беларуси не было денег на содержание огромной авиабазы — после распада СССР она была закрыта. В 2005 она была окончательно передана городским властям. Бетонные плиты ВВП были демонтированы ближайшим колхозом, а огромную территорию засеяли чем-то мирным и полезным.

Сегодня бывшие казармы сдаются в аренду под магазины, кафе, мастерские и фабрики. Бывшие ранее военные объекты сейчас распродают на аукционе. Огромные ангары (по 500 метров квадратных) стоят опустевшие – предпринимателям такие большие строения ни к чему [приложение 5]. Часть из них используется для сушки зерна и хранения сельскохозяйственной продукции. Даже бетонную взлетно-посадочную полосу разобрали, а плиты вывезли, вместо них там сейчас песчаная дорога. Свободные участки земли засеяли.

2.3. Из воспоминаний лётчиков...

Богатая послевоенная история Щучинского аэродрома прослеживается в воспоминаниях людей, чья жизнь теснейшим образом связана с ним.

Как стремительно менялось на глазах Щучинское авиационное соединение, хорошо знает Владимир Рябов. После летного училища он попал сюда лейтенантом в 1974 году. Редкий для военных случай: авиатор провел в одной части почти 28 лет, уволившись в запас в звании полковника. Владимир Рябов был здесь самым опытным летчиком. Вот только один факт: на различных модификациях самолетов МиГ он около

5 тысяч раз поднимался со щучинской земли в воздух. Одновременно более 10 лет командовал 10-м отдельным разведывательным полком — одним из основных подразделений гарнизона.

«Можете себе представить: здесь располагались почти 15 воинских подразделений, как основных, так и вспомогательных. Всего же в обособленном военном городке летчиков жили около 5 тысяч человек — почти половина населения Щучина. Каждый друг друга знал в лицо. Это сближало и помогало по службе. Это особенно проявилось, когда в 1983 году получили приказ срочно вылететь в Афганистан, где тогда велись боевые действия. Как командир эскадрильи взял тогда с собой в Кабул 9 лучших щучинских летчиков. Главное, что все 9 щучинских летчиков, которыми я командовал, вернулись домой с афганской войны живыми и без единой царапины. Это, поверьте, главная моя награда в жизни!»

Самолет МиГ-25 - Владимир Рябов летал на такой грозной «птице», которая брала на борт 15 тонн топлива, взлетала вверх на 20 километров и со скоростью 3 тысячи километров в час мигом ускользала от противовоздушной обороны соперника. Эта машина могла накрыть фоторазведывательным оборудованием практически всю Европу. Но это уже другая история... Впечатления о самолете у Владимира Рябова свежи до сих пор:

— Таких машин в СССР тогда было всего 40, из них 12 стояли на вооружении в Щучине. А когда наши войска в конце 80-х годов прошлого века вывели их из Германии, то количество МиГ-25 у нас достигло 36. Поверьте, это была мощнейшая в те времена сила! Но с начала 90-х годов авиационная часть начала свертываться. Все МиГ-25 улетели на авиаремонтный завод в Барановичи, большинство этих боевых машин, к сожалению, в непонятной спешке пошли под нож [приложение 6].

...21 октября 1992 года над Щучином летчики совершили прощальный пилотаж. Это было трогательное событие для города авиаторов. К сожалению, тогда не обошлось без трагедии. Последний на представлении МиГ-25 не смог вовремя выйти из пикирования. Самолет на глазах у родственников и близких авиаторов врезался в землю возле пригородной деревни Давлюдовщина. Погибли двое летчиков. На месте катастрофы установлен памятник...».

Из воспоминаний заместителя командира 2-ой авиационной эскадрильи 151 Отдельного авиационного полка радиоэлектронной борьбы (151 ОАП РЭБ) в 1989-1992

годах майора запаса, военного летчика I класса, Ярмолова Александра Ивановича, ныне учителя ОБЖ и ДПО СШ №2 г. Щучина:

«В 151 ОАП РЭБ я прибыл для дальнейшего прохождения службы из Забайкальского военного округа в июне 1989. В то время полк базировался на аэродроме Бжег (Польша). На вооружении полка находились самолеты Як-28ПП, предназначенные для постановки активных помех радиолокационным станциям противника как из зон, так и из боевых порядков самолетов-бомбардировщиков (самолет Як-28ПП имел максимальную скорость около 2000 км/час).

В июле 1989 в результате известных событий, когда неуправляемый самолет МИГ-23 на севере Польши пролетел Германию и упал на территории Бельгии, была пересмотрена концепция размещения советских авиационных полков на территории Польши. В результате было принято решение перебазировать 151 ОАП РЭБ с аэродрома Бжег (Польша) на аэродром Щучин БВО. Была произведена реорганизация полка. В частности, была расформирована одна эскадрилья полка. В августе 1989 началось перебазирование полка в составе одной эскадрильи самолетов Як-28ПП на аэродром Щучин. Первые самолеты Як-28ПП приземлились на аэродроме Щучин (позывной «Точный») 18 августа 1989 (как раз в день праздника авиаторов – Дня авиации) [приложение 7].

Буквально через неделю после перебазирования начались плановые полеты по боевой подготовке: готовили молодых летчиков на класс, полеты на подтверждение классности, выполнение специальных полетов на сопровождение самолетов-бомбардировщиков из боевых порядков. Погода на аэродроме Щучин всегда была сложной, быстро меняющейся, Поэтому большое внимание в боевой подготовке летного состава к полетам в сложных условиях погоды и при установленном минимуме погоды.

В то время полком командовал полковник Ковальчук Виктор Александрович, военный летчик I класса. а второй авиационной эскадрильей на самолетах Як-28ПП – полковник Дронов Евгений Николаевич, военный летчик I класса.

Кроме боевой подготовки, командованию полка и эскадрильи приходилось решать множество бытовых проблем. Прежде всего, обеспечение жильем офицеров, прапорщиков и членов их семей. Был построен внеочередной пятиэтажный жилой дом (№29), а четырехэтажное здание бывшей казармы, было переоборудовано под общежитие.

В 1990 году в состав полка прибыла эскадрилья, вооруженная самолетами МиГ-25БМ, а еще через год – третья эскадрилья, также на самолетах МиГ-25БМ. Полк стал полнокровной боевой единицей в составе трех эскадрильей: 1АЭ – на самолетах МиГ-25БМ, 2АЭ – на самолетах Як-28ПП 3АЭ – на самолетах МиГ-25БМ. Самолет МиГ-25БМ был вооружен самонаводящимися ракетами для поражения радиолокационных станций противника. Боевой путь 151 ОАП РЭБ на аэродроме Щучин продолжался до октября 1992, когда, согласно решению руководства страны о сокращении вооруженных сил РБ, был расформирован и наш полк. 20 октября 1992 я поднял в воздух последний самолет Як-28У, бортовой номер 96 для того, чтобы уже не когда не коснуться колесами «бетонки» в Щучине. Все самолеты, находящиеся на аэродроме Щучин, в составе 2 боевых полков: 10 ОРАП и 151 ОАП РЭБ, перегнали на аэродром Барановичи для утилизации на авиаремонтном заводе.

Так закончился боевой путь 151 отдельного авиационного полка радиолокационной борьбы» [приложение 8].

Заключение

Щучин - это маленький городок в западной части Беларуси с населением всего около 16 000 человек. Щучин является районным центром Щучинского района Гродненской области Республики Беларусь. В 1962 году Щучин получил статус города, но этого могло бы и не произойти, если бы не аэродром. Автор считает, что гипотеза, выдвинутая в начале работы, подтвердилась.

Щучинский аэродром находится восточнее самого города. Во времена СССР он являлся аэродромом 1го класса. Длина взлётно-посадочной полосы (ВПП) стандартная - 2500 метров. Полоса как бы делит аэродром на две части - восточную и западную. До полосы располагался 979-й ИАП, за ВПП – 10-й ОРАП и самолёты буксировщики. Ангары ТЭЧ полков располагались на территории своих полков. В южной части аэродрома находились склады авиационного вооружения и горюче-смазочных материалов. Техника подразделений обеспечения находилась в автопарках.

После перестройки, когда СССР стали улучшать и обновлять до такого состояния, что он перестал существовать, сильная и процветающая авиабаза пришла в упадок. Самолеты резали на части, а офицеров списывали на землю, они стали не нужны.

У независимой Беларуси не было денег на содержание огромной авиабазы — после распада СССР она была закрыта. В 2005 она была окончательно передана городским властям. Бетонные плиты ВВП были демонтированы, а огромную территорию засеяли чем-то мирным и полезным.

А ведь уже подросло поколение, которое никогда не видело самолёта в Щучине. Сегодня бывшие казармы сдаются в аренду под магазины, кафе, мастерские и фабрики.

Поэтому, чтобы память о славном авиационном прошлом города жила, автор решил написать работу.

Список литературы

1. Данскіх, С.У. Стагоддзі і падзеі Шчучынскай зямлі/Сяггей Данскіх. - Баранавічы: Баран. укрупн. тип., 2007. - 252с.
2. Дьяков, Д., Киенко, Д., Мирчук, В. "Дважды награждённый, родной краснознамённый"/Д. Дьяков. - Гродно: "Хата", 2011. - 75с.
3. Киенко, Д. Крылья над Гродно/Д. Киенко. - Гродно: "Хата", 2009. - 37с.
4. Киенко, Д. Крылья над Неманом/Д. Киенко. - Гродно: "Хата", 2010. - 59с.
5. Киенко, Д. Крылья над Лидой/Д. Киенко. - Гродно: "Хата", 2009. - 56с.
6. Крень, И.П., Мараш, Я.Н. Щучин. Историко-экономический очерк/И.П. Крень. - Мн: "Полымя", 1989 - 117с.

Приложение 1



Легендарная «Чайка»



Данилов А.С.

Приложение 2

« Баллада о старшем лейтенанте Кузьмине»

Михаил Светлов

Патроны расстреляны, ранен Кузьмин,
У красного сокола выход один:
Нам Родина больше, чем жизнь, дорога,
Решился Кузьмин протаранить врага!
Нам Родина больше, чем жизнь, дорога!
Товарищ Кузьмин протаранил врага!
И город советский от вражеских сил
Он грудью, он жизнью своей заслонил.

Приложение 3

Приложение 4



Инспекционная проверка в одном из полков Белорусского военного округа. Генерал (вероятно, главный инженер армии) принимает зачет у технического расчета по подготовке самолета МиГ-23МЛ к полету. Предположительно, 979 иап, Щучин, первая половина 80-х гг.



Приложение 5

Ангары (современный вид)



Приложение 6

Владимир Рябов



Приложение 7

Александр Ярмолов



Приложение 8

Офицерский состав 151 Отдельного авиационного полка радиоэлектронной борьбы

