

ГОСУДАРСТВЕННОЕ НАУЧНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ИНСТИТУТ ИСТОРИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ АКАДЕМИИ НАУК БЕЛАРУСИ»

Объект авторского права
УДК 94:358.4 (476) «1939/1941»

Киенко
Дмитрий Геннадьевич

**АВИАЦИЯ БЕЛОРУССКОГО (ЗАПАДНОГО) ОСОБОГО ВОЕННОГО
ОКРУГА НАКАНУНЕ И В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (СЕНТЯБРЬ 1939 – ИЮЛЬ 1941 гг.)**

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

по специальности 07.00.02 – отечественная история

Минск 2025

Научная работа выполнена в государственном учреждении образования
«Гродненский государственный университет имени Янки Купалы»

Научный руководитель:

Пивоварчик Сергей Аркадьевич,
доктор исторических наук, профессор,
профессор кафедры истории Беларуси,
археологии и специальных
исторических дисциплин
Гродненского государственного
университета имени Янки Купалы

Официальные оппоненты:

Зданович Владимир Васильевич,
доктор исторических наук, профессор,
профессор кафедры истории Беларуси
и политологии Брестского
государственного университета
им. А.С. Пушкина

Новиков Сергей Евгеньевич,
кандидат исторических наук, доцент
кафедры истории и социальных наук
факультета межкультурных
коммуникаций Минского
государственного лингвистического
университета

Оппонирующая организация:

Учреждение образования «Гомельский
государственный университет имени
Франциска Скорины»

Защита состоится 18 июня 2025 г. в 16.00 на заседании совета по защите
диссертаций Д 01.40.01 на соискание степени кандидата исторических наук при
Государственном научном учреждении «Институт истории Национальной
академии наук Беларуси» по адресу: 220072, г. Минск,
ул. Академическая, 1; телефон ученого секретаря (+375 17) 379-18-34, e-mail
lakvadim@yandex.ru.

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной научной библиотеке
имени Якуба Коласа Национальной академии наук Беларуси (ул. Сурганова,
15).

Автореферат разослан 17 мая 2025 г.

Ученый секретарь
совета по защите диссертаций

В. Л. Лакиза

ВВЕДЕНИЕ

Стремительный научно-технический прогресс начала XX в. обусловил появление нового фактора влияния на процесс вооруженного противостояния – авиации. За годы Первой мировой войны она сформировалась как новый вид вооруженных сил, а с 30-х гг. XX в. заняла одно из ведущих мест в структуре вооруженных сил всех развитых стран. Эту позицию авиация сохраняет за собой и сегодня.

Развитие авиации невозможно без наличия мощной индустриальной и научно-конструкторской базы, которая концентрирует в себе последние достижения научно-технического прогресса. На примере уровня развития авиации любого государства можно сделать вывод не только о военных, но и об экономических достижениях страны. В условиях обострившейся международной обстановки в 1939–1941 гг. военно-политическое руководство СССР, осознавая роль авиации в грядущей войне, прилагало усилия для ее ускоренного совершенствования. Вопросы развития авиации в изучаемый период неразрывно связаны с темой общей подготовки Советского Союза к возможной будущей войне. Новые требования к количеству и качеству авиационного парка и летного состава требовали перестройки имевшейся системы подготовки кадров и расширения аэродромной сети.

Изучение особенностей развития авиационной составляющей Белорусского (Западного) особого военного округа¹ в предвоенный период, анализ процессов её реформирования и использования в ходе боевых действий позволяют глубже осознать общий ход модернизации авиации СССР в целом, проследить причинно-следственные связи и взаимовлияние различных факторов в процессе подготовки авиации как одного из элементов обороны страны.

Проблема формирования авиационного обеспечения округа в условиях начавшейся Второй мировой войны не получила научного освещения, не рассматривалась как самостоятельная. Не учитывались такие важные ее составляющие, от которых зависела степень боеготовности авиационных частей, как уровень подготовки летных кадров, формирование полков и авиасоединений, состояние авиапарка.

Несмотря на проведенные исследования и ряд опубликованных работ, остались нераскрытыми причины и факторы, которые в совокупности оказали существенное влияние на систему авиационного обеспечения Белорусского (Западного) особого военного округа в условиях начавшейся Второй мировой войны. В отечественной историографии не получили

¹ 11 июля 1940 года приказом НКО СССР № 0141 Белорусский особый военный округ (БОВО) был переименован в Западный особый военный округ (ЗаПОВО)

должного научного освещения темы применения авиации БОВО в боях и операциях 1939–1940 гг., вопросы аэродромного строительства, развития тылового обеспечения авиации, применение авиации округа в боевых действиях в июне 1941 г., выявление судеб авиаторов, пропавших без вести на территории Беларуси, с применением архивных источников и результатов полевых исследований.

Хронологические рамки работы охватывают период с момента применения авиации округа 17 сентября 1939 г. до 5 июля 1941 г. – завершения активной фазы участия авиации ЗапОВО в боях, когда авиаполки, дислоцировавшиеся на территории округа накануне Великой Отечественной войны, совершив последние боевые вылеты против немецких войск, были направлены в тыл на переформирование и пополнение.

Результаты такого исследования могут стать ценным материалом для осознания основных перспектив развития авиации в Беларуси и построения вероятностных прогнозов событий в дальнейшем. Оно имеет не только научное, но и прикладное значение. В процессе исследования автором выявлены места падений и установлены судьбы летного состава, считавшегося пропавшим без вести. На основе проведенной работы оповещены родственники, открыт ряд новых памятных знаков погибшим, сделаны публикации. Большой интерес к истории военно-воздушных сил БОВО (ЗапОВО) проявляют музеи как военно-исторического, так и краеведческого профиля, которые нуждаются в необходимости обновления экспозиций и получения достоверной информации, так как нередко в ее основе лежат непроверенные данные тридцати-сорокалетней давности. Местные исполнительные комитеты заинтересованы в наличии новых сведений о военных событиях с целью увековечивания имен погибших экипажей и совершенствования работы по воспитанию молодежи на основе открывающихся фактов не только общереспубликанской, но и локальной истории. Для современной авиации выявленные автором сведения будут полезны при планировании кадровой политики, дислокации, тылового обеспечения, учета важности и необходимость своевременности маневра силами и средствами, обеспечения устойчивого управления.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Связь работы с крупными научными программами и темами

Диссертация выполнена в рамках научно-исследовательских работ Государственной программы научных исследований на 2011–2015 гг. «Гуманитарные науки как фактор развития белорусского общества и государственной идеологии» («История, культура, общество, государство»), «Историко-фортификационное наследие Беларуси: проблемы изучения, сохранения и использования в контексте европейского опыта и традиций» по

заданию «Военная история Беларуси» (№ ГР 20121147), программы научных исследований «Экономика и гуманитарное развитие белорусского общества» перечня приоритетных направлений фундаментальных и прикладных научных исследований Республики Беларусь на 2016–2020 гг. (утвержден Постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 483 от 10.06.2015), подпрограммы «История и культура», научно-исследовательских работ «Военно-политические факторы социально-экономических и этнических трансформаций в Беларуси (1795–1941 гг.)» (№ ГР 20162387) на кафедре истории Беларуси, археологии и специальных исторических дисциплин учреждения образования «Гродненский государственный университет имени Янки Купалы», Государственной программы научных исследований на 2021–2025 гг. «Общество и гуманитарная безопасность белорусского государства».

Цель, задачи, объект и предмет исследования

Цель диссертационного исследования – раскрыть особенности развития авиации Белорусского (Западного) особого военного округа в условиях первого периода Второй мировой и начального периода Великой Отечественной войны (17 сентября 1939 – 5 июля 1941 г.).

Объект диссертационного исследования – история становления и развития военно-воздушных сил Рабоче-Крестьянской Красной армии.

Предмет диссертационного исследования – обеспечение, дислокация и применение авиации Белорусского (Западного) особого военного округа накануне и в начальный период Великой Отечественной войны (17 сентября 1939 – 5 июля 1941 гг.).

В соответствии с целью сформулированы следующие задачи:

- охарактеризовать участие ВВС БОВО (ЗапОВО) в событиях и военных операциях в условиях начавшейся Второй мировой войны,
- раскрыть особенности и этапы развития системы материального, технического, тылового и кадрового обеспечения в реформировании ВВС БОВО (ЗапОВО),
- выявить особенности применения различных видов авиации Западного фронта из состава ЗапОВО,
- раскрыть степень и характер потерь техники и личного состава в боевых действиях в начальный период Великой Отечественной войны.

Научная новизна

В работе впервые в историографии авиация БОВО (ЗапОВО) рассматривается как система, включающая разноплановые, но тесно взаимосвязанные между собой элементы; выявлен характер участия авиации в военных действиях и операциях в 1939–1940 гг; впервые раскрыты особенности и проблемы развития аэродромной сети, а также проблемы

формирования авиационных соединений и их дислокация на территории БОВО (ЗапОВО) в 1940–1941 гг.; дана развернутая характеристика обеспеченности округа авиационными кадрами и показан уровень боевой подготовки личного состава ВВС БОВО (ЗапОВО); определены неизвестные ранее факты и места потерь авиационной техники и личного состава. В ходе комплексного научного исследования установлено, что материально-техническое и тыловое обеспечение авиационных частей к июню 1941 г. являлось недостаточным для их эффективного боевого применения. Определены неизвестные ранее факты и места потерь авиационной техники и личного состава.

Впервые в отечественной и зарубежной историографии сделан анализ боевых действий авиации ЗапОВО по архивным документам и их сопоставление с результатами полевых исследований фактических мест падений самолетов. Тем самым проводимые соискателем в течение 15 лет полевые исследования позволили уточнить и перепроверить сведения, отраженные в журналах боевых действий полков и дивизий. Одним из итоговых результатов исследований стали уведомления, высланные родственникам погибших летчиков (до этого числившихся пропавшими без вести) о местах и обстоятельствах гибели их родных. Всего выслано восемнадцать таких уведомлений.

Сбор, систематизация и анализ данных с использованием современных технологий позволил составить две верифицированные базы данных: по сбитым самолетам (более 350 единиц) и по именным спискам членов экипажей, погибших (пропавших без вести) на территории Беларуси (более 1500 имен) [5; 14–16].

Собранная коллекция немецких фотоснимков советских самолётов позволила идентифицировать их принадлежность к полкам, систематизировать по аэродромам, восстановить и визуализировать внешний вид, бортовые номера, особенности окраски и идентификации накануне и в начальный период войны.

Соискателем впервые вводятся в научный оборот воспоминания участников воздушных боев, а также свидетелей событий лета 1941 г. на территории Беларуси.

Положения, выносимые на защиту

1. К началу Второй мировой войны на территории БОВО (ЗапОВО) была создана сбалансированная авиационная система, рассчитанная на возможное вооруженное противостояние с Польшей. Участие авиации округа в вооруженных конфликтах 1939–1940 гг. и полученный в них опыт позволили сделать вывод о наличии слабых мест в этой системе, что обусловило проведение системных изменений в организационной структуре

ВВС и ее тылового обеспечения в рассматриваемый период. Вхождение Западной Беларуси в состав БССР потребовало создания новой авиационной инфраструктуры на этой территории. Одновременное формирование новых авиачастей, перевооружение авиации округа на новые типы самолетов и нехватка кадров выявили большие проблемы с реализацией планов.

2. Формирование новых авиационных полков и соединений в БОВО (ЗапОВО) началось с 1940 г. и продолжалось до момента начала Великой Отечественной войны. При комплектовании на командные должности назначались кадры, имевшие некоторый боевой опыт, однако основная масса летчиков была недавними выпускниками летных училищ, вследствие чего общий уровень подготовки летного состава оказался слабым, это обусловило организацию подготовки кадров силами округа. Качественному обучению как в авиашколах, так и в полках препятствовали такие факторы как недостаток учебно-тренировочных самолетов, их высокая степень изношенности, полное отсутствие учебно-тренировочных самолетов новых типов, необходимость обустройства на новых местах базирования, проблемы с запасами топлива для процесса обучения.

3. Значительное увеличение количества личного состава ВВС выявило острую нехватку жилого фонда, а поступление новой техники с необходимостью ее круглогодичного применения потребовало новых аэродромов с бетонированными взлетно-посадочными полосами. При первоначальном выборе мест дислокации авиаполков руководствовались не столько рациональностью расположения аэродромов для применения, сколько наличием казарменного фонда и других возможных мест размещения личного состава. Несмотря на то, что для создания аэродромной сети были выделены огромные ресурсы, на сроках строительства негативно сказались неудачное планирование, нехватка материалов, техники и квалифицированной рабочей силы.

4. Вывод наиболее опытных авиаполков на территории КОВО и ПриОВО в 1940 г. существенно ослабил боевые возможности авиации округа. В первые сутки войны авиация приграничных дивизий оказывала сопротивление всеми имеющимися в наличии силами. В то же время потеря управления со стороны командования, разобщенность действий полков, недостаточная подготовка летного состава обусловили тяжелые потери авиационной техники при сохранении летных кадров. Летный состав в первоочередном порядке был выведен на переформирование, и уже через несколько недель снова принял участие в боевых действиях. Значительная часть самолетов была потеряна ввиду неготовности их к оперативному перебазированию, а выведенная из-под удара техника оказалась не готова к дальнейшему использованию ввиду отсутствия ГСМ и боеприпасов на новых

аэродромах. Перебазировавшиеся экипажи, теряя связь с командованием, не получали боевых заданий, что исключало их участие в боях. Летный состав бомбардировочной авиации понес в разы большие потери, чем истребительная авиация фронта. Вопреки устоявшемуся общественному мнению, в результате боевых действий в начальный период войны авиация ЗапОВО потерпела поражение, но при этом не была разгромлена. Все авиаполки были сохранены как боевые единицы, в короткие сроки были восстановлены и воевали в течение всей войны.

Личный вклад соискателя

Диссертация является самостоятельным исследованием соискателя. С помощью общенаучных, специально-исторических и междисциплинарных методов им выявлен, проанализирован и систематизирован обширный материал из библиотек и архивов Республики Беларусь и Российской Федерации. В диссертации использованы неопубликованные документальные источники, материалы фондов музеев, воспоминания участников и свидетелей событий, результаты полевых исследований соискателя, проведенных в период с 2005 по 2022 гг. на территории Беларуси и Польши. Значительная часть материала вводится в научный оборот впервые. В диссертационном исследовании соискатель раскрыл участие авиации округа в предвоенных конфликтах, выявил этапы формирования полков и развития системы авиационного обеспечения ЗапОВО в 1939 г. – первой половине 1941 г., определил роль авиации в боевых действиях в начале Великой Отечественной войны, собрал базу данных и верифицировал из нее более чем 350 сбитых самолетов и более 1500 погибших летчиков ЗапОВО. На основании результатов исследований и публикаций соискателя именами летчиков названы две школы: в д.Каменка Щучинского района и в г.Витебск, открыты памятные знаки в д.Каменка, г.Гродно и Логойском районе. Материалы исследований используются в музейной и педагогической деятельности: определена принадлежность элементов неизвестного самолета в экспозиции музея г.Кобрин, организована постоянно действующая выставка, посвященная авиации на Гродненщине в СШ №40 г. Гродно, в музее истории г. Щучин.

Апробация результатов диссертации

Результаты диссертационного исследования апробированы на 11 международных и республиканских конференциях: «XVI общепольский съезд историков и студентов» (Краков, 2007 г.); Республиканская военная конференция «Совершенствование системы подготовки кадров на военном факультете» (Гродно, 2007 г.); научно-практическом семинаре «Изучение истории развития и становления военной авиации Республики Беларусь: проблемы и пути их решения» (Минск, 2008 г.); военно-

исторической конференции «История военной авиации Республики Беларусь. Новое в исследованиях» (Минск, 2009 г.); международной конференции «Метроном памяти» и научно-практической конференции «Мартыновские чтения» (Кобрин, 2011 г., 2019 г.); II научно-технической конференции «Актуальные вопросы науки и техники в сфере развития авиации» (Минск, 2012 г.); Международных научных конференциях «Беларусь і Германія: гісторыя і сучаснаць» (Минск, 2017, 2022 гг.); Международная научная конференция «Германская агрессия против СССР (к 80-летию трагедии начала Великой Отечественной войны)» (Гродно, 2021 г.); VI Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы источниковедения» (Витебск, 2021 г.).

Материалы диссертационного исследования используются в практической деятельности учреждения культуры «Кобринский военно-исторический музей имени А.В. Суворова» (Приложение В, акт внедрения о практическом применении результатов научного исследования № 62 от 20.08.2020), при проведении учебных занятий для студентов и магистрантов «Военная история Беларуси» и «Актуальные проблемы изучения истории мировых войн в Беларуси» в учреждении образования Гродненский государственный университет им. Я.Купалы (Приложение В, акт внедрения № 03-8/014 от 17.03.2021), в учебном процессе Учреждения образования «Белорусская государственная академия авиации» (Приложение В, акт о практическом использовании диссертационного исследования от 16.09.2020). На основе публикаций и материалов соискателя организована постоянно действующая выставка, посвященная авиации на Гродненщине, в СШ №40 г.Гродно. Выявленные сведения использовались при подготовке телевизионных передач (телеканалы ОНТ, ЛАД, «Гродно +», «Звезда»).

Опубликованность результатов диссертации

Основные результаты диссертации опубликованы в 36 публикациях, из которых 25 научных, из них 7 статей в журналах, соответствующих п.19 Положения о присуждении ученых степеней и присвоению ученых званий в Республике Беларусь (объем 3,2 авт. л.), 10 статей – в других научных изданиях (объем 3,8 авт. л.), 8 статей – в сборниках материалов и тезисов докладов (объем 2,8 авт. л.), 11 иных публикаций (объем 4 авт. л.). Общий объем опубликованных материалов составляет 13,8 авт. л.

Структура и объем диссертации

Диссертация состоит из перечня сокращений и условных обозначений, введения, общей характеристики работы, основной части, включающей в себя 4 главы, заключения, списка использованных источников и приложений. Полный объем диссертации составляет 180 страниц, из них 109 страниц –

основной текст. Библиографический список насчитывает 269 наименований, список публикаций соискателя ученой степени – 36 позиций.

Основное содержание

В первой главе **«Историография, источники и методы исследования»** анализируется степень изученности проблемы, дается характеристика источниковой базы, а также методов исторического исследования, которые были использованы при написании диссертации.

В разделе 1.1 **«Историография проблемы»** проведенный анализ литературы по вопросу формирования, развития системы авиационного обеспечения Красной армии на территории БОВО (ЗапОВО) и ее применения, позволяет выделить два этапа в изучении данной проблемы.

На первом этапе формирования историографии по изучаемому вопросу происходил анализ и осмысление опыта, применения его к условиям конца 30-х годов XX в., формировались и обосновывались теории в совершенствовании применения авиации^{2,3}.

Более объективными и информативными были работы, выходявшие под грифами ограниченного доступа, основанные на послевоенном анализе событий. В открытой печати внимание уделялось победным событиям 1943–1944 гг., при этом тема поражения авиации в 1941 г. игнорировалась^{4,5}.

Второй этап начался с середины 80-х гг. XX в. и продолжается в настоящее время. Для этого этапа характерны следующие особенности:

- издание документальных сборников по различным комплексным проблемам истории войны, что значительно расширило доступную исследователям истории советской военной авиации источниковую базу;
- доступ к закрытым ранее архивным материалам был в некоторой степени облегчен;
- появление во второй половине 90-х гг. XX в. специализированных интернет-ресурсов, участие в тематических форумах, дало возможность наладить непосредственные контакты между отечественными и зарубежными исследователями.

В историографии недостаточно внимания уделялось рассмотрению уровня готовности авиационной техники и кадров, боевому применению авиации накануне и начальный период войны. Полностью отсутствует т.н. «полковая история» полков округа. Практически нерассмотренными оставались вопросы развития и применения зарубежной авиатехники на

1. Меднис, А. К. Тактика штурмовой авиации / А. К. Меднис. – М. : Оборонгиз, 1937. – 232 с.

3 Мельтюхов, М. И. Современная отечественная историография предыстории Великой Отечественной войны (1985–1995): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.09 / Мельтюхов Михаил Иванович : Гос. академия быта и услуг. – М., 1995. – 255 л.

1. Советская авиация в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. в цифрах / сост. генерал-майор М. Н. Кожевников. – М. : Гл. штаб Военно-воздушных сил. 1962. – 432 с.

2. Очерки истории Великой Отечественной войны (1941–1945) / под ред. Б. Тельпуховского. – М. : Библ. Акад. наук СССР, 1955. – 536 с.

участке Западного фронта в исследуемый период, что не позволяет производить сравнительный анализ, без которого нельзя было объективно оценивать группировку авиации округа. В современной белорусской историографии имеются лишь две кандидатских диссертации по истории авиации округа, которые лишь частично затрагивают исследуемый автором период^{6,7}.

Проблема обеспечения западного театра военных действий в авиационном отношении не была предметом специального исследования не только в нашей стране, но и за ее пределами. Авиация ЗапОВО, ее развитие и применение рассматривалась в контексте общих исследований и описаний действий авиации на советско-германском фронте⁸. Таким образом в историографии авиационная составляющая БОВО (ЗапОВО) в период 1939–1941 гг. как система и отдельный элемент вооруженных сил округа, а затем фронта не была предметом отдельного исследования.

Остаются нераскрытыми вопросы участия авиации округа в конфликтах 1939–1940 гг., формирования новых авиаполков, кадровое наполнение, участие авиационной составляющей округа в боях лета 1941 г. Не выявлены факторы и условия, которые влияли на ход боевых действий и причины поражений.

Раздел 1.2 **«Источники и методология исследования»**. Научной базой при разработке проблемы, учитывая хронологические рамки исследования, послужили прежде всего фонды Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ), Национального архива Республики Беларусь (НАРБ), зональных архивов и музеев Республики Беларусь.

Для раскрытия темы диссертационного исследования использовались также документы, опубликованные в сборниках и периодических изданиях.

Методологическую основу проведенного исследования составили специальные методы исторической науки: актуализации, периодизации, проблемно-хронологический, сравнительно-исторический, статистический.

Вторая глава **«Авиация Белорусского особого военного округа в конфликтах и операциях начала Второй мировой войны»** включает три раздела.

В разделе 2.1 **«Авиация Белорусского особого военного округа в сентябре 1939 г.»** выявлен состав авиационной группировки округа, ее

6 Бурень, Н. В. ВВС Белорусского военного округа : становление и развитие (1921–1941) . : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Бурень Николай Викторович ; ГУО Респ. инст. высшей школы. – Минск, 2013. – 140 л.

7 Дьяков, Д. А. ВВС Белорусского военного округа: организационное строительство и участие в боевых действиях (22.06.1941–15.06.1992). : дис. канд. ист. наук : 07.00.02 / Дьяков Дмитрий Александрович ; Институт истории НАН Беларуси. – Минск, 2014. – 176 л.

8 Шумихин, В. С. Советская военная авиация 1917–1941 гг. / В. С. Шумихин. – М. : Наука, 1986. – 512 с.

участие в боевых действиях. Это было первое стратегическое развертывание советской авиационной группировки во Второй мировой войне. Отмечается, что самостоятельной роли в боях авиация округа не сыграла, однако внесла существенный вклад для экстренного снабжения топливом танковых и механизированных соединений, авиация позволила контролировать местонахождение отступающих крупных польских соединений в Полесье. Проявилась слабая готовность штабов, и аэрофоторазведки. Истребители воздушных боев не вели, однако их потери составили четыре самолета и летчика, погибших в катастрофах в один день.

В разделе 2.2 **«Части Военно-воздушных сил Белорусского особого военного округа в Советско-финляндской войне»** из авиационных частей БОВО на советско-финский фронт были отправлены полным составом или отдельными эскадрильями: 2 управления бригад, 5 бомбардировочных полков и 1 легкобомбардировочный, 2 истребительных полка и 4 эскадрильи истребителей, 1 эскадрилья разведчиков. Участие авиации округа выявило недостатки в системе подготовки, техническом оснащении, организации, повлияло на многие аспекты авиационной составляющей ЗапОВО, такие как аэродромное строительство, структуру ВВС и частей обеспечения. Из частей округа, побывавших на советско-финском фронте, к 22 июня 1941 г. в округе остались только шесть бомбардировочных полков и ни одного истребительного.

В разделе 2.3 **«Применение Военно-воздушных сил округа при развертывании советских войск в Прибалтике, Бессарабии и Северной Буковине»** показано усиление авиагруппировки в Беларуси за счет перемещения дополнительных сил из соседних округов летом 1940 г. Определены авиачасти округа, выведенные за его пределы в рамках операций и не вернувшиеся в его состав. Тяжелобомбардировочные полки ЗапОВО, получившие «финский опыт», в сжатые сроки смогли выполнить задачи по перевозке десантных частей из Беларуси в Бессарабию и Северную Буковину, что показало эффективность дальних авиаперевозок. В то же время вынужденное использование устаревших бомбардировщиков с их малыми грузовыми отсеками и небольшой скоростью полета в качестве транспортных самолетов выявили необходимость их замены в округе специализированными машинами.

Третья глава **«Структурное совершенствование авиации Белорусского (Западного) особого военного округа»** включает три раздела.

В разделе 3.1 **«Формирование, дислокация авиационных соединений и развитие аэродромной сети в 1940–1941 гг.»** показаны несколько волн формирования новых частей и соединений, выявлены планы формирования, степень и уровень их реализации. Показан процесс реформирования структуры

ВВС ЗапОВО в контексте начавшейся войны в Европе, система дислокации и динамика ее изменения. Раскрыты факторы, влиявшие на формирование аэродромной сети, планирование, ход и степень завершенности строительных работ. Показаны трудности и перспективы их своевременного завершения, силы и средства, привлеченные к строительству, система базовых аэродромов и вспомогательных посадочных площадок.

В разделе 3.2 **«Материальное, техническое, тыловое и кадровое обеспечение»** описаны планы и ход перевооружения, а также процессы, влиявшие на поступление техники в войска, ее ротация и переподчинение. Освещены проблемы с эксплуатацией большого парка различных типов машин, трудности с обеспечением их высокой боеготовности. Наличие достаточного количества «старой» техники, большой опыт ее эксплуатации и обеспечения с началом боевых действий стал основой того, что авиация смогла действовать в сложившихся неблагоприятных условиях. Установлено, что в связи с резким ростом численности ВВС округа остро встал вопрос с его кадровым обеспечением. На территории округа были открыты 13 учебных заведений ВВС, не успевшие сделать ни одного выпуска. Ввиду большого количества вакантных должностей комсостава их закрывали выпускниками училищ, имевших лишь год-полтора выслуги в части.

В разделе 3.3 **«Боевая подготовка летного состава»** констатируется, что ее организация усложнилась ввиду нехватки горюче-смазочных материалов и низкой готовности парка учебно-тренировочных самолетов. Наиболее боеготовыми оказались т.н. «старые» авиаполки, но их общий уровень подготовки снижался в связи с назначениями опытных летчиков на вакантные должности в новосформированных полках. В результате «перемещений» 1940 г. в Прибалтику округ оказался лишен всех истребительных полков с «финским опытом», а три бомбардировочных полка оказались у самой границы. Перемещение на территорию Западной Беларуси и решение вопросов с обустройством на новых местах дислокации сильно сократили планы боевой подготовки.

Четвертая глава **«Боевые действия авиации округа в начальный период Великой Отечественной войны»** включает в себя четыре раздела.

Раздел 4.1 **«Боевые действия 9, 10 и 11-й смешанных авиадивизий»**. Показано, что отдельные успехи советской авиации в первые двое суток войны зависели, прежде всего, от личной инициативы командиров полков и опытных летчиков данных частей. Несогласованность советского командования на уровне дивизий в прикрытии собственных аэродромов базирования привела к потерям. Выявлена дислокация сил, раскрыт ход боевых действий, выявлены факторы, влиявшие на поражение.

Раздел 4.2 **«Участие «второго эшелона» – 43-й истребительной авиадивизии и разведавиации»**. Раскрыты решения о привлечении последнего истребительного ресурса округа и понесенные дивизией потери, показаны факторы, повлиявшие на поражение. Представлены действия разведывательной авиации округа, степень ее боеготовности и понесенные потери.

Раздел 4.3 **«Вылеты фронтовой бомбардировочной авиации»** Раскрыты силы и средства бомбардировочной авиации округа, направления ее ударов, понесенные потери и их причины. Раскрыты причины, почему фронтовая бомбардировочная авиация оставалась неперевооруженной, тотально имела недостаточную мощь оборонительного вооружения, действовала с малых высот без какого-либо прикрытия.

Раздел 4.4 **«Удары 3-го дальнебомбардировочного авиакорпуса Резерва Главного Командования»** рассмотрены планы применения, ход и результаты вылетов соединения. Констатируется, что условия, в которых авиакорпусу пришлось выполнять боевые задачи и поставленные цели, были ему не свойственны. В условиях прорывов противника авиакорпус дальнего действия оставался единственным фактором влияния на обстановку со стороны командования ВВС.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные научные результаты диссертации

1. Советские теоретические разработки в области использования авиации развивались в общем контексте мировых тенденций, однако имели свои особенности. В начале 20-х гг. XX в., ввиду слабой материально-технической базы для их реализации, они отставали от мировых тенденций. К концу 20-х гг. этот разрыв был сокращен, к концу 30-х гг. был накоплен собственный потенциал в области разработки теории применения авиации. Советская теоретическая школа в своих разработках опиралась на возможность применения крупных соединений бомбардировщиков, для этого они были сосредоточены на западном направлении. Война в Испании обозначила новые тенденции развития истребительной авиации, однако должные выводы были сделаны с запозданием. Конфликт с Японией 1939 г. выявил инертность взглядов руководства ВВС РККА на использование маневренных самолетов. В боях на р. Халхин-Гол советские маневренные самолеты И-153 и И-15бис вели бои с не менее маневренными самолетами противника, при этом победа оказалась на советской стороне. Этот конфликт не поставил под сомнение тактику совместного применения истребителей И-16 и И-153, в то время как в Европе уже началась «другая» война истребителей. Конфликт с Финляндией, хотя и шел «в европейском векторе»,

но из-за относительной слабости финских ВВС не выявил скоростных тенденций, оставаясь в поле маневренного боя. На европейском ТВД решающую роль стали играть не столько маневренные, сколько скоростные характеристики. При неизбежности общеевропейского конфликта советские теоретики и военное руководство с опозданием пришли к выводу о необходимости создания новой техники, отвечающей европейским тенденциям развития авиации, роль сдерживающего фактора при этом сыграли технические возможности промышленности в производстве высокотехнологичной продукции [7].

Кампания 1939 г. в Западной Беларуси при абсолютном господстве советской авиации не позволила в полной мере отработать вопросы ее применения в случае активного противодействия противника в воздухе. Эвакуация значительной части польских ВВС показала, что в серьезном конфликте придется иметь дело с сотнями вражеских машин в воздухе, которые будут не эвакуироваться, а атаковать. На примере действий и больших небоевых потерь ВВС 4-й Армии ярко проявилась слабая организация командования и взаимодействие сил авиации округа. Ввиду отсутствия противодействия польской авиации система оповещения (ВНОС) РККА и ПВО совершенно не использовались и практика их применения в боевых условиях не проверялась [1; 19].

Действия авиации в ходе начавшейся Второй мировой войны к 1941 г. показали ее важнейшую роль как определяющего фактора, влиявшего на ход боевых действий [9; 28; 35]. Расширение территории страны и округа вызвало необходимость в его оборудовании и подготовке как потенциального театра военных действий. Опыт участия в конфликтах показал необходимость совершенствования и развития системы авиационного обеспечения БОВО (ЗапОВО), которая включала в себя такие элементы как аэродромы, новые базы дислокации авиачастей, материальное обеспечение, подготовку летных кадров, перевооружение и формирование новых частей [2; 4; 9; 10]. В связи с резким ростом ВВС округ оказался не обеспечен летными кадрами в полной мере, для их подготовки была развернута целая сеть авиационных школ, но ни одна из них не успела осуществить выпуск подготовленных курсантов [3; 18]. Опыт перелетов на неподготовленные и незнакомые полевые посадочные площадки показал достаточно высокую степень выучки летного состава.

Применение авиасоединений в Финляндии определило необходимость реформирования их структуры. Руководство ВВС на практике пришло к выводам о замене структуры громоздких авиабаз на районы авиационного базирования, готовые принять и обеспечить любую авиатехнику. Назрела необходимость перехода от системы авиабригад к авиадивизиям.

Формирование новой организационной структуры ВВС, как важного элемента авиационного обеспечения Западного ТВД, перед войной не было закончено. Ряд объективных и субъективных причин, в том числе и внутривойсковых, не позволили использовать накопленный боевой опыт периода 1936–1940 гг. в полной мере [1; 4].

2. Перенос авиабаз ВВС БОВО на запад потребовал масштабной подготовки новоприобретенных территорий и создание всей авиационной инфраструктуры «с нуля». Это определило необходимость строительства новых аэродромов, которое началось лишь в мае 1941 г.

После запланированного к осени 1941 г. завершения строительства аэродромной сети ВВС округа получили бы надежную опору в тылу, обеспеченность для маневра силами, реальную возможность для ведения оборонительных боев.

Аэродромная сеть на территории округа развивалась в соответствии с планами предстоящего развертывания авиагруппировки. На ее строительство были направлены большие ресурсы, однако сроки строительства затянулись из-за острой нехватки материалов, техники и рабочей силы. Командно-административная система была эффективна при обеспеченном плановом хозяйстве, однако в условиях массового строительства множества военных объектов она не помогла. Остаточный принцип комплектования рабочей силой и техникой объектов строительства привел к срывам сроков их сдачи. Отсутствие предусмотренных в плане средств механизации труда еще более усугубило положение на участках. Привлекаемое для работ население западных районов БССР готово было трудиться за обещанную плату, но уже первые перебои с выплатами привели к оттоку с объектов нанимаемых работников. При выборе новых мест дислокации авиачастей командование руководствовалось не столько целесообразностью, сколько наличием существовавших аэродромов польских ВВС, казарменного фонда и других возможных мест размещения личного состава [2; 8–10].

3. Центров подготовки летно-технических кадров для авиагруппировки на территории округа не имелось, что обусловило организацию специальных школ. Уровень готовности полков характеризовался общей слабой подготовкой пилотов в связи с формированием новых полков и массовым приходом в них молодых пилотов.

Ощущался недостаток горючего для учебно-тренировочных полетов. Аэронавигационная подготовка обеспечивала лишь непродолжительные внеаэродромные полеты в составе звена. Огневая подготовка летного состава как истребительной, так и бомбардировочной авиации находилась на невысоком уровне. Взаимодействие бомбардировочной авиации с истребительной не было отработано, особо слабым местом частей военно-воздушных сил была разведывательная подготовка. Управление и

организация боевых действий оказались слабым звеном всей Красной армии и её ВВС, в частности.

На войну с Финляндией из состава округа были выведены два штаба бригад, девять полков и несколько эскадрилий, часть из которых, получив боевой опыт, обратно уже не вернулась. Истребительные полки, прошедшие Финскую войну, к 22 июня оказались вне состава округа. В то же время, по окончании Советско-финляндской войны в приграничные дивизии ЗапОВО были включены получившие боевой опыт бомбардировочные полки (13, 16 и 39-й сбав). В истребительные части, как в старые, так и во вновь сформированные, на должности от командира эскадрильи и выше направлялись участники боев на р. Халхин-Гол, в Испании и Финляндии. При формировании новых полков из «старых» размывались кадры для укомплектования вновь формируемых. В полки в массовом порядке приходило большое количество молодых пилотов, которые получали боевые навыки в строевых частях. Отсутствие необходимого количества учебно-тренировочных самолетов, их изношенность при интенсивном использовании, не давали летному составу полков достаточной практики пилотирования и требуемых часов налета, что естественным образом сказывалось на качестве их подготовки. В итоге общий уровень готовности ВВС округа в результате реформ 1940–1941 гг. заметно «просел» [3; 7; 16].

4. Боеспособность приграничных авиаполков обуславливалась возможностью участия в боевых действиях лишь от 1/3 до 1/2 части летного состава, полки не могли выполнять боевые задачи на необходимом уровне.

К концу первого дня войны ни у одной из сторон не было четкой уверенности в успешности действий. Немецкая сторона была уверена, что сумела нанести противнику существенные потери, но в то же время не обладала исчерпывающей информацией о масштабах этих потерь. Советская сторона, не осознавая масштабов потерь, ввиду отсутствия информации «с мест», продолжала рассчитывать на те силы, которых уже не было. Основной причиной потерь приграничных авиадивизий стали не столько удары по аэродромам и потери в воздушных боях, сколько дезорганизация управления. Штабы дивизий в пределах своих зон ответственности пытались осуществлять маневр своими силами, однако прямого приказа на вывод войск на восток никто не давал.

Разобщенность действий приграничных авиадивизий, фронтовой и бомбардировочной авиации Главного Командования ухудшили ситуацию. Даже если бы авиация округа начала действовать своевременно и более решительно, это возможно оттянуло бы развязку на день-два, но не повлияло бы на ее исход. Крах обороны на земле обусловил потери в авиации у границы. Оказалось, что сухопутные войска являлись «щитом» для авиации, в то время как последняя оказалась не в состоянии защитить их с воздуха. С

поспешным отступлением наземных войск была обречена и авиация в районах Белостока, Кобрина и Гродно. Главным итогом приграничного сражения стало то, что удалось сохранить практически весь летный состав, который с получением новой техники вновь вступил в бой уже через несколько недель. Потери летчиков, особенно бомбардировочных полков, вступивших в бой в период с 24 по 30 июня, оказались существенно выше, чем потери приграничных дивизий [5].

Готовясь к войне с Германией, руководство СССР добилося превосходства в количественных показателях, но допустило отставание в качественной подготовке войск, штабов, командного состава всех степеней [5].

Стратегическая важность территории округа обусловила необходимость формирования здесь мощной группировки авиации, предназначенной для взаимодействия с группировкой сухопутных войск. За короткие сроки удалось сформировать девять полков, однако поспешность и значительный количественный рост ВВС РККА обусловили низкий качественный уровень подготовки летного состава в новых полках и ослабление других полков за счет изъятия из их состава квалифицированных летчиков. Проблемы с запчастями к авиационной технике, нехватка аэродромной техники, ГСМ, средств связи, автотракторной техники, отсутствие развернутой ремонтной базы, в совокупности с реформированием тылового обеспечения вместе с РАБ негативно сказывались на содержании техники [8; 11; 12; 19; 22].

Причиной поражения стала совокупность вышеуказанных факторов, к которым добавилась утрата управления и, как следствие, разрозненность действий при отсутствии взаимосвязи с армейским командованием.

Начало войны застало авиацию ЗапОВО в момент ее реформирования: строились новые и реконструировались старые аэродромы, формировались новые авиаполки, в округ поступала новая авиатехника, реформировалась вся система тыла. Немецкое нападение с воздуха 22 июня 1941 г. не было полной неожиданностью для советских ВВС, так как в приграничных дивизиях полки были подняты по тревоге до его начала [28; 30].

В отличие от наземных войск, где имел место именно разгром, так как от частей не оставалось ни штабов, ни документов, ни зачастую личного состава, в авиации остались штабы всех полков, всех соединений были сохранены около 90 % летного состава. Уже через неделю, получив технику, полки снова вступили в боевые действия [5, 6].

Для авиации округа катастрофическое развитие событий июня 1941 г. оказалось не разгромом, а поражением. Сухопутные части и соединения округа ценой своей жизни дали возможность авиации эвакуироваться на восток в то время, как они, погибая, ждали помощи с неба.

Рекомендации по практическому использованию результатов

Материалы диссертации, положения и выводы могут быть использованы в дальнейших исследованиях проблем военной истории Беларуси и стран СНГ, при разработке специальных и обобщающих работ, в учебной и воспитательной деятельности, подготовке учебников и учебных пособий, курсов и спецкурсов в высших и средних учебных заведениях, в музейной и экскурсионной работе, популяризации военно-исторического наследия Республики Беларусь.

Результаты обобщенного опыта функционирования различных госструктур по развитию одного из важных составляющих компонентов обороны страны – военной авиации – в условиях резкого обострения международной обстановки (при соответствующей корректировке с учетом требований времени) востребованы сегодня при выработке мероприятий по оптимизации количественного и качественного состава Вооруженных Сил Республики Беларусь.

Фактологический материал диссертации нашел применение в идеологической и воспитательной работе штаба ВВС Вооруженных сил, комнатах боевой славы воинских частей Республики Беларусь, на телевидении, в учебной деятельности, в музейно-педагогической и выставочной работе.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в научных изданиях в соответствии с п. 19 Положения о присуждении ученых степеней и присвоения ученых званий в Республике Беларусь

1. Киенко, Д. Г. Авиация Белорусского Военного округа в советско-польском конфликте сентября 1939 года / Д. Г. Киенко // Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Сер.1, Гісторыя, філасофія, паліталогія, сацыялогія. – 2009. – № 3 (86). – С. 69–72.
2. Киенко, Д. Г. Строительство аэродромов в ЗапОВО накануне Великой Отечественной войны / Д. Г. Киенко // Военно-исторический журнал. – 2010. – № 7. – С. 28–31.
3. Киенко, Д. Г. Боевая подготовка личного состава ВВС ЗапОВО накануне Великой Отечественной войны / Д. Г. Киенко // Военно-исторический журнал. – 2010. – № 9. – С. 27–31.
4. Киенко, Д. Г. Подготовка театра военных действий в Беларуси: проблема формирования авиационных частей (1939–1941 гг.) / Д. Г. Киенко // Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Сер. 1, Гісторыя, філасофія, паліталогія, сацыялогія. –

2011. – № 3 (155). – С. 13–19.

5. Киенко, Д. Выявление новой информации о потерях авиации на территории Беларуси в процессе поиска мест падений самолетов (1941 – 1944 гг.) / Д. Киенко // Вестник Полоцкого государственного университета. Сер. А, Гуманитарные науки. – 2021. – № 1. – С. 101–107.

6. Киенко, Д. Витебская область как объект исследования мест падений самолетов 1941–1944 г. Статистический обзор / Д. Киенко // Вестник Полоцкого государственного университета. Сер. А, Гуманитарные науки. – 2021. – № 9 – С. 50–52.

7. Киенко, Д. Советско-финская война, уроки для авиации Белорусского военного округа / Д. Киенко // Вестник Полоцкого государственного университета. Сер. А, Гуманитарные науки. – 2022. – № 1 – С. 70–73.

Статьи в научных журналах и сборниках научных статей

8. Кієнка, Д. Г. З вопыту дзейнасці студэнцкага таварыства вайскавай археалогіі і гісторыі “Рубон” / П. С. Гедройць, Д. Г. Кієнка, С. А. Піваварчык // Шлях у навуку : зб. навук. арт. / ГрДУ імя Я. Купалы ; пад рэд. Н. А. Івашчанкі. – Гродна: 2011. – С. 34–37.

9. Киенко, Д. Г. Аэродромное строительство на территории ЗапОВО в 1940–1941 гг. / Д. Г. Киенко // Боевое братство славян на защите мира : сб. науч. ст. / ГрГУ им. Я. Купалы ; редкол.: С. А. Пивоварчик (гл. ред.) [и др.] – Гродно: 2011. – С. 176–186.

10. Киенко, Д. Г. Предвоенное строительство аэродромной сети на территории Западной Беларуси / Д. Г. Киенко // Авиамастер. – 2007. – № 6. – С. 23–27.

11. Киенко, Д. Г. Минская область как объект исследования мест падений самолетов 1941–1945 гг. / Д. Г. Киенко // Военная археология. – 2019. – № 2. – С. 18–20.

12. Киенко, Д. Г. Статистический обзор Гродненского региона как объекта исследования «авиапоиска» 1941–1945 гг. / Д. Г. Киенко // Военная археология. – 2019. – № 6. – С. 38–42.

13. Киенко, Д. Г. Авиаархеология в Гродненском регионе / Д. Г. Киенко // Белорусский исторический обзор. – 2019. – № 2. – С. 125–134.

14. Киенко, Д. Г. Минская область как объект исследования мест падений самолетов 1941–1945 гг. Д. Г. Киенко // Авиация и космонавтика. – 2020. – № 6. – С. 21–23.

15. Киенко, Д. Г. Гродненский регион как объект исследования мест падения самолетов в годы Великой Отечественной войны / Д. Г. Киенко // Авиация и космонавтика. – 2020. – № 8. – С. 14–16.

16. Киенко, Д. Исследования мест падений самолетов в 1941–1944 гг. в Витебской области. Статистический обзор / Д. Киенко // Военная

археология. – 2021. – № 4. – С. 45–49.

17. Киенко, Д. Витебская область как объект исследования мест падений самолетов 1941–1944 гг. Статистический обзор / Д. Киенко // Белорусский исторический обзор. – 2021. – № 2 – С. 155–168.

Материалы и тезисы конференций

18. Киенко, Д. Подготовка летного состава советских ВВС накануне Великой Отечественной войны / Д. Киенко // Совершенствование системы подготовки кадров на военном факультете : материалы Респ. воен.-науч. конф., Гродно, 10 апр. 2007 г. / ГрГУ ; редкол. И. Н. Шарандин (отв. ред.) [и др.] – Гродно : 2007. – С. 64–69.

19. Киенко, Д. Противостояние авиации Польши Военно-воздушным силам Рабоче-крестьянской Красной армии в 1939 г. / Д. Киенко // Historia drugiej wojny swiatowej : materialy z XVI Ogolnopolskiego Zjazdu Historykow Studentow . – Kraków, 2008. – Т. IX. – S. 75–83.

20. Киенко, Д. К проблеме применения тарана советскими летчиками в начале Великой Отечественной войны / Д. Киенко // Изучение истории развития и становления военной авиации Республики Беларусь: проблемы и пути их решения : сб. тез. докл. научно-практ. семинара / Минский гос. высш. авиаколледж ; под ред. Д. Дьякова . – Минск, 2008. – С. 34–38.

21. Киенко, Д. Тяжелая потеря Люфтваффе в первый день войны / Д. Киенко // История военной авиации Республики Беларусь. Новое в исследовании : сб. ст. науч.-практ. семинара / Минский гос. высш. авиаколледж ; под общ. ред. Д. Дьякова. – Минск, 2009. – С. 82–84.

22. Киенко, Д. К вопросу о действиях истребительной авиации на Гродненщине 22 июня 1941 г. / Д. Киенко // Актуальные вопросы науки и техники в сфере развития авиации : сб. тез. докл. II науч.-тех. конф. / УО ВАРБ ; под ред. Д. Шипица. – Минск, 2012. – С. 267–270.

23. Киенко, Д. Гродненский регион как объект исследования мест падений самолетов 1941–1945 г. / Д. Киенко // Беларусь і Германія: гісторыя і сучаснаць : матэрыялы Міжнар. навук. канф., Мінск, 7 красавіка 2017 г. / рэдкал.: А. А. Каваленя (адк. рэд.), С. Я. Новікаў (нам. адк. рэд.) [і інш.]. – Мінск : 2017. Вып. 16. – С. 155–159.

24. Киенко, Д. Сборник документов «Накануне-2» как источник сведений разведотдела ЗапОВО (январь–июнь 1941) / Д. Киенко // Беларусь і Германія: гісторыя і сучаснаць : матэрыялы Міжнарод. навук. канф., Мінск, 2 крас. 2020 г. / рэдкал.: А. А. Каваленя (адк. рэд.), С. Я. Новікаў (нам. адк. рэд.) [і інш.]. – Мінск : 2020. – Вып. 20. – С. 219–223.

25. Киенко, Д. Г. Исследования мест падений самолетов и судеб летчиков: из опыта научно-исследовательской группы военной истории

Беларуси «Рубон» / Д.Г. Киенко // Актуальные проблемы источниковедения : материалы VI Международной научно-практической конференции, Витебск, 23–24 апр. 2021 г. / Витеб. гос. ун-т ; редкол. : А. Н. Дулов (отв. ред.) [и др.]. – Витебск : 2021. – С. 361–369.

Иные публикации

26. Киенко, Д. Под крылом – Беларусь / Д. Киенко. – Смоленск : Хартекс, 2020. – 144 с.

27. Киенко, Д. Аэродромное строительство на территории Западной Беларуси 1940–1941 г. / Д. Киенко // Военно-исторический архив. – № 2. – 2011. – С. 114–123.

28. Киенко, Д. Аэродром Лида – сто лет полетов / Д. Киенко, В.Сливкин. – Смоленск : Хартекс, 2013. – 168 с.

29. Киенко, Д. Крылья над Гродно: боевые действия 127 ИАП 22–23 июня 1941 г. / Д. Киенко. – Гродно : Хата, 2009. – 37 с.

30. Киенко, Д. Крылья над Лидой: боевые действия 122 ИАП 22–23 июня 1941 г. / Д. Киенко. – Гродно : Хата, 2009. – 56 с.

31. Киенко, Д. Крылья над Нёманом: трагедия 16 СБАП 22 июня 1941 г. / Д. Киенко. – Гродно : Хата, 2010. – 64 с.

32. Киенко, Д. Каролин (Гродно) первый аэродром Беларуси / Д. Киенко. – Смоленск : Хартекс, 2018. – 82 с.

33. Киенко, Д. Накануне: Документы НКВД БССР по разведке, контрразведке и охране границы (1940–1941 гг.) / Д. Киенко. – Смоленск : Хартекс, 2018. – 168 с.

34. Киенко, Д. «Накануне-2: Разведсводки Западного особого военного округа накануне войны (январь – июнь 1941 г.)» / Д. Киенко. – Смоленск : Хартекс, 2021. – 195 с.

35. Киенко, Д. Аэродром Лида – сто лет полетов / Д. Киенко, В. Сливкин. – Смоленск : Хартекс, 2013. – 168 с.

36. Киенко, Д. Экспертное заключение о принадлежности элементов неизвестного самолета для фондов Кобринского музея / Д. Киенко // Под крылом – Беларусь. – Смоленск : Хартекс, 2020. – С. 144–150.

РЭЗІЮМЭ

Кіенко Дзмітрый Геннадзьевіч

Авіяцыя Беларускай (Заходняй) асобай ваеннай акругі напярэдадні і ў пачатковы перыяд Вялікай Айчыннай вайны (верасень 1939 – ліпень 1941 гг.)

Ключавыя словы: Ваенна-паветраныя сілы, Заходні фронт, Вялікая Айчынная вайна, Беларуская ваенная акруга, баявыя дзеянні, арганізацыйная структура, базіраванне, будаўніцтва аэрадромаў, баявая гатоўнасць, авіяцыйная тэхніка.

Мэта даследавання: раскрыць асаблівасці развіцця сістэмы авіяцыйнага забеспячэння Беларускай (Заходняй) асобай ваеннай акругі ва ўмовах першага перыяду Другой сусветнай і пачатковага перыяду Вялікай Айчыннай вайны (верасень 1939 г. - 5 ліпеня 1941 г.). **Метады даследавання:** аўтар выкарыстаў лагічны, сістэмна-функцыянальны, метады фактарнага аналізу, спецыяльныя метады гістрычнай навукі: актуалізацыі, перыядызацыі, праблемна-храналагічны, параўнаўча-гістарычны, статыстычны.

Атрыманыя вынікі і іх навізна: Упершыню ў гістарыяграфіі авіяцыйнае забеспячэнне разглядаецца як сістэма, якая ўключае цесна ўзаемазвязаныя аспекты. Раскрыта роля тэрыторыі Беларусі у планах савецкага ваенна-палітычнага кіраўніцтва па падрыхтоўцы авіяцыйнага складальніка войскаў заходняга тэатра ваенных дзеянняў ва ўмовах распачатай Другой сусветнай вайны. Паказаны месца і роля авіяцыі з улікам назапашанага вопыту выкарыстання ў ваенных дзеяннях у 1939-1940 гг. Упершыню аналізуюцца асаблівасці развіцця аэрадромнай сеткі, фарміравання авіяцыйных злучэнняў і іх дыслакацыі на тэрыторыі акругі. Дана разгорнутая навуковая характарыстыка забяспечанасці авіяцыйнымі кадрамі і асветлены ўзровень баявой падрыхтоўкі асабовага складу ВПС ЗахАВА. Праведзена навуковая рэканструкцыя ўдзелу авіяцыі ў баявых дзеяннях пачатковага этапа вайны, выяўлены невядомыя факты гераізму лётчыкаў, вызначаны прычыны паражэння ВПС.

Рэкамендацыі па выкарыстанню: Атрыманыя вынікі могуць быць выкарыстаны для падрыхтоўкі спецкурса па гісторыі Ваенна-паветраных сіл, пры напісанні падручнікаў і навучальных дапаможнікаў, распрацоўцы лекцыйных курсаў, а таксама выкарыстаны камандаваннем ВПС і войскаў СПА пры правядзенні арганізацыйных мерапрыемстваў.

Галіна выкарыстання: гісторыя ваеннага будаўніцтва Узброеных Сіл Рэспублікі Беларусь.

РЕЗЮМЕ

Киенко Дмитрий Геннадьевич

Авиация Белорусского (Западного) особого военного округа накануне и в начальный период Великой Отечественной войны (сентябрь 1939 – июль 1941 гг.)

Ключевые слова: Военно-воздушные силы, авиация Западного фронта, Великая Отечественная война, Западный Особый военный округ, боевые действия, базирование, строительство аэродромов, боевая готовность.

Цель исследования: – раскрыть особенности развития авиации Белорусского (Западного) особого военного округа в условиях первого периода Второй мировой и начального периода Великой Отечественной войны (17 сентября 1939 – 5 июля 1941 г.). **Методы исследования:** автор использовал логический, системно-функциональный, метод факторного анализа, а также специальные методы исторической науки: актуализации, периодизации, проблемно-хронологический, сравнительно-исторический, статистический.

Полученные результаты и их новизна: Впервые в историографии авиационное обеспечение ЗапОВО рассматривается как система, включающая тесно взаимосвязанные аспекты. Раскрыта роль территории БССР в планах советского военно-политического руководства по подготовке авиационной составляющей войск западного театра военных действий в условиях начавшейся Второй мировой войны. Показаны место и роль авиации с учетом накопленного опыта использования в военных действиях в 1939–1940 гг. Впервые анализируются особенности развития аэродромной сети, формирования авиационных соединений и их дислокации на территории округа. Дана развернутая научная характеристика обеспеченности авиационными кадрами и освещен уровень боевой подготовки личного состава ВВС ЗапОВО. Проведена научная реконструкция участия авиации в боевых действиях начального этапа войны, выявлены неизвестные факты героизма летчиков, определены причины поражения ВВС.

Рекомендации по использованию: Полученные результаты могут быть использованы для подготовки спецкурса по истории Военно-воздушных сил, при написании учебников и учебных пособий, разработке лекционных курсов, а также использованы командованием ВВС и войск ПВО при проведении организационных мероприятий.

Область применения: история военного строительства Вооруженных Сил Республики Беларусь.

RESUME

Dmitry Kienko

Aviation of the Belarusian (Western) Special Military District on the eve and during the initial period of the Great Patriotic War (September 1939 - July 1941)

Key words: Air force, aviation of the Western Front, Great Patriotic War, Western Special Military District, military operations, basing, construction of airfields, combat readiness.

Purpose of the research: – to reveal the features of the development of the aviation support system of the Belarusiapexion (Western) Special Military District in the conditions of the first period of the Second World War and the initial period of the Great Patriotic War (17 September 1939 - 5 July 1941). **Research methods:** the author used the logical, system-functional, method of factor analysis, as well as special methods of historical science: actualization, periodization, problem-chronological, comparative-historical, statistical.

Received results and their novelty: For the first time in historiography, the aviation support of the ZapOVO is considered as a system that includes closely interrelated aspects. The role of the territory of the BSSR in the plans of the Soviet military-political leadership for the preparation of the aviation component of the troops of the Western theater of operations in the conditions of the outbreak of World War II is revealed. The place and role of aviation are shown, taking into account the accumulated experience of using it in military operations in 1939–1940. For the first time, the features of the development of the airfield network, the formation of aviation formations and their deployment on the territory of the district are analyzed. A detailed scientific description of the availability of aviation personnel is given and the level of combat training of the ZapOVO Air Force personnel is highlighted. A scientific reconstruction of the participation of aviation in the combat operations of the initial stage of the war was carried out, unknown facts of the heroism of pilots were revealed, and the reasons for the defeat of the Air Force were determined.

Recommendations for use: The results can be used for preparation of a special course on the history of the Air Force, when writing textbooks and manuals, developing lecture courses, and also used by the command of the Air Force and Air Defense Forces when carrying out organizational activities.

The scope: history of military development of the Armed Forces of the Republic of Belarus.

