

Пароль – «Борис Лунц»



Владимир ГРИГОРЬЕВ,
научный сотрудник
Белорусского
государственного
музея истории Великой
Отечественной войны

Советская авиация внесла значимый вклад в достижение победы в Великой Отечественной войне. Во многом благодаря ей в суровые военные годы партизанское движение на оккупированных территориях СССР было тесно связано с тылом и фронтом. В числе героических советских летчиков, неоднократно совершавших рискованные полеты за линию фронта, – Герой Советского Союза Борис Григорьевич Лунц. Фонды Белорусского государственного музея истории Великой Отечественной войны хранят материалы, раскрывающие боевой путь прославленного летчика, повествующие о его подвигах.

Борис Григорьевич Лунц родился 8 мая 1908 года в немецком городе Дрезден. Он был сыном профессиональной революционерки, которой в 1902 году по политическим причинам пришлось покинуть Российскую империю. И только в 1915-м родная страна стала для Бориса Григорьевича домом. Здесь уже в советское время он прошел обучение на рабочем факультете в Москве, а с 1926 по 1930 год находился на службе в рядах Красной армии. В 1927 году успешно завершил обучение в Ленинградской военно-теоретической школе, а в следующем – во 2-й военной школе летчиков в Борисоглебске.

В 1929 году между СССР и Китаем вспыхнул конфликт на Китайско-Восточной железной дороге: в этих событиях в составе Особой Дальневосточной армии принимал участие и Б.Г. Лунц. В 1931 году Борис Григорьевич окончил обучение в Балашовской школе пилотов гражданского воздушного флота, затем работал в городе Харькове в качестве летчика в 14-м транспортном отряде Украинского управления гражданского воздушного флота [1, с. 276; 2, с. 895].

Авиация дальнего действия

С первых дней Великой Отечественной войны Борис Григорьевич на фронте. Наградной лист летчика, хранящийся в фондах музея, наглядно свидетельствует о его подвигах [3]. В составе Киевской Особой авиагруппы, подчиненной штабу Юго-Западного фронта, он 125 раз осуществлял боевые вылеты, среди которых 31 ночной. В ходе ночных вылетов доставлял парашютные десанты, также выбрасывал листовки в городах, находящиеся в глубоком тылу противника (Гомель, Прага, Ровно, Плоешти). За это он в апреле 1942 года был награжден орденом Красного Знамени.

Рискованные полеты отважного летчика во вражеский тыл укрепили его боевой опыт и содействовали росту авторитета у командования. Лунц был назначен на должность командира экипажа, а впоследствии стал командиром эскадрильи 101-го авиаполка авиации дальнего действия (АДД) [3; 4, с. 52]. Для этого вида авиации основной целью был глубокий тыл врага, в том числе и на захваченных им территориях. В ходе воздушных рейдов летчики авиации дальнего действия должны были уничтожить коммуникации, промышленные и иные объекты противника, его оперативные резервы. В большей степени эти задачи могла выполнить АДД [5, с. 233, 249–251], о роли которой в борьбе с врагом рассказывает статья из 11-го номера журнала «Фронтовая иллюстрация» за 1943 год, представленная в экспозиции нашего музея. В частности, в ней говорится: «В последнее время советская авиация дальнего действия соверши-

ОБ АВТОРЕ

ГРИГОРЬЕВ Владимир Владимирович.

Родился в 1986 году в г. Минске. Окончил исторический факультет (2008), магистратуру (2009) и аспирантуру (2012) Белорусского государственного педагогического университета имени Максима Танка. С 2014 года – младший научный, с 2017 года – научный сотрудник отдела военно-фронтальной истории Белорусского государственного музея истории Великой Отечественной войны.

Автор более 30 научных работ.

Сфера научных интересов: история Беларуси, Великой Отечественной войны, этнокультурные и политические процессы в Европе.

ла ряд массированных налетов на военно-промышленные об[ъ]екты Кенигсберга, Данцига, Тильзита, Инстербурга (...) и подвергла их разрушительным бомбардировкам» [6, с. 2].

Борис Григорьевич также участвовал в бомбардировках больших групп вражеских войск, техники и поездов, в том числе действовал и на переднем крае обороны. Он выполнял различные специальные задания, например, доставлял диверсионные группы и боеприпасы к местам боев. С первых дней оккупации на территориях, захваченных врагом, начали активно действовать партизаны. Помощь им оказывала и авиация дальнего действия. Не жалея сил помогал народным мстителям Б.Г. Лунц. Так, в 1942 году он сумел эвакуировать 477 партизан, получивших ранения в боях. В дальнейшем его взаимодействие с партизанами продолжалось. В основном это была доставка оружия, боеприпасов и иных грузов. Также происходила эвакуация раненых, в тыл врага для помощи партизанам перебрасывались диверсионные группы [3; 7, р. 103–104]. В августе 1942 года летчик был удостоен ордена Красного Знамени во второй раз, а в конце декабря 1942 года стал кавалером ордена Отечественной войны 1-й степени [3].

Летчики дальней авиации совершали полеты к партизанам на самолетах различных моделей, среди которых был советский транспортный самолет Ли-2 [4, с. 7]. Его прототипом послужил американский самолет Дуглас DC-3, приобретенный в 1930-е годы для лицензионного производства в СССР. На основе этого самолета был создан советский самолет ПС-84, но, поскольку его внедрением руководил советский инженер Б.П. Лисунов, в сентябре 1942 года машина получила новое название – Ли-2. Самолет был надежным и экономичным, выпускался в различных модификациях, в годы войны перевозил военные грузы, пассажиров, а также участвовал в ночных бомбардировках [8, с. 133–136]. Одна из машин этой модели является экспонатом Белорусского государственного музея истории Великой Отечественной войны и размещена на открытой площадке в Парке Победы. Представленный самолет служит прекрасным дополнением к экспонатам зала «Дорога войны» [9].

В разделе экспозиции музея, посвященном помощи советской авиации белорусским партизанам, можно увидеть группо-



◀ Герой Советского Союза
Б.Г. Лунц. 1945 год

вую фотографию экипажа Ли-2, командиром которого был Б.Г. Лунц. На снимке запечатлены те, кто работал плечом к плечу с Борисом Григорьевичем во время рейдов к партизанам [10]. В фондах музея также хранятся фотопортреты героя разных лет, один из них сделан в 1943 [11], другой – в победном 1945 году [12].

Успех авиаторам в военные годы обеспечивали не только самолеты, многое за-

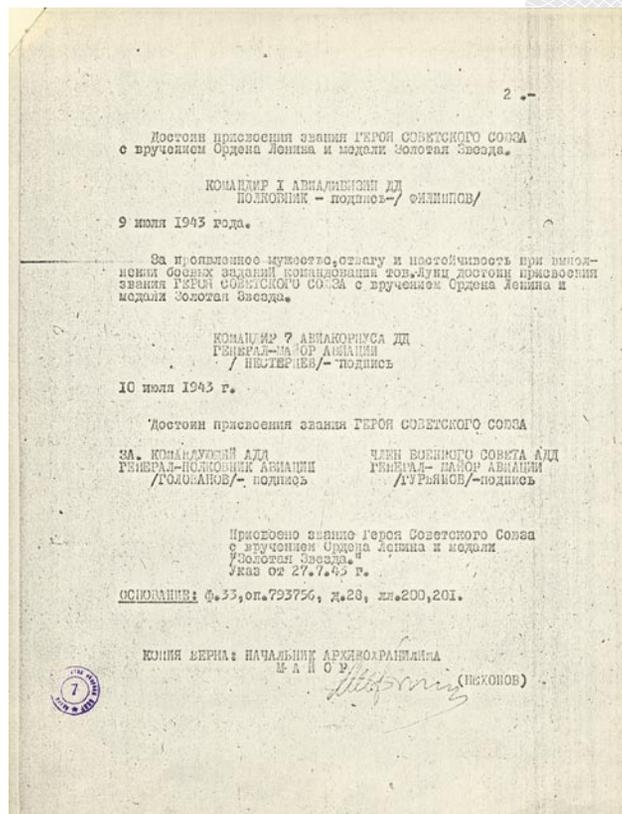
▼ Экипаж Ли-2
101-го авиаполка
дальнего действия.
В первом ряду
в центре –
командир экипажа
Б.Г. Лунц. 1943 год



расположенном среди болот острове Зыслов. У летчиков это место часто фигурировало под названием Альбинск – так называлась близлежащая деревня [4, с. 52–53; 13, с. 183]. Ныне там создан широко известный мемориальный комплекс «Остров Зыслов». Эксплуатация самого аэродрома началась в сентябре 1942 года, а завершилась в июне 1944-го, когда Любанщина была полностью освобождена от немецко-фашистских захватчиков. Примечательно, что ни один вражеский бомбардировщик не смог заметить с воздуха этот аэродром. Как только советский самолет улетал, взлетно-посадочная полоса маскировалась партизанами с помощью специально подготовленных и установленных на салазки спиленных кустарников и деревьев. Внимание противника также отвлекал специально созданный фальшивый аэродром, расположенный неподалеку [14, с. 14–16].

Несмотря на то, что этот аэродром в целом был пригодным для авиации, летчикам и здесь приходилось быть настороже. Однажды в июне 1943 года в крайне неблагоприятных погодных условиях самолет Ли-2, командиром экипажа которого был белорус И.А. Гришаков, при взлете зацепился за колодезный журавль и чудом смог долететь до подмосковного аэродрома, доставив детей вместе с ранеными в тыл. Тревожные опасения партизан насчет их судьбы развеял Лунц, прилетевший на остров Зыслов следующим рейсом. Они долго не могли поверить в благополучный исход этого рейса, ведь самолет Гришакова лишился при взлете колеса и половины крыла, и партизаны целый день прочесывали лес, надеясь найти выживших после предполагаемой аварии. Когда же Борис Григорьевич убедил их, что самолет благополучно долетел до Москвы и все живы, радости не было предела [4, с. 53–55].

В том же месяце Борису Григорьевичу пришлось взлетать с другого партизанского аэродрома в столь же сложных погодных условиях. Прежде чем подняться в небо, он взял на борт два десятка раненых. Взлет прошел удачно, а вот успешно приземлиться получилось только с третьей попытки. Его воспоминания позволяют четко представить, какие трудности приходилось преодолевать летчикам для выполнения поставленных задач и какой груз ответственности каждый раз ложился на их плечи.



«Июнь 1943 года выдался не по-летнему холодным, дождливым. Как свидетельствует запись в летной книжке, 16 июня я получил задание вылететь на юг Минщины. Площадка располагалась недалеко от деревни Горелец, в районе Пуховичей. Туда надо было доставить оружие и медикаменты, обратным рейсом – и это было главной частью задания – вывезти тяжелораненого командира бригады «Беларусь» Н.П. Покровского, пострадавшего при выплавке тола из неразорвавшегося снаряда или бомбы.

Было известно одно: комбригу худо. Надежда – только на госпитальных хирургов. Надо торопиться» [4, с. 55].

Из-за обложных дождей и сплошной низкой облачности в зоне маршрута, а также ненадлежащего состояния взлетной полосы Борис Григорьевич был вынужден остаться на день у народных мстителей. Никаких улучшений в погоде не наблюдалось, а ведь терять время было просто непозволительно.

«Все это тяжело действовало на психику, но еще тяжелее было чувствовать себя ответственным за жизнь раненого комбрига, осознавать, что как ни сильны все вместе



▲ Самолет Ли-2 в Парке Победы в Минске

взятые обстоятельства, как ни очевидны они для окружающих, а надежды у людей есть, и они замыкаются на тебе. И я понял, что в этой ситуации даже проигрывать обстоятельствам можно не иначе, как что-то предпринимая», – вспоминал летчик [4, с. 56].

Их отговаривали взлетать, слишком высок был риск. Но и промедление в тех условиях могло стоить жизни тяжелораненым людям. Борис Григорьевич смог благополучно поднять машину в воздух, однако вскоре она попала в густые облака. В этой ситуации летчику пришлось полагаться на сигналы, исходящие от радиомаяков. Более того, в условиях сильной облачности службы конечного аэродрома, куда летел самолет, отказались принимать машину Б.Г. Лунца. В конце концов летчику было предложено осуществлять приземление, ориентируясь на показания радиомаяка.

«Делаю одну попытку, другую – не получается: в какой-то момент чувствую незначительные погрешности при заходе и прерываю дальнейшее снижение. С нашим «грузом» приземление должно быть только мягким.

Третий заход удачен: машина выходит из облачности точно против взлетно-посадочной. Еще несколько секунд и – есть посадка!

Трудный был рейс, зато, с другой стороны, и удовлетворение после подобных заданий было. Ожидай мы с моря погоды, не поступишь инструкциями да предписаниями, кто знает, как бы еще все обернулось,

может, и сегодня корил бы себя за неоправданный педантизм...» [4, с. 55–57].

В июле 1943 года отважный летчик в ходе выполнения задания командования прибыл на партизанский аэродром Харпунь, расположенный на юге Полесья. Помимо необходимых грузов, им также был доставлен командир отряда партизан генерал-майор М.И. Наумов [3; 4, с. 57–59; 15, с. 136–137]. Как свидетельствуют воспоминания и наградной лист летчика, отсюда ему предстояло вывезти М.С. (Д.С. – Авт.) Коротченко и Г.А. (Т.А. – Авт.) Строкача. Первый являлся секретарем ЦК КП(б) Украины, второй – начальником Украинского штаба партизанского движения. Несмотря на проходившие в районе аэродрома бои партизан с неприятелем, самолет благополучно поднялся в воздух, преодолел расстояние более 200 км и долетел до ближайшего аэродрома, которым оказался остров Зыслов. Именно здесь удалось переждать дневное, опасное для полетов время. Коротченко и Строкач были тепло приняты белорусскими партизанами, а затем доставлены в Москву экипажем другого летчика – Ф.Г. Радугина, так как Б.Г. Лунцу было поручено выполнение нового задания [3; 4, с. 57–59].

Однажды в начале сентября 1943 года Борису Григорьевичу предстояло доставить боеприпасы и лекарства на один из партизанских аэродромов, находившийся недалеко от городского поселка Ушачи в Витебской области. Когда самолет пролетал вблизи города Полоцка, его заметил и атаковал вражеский «мессершмитт». В результате воздушного боя экипаж сумел дать отпор и скрыться от неприятеля. Самолет Б.Г. Лунца был поврежден. Но благодаря мастерству экипажа только на одном исправном моторе он смог долететь до нужной партизанской площадки. Ремонт боевой машины продолжался в течение трех дней [4, с. 59–60].

В период сурового военного лихолетья Борис Григорьевич воевал в составе Юго-Западного, Сталинградского, Ленинградского, 1, 2 и 3-го Белорусских фронтов. Всего им было совершено более 400 боевых вылетов, в том числе 60 – с посадками на партизанских аэродромах [1, с. 276].

После войны Борис Григорьевич жил в Москве и еще долго работал летчиком-

испытателем [2, с. 895; 15, с. 206]. Он достиг успеха и в этой сфере: 29 августа 1964 года Б.Г. Лунц был удостоен звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР» [2, с. 895]. Боевой и трудовой путь летчика Бориса Григорьевича Лунца – яркий пример самоотверженности и героизма во имя Родины...

Стремительно течет время, давно нет с нами прославленного авиатора: он умер в 1997 году. Но ни он, ни его боевые товарищи никогда не будут забыты. В мемориальном Зале Победы Белорусского государственного музея истории Великой Отечественной войны среди сотен фамилий Героев Советского Союза имя Бориса Григорьевича Лунца увековечено золотыми буквами [16, с. 165]. ▀

ЛИТЕРАТУРА

1. Навечно в сердце народном. – 2-е изд., доп. и испр. – Минск: БелСЭ, 1977. – 520 с.
2. Герои Советского Союза: краткий биографический словарь: в 2 т. – Т. 1: Абаев – Любичев / редкол.: И.Н. Шкадов (председатель) [и др.]. – М.: Воениздат, 1987. – 911 с.
3. Белорусский государственный музей истории Великой Отечественной войны (далее – БГМИВОВ). – Фонды. – Н/В 11058/36.
4. Авиация – партизанам. 1941–1944: документы и воспоминания / сост.: Г.Д. Кнатько, В.Д. Селеменев; редкол.: В.И. Адамушко [и др.]. – Минск: НАРБ, 2005. – 366 с.
5. Тимохович, И.В. В небе войны: 1941–1945 / И. В. Тимохович; под ред. А.Н. Ефимова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Воениздат, 1986. – 332 с.
6. Авиация дальнего действия // Фронтальная иллюстрация. – 1943. – № 11.
7. Ziemke, E.F. Stalingrad to Berlin: the German defeat in the east / E.F. Ziemke. – Washington: Center of Military History, United States Army, 2002. – XII, 549 p.
8. Шавров, В.Б. История конструкций самолетов в СССР: 1938–1950 гг.: (материалы к истории самолетостроения) / В.Б. Шавров. – 2-е изд., испр. – М.: Машиностроение, 1988. – 568 с.
9. БГМИВОВ. – Фонды. – КП 47959.
10. БГМИВОВ. – Фотонегативный фонд. – 46-36416.
11. БГМИВОВ. – Фонды. – КП 59078.
12. БГМИВОВ. – Фонды. – КП 38353.
13. Памяць: гіст.-дакум. хроніка Любанскага раёна / рэд.-уклад. В.Р. Феранц; рэдкал.: В.А. Сойка [і інш.]. – Мінск: Ураджай, 1996. – 438 с.
14. Головки, С. Остров борьбы и надежды / С. Головки // Беларуская думка. – 2015. – № 2. – С. 10–16.
15. Верхозин, А.М. Самолеты летят к партизанам: записки начальника штаба / А.М. Верхозин. – М.: Политиздат, 1964. – 207 с.
16. Беларускі дзяржаўны музей гісторыі Вялікай Айчыннай вайны = Белорусский государственный музей истории Великой Отечественной войны = Belarusian State Museum of the History of the Great Patriotic War / [І. У. Вярэніч і інш.; пер. на бел. мову: А.У. Клімовіч; пер. на англ. мову: Н.Ю. Карасёва]. – Мінск: Звязда, 2015. – 396 с.

К СВЕДЕНИЮ АВТОРОВ

Требования к оформлению научных публикаций составлены в соответствии с главой 5 Инструкции по оформлению диссертации, автореферата и публикаций по теме диссертации, утвержденной постановлением президиума Высшего аттестационного комитета Республики Беларусь от 24.12.1997 года № 178 (в редакции постановления Высшей аттестационной комиссии Республики Беларусь от 22.02.2006 года № 2).

Условия приема авторских материалов в журнал «Беларуская думка»

1. Принимаются рукописи, ранее не публиковавшиеся.
2. Редакция принимает рукописи в двух экземплярах (не ксерокопия), напечатанные шрифтом Times New Roman, 14-й кегль, межстрочный интервал – полуторный, объем статьи – до 10 страниц.
3. Статья должна содержать:
 - индекс УДК;
 - фамилию, имя, отчество автора (авторов), название статьи на русском и английском языках;
 - резюме объемом 400–450 знаков на русском языке;
 - введение (с поставленными задачами), основную часть, заключение (с четко сформулированными выводами);
 - список цитированных источников, оформленный в соответствии с требованиями ВАК Республики Беларусь.
4. Материал визируется автором.
5. Наличие электронного варианта статьи (дискета, компакт-диск, флеш-носитель).
6. Иллюстративный материал представляется отдельными графическими файлами.
7. Данные об авторе (0,5–1 страница): телефон, адрес электронной почты, место работы, должность, ученая степень, звание, сфера научных интересов.
8. Рецензия (внешняя или внутренняя). Материалы, в которых не соблюдены перечисленные условия, не принимаются к рассмотрению редакцией. Рукописи не рецензируются и не возвращаются. Редакция оставляет за собой право осуществлять отбор, дополнительное рецензирование и редактирование статей.