

# 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.

**Б**орис 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





*Партизанский летчик* К о м и н  
Все главы записать полностью.

### НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя и отчество Л У Н Ц Борис Григорьевич

2. Звание Капитан 3. Должность, часть Командир эскадрильи  
101 авиационного полка ДП

Представляется к званию "Герой Советского Союза" с вручением Ордена Ленина  
и ордена "Отечественной войны"

4. Год рождения 1908 5. Национальность Русский 6. Партийность ЧП. ВКП/С

7. Участие в гражданской войне, последующих боевых действиях по защите СССР и отечественной войне (где, когда) В гражданской войне не участвовал

8. Имел ли ранения и контузы в отечественной войне не имел

9. С какого времени в Красной Армии с 1941 г. 10. Каких РВК прислан орд. "Красное Знамя" 1.9.42 г., "Красное Знамя" 19.12.42 г., "Отечественной войны" 1.9.42 г., "Отечественной войны" 1.9.42 г.

11. Чем раньше награжден (за какие отличия) орд. "Красное Знамя" 1.9.42 г., "Отечественной войны" 1.9.42 г.

12. Постоянный домашний адрес (предоставлено по к награждению) и адрес его семьи Полтава почта 15401

Краткое конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг.

Тов. Лунц с первых дней Отечественной войны находится в Действующей Красной Армии. За период работы в Киевской Особой авиационной группе 129 боевых вылетов, по ним 7 вылетов в створомы для протравливания врага, Николаев, Юрьев, Годиной на выноску парашютов и самолетов и был награжден орденом "Красное Знамя".

За период работы в полку совершил 198 боевых ночных вылетов, из них: 78 на бомбардировку с.л. объектов противника, скопление войск и техники и по поручению командира эскадрильи, 60 на выноску парашютов и диверсионных групп и 51 с посадками на партизанских площадках.

Совершил 97,5 тонн бомб, поровну 68,5 тонн боеприпасов, вывез 65 человек десантников и вывез 477 человек раненых партизан. За что награжден 19.12.42 г. орденом "Красное Знамя" и 31.12.42 г. орденом "Отечественной войны" 1 степени.

Всего на первых этапах Отечественной войны совершил 229 боевых ночных вылетов и 94 боевых вылета днем.

После последнего награждения за период с 31.12.42 г. по 1.7.43 г. совершил 68 боевых ночных вылетов, из них 5 на бомбардировку с.л. объектов противника.

19 г. Командир (начальник) с.л. ил./об.

объектов противника. 29 на выноску спец.задания Украинского штаба партизанского движения и НКВД СССР на выноску диверсионных групп и боеприпасов партизанам и 36 вылетов с посадками на партизанских площадках в глубоком тылу противника по высадке диверсионных групп, выноске бомб и выноске раненых.

Его боевые вылеты отличались быстротой маневренности, смелостью и умением. Часты случаи, когда тов. Лунц садился на площадках и вполне отвечая требованиям для посадки самолета Ми-7, лишь благодаря отличной технике пилотирования, высокому искусству и чувству долга бойца перед Родиной, он выполнял задания.

3 мая 1943 г. было послано три экипажа на выполнение важного боевого задания, но сложность исходных условий не позволила выполнить задание, два экипажа возвратились обратно, тов. Лунц вел свой самолет в одиночку, добился досрочно, опыт, дошел до цели и выполнил задание.

Партизаны многочисленных отрядов знают Лунца, как одного из лучших летчиков с "Бомбой Зенит", фамилия Лунца стала для партизанских отрядов-пароном. Сбиты и побиты у партизан летчики рассуждают: что при проверке в партизанских отрядах задан вопрос: кто он из летчиков с "Бомбой Зенит", ответных и нет-и если ответили именем фамилию Лунца - это уже наполовину убеждает партизан, что при-едакий достигательно боевого летчик.

5 июля 1943 года тов. Лунц получил отечественное задание вылететь с посадкой на партизанскую площадку в глубоком тылу противника, в районе г. Луцк и командира партизанского отряда Генерал-майора Игу-ова, на бортом пути вылета осмотреть на вид/у/у тов. Короченко и начальника штаба Украин НКВД генерал-майора Барков. Достали на указанную площадку Луцк и люди тов. Лунц вышил, что оставаться на день нельзя, но чтобы идти вылететь сам и самолет может быть опозданы агитацией про свиста, ирланди одного равние порогеть на чужую партизанскую площадку, находясь на расстоянии более 200 км., где пережда самолет время /день/ и только на следующую ночь благополучно вернулся на свою базу.

Тов. Лунц один из лучших и смелых командиров кораблей. За период Отечественной войны вылет с командир кораблей до командира эскадрильи.

Обладав большим летным мастерством парадом своей силе и знания подчиненных. За Отечественную войну обучил и выпустил 10 человек командиров кораблей, самостоятельно летавших ночью. Несмотря на то, что летает сам, умело руководит экипажем. Его эскадрилья одна из лучших в полку.

За проявленное мужество, отвагу и настойчивость при выполнении боевых заданий командования-достойно присвоении звания- ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА и ордена "Золотая Звезда".

КОМАНДИР 101 АП ДП  
ПОДПОЛКОВНИК — ПОДПИСЬ / ГРИГОРЬЕВ ВЛАДИМИР /

8.7.43 г. (подпись) с.л.

висело и от личных качеств и умений самих летчиков. Что касается Б.Г. Лунца, то он владел техникой пилотирования на высоком уровне, обладал мужеством и настойчивостью. Его не страшили неблагоприятные погодные условия и военные опасности. Как свидетельствует наградной лист, 3 мая 1943 года именно Борис Григорьевич, «ведя свой самолет вслепую, мобилизовав весь свой опыт, дошел до цели и выполнил задание», которое из-за непогоды для других экипажей оказалось невыполнимым. В наградном листе также указано, что летчик пользовался заслуженным авторитетом у партизан, а его фамилия превратилась в пароль для их отрядов. Дело в том, что советские летчики, чьи самолеты были сбиты врагом, нередко попадали к партизанам. Там они проходили проверку, в ходе которой им предстояло доказать свою принадлежность к Красной армии. И упоминание фамилии Лунц для партизан было свидетельством того, что перед ними действительно свой [3].

Мужество и героизм Б.Г. Лунца служили примером для его боевых товарищей. К июлю 1943 года, осуществляя боевые вылеты, он 323 раза поднялся в небо, причем 229 вылетов были совершены в ночное время [2, с. 895; 3]. Кроме того, он сумел подготовить 10 летчиков, которые являлись командирами экипажей и были вполне способны самостоятельно совершать ночные вылеты [3]. 27 июля 1943 года летчику было присвоено звание Героя Советского Союза [2, с. 895].

## Аэродромы народных мстителей

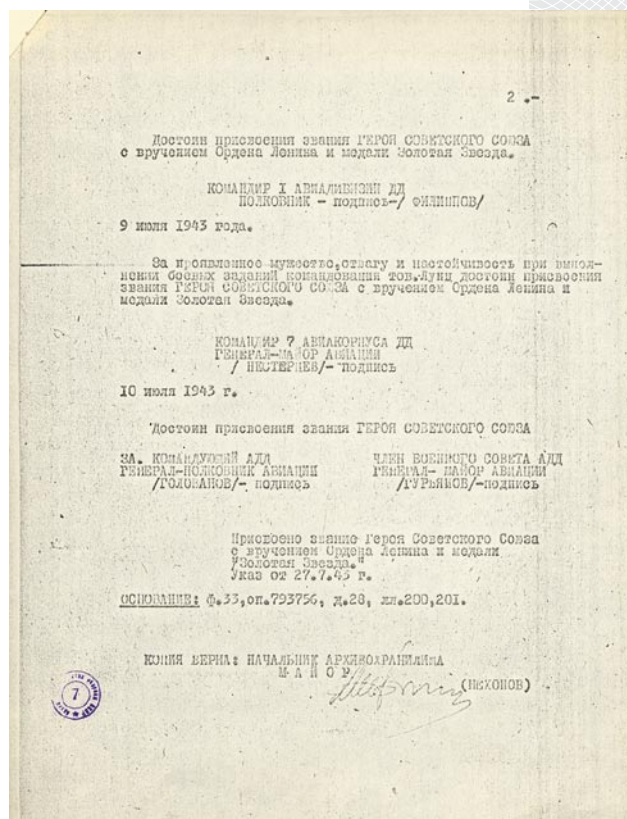
Неизгладимый след в памяти Б.Г. Лунца оставили полеты к белорусским партизанам. Аэродромы народных мстителей находились среди болот и в других труднодоступных для врага местах, создавались они зачастую в тяжелых условиях, с минимальным набором инструментов. Авиаторы уважали старания партизан, но на таких аэродромах нужно было соблюдать осторожность и быть очень осмотрительными при взлете и посадке, чтобы не зацепиться самолетом за деревья, кусты, пни и т.д.

Большое впечатление на Бориса Григорьевича произвел партизанский аэродром, созданный в 1942 году и находившийся в Любанском районе Минской области на

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 // Фронтная 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.