

*Теоретико-методологические основания
воспитательного процесса в вузе*

особенностей поликультурной среды в процессе разработки междисциплинарных задач с вовлечением иностранных студентов; 3) длительный постэффект от задачи. Возможность использования полученных в ходе решения междисциплинарных задач научно-практических результатов во внеучебной научно-исследовательской деятельности студентов, социально-воспитательной работе (социально значимые проекты, связанные с реализацией через волонтерскую, шефскую работу идей здорового образа жизни, обучающих семинаров для подростков, проекты экологической направленности и др.).

Примерами таких заданий могут выступать следующие: 1) «Проанализируйте вопросы продления человеческой жизни и в связи с этим возникающие педагогические, нравственные, экологические проблемы»; 2) «Проанализируйте проблему энергосбережения и, в целом, «зеленой» энергетики. Выделите достоинства и недостатки традиционной и «зеленой» энергетики. Какие компетенции необходимы образованному человеку для принятия обоснованных решений? Как и где он может их приобрести?». 3) Отбор качественной научной информации в современной информационной среде, в том числе СМИ. Проведите педагогический анализ фильмов Павла Клушанцева «Тайны вещества», «Дорога к звездам», «Метеориты» и др. и современного научно-популярного кино (например, фильма, демонстрируемого на канале СТБ «Тайна воды»...). Сформулируйте в этой связи концепцию информационной безопасности. 4) Проблематика конца света: реальность и мифы. Раскройте природный и социальный аспект проблемы.

Методы и формы решения междисциплинарных задач базируются на стратегиях проблемно-исследовательского, активного и коллективного обучения: кейс-метод, мозговой штурм, «пила», проектная работа, методы системного анализа, технологии SWOT, коллективного принятия решений и др.

Наш опыт разработки и использования таких междисциплинарных задач социально-прикладной и профессиональной направленности показывает, что они выступают эффективным средством развития у студентов социально-личностных и профессиональных компетенций. При этом экологическая, здоровьесберегающая проблематика, а также вопросы устойчивого развития, энергосбережения могут быть широко представлены в содержании других социально-гуманитарных дисциплин. Это придаст социально-гуманитарному содержанию обучения лично значимый, практико-ориентированный, прикладной характер.

Список литературы

1. Педагогическая подготовка студентов: компетентностный подход / О.Л. Жук. – Минск: РИВШ, 2009. – 336 с.

УДК 947

**ОРГАНИЗАЦИЯ БОЕВОЙ РАБОТЫ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ ПО
СНАБЖЕНИЮ ПАРТИЗАН БЕЛАРУСИ (1941-1944 гг.)**

*Ивицкий А.М.,
Витебск, УО «ВГАВМ»*

Одной из важнейших задач, стоявших перед партизанским движением в годы Великой Отечественной войны, была организация регулярного и полного материально-технического снабжения. В 1941 году из-за малочисленности партизанских групп и отрядов для их обеспечения хватало оружия и боеприпасов, подобранных на местах боев и захваченных у противника. Однако в 1942 году вследствие быстрого количественного роста партизанских формирований данные источники уже не могли полностью удовлетворить потребности

народных мстителей. Поэтому советское командование с мая 1942 года задействовало авиацию для доставки партизанам необходимого боевого имущества.

Первые попытки снабжения партизан Беларуси с помощью авиации были осуществлены еще в 1941 году, однако носили они лишь эпизодический характер и не могли удовлетворить даже минимальных потребностей народных мстителей. В основном вылеты осуществлялись на легкомоторных самолетах По-2 Главным Разведывательным Управлением и НКВД СССР для взаимодействия с отправленными в тыл противника диверсионными группами [6, л. 111; 13, л. 2]. Только с мая 1942 года после централизации управления партизанским движением начинается систематическая доставка авиацией боевого имущества [4, л. 27]. Для организации перевозок решением Государственного комитета обороны от 4 сентября 1942 года за Центральным штабом партизанского движения (далее ЦШПД) была закреплена 1-я отдельная эскадрилья особого назначения, созданная на базе 878 авиаполка имевшая по штату 32 самолета: 3 самолета Ли-2, 9 самолетов Р-5 и 20 самолетов По-2. Однако численность подразделения, из-за боевых потерь и нехватки самолетов редко достигала штатного состава. Так, на 15 сентября 1942 года в составе подразделения имелись только легкомоторные самолеты По-2 и Р-5, в то время как тяжелые транспортные самолеты Ли-2 в состав эскадрильи включены не были [10, л.3].

Кроме того, в том же 1942 году ЦШПД были приданы самолеты ПС-84 1-й Авиационной транспортной дивизии Гражданского воздушного флота (далее ГВФ) и 101 – го полка авиации дальнего действия (далее АДД). Эти подразделения, базировавшиеся на подмосковных Внуковском и Монинском аэродромах, первоначально подчинялись ЦШПД, однако после его расформирования в январе 1944 года продолжили обеспечивать заброску грузов белорусским партизанам по заявкам Белорусского штаба партизанского движения (БШПД) [8, л. 46]. Причем, благодаря наличию в их составе тяжелых транспортных самолетов типа «Дуглас» DS-3, ПС-84 или Ли-2, именно на эти авиачасти ложилась основная нагрузка по обеспечению партизан. Кроме того, периодически привлекались для заброски партизанам различных грузов самолеты 102, 110, 112 авиаполков, 7-го авиакорпуса дальнего действия и 4-го гвардейского авиакорпуса дальнего действия, а также фронтовая легкомоторная авиация, оснащенная самолетами типа По-2 и Р-5. Данные самолеты имели меньшую грузоподъемность и дальность полета, но при этом, обладая небольшими габаритами, могли садиться на большинство партизанских аэродромов. Поэтому фронтовые авиаподразделения широко применялись для организации снабжения партизан. Так в 1943-1944 годах грузы белорусским партизанам доставляли авиаподразделения Калининского (с 20 октября 1943 г. — 1-й Прибалтийский), Западного (впоследствии 2-й и 3-й Белорусские) и Центрального (с 20 октября 1943 г. — 1-й Белорусский фронт) фронтов. В том числе 105 гвардейский отдельный авиаполк Гражданского воздушного флота под командованием майора Г. Т. Клуссона действовавший в составе 1-го Прибалтийского, 213-я авиадивизия ночных бомбардировщиков генерал-майора В.С. Молокова и 120-й отдельный гвардейский авиационный Инстербургский полк Гражданского воздушного флота из состава 3-го Белорусского фронта. А также, 16-й ночной бомбардировочный авиаполк из состава подразделений 2-го Белорусского фронта, 9-я гвардейская ночная бомбардировочная авиадивизия 16-й воздушной армии и 62-й Гвардейский авиаполк гражданского воздушного флота из подразделений 1-го Белорусского фронта [13, л. 113].

Однако, данные подразделения первоначально находились в непосредственном подчинении ЦШПД, в то время как за Белорусским штабом не было закреплено ни одного самолета. Это значительно усложняло организацию обеспечения вооружением и боеприпасами народных мстителей Беларуси, так как требовало согласования всех, даже мелких вопросов по доставке грузов с ЦШПД. В результате, с начала 1943 года БШПД выступал с просьбой закрепить за ним авиагруппу, оснащенную трофейной техникой (транспортные самолеты Ju-52 и Фоке-Вульф «Курьер») [6, л. 228; 3, л. 29]. Предполагалось, что для действий в немецком тылу трофейные самолеты являются наиболее подходящими,

*Теоретико-методологические основания
воспитательного процесса в вузе*

однако вскоре от данной идеи отказались, так как была велика опасность их атаки советскими же истребителями. В январе 1943 года был разработан проект плана организации регулярных авиарейсов самолетов По-2 между партизанскими отрядами, предполагавший подчинить БШПД и представительству ЦШПД на Калининском и Брянском фронтах эскадрилью из 12 самолетов По-2. Однако в мае предполагаемую численность авиагруппы сократили до 6 самолетов, а затем и вовсе отказались от этой идеи, так как в том же месяце БШПД получил от трудящихся города Чкалова 3 самолета Як-6 [5, л. 21-23об]. Решением командующего ВВС А.А. Новикова из этих самолетов и личного состава 991 ночного бомбардировочного авиаполка летом 1943 года была организована авиагруппа, предназначенная для постоянного обслуживания партизан Беларуси. В дальнейшем, самолеты действовали в составе 3-й Воздушной армии, 4-й Авиадивизии особого назначения, а 20 марта 1944 года выделены в 19-й отдельный авиаотряд, непосредственно подчиненный БШПД [9, л. 139; 8, л. 3; 11, л. 2; 12, л. 23-29]. По штату подразделение состояло из 7 самолетов (2 Як-6, 2 Р-5 и 3 По-2), однако из-за потерь, понесенных в боях с противником, его численность редко достигала штатного состава. Так, по состоянию на 1 июня 1944 года в авиаотряде находилось только 4 самолета - 2 Як-2 и 2 По-2 [9, л. 12]. Однако, несмотря на небольшие размеры авиаотряда, его наличие позволяло БШПД оперативно доставлять белорусским партизанам грузы особой важности, минуя бюрократические проволочки, неизбежные при привлечении к доставке авиации армейского подчинения.

Таким образом, несмотря на то, что для доставки грузов партизанам действовали значительные силы, одновременно все транспортные подразделения обычно не использовались. Кроме самолетов 1-й Авиатранспортной дивизии гражданского воздушного флота и 101-го авиаполка авиации дальнего действия, остальные авиационные полки и дивизии кратковременно привлекались для выполнения заданий по доставке народным мстителям вооружения и боеприпасов, после завершения которых, вновь возвращались к своим прежним обязанностям. Поэтому, несмотря на усилия, прилагаемые советским командованием, количество самолетов одновременно привлекаемых для обеспечения партизан Беларуси, обычно не превышало нескольких десятков. Например, на 1 июня 1944 года в интересах партизан Беларуси действовали только 3 самолета Ли-2 101-го авиаполка АДД и 2 самолета Ли-2 1-й авиадивизии ГВФ, что было недостаточно для удовлетворения потребностей партизанских подразделений [8, л. 57].

При этом, организация даже однократной крупномасштабной операции по заброске партизанам боеприпасов и вооружения с участием всех подразделений авиатранспортной и дальней бомбардировочной авиации, позволили бы не только полностью обеспечить партизан боеприпасами, но и вооружить многочисленный партизанский резерв. Хорошо вооруженные и численно выросшие партизанские отряды нанесли бы противнику гораздо больший урон, чем бомбардировка тыловых объектов самолетами АДД. К подобным выводам, о не полностью рациональном использовании авиасредств, пришли, например, исследователи С. Лопарев и В.И. Боярский считавшие, что для нарушения работы транспортных коммуникаций противника была более эффективна дополнительная заброска партизанам взрывчатки и боеприпасов, нежели расходование огромного количества самолетовылетов на бомбардировку станций и железнодорожных узлов. Так, исследователь В.И. Боярский подсчитал, что партизаны СССР, имея в распоряжении около 1 тысячи тонн взрывчатки своими диверсиями на железнодорожных коммуникациях нанесли противнику в 10 раз больше урона, чем вся авиация дальнего действия затратившая на бомбардировку железнодорожных объектов противника около 100 тыс. тонн авиабомб [2, с. 50; 1, с. 198-199]. Однако по объективным причинам советское командование масштабные операции по доставке грузов не планировало, хотя по данным БШПД уже с весны 1943 года «...условия полетов в партизанские отряды, действующие на территории БССР, позволяют осуществить в короткий период массовую переброску грузов» [Цит. по 7, л. 16]. В то же время, несмотря

трудности за годы войны советскими летчиками было произведено 5945 успешных самоот-планеровылетов, в результате чего, партизанам Беларуси было переброшено более 2400 т груза и 2626 человек [13, л. 129]. При этом наиболее активно действовали подразделения фронтовой авиации, совершившие наибольшее количество боевых вылетов, в то время как самолеты авиации дальнего действия доставили больше всего грузов партизанским подразделениям Беларуси. Так, фронтовой легкомоторной авиацией был совершен 4291 самолетовылет (72%) и доставлено в партизанские подразделения 701734 кг груза (29%), авиацией дальнего действия – 1190 (20%) самолетовылетов и 1405100 кг груза (58%), авиапланерные средства ВДВ – 464 (8%) самолетовылета и 296630 кг груза (12%).

Таким образом, для организации регулярного снабжения партизан Беларуси советским командованием были задействованы значительные силы фронтовой легкомоторной авиации, авиации дальнего действия, гражданского воздушного флота. В результате, уже к 1943 году доставка грузов из советского тыла самолетами превращается в главный источник снабжения партизан снаряжением, вооружением и прежде всего боеприпасами. Однако, из-за сложности и долговременности организации крупномасштабных операций, в большинстве своем для доставки грузов белорусским партизанам привлекались лишь отдельные части, что отрицательно сказалось на обеспеченности народных мстителей боевым имуществом. Несмотря на это, благодаря использованию внутренних источников снабжения, поставки из советского тыла позволяли не только поддерживать боеспособность партизанских подразделений, но и обеспечивали их численный рост.

Список литературы

1. Боярский, В.И. Партизаны и армия: История утерянных возможностей / В.К. Боярский; под ред. А. Е. Тараса. – Минск : Харвест, 2003. – 300 с.
2. Лопарев, С. Орудие мстителей // Армия. – 2010. - № 1. - С. 50-51.
3. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Фонд 1450. – Оп. 1. – Д. 36.
4. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 1. – Д. 211.
5. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 1. – Д. 1043.
6. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 971.
7. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 973.
8. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 979.
9. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 980.
10. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 1368.
11. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 1378.
12. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 2. – Д. 1413.
13. НАРБ. – Фонд 1450. – Оп. 3. – Д. 83.

УДК 11/12

ОСОБЕННОСТИ ЦЕННОСТНОГО СОЗНАНИЯ СОВРЕМЕННОЙ МОЛОДЕЖИ

*Исаченко А.В., Рудко Е.А.,
Витебск, УО «ВГТУ»*

Каждое общество имеет уникальную ценностно-ориентированную структуру, отражающую уникальность данной культуры. Ценности не возникают неизвестно откуда и не вкладываются в человека извне. Они формируются в процессе его социализации и носят динамический характер. Ценности представляют собой результат развития культуры общества, влияют на процессы формирования и изменения культуры. В ситуации серьезных социальных изменений, многие ценности оказываются разрушенными и в постулируемых обществом идеалах появляются противоречия.