

УДК 94:351.746.1(47+57)“1930”

ОРГАНИЗАЦИЯ ОХРАНЫ БЕЛОРУССКОГО УЧАСТКА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ СССР В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В 1930-е гг.

Л. И. ШАНЕЦ

*Институт пограничной службы Республики Беларусь,
ул. Славинского, 4, 220103, г. Минск, Беларусь*

В статье раскрываются малоисследованные в историографии вопросы организации охраны белорусского участка государственной границы СССР в воздушном пространстве в 1930-е гг. Анализируется нормативно-правовая база по организации воздушного движения. Показан процесс становления и развития в БССР гражданской и военной авиации в 1920–1930-х гг. На примере Контрольного пограничного пункта станции Бигосово 12-го пограничного отряда в 1936–1937 гг. раскрывается механизм действий пограничных нарядов в случае обнаружения в воздухе самолетов. Сделан вывод, что фактически пограничники выполняли функции ВНОС – службы воздушного наблюдения, оповещения и связи, а непосредственное прикрытие границы возлагалось на части противовоздушной обороны Белорусского военного округа, созданные в 1930-е гг. Отмечается, что в случае пересечения границы любым воздушным судном, на пролет которого не было получено разрешительное уведомление, пограничники могли открывать огонь. Подобная практика вела к сохранению напряженности в пограничных районах БССР и обуславливала необходимость поддержания высокого уровня боевой готовности среди стражей советской границы. При этом урегулирование пограничных инцидентов в воздушном пространстве осуществлялось по дипломатическим каналам.

Ключевые слова: государственная граница, воздушное пространство, самолеты, пограничный отряд, контрольный пограничный пункт, станция Бигосово, БССР, служба воздушного наблюдения, оповещения и связи, противовоздушная оборона.

Образец цитирования:

Шанец, Л. И. Организация охраны белорусского участка государственной границы СССР в воздушном пространстве в 1930-е гг. / Л. И. Шанец // Граница и пограничье. – 2023. – № 2 (4). – С. 50–62.

For citation:

Shanets, L. I. Organization of the Belarusian section's protection of the State Border of the USSR in the airspace in the 1930s. Border and Frontier. 2023. No. 2 (4). P. 50–62. Russian.

Автор:

Шанец Леонид Игоревич – доцент кафедры управления органами пограничной службы ГУО «Институт пограничной службы Республики Беларусь

Author:

Leonid I. Shanets – Associate Professor of the Department of Management of Border Service Bodies of the State-owned Educational Establishment «Institute of Border Service of the Republic of Belarus»;
e-mail: shanes2014@mail.ru

АРГАНІЗАЦЫЯ АХОВЫ БЕЛАРУСКАГА ЎЧАСТКА ДЗЯРЖАЎНАЙ ГРАНІЦЫ СССР У ПАВЕТРАНАЙ ПРАСТОРЫ Ў 1930-я гг.

Л. І. ШАНЕЦ

*Інстытут пагранічнай службы Рэспублікі Беларусь,
вул. Славінскага, 4, 220103, г. Мінск, Беларусь*

У артыкуле раскрываюцца маладаследаваныя ў гістарыяграфіі пытанні арганізацыі аховы беларускага ўчастка дзяржаўнай граніцы СССР у паветранай прасторы ў 1930-я гг. Аналізуецца нарматыўна-прававая база па арганізацыі паветранага руху. Паказаны працэс станаўлення і развіцця ў БССР грамадзянскай і ваеннай авіяцыі ў 1920–1930-х гг. На прыкладзе Кантрольнага пагранічнага пункта станцыі Бігосава 12-га пагранічнага атрада ў 1936–1937 гг. раскрываецца механізм дзеянняў пагранічных нарадаў у выпадку выяўлення ў паветры самалётаў. Зроблена выснова, што фактычна пагранічнікі выконвалі функцыі ПНАС – службы паветранага назірання, абвесткі і сувязі, а непасрэднае прыкрыццё граніцы ўскладалася на часткі супрацьпаветранай абароны Беларускай ваеннай акругі, створаныя ў 1930-я гг. Адзначаецца, што ў выпадку перасячэння граніцы любым паветраным суднам, на пралёт якога не было атрымана дазвольнае апавяшчэнне, пагранічнікі маглі адкрываць агонь. Падобная практыка вяла да захавання напружанасці ў памежных раёнах БССР і абумоўлівала неабходнасць падтрымання высокага ўзроўню баявой гатоўнасці сярод вартавых савецкай мяжы. Пры гэтым урэгуляванне пагранічных інцыдэнтаў у паветранай прасторы ажыццяўлялася па дыпламатычных каналах.

Ключавыя словы: дзяржаўная граніца, паветраная прастора, самалёты, пагранічны атрад, кантрольны пагранічны пункт, станцыя Бігосава, БССР, служба паветранага назірання, абвесткі і сувязі, супрацьпаветраная абарона.

ORGANIZATION OF THE BELARUSIAN SECTION'S PROTECTION OF THE USSR STATE BORDER IN THE AIRSPACE IN THE 1930s

L. I. SHANETS

*The Institute of the Border Service of the Republic of Belarus,
Slavinsky str., 4, 220103, Minsk, Belarus*

The article reveals the little-studied in historiography issues of organizing the Belarusian section's protection of the State Border of the USSR in the airspace in the 1930s. The regulatory and legal framework for the organization of air traffic is analyzed. The process of formation and development of civil and military aviation in the BSSR in the 1920–1930s is shown. On the example of the Control border post of the Bigosovo station of the 12th border detachment in 1936–1937 the mechanism of action of border patrols in case of detection of aircraft in the air is revealed. It is concluded that, in fact, the border guards performed the functions of ASWC – air surveillance, warning and communications services, and the direct cover of the border was assigned to the air defense units of the Belarusian Military District, created in the 1930s. It is noted that in case of crossing the border by any aircraft, for the flight of which a permit notification was not received, the border guards could open fire. This practice led to the preservation of tension in the border areas of the BSSR, and necessitated maintaining a high level of combat readiness among the guards of the Soviet border. At the same time the settlement of border incidents in the airspace was carried out through diplomatic channels.

Keywords: state border, airspace, aircraft, border detachment, border checkpoint, Bigosovo station, BSSR, air surveillance, warning and communications service, air defense.

■ Введение

В современной историографии вопросы охраны государственной границы СССР в воздушном пространстве, в том числе на ее белорусском участке, остаются практически не исследованными.

Становление военной и гражданской авиации в БССР затрагивал в интернет-публикациях белорусский исследователь В. Воложинский [1]. В свою очередь, организацию таможенного и пограничного контроля на воздушных линиях в БССР изучали В. А. Острога [2], А. В. Крупский, А. М. Лукашевич и В. А. Сысов [3].

Проблема охраны границы в воздушном пространстве СССР нашла отражение в статье С. В. Крылова (предвоенный опыт управления полетами) [4], монографиях В. И. Вагина (искусство охраны границы) [5, с. 81–82], В. Н. Агеева (взгляды на противовоздушную оборону в межвоенный период) [6], диссертациях Р. В. Матвеева [7] и А. В. Лашкова [8]. В последней раскрывается организация противовоздушной обороны государства в условиях возрастания роли воздушного пространства в вооруженной борьбе с конца XIX в. до 1941 г. Впрочем, роль пограничных войск в системе ПВО и ВНОС (службы воздушного наблюдения, оповещения и связи) не нашла должного отражения и в этой работе [8, с. 273–337].

Таким образом, в статье поставлена цель – раскрыть организацию охраны белорусского участка государственной границы СССР в воздушном пространстве в 1930-е гг. и выявить роль пограничных войск в системе противовоздушной обороны.

В качестве основных задач исследования были определены следующие: выявить основные принципы организации воздушного движения в советской нормативно-правовой базе; раскрыть процесс становления и развития гражданской и военной авиации в БССР в 1920–1930-х гг.; проследить эволюцию функций пограничных войск в охране границы в воздушном пространстве; на примере 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа раскрыть механизм действий пограничных нарядов в случае обнаружения в воздухе самолетов.

Источниковую базу исследования составили разнообразные письменные документы (декреты, кодексы, ноты, сообщения и докла-

ды и др.), большинство из которых были опубликованы в различных тематических сборниках.

Нормативно-правовая база, раскрывающая основные принципы организации воздушного движения, нашла отражение в *Декрете Совета Народных Комиссаров (СНК) РСФСР о воздушных передвижениях* от 17 января 1921 г. [9, с. 180–185] и *Воздушных кодексах СССР* (27 апреля 1932 г. [10, ст. 194] и 7 августа 1935 г. [11, с. 687–704]).

Для раскрытия изучаемой проблемы важное значение имеют документы, в которых приводятся факты нарушения государственной границы СССР самолетами сопредельных государств и показывается механизм действия в этом случае представителей советской стороны. К ним можно отнести *ноту Полномочного Представительства (ПП) СССР в Польше Министрству иностранных дел (МИД) Польской Республики от 12 октября 1932 г.* относительно случаев незаконного пересечения границы СССР польскими самолетами [12, с. 567–568], а также *ноту ПП СССР в Японии* от 30 июля 1934 г., в которой содержалось *предостережение*, что в случае продолжения практики нарушения японскими самолетами советской границы будут использоваться «все имеющиеся в их распоряжении средства для защиты границы СССР» [13, с. 131].

Их дополняют три документа из сборника «Пограничные войска СССР. 1929–1938», которые касаются советско-польской границы (два из них относятся к белорусскому участку). Прежде всего, это два *сообщения Главного управления пограничной и внутренней охраны (ГУПВО) НКВД СССР в Народный комиссариат иностранных дел (НКВД) СССР о нарушении государственной границы польскими разведывательными самолетами* (20 сентября 1934 г.) [14, с. 73], *о нарушении советской границы польскими самолетами* (14 апреля 1937 г.) [14, с. 87–88], а также извлечение из *доклада Управления пограничных и внутренних войск (УПВВ) НКВД БССР о провокациях и нарушениях государственной границы со стороны сопредельных государств в 1937 г.* (от 31 мая 1938 г.) [14, с. 102–104].

В то же время наибольшую ценность представляют архивные документы – *Книга входящих телефонограмм Контрольного по-*

границного пункта (КПП) станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД БССР за 1936–1937 гг. из Зонального государственного архива в г. Полоцке [15]. В ней представлены телефонограммы с информацией о движении советских военных и гражданских самолетов в приграничных районах, об иностранных самолетах – нарушителях границы, а также указания начальников пограничной и внутренней охраны НКВД Белорусского округа (комбриг А. А. Емельянов) и 12-го Бигосовского погранотряда (полковник К. В. Шахов) о порядке действия нарядов в различных ситуациях. Эти документы впервые вводятся в научный оборот.

■ Основная часть

Организация воздушного движения. В начале 1920-х гг. в Советской России были разработаны правовые нормы, которые регулировали деятельность авиации и порядок использования советского воздушного пространства. Они нашли отражение в декрете СНК РСФСР «О воздушных передвижениях» от 17 января 1921 г. [9, с. 180–185].

Этот документ состоял из четырех разделов. В «Общих положениях» содержались требования строгого учета аэродромов, посадочных площадок, ангаров и других сооружений, а также регистрации летного состава и самолетов в Главном управлении Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота Республики (Главвоздухфлот). Пилоты обязаны были иметь свидетельство о прохождении испытания на право вождения воздушного судна и выполнять все инструкции, связанные с запретными для полетов и посадки зонами, и требования служб, руководивших полетами [9, с. 180–181].

Во втором разделе «Условия производства полетов» излагались требования к безопасности полетов. В частности, Революционному военному совету (РВС) РСФСР предоставлялось право запрещать или ограничивать полеты над определенными местностями. Границы таких запретных зон обнародовались. В случае если самолет оказывался в запретной зоне, то пилот обязан был по первому сигналу с земли произвести посадку (продолжение полета следовало после получения разрешения от местной военной власти). Если пилот судна отказывался совершить посадку, военные вла-

сти могли «*принудить его к спуску всеми возможными способами*» [9, с. 181–182]. В целях обеспечения безопасности государства право «иметь на воздушных судах фотографические, радиотелеграфные и радиотелефонные аппараты, почтовых голубей, взрывчатые вещества и оружие» предоставлялось Главвоздухфлотом [9, с. 182].

При подготовке статьи использовались различные исторические *методы исследования* (историко-сравнительный, историко-типологический и др.). Они позволили выявить общие тенденции 1920–1930-х гг. в развитии авиации, использовании воздушного пространства и охране границы в воздушном пространстве, а также раскрыть роль пограничных войск (фактически выполняли функции ВНОС) в общей системе охраны и прикрытия воздушных границ.

сти могли «*принудить его к спуску всеми возможными способами*» [9, с. 181–182]. В целях обеспечения безопасности государства право «иметь на воздушных судах фотографические, радиотелеграфные и радиотелефонные аппараты, почтовых голубей, взрывчатые вещества и оружие» предоставлялось Главвоздухфлотом [9, с. 182].

В третьем разделе декрета («О полетах иностранных воздушных судов») регламентировалась организация полетов иностранных самолетов над советской территорией (допускалась после получения специального разрешения) [9, с. 182–184]. Наконец, в четвертом разделе определялась ответственность владельцев судов и пилотов за убытки и предусматривался порядок их возмещения в зависимости от принадлежности воздушного судна [9, с. 184–185].

В целом этот документ (его действие распространялось и на территорию БССР) способствовал развитию гражданской авиации и ее широкому применению в народном хозяйстве. В развитие декрета 3 октября 1922 г. приказом по Главвоздухфлоту устанавливались правила регистрации воздушных судов, применения опознавательных знаков, огней и сигналов воздушных судов.

В 1930-е гг., когда развитие авиации вышло на новый уровень, произошла дальнейшая регламентация полетов. Она нашла отражение в Воздушном кодексе СССР (27 апреля 1932 г.) [10, ст. 40] и его новой редакции (7 августа 1935 г.) [11, с. 687–704].

Становление гражданской авиации в БССР. Для содействия развитию гражданского воздушного флота в СССР в марте 1923 г. в Москве было образовано Российское общество добровольного воздушного флота (ОДВФ) «Добролёт» с первоначальным капиталом 2 млн руб. золотом. Оно занималось организацией воздушных линий, перевозкой пассажиров, почты и грузов, производством аэрофотосъемок на основе советской авиапромышленности.

Наряду с «Добролётом» тогда же были созданы аналогичные общества в Украинской ССР («Укрвоздухпуть») и Закавказской СФСР («Закавиа»).

В апреле 1923 г. было создано Белорусское общество добровольного воздушного флота (БО ДВФ). Его руководителем стал председатель ЦИК и СНК БССР А. Г. Червяков. И уже к 1925 г. в БССР в первичных организациях общества насчитывалось более 150 тыс. человек.

В республике был организован сбор средств на постройку самолетов, создавались авиамодельные и планерные кружки, начал развиваться авиаспорт. Первый самолет «Савецкая Беларусь», построенный на средства рабочих республики, был передан Красной армии 25 июля 1923 г.

В 1924 г. БО ДВФ заключило соглашение с уполномоченным «Добролёта» о реализации его акций на 75 тыс. руб. (рис. 1). Со своей стороны, общество обязалось назвать два самолета по желанию БО ДВФ и открыть воздушное сообщение по маршруту Москва – Минск. И уже в 1925 г. самолет, названный «Беларуская гаспадарка», совершал агитационные полеты в отдаленные районы БССР (рис. 2) [1].

В целом «Добролётом» было построено множество самолетов. В 1930 г. общая протяженность его воздушных линий составляла 26 тыс. км. За 7 лет самолеты этого общества налетали 10 млн км, перевезли 47 тыс. пассажиров и 408 т грузов.

В конце 1930 г. «Добролёт», «Укрвоздухпуть» и «Закавиа» объединились и образовали Все-союзное общество гражданского воздушного флота (ВО ГВФ).

На 1930-е гг. приходится становление гражданской авиации и в БССР. В январе 1931 г. приказом начальника ВО ГВФ учреждались новые воздушные линии, в том числе проходившие через БССР. Они связали Минск с крупнейшими городами СССР: Москва – Смо-

ленск – Минск – Москва; Киев – Минск – Киев; Ленинград – Минск – Ленинград [1].



Рис. 1. Акция в 1 руб. золотом на предъявителя Российского общества добровольного воздушного флота «Добролёт». Москва, 1925 г.

Источник: <https://commons.wikimedia.org>.

Fig. 1. 1 gold ruble share to bearer of the Russian Society of Voluntary Air Fleet «Dobrolyot». Moscow, 1925

Source: <https://commons.wikimedia.org>.



Рис. 2. Плакат «Стройте Воздушный Флот СССР. Все – в акционеры Добролета!»
Художник И. В. Симак. 1923 г.

Источник: <https://ru.wikipedia.org>.

Fig. 2. A poster calling for Soviet citizens to buy stock in Dobrolyot. Artist I. V. Simakov. 1923

Source: <https://ru.wikipedia.org>.

Однако первоначально полеты на этих авиалиниях были эпизодическими. Сказывалась слабая техническая оснащенность воздушных трасс, да и самолетов еще не хватало. Тем не менее организация воздушно-транспортной связи Минска с другими городами обусловила строительство в 1933 г. аэродрома (открыт 7 ноября) [3, с. 5].

Основными задачами ВО ГВФ в то время были агитационно-массовая работа и связь. Самолеты доставляли в труднодоступные районы БССР срочные грузы, корреспонденцию, свежие газеты. Одновременно населению демонстрировался уровень технических достижений советского строя.

Весной 1934 г. на Минском аэродроме приземлились три самолета У-2 (рис. 3), принадлежащих смоленскому авиаподразделению Московского управления ГВФ. С этого момента и начинается развитие гражданской авиации в БССР [1].

С 1936 г. началось почтовое авиационное сообщение между Минском и Москвой. Для этого использовался К-5 – первый отечественный крупносерийный пассажирский самолет, отвечавший всем эксплуатационным требованиям середины 1930-х гг. (рис. 4). Самолет в Минск доставлял почту, а в 14.00 вылетал в Москву. На борт самолета брались шесть пассажиров и несколько сот килограммов почты и груза. Это был показательный рейс, а регулярное сообщение началось в 1939 г. (в 1940 г. между Минском и Москвой насчитывалось восемь авиапочтово-пассажирских рейсов).



Рис. 3. Самолет У-2 с мотором М-12. 1930-е гг.
Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия. <http://www.airwar.ru/index.html>.

Fig. 3. U-2 aircraft with M-12 engine. 1930s

Source: Corner of the sky: a large aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/index.html>.



Рис. 4. Самолет К-5 с двигателем М-15
(авиаконструктор К. А. Калинин). 1930-е гг.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия. <http://www.airwar.ru/index.html>.

Fig. 4. Aircraft K-5 (aircraft designer K. A. Kalinin). 1930s

Source: Corner of the sky: a large aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/index.html>.

В 1930-е гг. в БССР получили достаточно широкое развитие *местные гражданские авиалинии*. В 1932 г. была организована почтовая авиалиния: *Минск – Глуск – Паричи – Мозырь*. Первые авиарейсы с минского аэродрома проходили по небольшим маршрутам. В основном они соединяли столицу БССР с семнадцатью наиболее отдаленными райцентрами республики. Рейсы выполняли самолеты У-2. Постепенно протяженность белорусских авиапочтовых линий стала возрастать: в 1934 г. она составила 1000 км (с охватом девяти районов Полесья), а в 1935 г. достигла 1500 км [1].

Впрочем, с самолетами местных авиалиний часто происходили различные инциденты. Поэтому они постоянно находились в поле зрения пограничников. Так, 4 ноября 1936 г. на КПП Бигосово поступила телефонограмма, в которой сообщалось, что «самолет П-854, вылетевший из Витебска на Минск, неизвестно где находится». В 17.45 он был замечен над Смоленичами. Поэтому приказывалось усилить наблюдение за воздухом. При появлении самолета ему следовало сигнализировать зеленой ракетой, после чего доложить [15, л. 49]. Несколько позже в тот же день поступила еще одна телефонограмма, в которой сообщалось, что «самолет П-854 сделал вынужденную посадку в районе колхоза “Пробуждение” Смоленского сельского совета». Поэтому все иные указания отменялись [15, л. 49].

В начале 1935 г. в Минске начал работу *отряд санитарной авиации*, который состоял из двух самолетов – Р-5 и У-2 (с 1934 г. санитарная модификация получала наименование С-1)

(рис. 5). Его задачей было оказание скорой медицинской помощи населению и проведение консультаций высококвалифицированных врачей. Медицинские бригады вылетали в труднодоступные районы и проводили амбулаторные приемы. В особых случаях самолеты доставляли пациентов в столичные больницы.

Так, 2 марта 1937 г. дежурный по Управлению пограничной и внутренней охраны НКВД БССР сообщил в 12-й погранотряд, что самолет Красного Креста с номером К-60 СССР вылетает 3 марта в 8.00 по маршруту Минск – Лепель с целью перевозки больного в Минск. В связи с этим начальнику КПП Бигосово по телефону было приказано не обстреливать данный самолет [15, л. 87].

Впрочем, из-за малого парка самолетов эффективность отряда санитарной авиации была низкой.

Таким образом, в 1930-е гг. через территорию БССР проходили различные международные (Москва – Кёнигсберг, «Дерулюфт») [2, с. 34], внутренние (Минск – Москва, Минск – Ленинград, Минск – Киев, «Добролет», ГВФ), местные (Минск – райцентры) и специальные (санитарные) линии авиасообщения. Поэтому пограничникам приходилось ориентироваться не только в типах самолетов, но и в *опознавательных знаках*. Последние наносились на крылья, боковые поверхности фюзеляжа и киль и отражали государственную принадлежность самолета, а также компанию, которую они представляли.

Эти знаки состояли из группы символов (государственный знак), букв и цифр или их комбинации (регистрационный знак). Так, опознавательные знаки самолета советской гражданской авиации состояли из начальных

букв государства и цифрового знака, присваиваемого самолету при занесении в Реестр гражданских воздушных судов, например СССР-4072. Для самолетов, используемых на международных авиалиниях, применялась латинская аббревиатура – USSR с номером (например, D-1031).

Контроль за полетами военной авиации. В 1930-е гг. территория БССР входила в состав Белорусского военного округа (БВО, центр – Смоленск) и на ней дислоцировались многочисленные авиационные подразделения (эскадрильи) и авиабригады. Например, в 1936 г. в БВО дислоцировались 40-я легкобомбардировочная, 84-я истребительная, 52-я легкобомбардировочная, 142-я истребительная авиабригады [16, с. 99–101].

В отличие от гражданской авиации, *военные самолеты* имели опознавательные знаки в виде геометрических фигур (круги, квадраты, полосы, звезды, кресты и др.) различной окраски. Они также наносились на крылья, боковые поверхности фюзеляжа и киль. Например, опознавательным знаком военных самолетов СССР являлась красная пятиконечная звезда, Франции – концентрические круги (в центре синий, затем белый и красный), Польской Республики – бело-красные квадраты.

Ежегодно летчики БВО выполняли множество тренировочных полетов. Они проходили как на плановой основе, так и во время различных учений (маневров). Например, 24 июня 1936 г. начальник 12-го пограничного отряда полковник К. В. Шахов сообщил телефонограммой на КПП Бигосово, что 25 июня с 7.00 до 18.00 на бригадных учениях будут летать (потолок 2500 м) четыре самолета-разведчика Р-5 (рис. 6) по маршруту Дретунь – Полоцк – Боровуха 1 [15, л. 15 об.].

В сентябре 1936 г. на территории БССР были запланированы большие окружные маневры [16, с. 99–101]. Их началу предшествовали отрядные учения, которые начались 1 августа и продолжались более месяца. Поэтому в течение нескольких месяцев пограничникам приходилось проявлять особую бдительность, чтобы не случались нарушения государственной границы.

Так, 7 августа 1936 г. всем комендантам пограничных участков, начальникам маневренной группы и КПП Бигосово 12-го погранотряда поступила срочная телефонограмма. В ней сообщалось, что с 7.00 до 17.00 будут



Рис. 5. Санитарный самолет С-1

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 5. Air ambulance C-1

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

производиться учебные полеты самолетов Р-5 на высоте 3000 м по маршруту Великие Луки – Себеж – Полоцк – Идрица. Поэтому их приказывалось не обстреливать [15, л. 27].

Полеты продолжились и в последующие дни. Так, 9 августа 1936 г. на КПП Бигосово поступила телефонограмма, в которой сообщалось, что с 10.00 до 16.00 на высоте 1000 м из Дретуни будут лететь два самолета Р-5 по маршруту Лепель – Полоцк – Юховичи – Идрица – Опочка – Новоржев. Поэтому их приказывалось не обстреливать [15, л. 28].

Через день, 11 августа, КПП Бигосово было уведомяно, что с 7.00 до 17.00 будут производиться полеты пяти самолетов Р-5 в районе Великие Луки – Идрица – Себеж – Опочка – Невель. Поэтому их также приказывалось не обстреливать [15, л. 28].



Рис. 6. Советский самолет-разведчик Р-5. 1930-е гг.

Источник: Центральный музей Военно-воздушных сил Российской Федерации. (Монино).

Fig. 6. Soviet reconnaissance aircraft R-5. 1930s
Source: Central Museum of the Air Force of the Russian Federation. (Monino).

В основном тренировочные полеты проходили без происшествий. Впрочем, случались и чрезвычайные ситуации, о которых также немедленно информировались пограничники. Например, 16 августа 1936 г. от комбрига А. А. Емельянова начальнику КПП Бигосово по каналу связи «Воздух» поступила телефонограмма. В ней указывалось, что, по «сообщению Главного поста ПВО Слуцк, вылетевший из Бобруйска самолет У-2 № 5 потерял ориентировку [и] летит в неизвестном направлении». Поэтому приказывалось в случае его по-

явления в пограничной полосе принять меры «авиасигнализации» (выкладывание сигналов, требование посадки), а также сообщить об этом по телефону в близлежащие районы тыла. Комендантам участков и начальникам застав в случае появления самолета разрешалось зажигать дымовые шашки и костры. В свою очередь, начальник КПП Бигосово отдал распоряжение выставить наблюдателя [15, л. 30 об.].

Организация противовоздушной обороны. До середины 1920-х гг. в СССР воздушная оборона как государственная система не существовала. Однако уже вскоре были определены основные пункты, а также сформулированы функции и задачи органов власти в этой области («Положение об организации воздушно-химической обороны Союза ССР» от 14 мая 1927 г.). В мирное время вся территория СССР в отношении воздушно-химической обороны (ВХО) разделялась на *приграничную полосу* и *тыл страны* с четкими границами между ними. Одновременно начался переход к общей координации руководства организацией ВХО со стороны Штаба РККА в приграничных военных округах и тыловых районах с привлечением всех заинтересованных ведомств и общественных объединений [6; 7, с. 16–17; 8, с. 332–333].

В дальнейшем, по мере роста боевых возможностей авиации, в СССР наметилась тенденция, направленная на *стирание существовавших ранее разграничений* между территорией, находившейся в зоне досягаемости ВВС вероятного противника, и глубоким тылом страны.

В ноябре 1930 г. на утверждение РВС СССР был представлен первый Генеральный план ПВО СССР. В нем предусматривались мероприятия по укрупнению частей (зенитные артиллерийские, пулеметные, прожекторные, воздухоплавательные, химические и наблюдательные части ПВО тыла) и созданию первых соединений войск ПВО (дивизионы, полки). В итоге 1 декабря 1930 г. РВС СССР принял постановление «О противовоздушной обороне действующей армии и объектов военного назначения» и «О противовоздушной обороне тыла». Для реализации задач по тыловым пунктам ПВО задействовался потенциал гражданских наркоматов и местных советских органов [8, с. 334–335].

Это позволило к началу 1930-х гг. взять под полный контроль воздушное пространство

приграничной полосы СССР на западном направлении. Согласно директиве Народного комиссара по военным и морским делам СССР от 6 ноября 1930 г., командующим войсками военных округов предписывалось «развернуть и открыть непрерывное действие сети постов ВНОС при всех гарнизонах и отдельных воинских частях, расположенных в полосе, ограниченной с востока линией Званка – Великие Луки – Витебск – Орша – Могилев – Жлобин – Речица – Цветково – Херсон (все включено)» [8, с. 307].

К выполнению поставленной задачи также привлекались части военизированной охраны гражданских ведомств, посты наблюдения и связи морских сил и пограничной охраны. В случае появления в вышеуказанной полосе иностранных или неопознанных воздушных судов или нарушения ими установленных маршрутов полета (без особого предупреждения органов ПВО и погранохраны) активным силам и средствам ПВО предоставлялось право открывать огонь.

К началу 1932 г. полки противовоздушной обороны прикрывали наиболее важные объекты страны: Москву (Московский военный округ), Псков (Ленинградский военный округ), Витебск, Великие Луки, Гомель, Полоцк, Смоленск (БВО) [8, с. 309]. В дальнейшем наметился перевод территориальных частей ПВО, предназначенных для обороны крупных центров страны, на кадровую основу. В результате на базе зенитных артиллерийских полков были созданы новые формирования противовоздушной обороны – отдельные бригады ПВО. В их состав также включались пулеметные, прожекторные батальоны (роты), подразделения аэростатов заграждения и ВНОС [8, с. 335–336].

В декабре 1932 г. Штабом РККА были даны указания командующим войсками военных округов разработать планы прикрытия государственной границы. Главным театром войны определялся западный. По оценке Штаба РККА, армии вероятных противников насчитывали на западном направлении 1340 самолетов, на востоке и юге – 875 самолетов. Предполагалось, что в случае войны против СССР на Западном театре могли быть задействованы ВВС Польши, Румынии, государств Балтии, часть военной авиации Франции, Англии, а также отдельные добровольческие авиационные группы. При этом авиация противника

могла действовать с постоянных и временных аэродромов этих государств и с аэродромов нейтральных стран (Персии, Турции, Чехословакии, Восточной Пруссии) [8, с. 314–315]. К середине 1930-х гг. в категорию вероятного противника была включена нацистская Германия (на 1935 г. – 2250 боевых самолетов; при мобилизации – 3500 самолетов) [8, с. 315].

Роль пограничных войск в системе ПВО.

В 1930-е гг. значимое место в деятельности пограничных войск занимала служба ВНОС. С 1938 г. охрану границы в воздушном пространстве осуществляли ВВС Красной армии. На западной границе СССР военными округами была создана система ПВО и ВНОС, в которую включались и пограничные войска [5, с. 81].

Поскольку эффективных средств борьбы с самолетами пограничники не имели, они выполняли в основном задачи службы ВНОС. Имея по всей границе СССР специальные посты наблюдения и другие виды нарядов, они обладали значительными возможностями по обнаружению воздушных объектов (самолеты, дирижабли, воздушные шары) – нарушителей границы. Время прохождения донесения по каналу «Воздух» от вспомогательных постов ВНОС, которыми являлись пограничные заставы, до ротных постов прикрытия границы составляло 2–4 минуты. С учетом невысоких скоростей авиации того времени это обеспечивало своевременное принятие решения (на подъем в воздух дежурных истребителей) и перехват целей [5, с. 81].

Что же касается самих нарушений государственной границы СССР в воздушном пространстве, то в 1930-е гг. они были достаточно обычной практикой, в том числе на участке с Польской Республикой (далее – Польша). В БССР особое внимание уделялось отслеживанию фактов нарушения границы со стороны польских самолетов. При этом урегулирование подобных инцидентов осуществлялось исключительно по дипломатическим каналам.

Так, осенью 1932 г. «участились случаи незаконных перелетов советской границы польскими самолетами». В течение года были зафиксированы следующие случаи: 31 января – в окрестностях Каменец-Подольска (между пограничными столбами № 2039 и 2040); 5 июня – в районе пограничных знаков № 1697–1700; 22 июля – в районе погранично-

го столба № 1828 (самолет перелетел границу) и № 1826 (вернулся на свою сторону); *10 августа* – в районе Каменец-Подольска (три самолета); *26 августа* – между пограничными столбами № 1901–1902; *1 сентября* – в районе Волочиска, между пограничными столбами № 1902–1903 (перелетел) и № 1906–1907 (вернулся на польскую сторону) [12, с. 567–568].

Поэтому 12 октября 1932 г. ПП СССР в Польше заявило ноту польскому МИД. В ней отмечалось, что незаконные перелеты 31 января и 5 июня уже были «предметом нотной переписки». Факт нарушения границы 5 июня «был исчерпан в беседе советника Польской Миссии в Москве г. Сокольницкого» с заведующим I Западным отделом НКВД СССР Н. Я. Райвидом 19 августа 1932 г. В то же время инцидент, произошедший 22 июля, «был подтвержден представителем Польши по разрешению пограничных конфликтов кржеменецким старостой г. Чарновским, выразившим по поводу этого факта сожаление» [12, с. 568]. Поэтому, «принимая во внимание учащающиеся случаи полетов польских самолетов над советской территорией», дипломаты обращали внимание МИД Польши «на недопустимость этих фактов» и просили «принять меры недопущения подобных фактов в будущем» [12, с. 568].

В большинстве случаев советская сторона воздерживалась от использования более радикальных мер, которые активно применялись на Дальнем Востоке. В частности, в ноте ПП СССР в Японии от 30 июля 1934 г. содержалось *предостережение*, что в случае продолжения практики нарушений японскими самолетами советской границы пограничные власти вынуждены будут, опираясь на законы СССР, «принять все имеющиеся в их распоряжении средства для защиты границы СССР, причем ответственность за возможные последствия в этом случае ляжет, конечно, не на советскую сторону» [13, с. 131].

Поэтому спустя два года, когда на советско-польской границе произошли очередные инциденты, риторика Москвы в отношении Варшавы ужесточилась. Так, 20 сентября 1934 г. ГУПВО НКВД СССР сообщило в НКВД о нарушении государственной границы польскими разведывательными самолетами. В частности, 18 сентября в 12.15 на участке заставы Козелки Славутского пограничного отряда (Украинская ССР) между пограничными столбами № 1715 и 1716 на высоте 1500 м из

Польши в СССР перелетел одномоторный самолет-разведчик (углубился до 200–250 м, имел польские опознавательные знаки) (рис. 7). «Развернувшись над заставой, самолет взял курс на запад и перелетел границу обратно в Польшу в пункте первоначального залета». *Самолет был обстрелян заставой из трех ручных пулеметов* [14, с. 73].

В 12.30 на том же участке между пограничными столбами № 1716 и 1717 на высоте 1500 м повторно нарушил границу аналогичный самолет (углубился до 500 м, имел польские опознавательные знаки). Развернувшись над заставой, он взял курс на запад и вернулся в Польшу. *И этот самолет был обстрелян заставой из четырех ручных пулеметов*. Польская пограничная охрана самолеты не обстреливала [14, с. 73].

Впоследствии факты нарушения государственной границы СССР польскими самолетами повторялись. Так, 7 августа 1936 г. всем комендантам пограничных участков, начальникам маневренной группы и КПП Бигосово поступила информация, что из Польши «перелетел неизвестный самолет типа разведчик». Он пролетел над Полоцком на высоте 1500 м и двигался в направлении Витебска. Поэтому при возвращении этот самолет *приказывалось обстрелять*. В связи с этим начальник КПП отдал распоряжение дежурному «*иметь в виду, поставить наблюдение за воздухом*» [15, л. 27].



Рис. 7. Самолет-разведчик Lublin R XIII с опознавательными знаками Польской Республики. 1930-е гг.

Источник.: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия. <http://www.airwar.ru/index.html>.

Fig. 7. Reconnaissance aircraft Lublin R XIII with identification marks of the Polish Republic. 1930s

Source: Corner of the sky: a large aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/index.html>.

А 15 августа 1936 г. в 18.45 на КПП Бигосово поступила информация, что «по направлению Польши летит самолет типа разведчик». Поэтому при его появлении самолет *следовало обстрелять* [15, л. 30].

Нарушения границы наблюдались и в следующем году. Так, 12 и 13 апреля 1937 г. на участке 15-го (Заславьского) пограничного отряда были зафиксированы три случая нарушения границы польскими самолетами.

Первый инцидент произошел 12 апреля в 12.50 в районе пограничных столбов № 578 и 580. Согласно сообщению ГУПВО НКВД СССР в НКВД СССР, польский самолет-разведчик, «идя курсом с северо-востока на юго-запад, нарушил границу СССР», углубившись на его территорию на 300–400 м (рис. 8). «В 12 ч 52 мин самолет над пограничным столбом 581-м пролетел обратно в Польшу» [14, с. 87]. Советскими пограничниками этот самолет не обстреливался.

В тот же день в 13.00 в районе пограничных столбов № 600 и 604 польский самолет такого же типа, «идя курсом с северо-востока на юго-запад», нарушил границу, углубившись на советскую территорию до 1 км. «Пролетев над пограничным столбом № 604, самолет вернулся обратно в Польшу» [14, с. 87–88]. На этот раз

он был обстрелян тремя выстрелами советским нарядом.

Наконец, 13 апреля в 10.08 «в 1 км северо-западнее заставы Радошковичи польский самолет того же типа с опознавательными знаками красные и белые квадраты, идя на высоте 3000 м курсом с юга на север», нарушил границу, углубившись на советскую территорию на 1 км. «В районе пограничного столба 598-го самолет вернулся обратно в Польшу» [14, с. 88]. И в этом случае он был обстрелян пограничным нарядом четырьмя выстрелами.

В связи с фактами нарушения границы советской стороной были составлены односторонние акты, а польскому представителю по пограничным делам заявлен протест [14, с. 88].

В целом на белорусском участке советско-польской границы сохранялась относительно спокойная обстановка: в течение 1937 г. было зафиксировано только 8 случаев нарушения границы польскими самолетами, из них на участке 15-го (Заславьского) погранотряда – 5 и 16-го (Дзержинского) погранотряда – 3 [14, с. 103]. Как отмечалось в докладе начальника УПВВ НКВД БССР комбрига И. И. Масленникова от 31 мая 1938 г., «залеты были от 200 до 1000 м вглубь территории. Все эти случаи были опротестованы нашими представителями по пограничным делам перед польскими представителями. Поляки факты перелета границы не признали, кроме случая посадки самолета на нашей территории» [14, с. 103].

Далее приводился один из характерных случаев нарушения границы. «В 10 ч 35 мин 18 июня [1937 г.] на участке 16-го погранотряда неизвестный самолет нарушил границу и был обстрелян 11-й и 3-й резервными заставами, после чего самолет пошел на восток и приземлился в 500 м юго-восточнее дер. Коныхи, где и был задержан. Впоследствии установлено: самолет польский – биплан марки ПВС 18 (вероятно, PZL. – Авт.) № 80-8 с мотором РАПП в 200 лошадиных сил». Согласно показаниям пилота *капрала Цехановича*, самолет вылетел для тренировочного полета по маршруту Лида – Барановичи – Гродно – Лида, однако в связи с плохой видимостью пилот потерял ориентировку и перелетел границу [14, с. 103–104].

И данный инцидент был урегулирован по дипломатическим каналам.



Рис. 8. Польский самолет-разведчик Lublin R-XIИD в полете. 1930-е гг.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия. <http://www.airwar.ru/index.html>.

Fig. 8. Polish reconnaissance aircraft Lublin R-XIИD in flight. 1930s

Source: Corner of the sky: a large aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/index.html>.

■ Заключение

Таким образом, 1920–1930-е гг. стали периодом бурного развития гражданской и военной авиации. Для организации воздушного движения и упорядочения применения авиации в СССР была сформирована нормативно-правовая база (Декрет СНК РСФСР о воздушных передвижениях от 17 января 1921 г., Воздушные кодексы СССР от 27 апреля 1932 г. и 7 августа 1935 г.).

В 1930-е гг. через БССР прошли различные международные (Москва – Кёнигсберг, «Дерулюфт»), внутренние (Минск – Москва, Минск – Ленинград, Минск – Киев, «Добролёт», ГВФ), местные (Минск – райцентры) и специальные (санитарные) линии авиасообщения. Большое количество самолетов, входивших в состав авиационных эскадрилий и авиабригад, дислоцировались на территории Белорусского военного округа.

Параллельно с развитием авиации шло создание системы ПВО и ВНОС. К середине 1930-х гг. прикрытие государственной границы СССР в воздушном пространстве осуществляли части ПВО Белорусского военного округа, которые с 1938 г. находились в подчинении начальника ВВС округа. В свою очередь, по-

граничные войска НКВД были интегрированы в общую систему ПВО и выполняли функции ВНОС – службы воздушного наблюдения, оповещения и связи. Для этого была создана сеть наблюдательных постов, связанных с армейским командованием линией связи по каналу «Воздух».

Деятельность личного состава КПП станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа в 1936–1937 гг. свидетельствует, что в случае обнаружения в воздухе самолета или иного воздушного судна пограничные наряды действовали исходя из полученных заранее указаний. В случае пересечения границы любым воздушным судном, на пролет которого не было получено разрешительное уведомление, пограничники могли открывать огонь. Подобная практика вела к сохранению напряженности в пограничных районах БССР и обуславливала необходимость поддержания высокого уровня боевой готовности среди стражей советской границы. В то же время урегулирование пограничных инцидентов в воздушном пространстве осуществлялось исключительно по дипломатическим каналам.

■ Список библиографических ссылок

1. Воложинский, В. Как Беларусь вставала на крыло и чуть не стала авиастроительным гигантом [Электронный ресурс] / В. Воложинский // *Белорусский авиадневник*. – Режим доступа: http://aircraft-museum.ucoz.ru/publ/aehrodromy_v_belarusi/kak_bielarus_vstavala_na_krylo_i_chut_ne_stala_aviastroitelnym_gigantom/3-1-0-100. – Дата доступа: 10.03.2023.
2. Астрога, В. А. Мінская рэгіянальная мытня на варце паветранай граніцы (1925–2021 гг.) / В. А. Астрога // *Граница и пограничье*. – 2022. – № 1. – С. 32–41.
3. *На страже воздушных ворот Беларуси* / [А. В. Крупский, А. М. Лукашевич, В. А. Сысоев]. – Минск : ИВЦ Минфина, 2020. – 159 с.
4. Крылов, С. В. Отечественный опыт управления воздушным движением военной и гражданской авиации СССР на рубеже 1930–1940-х годов / С. В. Крылов // *Воен.-истор. журн.* – 2022. – № 2. – С. 74–83.
5. Вагин, В. И. *История искусства охраны государственной границы советского государства*: монография / В. И. Вагин. – М. : Погранич. акад. ФСБ России, 2003. – 190 с.
6. Агеев, Н. В. *Взгляды на противовоздушную оборону в межвоенный период (1921–1941 гг.)*: монография / Н. В. Агеев. – М. : Общевоинская акад., 2007. – 274 с.
7. Матвеев, Р. В. *Деятельность государственных и военных органов СССР по созданию и развитию противовоздушной обороны страны: 1923 – июнь 1941 г.*: автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Р. В. Матвеев. – М. : Воен. ун-т, 2010. – 26 с.
8. Лашков, А. Ю. *Организация противовоздушной обороны государства в условиях возрастания роли воздушного пространства в вооруженной борьбе : конец XIX в. – до 22 июня 1941 г.*: дис. ... д-ра ист. наук : 07.00.02 / А. Ю. Лашков. – М. : ФГКВООУ ВО «Воен. акад. Генер. штаба Вооружен. Сил Рос. Федерации», 2020. – 500 с.: ил. + Прил. (226 с.: ил.).
9. *Декреты Советской власти* : в 18 т. – Т. XII. Декабрь 1920 г. – январь 1921 г. / Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, Ин-т истории СССР АН СССР. – М. : Политиздат, 1986. – 428 с.
10. Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР: постановление ЦИК СССР, СНК СССР, 27 апреля 1932 г., № 36/460 // *Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР за 1932 г. Отдел первый* / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Оборона. – М. : Б. и., 1932. – № 32. – Ст. 194.

11. *Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР за 1935 г. Отдел первый* / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Оборона. – М. : Б. и., 1947. – 1033 с.
12. *Документы внешней политики СССР* : в 26 т. – Т. XV. 1 января – 31 декабря 1932 г. / М-во иностр. дел СССР. – М. : Политиздат, 1969. – 870 с.
13. *ВКП(б), Коминтерн и Япония. 1917–1941 гг.* / Федер. архив. служба России, Рос. гос. архив соц.-полит. истории; Фонд японских историков; отв. ред. Грант Адиебеков, Харуки Вада. – М. : Рос. полит. энцикл. (РОССПЭН), 2001. – 808 с.
14. *Пограничные войска СССР* : сб. док. и материалов. 1929–1938 / сост. П. А. Иванчишин, А. И. Чугунов. – М. : Наука, 1972. – 775 с.
15. *Зональный государственный архив в г. Полоцке*. – Ф. 681. Контрольный пограничный пункт 12-го пограничного отряда Народного комиссариата внутренних дел БССР, станция Бигосово Западной железной дороги. – Оп. 1. – Д. 1. Книга входящих телефонограмм КПП ст. Бигосово 12 ПО НКВД БССР. – 22.03.1936 – 29.03.1937. – 97 л.
16. Захаров, М. В. *Генеральный штаб в предвоенные годы* / М. В. Захаров. – М. : Воениздат, 1989. – 318 с. – (Военные мемуары).

References

1. Volozhinskij, V. Kak Belarus' vstavala na krylo i chut' ne stala aviastroitel'nym gigantom [How Belarus rose to the wing and almost became an aircraft building giant] [Electronic resource]. [*Belarusian aviation diary*]. – Access mode: http://aircraft-museum.ucoz.ru/publ/aehrodromy_v_belarusi/kak_belarus_vstavala_na_krylo_i_chut_ne_stala_aviastroitelnym_gigantom/3-1-0-100 – Access date: 10.03.2023. Russian.
2. Astroga, V. A. The Minsk Regional Customs on guard of the air border (1925–2021). *Border and Frontier*. 2022. No. 1. P. 32–41. Belarusian.
3. Krupskij, A. V., Lukashevich, A. M., Sysoev, V. A. *Na strazhe vozduzhnyh vorot Belarusi* [Guarding the air gates of Belarus]. Minsk : IVC Minfina, 2020. 159 p. Russian.
4. Krylov, S. V. Otechestvennyy opyt upravleniya vozduzhnym dvizheniem voennoj i grazhdanskoj aviatsii SSSR na rubezhe 1930–1940-h godov [Domestic experience in air traffic control of military and civil aviation of the USSR at the turn of the 1930s–1940s]. *Military History Journal*. 2022. No. 2. P. 74–83. Russian.
5. Vagin, V. I. *Istoriya iskusstva ohrany gosudarstvennoj granicy sovetskogo gosudarstva: monografiya* [The history of the art of protecting the state border of the Soviet state]. Moscow : Pogranchnaya akademiya FSB Rossii, 2003. 190 p. Russian.
6. Ageev, N. V. *Vzglyady na protivovozdušnyu oboronu v mezhuvoennyy period (1921–1941 gg.)* [Views on air defense in the interwar period (1921–1941)]. Moscow : Obshchevojskovaya akademiya, 2007. 274 p. Russian.
7. Matveev, R. V. *Deyatel'nost' gosudarstvennykh i voennykh organov SSSR po sozdaniyu i razvitiyu protivovozdušnoj oborony strany: 1923 – iyun' 1941 g.* [Activities of the state and military bodies of the USSR in the creation and development of the country's air defense: 1923 – June 1941] : abstract dis. ... cand. hist. sciences. Moscow : Voennyj un-t, 2010. 26 p. Russian.
8. Lashkov, A. YU. *Organizatsiya protivovozdušnoj oborony gosudarstva v usloviyakh vozrastaniya roli vozdušnogo prostranstva v vooruzhennoj bor'be : konec XIX v. – do 22 iyunya 1941 g.* [Organization of the air defense of the state in the context of the increasing role of air space in armed struggle: the end of the 19th century. – until June 22, 1941] : dis. ... dr. hist. sciences. Moscow : FGKVOU VO «Voennaya akademiya General'nogo shtaba Vooruzhennykh Sil Rossijskoj Federatsii», 2020. 500 p. : ill. + App. (226 p. : ill.). Russian.
9. *Decrees of the Soviet power*: in 18 vol. Vol. XII. December 1920 – January 1921. Moscow : Politizdat, 1986. 428 p. Russian.
10. On the approval of the Air Code of the USSR: Decree of the Central Executive Committee of the USSR, Council of People's Commissars of the USSR, April 27, 1932, No. 36/460. *Collection of laws and orders of the Workers' and Peasants' Government of the USSR for 1932. Section One*. Moscow : No publ., 1932. No. 32. Art. 194. Russian.
11. *Collection of laws and orders of the Workers' and Peasants' Government of the USSR for 1935. Section One*. Moscow : No publ., 1947. 1033 p. Russian.
12. *Documents of the foreign policy of the USSR*: in 26 vol. Vol. XV. January 1 – December 31, 1932. Moscow : Politizdat, 1969. 870 p. Russian.
13. Adibekov, G., Wada, H., edit. *VKP(b), Comintern and Japan. 1917–1941*. Moscow : «Rossijskaya politicheskaya enciklopediya» (ROSSPEN), 2001. 808 p. Russian.
14. Ivanchishin, P. A., Chugunov A. I., comp. *Border troops of the USSR. 1929–1938: collection of documents and materials*. Moscow : Nauka, 1972. 775 p. Russian.
15. *Zonal state archive in Polotsk*. F. 681. Checkpoint of the 12th border detachment of the People's Commissariat for Internal Affairs of the BSSR, st. Bigosovo Western Railway. Inv. 1. Case 1. The book of incoming telephone messages of the checkpoint st. Bigosovo 12 PO NKVD BSSR. 22.03.1936 – 29.03.1937. 97 s. Russian.
16. Zaharov, M. V. *General'nyj shtab v predvoennye gody* [The General Staff in the prewar years]. Moscow : Voenizdat, 1989. 318 p. Russian.

Статья поступила в редакцию 10.08.2023
Received by editorial board 10.08.2023