

археалогіі меў рэспубліканскае значэнне, а з 1987 г. – рэгіянальнае. Падрабязны аналіз крыніцы па іншых рэгіёнах таксама, на наш погляд, можа дапамагчы “выявіць” не ўлічаныя на дадзены момант культурныя каштоўнасці.

Па-другое, параўнанне розных уліковых спісаў дазваляе прасачыць эвалюцыю змянення значэння асобных аб’ектаў спадчыны, якія, як названы вышэй “Літоўскі вал”, чамусьці неапраўдана паніжалі свой ахоўваемы статус. Гэта дазваляе звярнуць ўвагу на неабходнасць павышэння катэгорыі некаторых гісторыка-культурных каштоўнасцей. Прыклад падобных “павышэнняў” на сённяшні дзень маецца і ў Віцебскай вобласці. Доўгі час у дзеючым Дзяржаўным спісе былы Друцкі дзядзінец, які атрымаў статус помніка археалогіі агульнасаюзнага значэння разам з Полацкам яшчэ ў 1950 г., быў пазначаны як “гарадзішча” і меў да нядаўняга часу толькі катэгорыю “3” (рэгіянальнага значэння). Толькі ў 2020 годзе па ініцыятыве Віцебскага абласнога савета па пытаннях аховы гісторыка-культурнай спадчыны атрымалася ўнесці папраўкі ў Дзяржаўны спіс, уключыўшы ў склад каштоўнасці ўвесь комплекс умацаванай частцы горада разам з дзядзінцам і вакольным горадам, а таксама павысіць статус аб’екта да катэгорыі “1” (міжнароднага значэння). Тое ж самае варта зрабіць і з былымі замкамі старажытнага Полацка і некаторымі іншымі аб’ектамі спадчыны.

Па-трэцяе, аналіз розных уліковых спісаў, іх параўнанне з навуковымі публікацыямі і фактычнымі дадзенымі могуць даць магчымасць удакладніць лакалізацыю ўлічаных на дадзены момант аб’ектаў у Дзяржаўным спісе гісторыка-культурных каштоўнасцей Рэспублікі Беларусь. У якасці прыкладу можна прывесці сітуацыі з лакалізацыяй помнікаў археалогіі ў Віцебскім раёне. Так гарадзішча ля в. Зайцава ў Зборы помнікаў было памылкова аднесена да Лятчанскага сельскага савета [1, с. 187]. У той жа час як у рэгіянальным савецкім спісе аб’ект быў прывязаны да зямель Янавіцкага пасялковага савета [4, л. 59]. А з улікам таго, што вёска Зайцава пад Янавічамі знікла, памылка была перанесена і ў Дзяржаўны спіс. Толькі прывязка да р. Каспля, на беразе якой знаходзіцца гарадзішча, дала магчымасць выправіць памылку ў 2011 годзе і ўнесці змены ў прывязку помніка археалогіі, які цяпер адносіцца афіцыйна да бліжэйшай в. Лёпіна.

Памылкі з лакалізацыяй ў Віцебскім раёне ў 2020 годзе прыйшлося выпраўляць і ў адносінах да селішча і гарадзішча, якія былі прывязаны да в. Шапуры, але фактычна знаходзіліся на тэрыторыі в. Сялюты. Пра апошняе сведчыць само апісанне помнікаў у “Зборы помнікаў”: “на правым беразе р. Лучоса, на гары вышыняй 20 м., за 0.3 км на ўсход ад інтэрната інвалідаў Вялікай Айчыннай вайны” [1, с. 200]. Такая прывязка ніяк не адносілася да в. Шапуры, якая знаходзіцца на значнай аддаленасці ад р. Лучоса. Акрамя таго, інтэрнат размешчаны менавіта ў в. Сялюты, а дакладнае размяшчэнне аб’екта, добра вядомае спецыялістам раённага музея, дало магчымасць прывязаць яго ў Дзяржаўным спісе да дома № 2 па вул. Лучоскай у в. Сялюты.

Падобныя прыклады яскрава сведчаць, што грунтоўны аналіз і вывучэнне ўліковых спісаў культурных каштоўнасцей можа не толькі адлюстравачь дынаміку падыходаў да пытання захавання аб’ектаў спадчыны, але і мець важнае практычнае значэнне для аптымізацыі і ўдакладнення дзеючага Дзяржаўнага спісу гісторыка-культурных каштоўнасцей, што створыць надзейны падмурак для захавання нашай спадчыны для наступных пакаленняў.

1. Збор помнікаў гісторыі і культуры Беларусі. Віцебская вобласць / АН БССР, Ін-т мастацтвазнаўства, этнаграфіі і фальклору; рэдкал.: С. В. Марцэлеў (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск: Беларус. Сав. Энциклапедыя, 1985. – 496 с.
2. Дзяржаўны спіс гісторыка-культурных каштоўнасцей Рэспублікі Беларусь [Электронны рэсурс] / Міністэрства культуры Рэспублікі Беларусь, 2020. – Рэжым доступу: <http://gossписок.gov.by/>. – Дата доступу: 17.03.2021.
3. Советское законодательство о памятниках истории и культуры: сборник документов и материалов (1917–1972 гг.). – Мінск: Польша, 1972. – 430 с.
4. Список памятников археологии 1988 г. // Текущий архив управления культуры Витебского облисполкома. – 72 л.
5. Список памятников истории и культуры республиканского значения Белорусской ССР: в 2 кн. – Мінск: БелЭН, 1990.

Киенко Д. Г.

ИСТОЧНИКИ ИССЛЕДОВАНИЯ МЕСТА ПАДЕНИЙ САМОЛЕТОВ И СУДЕБ ЛЕТЧИКОВ: ИЗ ОПЫТА НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ГРУППЫ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ БЕЛАРУСИ «РУБОН»

Проблемой реконструкции событий, связанных с участием авиации в боевых действиях на территории Беларуси в начале Великой Отечественной войны, является практически полное отсутствие документальных свидетельств о боях приграничных авиадивизий. В таких условиях важное значение приобретают комплексные исследования, включающие в себя выявление и анализ максимального количества документальных источников (советских и немецких), проведение полевых исследований в местах дислокации авиационных частей и падения самолетов.

Единственным свидетельством гибели самолета зачастую является запись в документе «не вернулся с боевого задания». Поэтому установленное место падения самолета и факта гибели

экипажа, подтвержденное различного рода источниками, является неопровержимым фактом, позволяющим установить неизвестные условия и обстоятельства ведения боевых действий, а также трагические судьбы экипажа. На протяжении последних 15 лет автор проводил системные архивно-документальные и полевые исследования в данном направлении, где предметом изучения были места падений сбитых самолетов в период 1941–1945 гг. В результате проведенной работы сложилась определенная методика, позволяющая выявить и изучить источники, определить достоверность фактов, провести мероприятия по популяризации подвига и увековечиванию памяти погибших советских летчиков (в том числе с использованием информационно-коммуникативных технологий) [20; 18].

Локализация места падения самолета на местности, опрос свидетелей из числа местных жителей, установление направления полета, найденные элементы самолета (номера двигателей, заводской номер, элементы фюзеляжа и оборудования), а также «привязка» места падения к немецким заявкам на победы по времени и месту находки позволяет установить имена экипажа и принадлежность самолета к полку.

Особенностью нашего опыта исследований участия авиации в боевых действиях является тот факт, что в большинстве случаев поиск начинается не от записей в документе, а от определения места падения самолета, установлению его типа, принадлежности и восстановлению имен членов экипажа. Это вызвано тем, что самолеты в условиях реального воздушного боя, в большинстве случаев отставали от группы и падали в «одиночестве». В результате, вернувшиеся экипажи, в лучшем случае, могли указать лишь примерное место, где последний раз они видели в строю пропавший самолет. Очень редко в документах бывают указаны точные места или районы падения самолетов. В большинстве случаев имеется запись «пропал без вести» или «не вернулся с боевого задания».

Следующий этап состоит в работе по выявлению имен и судеб летчиков, обстоятельств гибели и возможного места захоронения (в случае если оно имело место быть, так как, примерно в 30% случаях, костные останки членов экипажей остаются на месте падения). На последнем этапе, на основе собранных объективных данных, ведется работа с документальными источниками в белорусских и зарубежных архивах.

Важным этапом является привязка данных, полученных в полевых исследованиях, содержащихся в документах и других источниках посредством геолокации к современному административно-территориальному делению. Несмотря на то, что территория поисков ограничена административными границами современных областей, исторические события требуют рассматривать территории именно как регион, административное деление помогает лишь локализовать место падения применительно к современным условиям.

Использование термина «регион» вызвано несколькими факторами. Во-первых, оно позволяет проецировать сферу поиска на «приграничные» территории соседних областей и стран. Зачастую, исторические события, приведшие к падению того или иного самолета, начинались в современных административных границах одной области, а затем локализовались в другой, как это имело место во время атак на немецкие мотомеханизированные колонны у Слонима и Барановичей. Имели место и более сложные ситуации, когда самолет был атакован в воздушном пространстве Слонимского района Гродненской области, упал на территории Барановичского района Брестской области, а летчиков похоронили в ближайшей деревне, которая снова оказалась на территории Гродненской области.

Во-вторых, позволяет применять его к более мелким административным единицам: городам, поселкам, деревням и их окрестностям, т. к. в их административных границах имели место события аналогичные вышеупомянутому случаю. Поэтому, в случае локализации места падения и его географической привязки, используются координаты в соответствии с современными административными границами районов и областей и употребляется термин «область». При описании боевых действий и событий, которые происходили динамично в различных территориальных образованиях, возникших позднее, используется термин «регион», как более соответствующий событиям и описаниям свидетельств «на местах», которые воспринимают локальную территорию без административных границ, именно как окрестный «регион».

На сегодняшний момент автором собрана достоверная информация о местах падений более 150 самолетов на территории Гродненской и Минской областей. При этом, в пределах Гродненской области по периоду 1941–1945 гг. находится 41 объект, из которых 7 – немецкие и 34 – советские самолеты, в пределах Минской 102, из которых 26 – немецкие и 76 – советские [Таблица, Таблица 3].

Наибольшая концентрация мест падений и вынужденных посадок логично вытекает из характера боевых действий авиации в 1941 г. Основная масса объектов сконцентрирована на западе Гродненской области, в пределах Гродненского, Щучинского и Мостовского районов, в Минской области – на севере (Молодеченский, Логойский районы) и на юге (Стародорожский, Копыльский) [рисунок 1, рисунок 2].

Таблица 1. Количество установленных безвозвратно потерянных самолетов на территории Минского региона [сост. по результатам исследований автора за период 2013–2019 гг.]

Год	немецкие	советские	Итого
1941	5	45	50
1942	1		1
1943	3	1	4
1944	15	30	45
не установлено	2		2
Всего	26	76	102

Таблица 2. Количество установленных безвозвратно потерянных самолетов на территории Минского региона [сост. по результатам исследований автора за период 2013–2019 гг.]

Немецкие		Советские	
Fi-156	1	СБ	18
He-111	3	А-20	2
Ju-88	7	И-15бис	3
Ju-87	4	Ил-2	9
Fw-58	2	Ил-4	18
Me-110	1	Ли-2	6
Fw-190	3	С-47	6
Fw-189	1	Пе-2	1
Me-109	1	Як-9	1
неизвестный	3	неизвестный	12
Всего	26		76

Таблица 3. Количество установленных самолетов на территории Гродненской области в период 1941–1945 гг. по типам. [сост. по результатам исследований автора за период 2007–2019 гг.]

ВВС РККА		Люфтваффе	
Тип	Количество	Тип	Количество
СБ	9	Me-109	1
Пе-2	2	Do-17	1
И-153	9	Me-110	3
Ил-4	8	Ju-87	2
Ли-2	1		
В-25	2		
А-20	2		
Ил-2	1		
Всего	34	Всего	7



Рисунок 1. Памятник летчикам 127 иап в д. Каменка (фото автора)

Установленные
безвозвратно потерянные
самолеты на территории
Гродненского региона
(распределение по
районам)



Рисунок 2. Установленные безвозвратно потерянные самолеты на территории Гродненского региона
[сост. по результатам исследований автора]

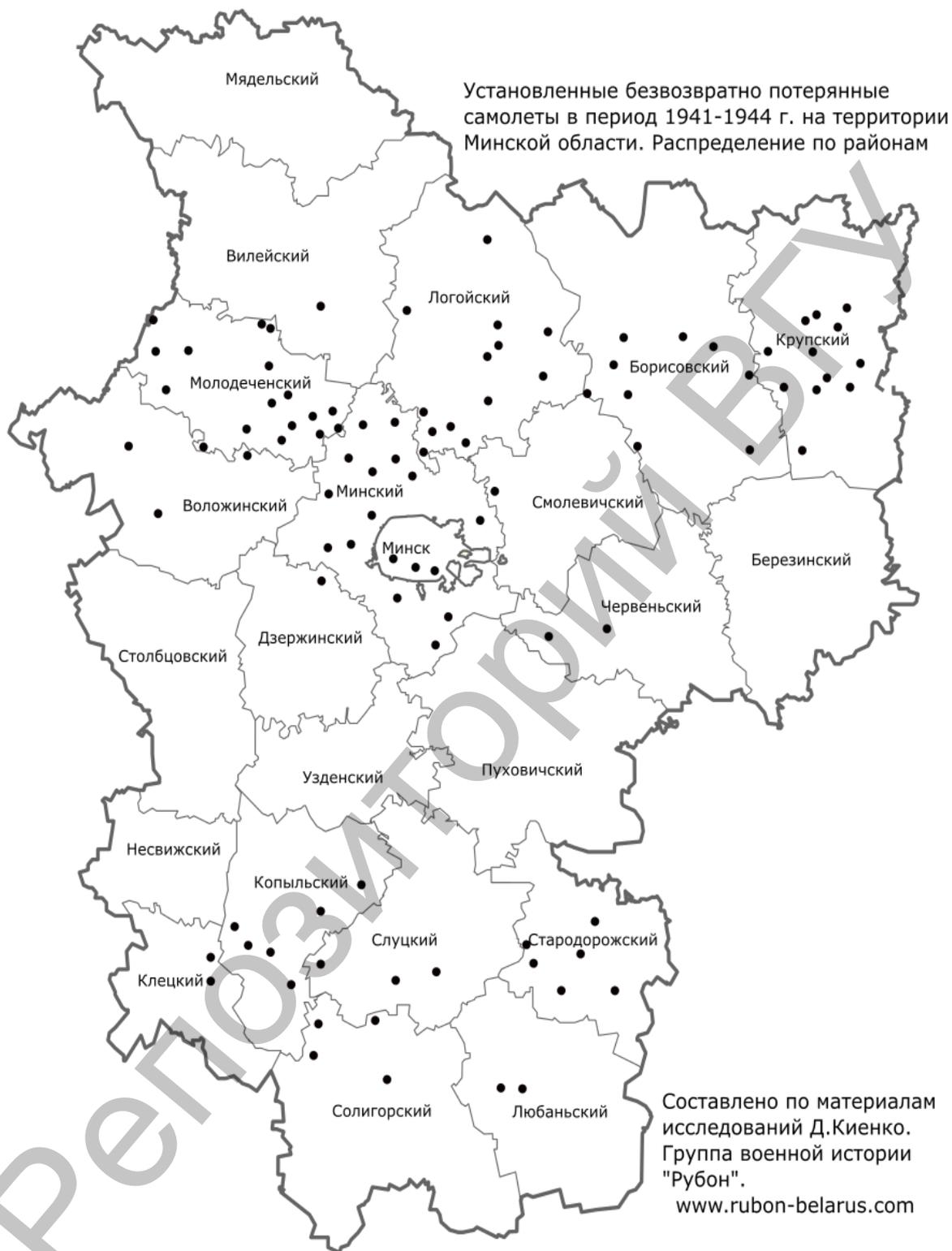


Рисунок 3. Установленные безвозвратно потерянные самолеты на территории Минской области [сост. по результатам исследований автора]

Несмотря на проделанную работу, имеющаяся информация не всегда является полной и требует дополнений, так как по другим выявленным местам падений и экипажам (потери 1941 г.) все еще не имеется достаточно достоверных сведений. Так, например, в районе Гродно – Новы Двур – Августов, 22 июня 1941 г., вели воздушные бои на самолетах И-16 пилоты 122 иап [10; 12-15]. Однако, кроме констатации факта, что те или иные летчики не вернулись с боевого вылета, в документах и отчетах о результатах полевых исследований, каких-либо сведений о месте их падения на сегодняшний день не выявлено. В то же время, сомнений в том, что они должны быть – нет, так как имеются немецкие заявки на победы над И-16, сбитых в указанном районе, с указанием времени, но без указания места [20; 16; 17].

Аналогичная ситуация связана с вылетами бомбардировщиков СБ из состава 12 и 13 бад в район Гродно – Индура для поддержки контрудара «группы Болдина» [8; 9]. Имеется информация о предположительных местах падений нескольких машин, в том числе и с возможным нахождением костных останков членов экипажей в районе Гродно. В силу невозможности идентификации в настоящее время имен и типа самолетов, они в базу данных пока не включены.

По результатам исследований боевых действий авиации в 1941 г. в небе над приграничной территорией в районе Гродно автором были достоверно установлены места гибели всех девяти летчиков 127 ИАП, погибших 22 июня 1941 г. Среди них выявлено место падения самолета И-153. По обнаруженному номеру двигателя установлена фамилия летчика, и этот самолет оказался первым сбитым советским самолетом в Великой Отечественной войне, так как пилот погиб в 4. 20 утра 22 июня [1].

Результатом исследований и последующей популяризации в научно-популярной литературе и средствах массовой информации 11-й САД и 127 иап стала установка в д. Каменка Щучинского района памятного знака, посвященного девяти летчикам 127 иап, погибшим 22 июня 1941 г. [3-5, рисунок 1].

Минская область, в силу своего географического положения, оказалась в зоне противодействия немецкой авиации атакам советских бомбардировщиков в ходе наступления немецких войск после прорыва границы. Наибольшая концентрация мест падений советских бомбардировщиков (при полном отсутствии мест падений истребителей) находится на севере и юге Минского региона. Это объясняется тем, что обе танковые группировки наступающих немецких войск пересекали Минский регион именно на севере и юге. Соответственно, потери советских бомбардировщиков были понесены вдоль основных дорог, по которым двигалась техника противника в июне 1941 г.

Значительная часть информации по Гродненской области и Молодеченскому и Логойскому районам Минской области была получена благодаря поискам краеведа Вячеслава Бриштена, который с середины 80-х гг. XX в. проводил полевые и архивные исследования, вел переписку с ветеранами. Сегодня его сын – Дмитрий продолжает дело отца и является заместителем руководителя научно-исследовательской группы «Рубон». Регулярные полевые выезды позволили наладить контакты и сотрудничество с краеведами в регионах. Особенно следует отметить помощь краеведов Крупского, Логойского и Молодеченского районов.

Наибольшее количество обнаруженных мест падений самолетов находится на территории Щучинского, Молодеченского и Логойского районов [Таблица, Таблица]. Это вызвано несколькими факторами: исследования в Щучинском районе начались еще в 2002 г., а в Логойском и Молодеченском все места были обнаружены в результате интенсивных полевых исследований, проведенных на его территории научно-исследовательской группой «Рубон» в период 2015–2019 гг. по инициативе и активной поддержке краеведов А. Павлюковича, Д. Снытко, Д. Бриштена, за что автор высказывает им искреннюю благодарность.

Результаты исследований сводятся в единую базу данных. Информация собиралась следующими методами: опрос свидетелей из местного населения, поиск материальных доказательств, анализ публикаций в прессе, архивных документов и воспоминаний свидетелей или участников боев. Основным принципом включения сведений в базу данных является:

- достоверность фактической информации, которая подтверждается материальными свидетельствами на месте падения самолета, позволяющими идентифицировать его тип;
- показания свидетелей из числа местных жителей или участников боя;
- архивные или иные документальные указания на обстоятельства, место падения и гибели экипажа.

В базе данных учитывались также оставленные экипажем самолеты, которые не разбились и не сгорели при посадке, но тем не менее были безвозвратно потеряны, так как оставались в тылу противника, таких на сегодняшний день подтверждены три факта. Материалы публикуются на сайте научно-исследовательской группы «Рубон», в научных и научно-популярных изданиях Республики Беларусь, Российской Федерации [3-5; 18; 19; 21]

Таблица 4. Распределение по районам Гродненской области установленных безвозвратно потерянных самолетов [сост. по результатам исследований автора за период 2007–2019 гг.]

Волковысский	1
Гродненский	7
Дятловский	1
Кореличский	2
Лидский	2
Мостовский	8
Новогрудский	3
Островецкий	1
Ошмянский	1
Свислочский	1
Слонимский	2
Сморгонский	2
Щучинский	10
Всего	41

Таблица 5. Распределение по Минской области безвозвратно потерянных самолетов на территории [сост. по результатам исследований автора за период 2013–2019 гг.]

Березинский	1
Борисовский	9
Вилейский	4
Воложинский	3
Дзержинский	1
Копыльский	2
Клецкий	5
Крупский	12
Логойский	14
Любанский	2
Червеньский	2
Стародорожский	4
Минский+Минск	18
Молодеченский	18
Слуцкий	4
Смолевичский	1
Солигорский	2
Червеньский	2
Всего	102

По состоянию на 1 июля 2019 г. в базе данных имеется 102 места падений самолетов (за период 1941–1945гг.) на территории Минской области, в Гродненской области – 41. Исходя из имеющихся данных, потенциально может быть установлено еще не менее 50 мест падений.

Советские самолеты, значащиеся как «неизвестные», относятся к 1941 г. [Таблица 2]. По предварительным данным, в большинстве своем, это самолеты СБ, однако дополнительных сведений, позволяющих установить экипаж или принадлежность к полкам, пока не имеется. Наличие такого количества самолетов СБ вполне сопоставляется с интенсивностью и общим направлением их вылетов в данный регион, а также заявками «на победу» с немецкой стороны. Источники пока не позволяют точно локализовать места их падений, так как с советской стороны имеется только указание на цели и время вылета, а а с немецкой – время атаки. При отсутствии исходной документальной информации установить места падений самолетов и узнать о событиях, которые этому предшествовали или имели место после падения самолета, помогает работа с местным населением. Как правило, местные жители полностью подтверждали факт падения или посадки советских многомоторных самолетов с экипажем в составе от 2 до 3 человек в 1941 г., в случае если это происходило в пределах 3–5 км от населенного пункта.

Примером может служить ситуация в Городокском сельсовете Молодеченского района. На окраине деревни имеется безымянная могила советских летчиков, место падения самолета которых, было локализовано группой «Рубон» в 2017 г. Тип и принадлежность самолета к полку, на данный момент, не

установлены ввиду отсутствия значимых находок, однако, исходя из информации свидетелей, учитывая множество косвенных факторов, по всей вероятности это был самолет СБ.

В другом случае, в Логойском районе, на 4–5 день войны, советский двухмоторный самолет, преследуемый немецким истребителем, загоревшись в воздухе, упал на лес. Погибли два лейтенанта и сержант. Деревня Боровые, в 200 м от которой погиб экипаж, была сожжена немецкими полицейскими частями во время войны вместе с жителями и не восстанавливалась после войны. Свидетелей нет, тем не менее, опросом было установлено, что экипаж первично был захоронен рядом, однако в течение трех лет поисков и дополнительного опроса жителей соседних деревень, оказалось, что в 50-е гг. XX в. их как безымянных перезахоронили на кладбище в д. Беларучи. Нашелся даже свидетель, который вспомнил, что, будучи школьником, помогал учителю по труду в Беларучской школе, заливать цемент, для памятника безымянным летчикам. По найденным элементам двигателей и дюрала было установлено что это был СБ, однако имена летчиков до сих пор неизвестны.

В базе данных учитывались также оставленные экипажем самолеты, которые не разбились и не сгорели при посадке, но, тем не менее были безвозвратно потеряны, так как оставались в тылу противника.

Так, один из СБ поздних серий, выпуска 1940 г., совершил посадку у д. Антополь. Через месяц после посадки 13 детей, возвращаясь со сбора грибов, залезли в стоявший на поле самолет. Один из них, не зная с чем имеет дело, расстопорил блестящую «вертушку» взрывателя ФАБ, раскрутил ее, приведя взрыватель в боевое состояние. Раздался взрыв, все дети погибли от детонации бомб, находившихся в бомболожке.

В ходе многолетней работы удалось установить принадлежность 70% самолетов и выявить фамилии более 80 членов экипажей. По немецким потерям самолетов в Беларуси ведется активное сотрудничество с исследователями из Германии.

Таким образом, проводимые комплексные исследования позволяют реконструировать события начального периода Великой Отечественной войны и являются важным источником, который может использоваться в дальнейшем ввиду частого отсутствия документальных свидетельств. Нарботанные материалы включают в себя: уточнение и дополнение документальных сведений об обстановке на западном ТВД; установление фактов в действиях авиации, оставшихся ранее неизвестными; выяснение судеб экипажей, погибших или пропавших без вести в Беларуси; проведение системной работы по выявлению, изучению, популяризации и мемориализации фактов участия авиации в боевых действиях в годы Великой Отечественной войны на территории Беларуси.

1. Киенко, Д. Г. Гродненский регион как объект исследования мест падений самолетов 1941–1945 г. / Д. Г. Киенко // Беларусь і Германія: гісторыя і сучаснаць : матэрыялы Міжнароднай навуковай канферэнцыі, Мінск, 7 красавіка 2017 г. / рэдкал.: А. А. Каваленя (адк. рэд.) [і інш.]. – Вып. 16. – Мінск, 2017. – С. 155–159.
2. Киенко, Д. Г. "Каролин (Гродно) первый аэродром Беларуси / Д. Г. Киенко. – Минск : Рубон ; Смоленск : Хартекс, 2018. – 82 с.
3. Киенко, Д. Г. Крылья над Гродно: боевые действия 127 ИАП 22–23 июня 1941 г. / Д. Г. Киенко. – Гродно : Хата, 2009. – 37 с.
4. Киенко, Д. Г. Крылья над Лидой: боевые действия 122 ИАП 22–23 июня 1941 г. / Д. Г. Киенко. – Гродно : Хата, 2009. – 56 с.
5. Киенко, Д. Г. Крылья над Неманом: трагедия 16 СБАП 22 июня 1941 г. / Д. Г. Киенко. – Гродно : Хата, 2010. – 64 с.
6. Киенко, Д. Г. Аэродром Лида – сто лет полетов / Д. Г. Киенко, В. Н. Сливкин. – Смоленск : Хартекс, 2013. – 168 с.
7. Павлюкович, А. Случай в Загорье (Антопольская трагедия) [Электронный ресурс] / А. Павлюкович // Рубон – сайт военной археологии Беларуси. – Режим доступа: <http://rubon-belarus.com/avia-history/423-slucaizagorie.html>. – Дата доступа: 18.10.2008.
8. Центральный архив министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО). – Ф. 13 БАД. Оп. 1. Д. 2. Л. 8–14.
9. ЦАМО. – Ф. 20056. Оп. 1. Д. 8.
10. ЦАМО. – Ф. 11 САД. Оп. 1. Д. 24. Л. 3.
11. ЦАМО. – Ф. 11 САД. Оп. 2. Д. 5. Л. 2.
12. ЦАМО. – Ф. 11 САД. Оп. 2. Д. 6. Л. 2.
13. ЦАМО. – Ф. 122 ИАП. Оп. 143365. Д. 2. Л. 2.
14. ЦАМО. – Ф. 122 ИАП. Оп. 342220. Д. 1. Л. 1–8.
15. ЦАМО. – Ф. 122 ИАП. Оп. 342246. Д. 1. Л. 2–14.
16. Prien, J. «Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe 1934–1945. Teil 6 / I. Unternehmen «Barbarossa» Einsatz im Osten – 22.06. bis 05.12.1941» / J. Prien. – London : Axis, 1998. – 279 p.
17. Prien, J. Jagdgeschwader 53 – A History of the «Pik As» Geschwader / J. Prien – London : Axis, 1998. – 196 p.
18. Киенко, Д. Г. Минская область, как объект исследования мест падений самолетов 1941–1945 гг. / Д. Г. Киенко // Военная археология. – 2019. – № 2. – С. 18–20.
19. Киенко, Д. Г. Минская область, как объект исследования мест падений самолетов 1941–1945 гг. Статистический обзор / Д. Г. Киенко // Авиация и космонавтика. – 2020. – № 6. – С. 21–23.
20. Киенко, Д. Г. Гродненский регион как объект исследования мест падений самолетов 1941–1945 г. / Д. Г. Киенко // Беларусь і Германія: гісторыя і сучаснаць : матэрыялы Міжнароднай навуковай канферэнцыі, Мінск, 7 красавіка 2017 г. / рэдкал.: А. А. Каваленя (адк. рэд.) [і інш.]. – Вып. 16. – Мінск, 2017. – С. 155–159.
21. Киенко, Д. Под крылом – Беларусь / Д. Киенко. – Минск : Рубон, Смоленск : Хартекс, 2020. – 144 с.