ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ВОЗДУШНЫЕ ДЕСАНТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

А. ГОВЕ Я. МАСАО ДЖ. ГЕЙВИН

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ВОЗДУШНЫЕ ДЕСАНТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ВОЗДУШНЫЕ ДЕСАНТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

АЛЬКМАР ГОВЕ

ВНИМАНИЕ, ПАРАШЮТИСТЫ!

ЯМАБЭ МАСАО

ПАРАШЮТИСТЫ ЯПОНСКОГО ФЛОТА

ДЖЕЙМС ГЕЙВИН

ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНАЯ ВОЙНА

ИЗДАТЕЛЬСТВО АСТ МОСКВА 2003

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62
В64

Серия основана в 1998 году

Серийное оформление А. Кудрявцева

Предисловие и приложения В. Гончарова

Подписано в печать 13.02.03. Формат 84×108 $^{1}/_{32}$.
Усл. печ. л. 35,28. Тираж 5 000 экз. Заказ № 1210.

Воздушные десанты Второй мировой войны. — М.: ООО
В64 «Издательство АСТ», 2003. — 672 с.: ил., 16 л. ил. — (Военно-историческая библиотека).

Содерж.: Внимание, парашютисты! / А. Гове. Парашютисты японского флота / Я. Масао. Воздушно-десантная война / Дж. Гейвин.

ISBN 5-17-017565-5

Данный сборник посвящен истории создания и первому боевому опыту воздушно-десантных войск во Второй мировой войне. Немецкий воздушный десант сыграл важную роль в захвате Норвегии, Бельгии и Голландии, а также острова Крит в 1941 г. В октябре 1943 г. высадкой с воздуха немцы отбили у англичан остров Родос. Широко применяли воздушные десанты японские войска при захвате нефтедобывающих районов Нидерландской Ост-Индии в начале 1942 г.

Книга содержит приложения, карты, схемы и будет интересна как специалистам, так и любителям военной истории.

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62

© Предисловие, приложения. В. Гончаров, 2003
© ООО «Издательство АСТ», 2003

ПРЕДИСЛОВИЕ

Хотя первые боевые операции, связанные с переброской разведчиков и диверсантов в тыл противника с помощью аэропланов, были осуществлены еще в ходе Первой мировой войны, как род оружия воздушно-десантные войска появились лишь в середине 1930-х годов. Массовое боевое применение они нашли в ходе Второй мировой войны, однако к 1939 году как специализированный род войск воздушно-десантные подразделения фактически имелись лишь у двух стран — СССР и Германии.

Первые опыты использования воздушных десантов были проведены Красной Армией в 1929 году (в Средней Азии, при борьбе с басмачами) и Германией в 1938 году (при оккупации Австрии). В 1935 и 1936 годах в СССР впервые в мире были проведены крупные учения с участием парашютных и посадочных десантов, благодаря хорошо поставленной рекламе получившие известность во всем мире. Однако впервые в боевых условиях воздушно-десантные войска применила Германия, продемонстрировав их высочайшую эффективность. Немецкие парашютисты сыграли важную роль в захвате Норвегии, Бельгии и Голландии. Апофеозом воздушно-десантной операции стал захват острова Крит в мае 1941 года, произведенный только с помощью воздушных десантов. Гораздо менее известен второй подобный опыт — когда уже в октябре 1943 года высадкой с воздуха немцы отбили у англичан остров Родос. Применяли воздушные десанты и японские войска (как армия, так и флот) при захвате нефтедобывающих районов Голландской Ост-Индии в начале 1942 года.

Однако уже опыт первых лет войны показал, что воздушные десанты небольшой численности (порядка рот и батальонов), оснащенные только ручным вооружением, способны успешно действовать лишь в условиях деморализации и дезорганизации противника и при низкой плотности его войск в районе высадки. Немецкие десантники в Голландии в мае 1940 года не добились больших успехов и понесли серьезные потери. Чрезвычайно высокие потери понесли немецкие парашютисты первой волны на Крите и японские — при высадке на остров Суматра в феврале 1942 года. Советские воздушные десанты, высаженные в январе-феврале 1942 года в ходе Московской битвы и осенью 1943 года при форсировании Днепра, были вынуждены сражаться с многократно превосходящими силами противника и достигли лишь тактических успехов. Выяснилось, что при высокой мобильности сил противника высадка десанта волнами и затягивание операции на несколько дней ведут к неизбежному поражению.

Поэтому воздушно-десантные операции западных союзников, как правило, проводились очень крупными силами и только при подавляю-

щем господстве в воздухе своей авиации. Тем не менее и в этих условиях воздушные десанты 1943 года в Италии не достигли значительных успехов, при этом потери в личном составе достигали 50 %. Поэтому в дальнейшем англо-американские войска применяли только массированные десанты — масштабами до нескольких дивизий и общей численностью в десятки тысяч человек. В 1944 году воздушно-десантные части сыграли значительную роль во время высадки в Нормандии, однако Арнемская операция (крупнейшая воздушно-десантная операция Второй мировой войны), проведенная в сентябре 1944 года и имевшая целью обеспечить наземным войскам прорыв германского фронта в Голландии и выход за реку Рейн, не достигла всех поставленных целей. Несмотря на высадку в общей сложности 35 000 человек с артиллерией, танками и транспортом, преодолеть Рейн союзникам не удалось, хотя были форсированы реки Маас и Ваал, а также несколько крупных каналов. Потери десантников оказались огромны — 1-я английская воздушно-десантная дивизия (одна из трех высаженных) потеряла убитыми и пленными около 75 % своего боевого состава.

В целом за период Второй мировой войны воздушно десантные войска продемонстрировали высокую эффективность, сопряженную, однако, со столь же высокими потерями. Опыт их использования далеко не всегда оказывался удачным, еще раз подтверждая старый тезис о том, что любое оружие надо уметь применять. Истории создания и первому опыту боевого применения этого рода оружия во Второй мировой войне и посвящен настоящий сборник.

* * *

Книга Алкмара Гове впервые увидела свет в 1954 году в Западной Германии. Ее автор начал войну рядовым стрелком-парашютистом, а закончил ее обер-лейтенантом, командиром стрелково-парашютной роты. Эта работа была написана с помощью и при непосредственном участии создателей германских воздушно-десантных войск генералов Штудента и Рамке (высказывалось даже подозрение, что Штудент был редактором немецкого издания книги, хотя в выходных данных о нем и не упоминается). Хотя книга, по замыслу автора, должна была описывать всю историю зарождения и развития германских воздушно-десантных войск, основное внимание в ней уделено только двум операциям — захвату Бельгии и Голландии в мае 1940 года и высадке на острове Крит в мае 1941 года. Зато эти операции описаны в максимальных подробностях.

Автор «Парашютистов японского флота» — офицер-парашютист Императорского японского флота капитан-лейтенант Ямабэ Масао; эта книга впервые была опубликована в Японии в мае 1956 года и представ-

ляет собой смесь мемуаров и попытки исторического исследования. До конца 1940 года, вплоть до перевода в морскую авиацию, Ямабе был штурманом миноносца «Кидзи», он участвовал в блокаде китайского побережья, а затем получил назначение в Иокосукский отряд морской авиации в качестве испытателя парашютов. В ходе войны он служил во флотских парашютных подразделениях, участвовал в нескольких воздушно-десантных операциях 1942 года и закончил войну в должности командира парашютного батальона, а затем был осужден как военный преступник (видимо, основным его преступлением была именно служба в парашютных войсках). Скончался он в 1975 году.

В своей книге Ямабе попытался показать историю зарождения и боевого применения воздушно-десантных частей японского флота, а также особенности подготовки парашютистов, их вооружения и снаряжения. Он подробно описывает десанты на Целебес и Тимор, в которых принимал непосредственное участие. Однако автор почти ничего не говорит об организации и боевом применении армейских парашютных частей — ссылаясь на недостаток информации, постоянные трения между армией и флотом и отказ сухопутных войск координировать свои действия и исследования с военно-морскими силами. Фактически до самого начала Второй мировой войны Япония не имела ни во флоте, ни в сухопутных войсках парашютно-десантных частей, а первый опыт использования небольших групп парашютистов был получен в Китае летом и осенью 1941 года. Так, например, в октябре 1941 года в операции под Чанша впервые были выброшены в тыл китайских войск три небольших парашютных десанта с тактическими и разведывательно-диверсионными целями.

Подготовка парашютно-десантных частей проводилась в условиях глубокой секретности в последние месяцы перед вступлением страны в войну, и фактически до начала войны на Тихом океане об их существовании было мало кому известно даже в самой Японии. Эта секретность зашла так далеко, что сухопутные войска не знали об экспериментах, проводимых с парашютами в морском флоте, а флот не знал, что делается в этом отношении в армии. Опираясь на опыт немецких воздушно-десантных войск, в 1942 году японское командование приступило к формированию воздушно-десантных частей, но почти все они входили в состав ВВС сухопутных войск. Авиация флота имела два собственных парашютно-десантных отряда (батальона), которые предназначались для участия в морских десантных операциях, несения охранной и патрульной службы. В начале 1942 года парашютные части морского флота принимали участие в операциях на островах Голландской Ост-Индии, несколько позже они были возвращены в Японию и объединены в парашютный полк.

К концу 1944 года все воздушно-десантные части японской армии были сведены в воздушно-десантную дивизию. Кроме того, к этому времени существовало несколько армейских учебно-тренировочных воздуш-

но-десантных подразделений. В конце 1944 года было спланировано несколько диверсионных операций японских парашютистов против американских аэродромов на островах Лейте и Окинава, с которых велись бомбардировочные налеты на территорию Японии, но все эти операции так и остались неосуществленными, а парашютные части применялись как обычные наземные подразделения береговой обороны.

Работа генерал-майора американской армии Джеймса Гейвина «Воздушно-десантная война» впервые была издана в Соединенных Штатах в 1947 году, она посвящена воздушно-десантным операциям союзников в 1943—1945 годах. Ее автор принимал непосредственное участие во всех крупных воздушно-десантных операциях союзников в Европе, в своей книге большое внимание уделяет вопросам подготовки и организации десантных действий. Позже, уже в 1950-х годах, генерал-лейтенант Гейвин являлся заместителем начальника штаба американской армии и оказал большое влияние на американскую доктрину применения воздушно-десантных войск.

Сборник иллюстрирован большим количеством карт, в качестве приложений в него включен краткий справочник по транспортной авиации Второй мировой войны, а также обзорная статья, посвященная боевым действиям советских воздушно-десантных войск.

Алькмар Гове

ВНИМАНИЕ, ПАРАШЮТИСТЫ!

Идея прокладывает себе дорогу

Перевод с немецкого О. В. Саломатина и А. Г. Бубновского

Глава I

ФРОНТ СТАБИЛИЗИРУЕТСЯ

Август 1914 года. Идет мировая война. Под Льежем грохочут немецкие сверхтяжелые осадные орудия. С треском лопаются броневые колпаки под ударами тяжелых снарядов.

18 августа на правом фланге немецких войск начинается мощное планомерное наступление. Немецкие войска безостановочно гонят перед собой противника. Блокируется крепость Антверпен. Немецкая кавалерия хозяйничает во Фландрии. Без устали марширует немецкая пехота. На Марне идет решающее сражение. Свежие французские силы, подброшенные сюда на парижских такси, впервые останавливают немцев.

9 сентября. Неправильно оценив обстановку, немцы прекращают наступление и отходят к реке Эне. Французы и англичане, уверенные в своей победе, преследуют их. Но выбить немцев с занимаемых ими позиций невозможно. Фронтальное наступление обескровливает противника. Но он уже нашел новый выход, его интересуют теперь фланги. Они открыты и их можно обойти! Антверпен сдается. Остаткам гарнизона бельгийской крепости удается оторваться от противника. Начинается так называемый бег к морю. Обе стороны хотят выиграть друг у друга фланги, обойти их, чтобы снова выйти на оперативный простор. Слишком поздно! После боев, проходящих с переменным успехом, фронт стабилизируется на всем протяжении от Альп до Северного моря. Приходит время позиционной войны.

В Восточной Пруссии Гинденбург выигрывает сражение под Танненбергом, использовав железные дороги и выносливость прусских гренадеров на маршах. После этого обстановка на Восточном фронте изменяется. Здесь тоже начинается позиционная война. Всюду проволочные заграждения, всюду траншеи. Самолеты, пока еще одиночные, следят в тылу врага за передвижениями его войск. Борьба идет не только на суше и на море, но и в воздухе.

Война теперь ведется в трех измерениях.

1915 год. На Западе захлебываются яростные атаки французов, атакам предшествует невиданный по силе артиллерийский огонь.

В Мазурах в середине зимы Гинденбург разбивает русских.

В мае на рубеже Горлице—Тарнов Маккензен прорывает фронт русских. Начинается новое большое наступление. В сентябре Гинденбург бросает через Вильно на Молодечно крупные кавалерийские силы, пытаясь взять противника в клещи. Но охват происходит слишком медленно: сил не хватает. Осенью и здесь фронт, отодвинувшись далеко на территорию противника, стабилизируется.

На Западе и на Востоке фронты застывают в неподвижности. Появляется новое понятие — «война материальных средств».

* * *

Картина войны изменилась. Воюющие стороны, подобно кротам, зарылись в землю. Мощные препятствия и заграждения прикрывают их позиции.

Война превратилась в артиллерийскую дуэль. Снаряды всех калибров роют землю, ломают укрепления, разносят блиндажи и окопы. В укрытиях, заживо погребенные, гибнут люди.

Временами, после нескольких часов обстрела, завеса огня поднимается и переносится в глубину обороны. Густыми цепями противник бросается в атаку. Он идет вперед, сознавая свое превосходство, уверенный в победе. Разве может уцелеть что-либо живое после такого все испепеляющего огня?

Но, оказывается, погибло не все. Тут и там сохранились укрытия, блиндажи. Обороняющиеся поспешно устанавливают пулеметы на края воронок. И смерть снова пожинает свою кровавую жатву. Натолкнувшись на огонь немногих уцелевших пулеметных гнезд, атака захлебывается. Стройные цепи наступающих рассеиваются огнем этого оружия. Так обстоит дело и у англичан, и у французов, и у немцев. На Востоке грудами лежат трупы русских солдат. Пулемет в руках обороняющегося стал таким средством, против которого наступающий почти не может бороться[1].

Изыскиваются новые средства. Штабы за линией фронта жаждут узнать, что происходит у противника. Генералы ищут такое оружие, которое помогло бы им осуществить прорыв вражеского фронта. Они хотят вывести войну из состояния оцепенения. На помощь

[1] Здесь автор отдает дань распространенному заблуждению — в действительности самым эффективным оружием против плотных цепей пехоты, ползущих по изрытому воронками полю, был не пулемет, а артиллерийская шрапнель. *(Прим. ред.)*

может и должен прийти мотор. Он выручал уже много раз. Благодаря ему оказалось возможным построить самолет и автомобиль.

Грохоча по плохим дорогам, к фронту ползут колонны грузовиков. Они доставляют туда людей, боеприпасы и военные материалы, эвакуируют в тыл раненых.

А в воздухе первое слово уже принадлежит летчикам. Самолет стал необходимым[1]. Он ведет разведку, сбрасывает бомбы. Действуя как штурмовик, аэроплан оказывает поддержку наземным войскам, а когда самолеты выполняют задачи истребителей, то вражеской авиации приходится держаться в отдалении.

Мотор следовало бы использовать и в бою, чтобы его силой двигать вперед оружие, защищенное броней. Эта идея не нова. Еще в 1911 году офицер австро-венгерской армии обер-лейтенант Бурштын создал проект своеобразной гусеничной боевой машины, которая должна была обладать большой проходимостью. Его изобретение было отвергнуто высшими инстанциями как бесполезное. Несть пророка в отечестве своем! Однако англичане во время войны вспомнили об этом проекте. Надеясь посредством использования таких «сухопутных крейсеров» перенести на сушу принципы войны на море, они создали танк.

* * *

Февраль 1916 года. Под Верденом бушует ураганный огонь немецкой артиллерии. Немцы переходят в наступление. Они сразу же продвигаются до Дуомона и Фруад-Тер. Взята деревня Флёри. По «священной дороге» от Бар-ле-Дюка к Вердену непрерывным потоком движутся грузовики, доставляя защитнику Вердена генералу Петэну резервы и предметы снабжения. И мотор спасает Верден.

В июне 1916 года семидневной канонадой начинается сражение на Сомме. Оба противника бросают в бой огромные массы людей и техники. Англичане и французы добиваются лишь небольших территориальных успехов. Обе стороны несут колоссальные потери, но ни одна не получает перевеса.

15 сентября 1916 года сражение между Гинши и Тьепвалем достигает наибольшего ожесточения. Британский генерал Хейг[2]

[1] Гинденбург позднее заявил: «Без авиации не было бы Танненберга». См.: Schlachten des Weltkrieges in Einzeldarstellungen, Bd. 19; Hrsg im Auftrag des Reichsarchives, Oldenburg, 1927, S. 247.

[2] Дуглас Хейг (1861–1928) – английский генерал, командующий британскими войсками во Франции в 1915–1918 годах. *(Прим. ред.)*

посылает на штурм позиций противника англичан, ирландцев, новозеландцев и канадцев. И вот по полю боя, изрытому воронками, ползут неуклюжие бронированные чудовища, похожие на исполинских черепах. Орудия и пулеметы, установленные на них, сеют смерть и опустошение. У немцев захватывает дух. Они в ужасе смотрят на это новое и страшное оружие. Пули их пулеметов и винтовок, высекая искры, отскакивают от брони танков. Как боевые слоны Ганнибала, эти чудовища пробивают своей пехоте путь через боевые порядки противника.

Но вскоре немцы приходят в себя. Ведь у них есть гранаты. Бросок, взрыв, и колосс останавливается. Густой черный дым вырывается из него. Внутри танка бушует пламя. Кончено! Готов! И пехотинец находит выход из этого положения, казавшегося ему безнадежным. Связки ручных гранат летят под гусеницы чудовищ, мужественные люди карабкаются на стальные коробки, чтобы разделаться с ними. Тьепваль остается в руках немцев. Быстро организуется прочная оборона. В использовании нового оружия англичанам необходимо еще накопить опыт.

А в это же время на Восточном фронте происходит еще одно событие, которое по своей форме напоминает выходки гусар прошлого века, но остается почти незамеченным на фоне крупных сражений Великой войны.

На одном из полевых аэродромов Восточного фронта в тесную кабину самолета втискиваются лейтенант Коссель[1] и оберфельдфебель Виндиш. Им подают какой-то груз. Механики проворачивают воздушный винт. Пилот орудует на своем примитивном сиденье. Мотор резко хлопает и заводится. Самолет, подпрыгивая, направляется к старту, начинает разбег, мчится по полю, с трудом отрывается от земли, подымается ввысь и исчезает по направлению к фронту.

Фронтовые укрепления русских остаются далеко позади. Недалеко от Ровно, у большой железнодорожной магистрали, летчик сажает самолет. Коссель и его спутник выпрыгивают на землю, забирая из машины свой груз. Самолет тотчас же взлетает, чтобы вернуться на аэродром.

Высадившиеся отправляются в путь. Они должны вывести из строя русскую железную дорогу, снабжающую этот участок фронта, чтобы перерезать артерию снабжения здесь, на расстоянии 80

[1] Лейтенант Коссель служил в 65-м полевом авиаотряде, из которого вышли знаменитые летчики-истребители Бельке и Иммельман.

км от линии фронта. Смелая попытка удается. Под грохот взрывов разлетаются в разные стороны рельсы. Несколько часов спустя над условленным пунктом встречи кружит самолет. Он приземляется, забирает Косселя и Виндиша и доставляет их невредимыми обратно за линию фронта.

Неизвестно, кому пришла в голову идея этого мероприятия, неизвестно, были ли сделаны из этого какие-либо выводы. Фактом остается одно: в первый раз в военной истории самолет используется для высадки воздушного десанта. Идея высадки в тылу противника осуществилась, противник обойден с воздуха.

Маленький эпизод, не замеченный на фоне грозных событий Первой мировой войны, становится значительным в свете последующих событий.

* * *

Первыми новой возможностью заинтересовались службы разведки. Они стали посылать самолеты для того, чтобы незаметно доставлять своих агентов к месту назначения. В это же время они начинают использовать и другое вспомогательное средство, позволяющее высаживать агентов без посадки самолета. Таким вспомогательным средством является парашют-аппарат, применявшийся ранее только для спасения летчика во время аварии в воздухе[1].

Парашют уже не раз помогал наблюдателям аэростатов и экипажам самолетов благополучно приземлиться в случае аварии. Следовательно, его можно было использовать также и для выброски на землю солдат, и тогда парашют мог стать важнейшим боевым средством. Такое использование парашюта открывало совершенно новые возможности и сулило большой успех.

Стремление прорвать застывшие фронты росло. Теперь уже и французы начали строить танки. В апреле 1917 года на Шмен-де-Дам[2] они повторили попытку своих предшественников, англичан, на Сомме и потерпели неудачу. Но упорство западных союзников

[1] История парашюта берет свое начало в Китае, где еще до нашей эры акробаты-парашютисты прыгали с высоких башен. В Европе чертежи первого парашюта были сделаны Леонардо да Винчи. Хорват Варро Веренцио, который в 1617 году в Венеции спустился с крыши дворца на четырехугольном парашюте, вероятно, был первым европейским парашютистом. В качестве спасательного приспособления парашют был «вновь» открыт в XVIII веке братьями Монгольфье. В военных целях парашют был использован лишь во время Первой мировой войны.

[2] «Дамская дорога» — исторический тракт во Франции, идущий от Парижа на север и имеющий большое стратегическое значение. *(Прим. ред. 1957 г.)*

не ослабевает; не кто иной, как Уинстон Черчилль, министр вооружений Англии[1], настаивает на строительстве танков, сознавая их огромную военную ценность. То, чего не сумели сделать несколько танков, смогут сделать несколько сотен! И этот день наступил.

20 ноября 1917 года под Камбре англичане наносят неожиданный удар по немецким позициям. После короткого, но мощного огневого налета 324 танка двумя эшелонами пересекают поле сражения и вклиниваются в оборону немцев. Но эти бронированные корабли еще слишком тихоходны, их скорость слишком мала, она не превышает 3,2 км/час. Разгорается ожесточенный бой. К концу его немцам в результате контрудара удается даже захватить часть территории противника, 124 разбитых танка остаются на поле боя. Это огромное кладбище танков — кровавый, но поучительный урок на будущее.

Весна 1918 года. Наступление немецких войск на Западе сотрясает фронт союзников. Немцы угрожающе приближаются к Амьену. Англичане и французы собирают все резервы, для их переброски в район прорыва используются все автомашины. Дело идет о часах и минутах. И снова мотор решает исход сражения: под Виллер-Бретоном немцы остановлены, здесь создан новый фронт.

Однако немцы не успокаиваются и снова переходят в наступление, на сей раз на Марне. Их настигает сильный контрудар во фланг, который союзники под прикрытием большого числа танков наносят из района леса Виллер-Котре. Они вбивают в немецкие боевые порядки несколько клиньев, которые вынуждают немцев оттянуть свой фронт назад. Танк становится все мощнее, значение его растет.

8 августа 1918 года у Римской дороги[2] близ Амьена раздается сильный грохот артиллерии англичан. Дымовая завеса застилает поле сражения, по которому катится огневой вал. Оставаясь в пределах разлета осколков своих снарядов, вплотную за огневым валом следуют не менее 430 танков, которые выходят на немецкие позиции и начинают их утюжить. Они сразу же прорываются глубоко в тыл немцам и появляются на немецких артиллерийских

[1] Черчилль стал министром вооружений в июне 1917 года, а до этого он был Первым лордом Адмиралтейства, то есть морским министром. *(Прим. ред. 1957 г.)*

[2] Дорога, построенная римлянами в I веке до н. э., то есть во время завоевания Галлии Римом; она проходила через всю страну от Массилии (Марселя) до порта Итий на берегу Па-де-Кале. Большая часть этой дороги сохранилась до наших дней. *(Прим. ред. 1957 г.)*

позициях прежде, чем там вообще успевают понять, что, собственно, произошло. Штабы эвакуируются, резервы рассеиваются, удар развивается неудержимо. Англичане добились своего — наконец-то с помощью танков они прорвали фронт немцев. В руки союзников попадают 170 орудий и 9000 пленных... Но происходит нечто странное, нечто такое, чего не ожидал никто и менее всего — сами немцы: англичане не используют своего успеха, они не наступают дальше, они останавливают продвижение! Оказывается, они не ожидали такого успеха и не подготовили свою армию к преследованию противника.

* * *

Союзники вскоре также приходят к мысли проникнуть в тыл противника, используя для этого самолет. Первыми на такой опыт отважились французы. Однако в отличие от немцев они решили использовать в качестве десантного средства парашют. Летом 1918 года французский майор Эврар с двумя спутниками совершает прыжок в Арденнах. На парашютах им сбрасываются радиостанция и взрывчатка. Группа проводит несколько удачных взрывов на железных дорогах и через неделю пробивается к линии фронта.

Вероятно, как раз известие об этом удачном мероприятии и навело американского генерала Уильяма Митчелла, бывшего тогда главнокомандующим военно-воздушными силами США во Франции, на мысль о том, что если оказалось возможным выбрасывать с парашютами диверсионные группы в тылу немцев, то таким же образом можно будет выбрасывать и пехоту. И он решил подготовить воздушно-десантную операцию большого масштаба. Армии союзников в это время стояли перед мощной, оборудованной с учетом всего опыта полевой фортификации немецкой линией фронта на Изере. Аэрофотоснимки укреплений, представленные Митчеллу, убедительно говорили о том, что имеющимися наземными средствами эта линия вряд ли может быть прорвана. Подобная операция была бы связана с широкими приготовлениями, с расходом большого количества военных материалов и огромными человеческими жертвами, а исход ее был в высшей степени неопределенным. Примеры кровопролитных сражений в болотах Фландрии в 1917 году достаточно красноречиво говорили о том, что повторять подобную бойню нельзя.

Руководствуясь чисто практическими соображениями, Митчелл с присущим американцам размахом замышлял сломить оборону немцев на Изере путем широкого «охвата с воздуха». Его план, блестящий по своему замыслу, но требовавший немалых затрат, предусматривал использование в тылу немцев целой дивизии, которую следовало частично выбросить с парашютами, а частично высадить с самолетов.

Грузоподъемность самолетов в 1918 году была еще далеко не достаточной для транспортировки большого количества людей. Следовательно, число необходимых для операции самолетов должно было быть очень высоким. Митчелл рассчитывал, что ему потребуется около 2000 машин. Но это не помешало ему настойчиво развивать свою идею. Он представил высшим инстанциям свой план операции и получил одобрение.

Началась усиленная подготовка. С фронта была отведена одна дивизия, которую стали спешно готовить к предстоящим действиям. Теперь весь вопрос упирался в то, когда будут полностью выделены необходимые для операции транспортные средства, ибо такое большое количество самолетов могло быть построено и передано Митчеллу не ранее февраля 1919 года.

Поражение Германии в ноябре 1918 года не позволило союзникам осуществить намеченное ими мероприятие.

Основным военно-политическим итогом Первой мировой войны явилось следующее: несмотря на некоторые описанные здесь события и смелые планы, эта война, в сущности, была борьбой на истощение. Фронты носили стабильный характер, и в конечном счете решающим являлось материальное превосходство. Выводы, сделанные французами из своего опыта ведения войны, целиком основывались на этих фактах и в итоге нашли свое выражение в знаменитой линии Мажино.

К совершенно другому выводу пришли англичане — генерал Фуллер, капитан Лиддел Гарт и другие, кто правильно оценили большое значение танков и увидели в них боевое средство, с помощью которого можно вывести войну из состояния неподвижности и перенести свои действия на оперативный простор, превратив их в маневр.

В немногочисленном германском рейхсвере началась длительная и трудная борьба за новые идеи. Вначале этот спор имел только теоретический характер, но впоследствии он оказал решающее влияние на события Второй мировой войны.

Глава II

Новые идеи прокладывают себе дорогу

Узкие рамки, в которые германский рейхсвер был втиснут Версальским мирным диктатом, дали ему не предусмотренное державами-победительницами преимущество, которого не было у других стран. В своих теоретических планах руководство рейхсвера не было связано ни существующей организацией армии, ни численностью войск, ни принятыми на вооружение или находящимися в производстве видами оружия. Именно поэтому руководство рейхсвера, несмотря на то что вначале разработка военных вопросов шла проторенными путями, могло давать большую волю своей фантазии, благодаря чему появилось много новых идей, более смелых и гибких, чем идеи, родившиеся в генеральных штабах Англии и Франции.

Поскольку Германия, лишенная по Версальскому договору всяких военных укреплений, не могла начинать новую войну с войны позиционной, усилия руководителей рейхсвера в силу необходимости направлялись на изыскание такого вида обороны, с помощью которого слабым немецким силам удалось бы нанести наиболее тяжелый урон нападающему противнику. Оборона должна была быть чрезвычайно гибкой. Поэтому на первый план выступала проблема моторизации войск и их обеспечения. В этой области работал будущий генерал-полковник Гудериан, выступивший с принципиально новыми идеями.

Ничто не освещает так хорошо борьбу умов того времени, как следующий эпизод. В 1924 году Гудериан, работавший в то время под руководством инспектора автомобильных войск полковника Натцмера, проводил учения по использованию танков во взаимодействии с кавалерией для разведывательных целей. Удовлетворенный результатами учений, он в заключительном разборе выразил надежду на то, что эти учения могут послужить толчком для превращения автомобильных частей в настоящие боевые войска. Его инспектор был совершенно противоположного мнения, он заявил: «К черту боевые войска! Ваше дело муку возить»[1].

[1] Guderian, Erinnerungen eines Soldaten, Heidelberg, 1951, S. 16.

Лишь в конце 20-х годов «новаторы» были постепенно признаны. После того как старое поколение уступило место более молодому, новые идеи, которые должны были сыграть не последнюю роль в определении характера Второй мировой войны, быстро завоевали всеобщее признание.

В 1932 году престарелый маршал фон Гинденбург в последний раз принимал участие в маневрах и воочию убедился в том, что благодаря неустанной работе Гудериана, проделанной вопреки всем возражениям и наперекор не всегда деловой критике со стороны армейских кругов (главным образом со стороны представителей кавалерии), совместные действия танковых и моторизованных войск обещают успех. В своей речи, произнесенной на разборе маневров, Гинденбург заметил: «На войне обещает успех только то, что просто. Я был в штабе кавалерийского корпуса, и то, что я там увидел, не было простым!»

Не успел еще закончиться спор между представителями танковых войск и конницы, как были оживлены воспоминания о плане американского генерала Митчелла и впервые проведены серьезные опыты с воздушно-десантными войсками.

* * *

Первые крупные опыты по использованию воздушно-десантных войск были проведены в стране, от которой, судя по положению вещей, ожидать этого можно было менее всего — в Советском Союзе. Однако объясняется это весьма просто. В годы русской революции старые военные кадры были либо уничтожены, либо покинули страну, и Красная Армия должна была вырастить новые молодые революционные кадры. Эти люди, не связанные ни с какими традициями и привычками и не стесняемые консервативными силами, могли позволить себе проводить любые новые эксперименты.

Во время больших маневров Красной Армии в 1930 году небольшая группа русских парашютистов захватила крупный командный пункт. Русские настойчиво продолжали опыты по использованию парашютно-десантных и посадочно-десантных[1] войск. Возможно, необъятность самой русской территории и недостаточно густая сеть шоссейных и железных дорог послужили толчком к

[1] Посадочно-десантные войска — части (подразделения), перебрасываемые на транспортных самолетах с аэродрома на аэродром или на посадочную площадку.

постановке ими опытов по переброске войск по воздуху, однако путь, по которому пошли русские, заставляет думать, что они хотели использовать авиацию не только для засылки в тыл противника мелких диверсионных и иных групп, и даже не для подтягивания резервов, а именно для переброски крупных войсковых единиц.

В 1935 году во время маневров на Украине Красная Армия впервые показала свой новый род войск в более крупном масштабе. Под Киевом появились многомоторные русские транспортные машины, с которых за короткое время было выброшено 600 парашютистов, организовавших после приземления круговую оборону с целью обеспечения взлетно-посадочной площадки для следующей группы машин. Спустя несколько минут появилась вторая группа самолетов. Она приземлилась, высадила десант и снова ушла в воздух. Затем совершили посадку другие самолеты, на которых были доставлены тяжелое оружие и техника[1]. Очевидец этих маневров, британский генерал Уэйвелл (позднее фельдмаршал и противник Роммеля), на следующий год после аналогичных маневров, в ходе которых были десантированы 1200 парашютистов и 3000 пехотинцев, докладывал британскому правительству: «Если бы я сам не был свидетелем этого, я бы никогда не поверил, что подобная операция вообще возможна». То, что русские в своих действиях руководствовались самыми современными идеями, доказало и проведение другого воздушного десанта, в районе Минска, в 1936 году. Предполагалось, что этот десант захватит важный узел коммуникаций, расположенный приблизительно в 170 км в тылу противника. Эти учения полностью доказали оперативную и тактическую пригодность воздушно-десантных войск. Параллельно с ними проводились и учения меньшего масштаба, на которых отрабатывалось взаимодействие танковых и воздушно-десантных войск.

Между тем в Германии в 1933 году в результате назначения Гитлера имперским канцлером произошел полный переворот во внутренней и внешней политике. Теперь стало лишь вопросом времени, когда Германия окончательно сбросит оковы Версальского договора и восстановит свой военный суверенитет. Это было ясно прежде всего руководству рейхсвера.

Министром рейхсвера был назначен генерал фон Бломберг, начальником канцелярии министерства — генерал фон Рейхенау.

[1] На этих маневрах было десантировано не 600 парашютистов, а 1200. Вслед за парашютистами высадился посадочный десант в составе 2,5 тыс. человек с вооружением и боевой техникой. *(Прим. ред. 1957 г.)*

Оба они были людьми, положительно воспринимавшими все прогрессивные военные идеи. Да и сам Гитлер, живо интересовавшийся военными вопросами, сознательно способствовал внедрению новых идей и выступал за полную моторизацию сухопутной армии.

Еще до 1933 года Германия начала тайно создавать бронетанковые войска, теперь же их развитию не мешало ничто. Назначенный осенью 1933 года главнокомандующим сухопутными войсками генерал барон фон Фрич не был глух к новым техническим вопросам, которые касались прежде всего бронетанковых войск и подвижных соединений, однако он открыто заявил о том, что обладает слишком малыми познаниями в военной технике для того, чтобы вынести какое-либо решение. Он относился к технике предвзято. Начальник Генерального штаба генерал Бек был сторонником старой школы и смотрел на все новое только отрицательно. В вопросе о применении танков он преклонялся перед теориями западных военных специалистов, видевших в танке лишь вспомогательное оружие пехоты. Окружив себя людьми, придерживавшимися того же мнения, Бек позволил этому направлению мыслей одержать верх, и бороться с ними было почти невозможно[1].

15 марта 1935 года в Германии был опубликован закон о начале строительства вермахта, которым были разорваны самые крепкие оковы Версальского договора.

Рейсхвер мог иметь только 3797 офицеров, 1407 военных чиновников и 94 796 унтер-офицеров и рядовых; он насчитывал семь пехотных и три кавалерийские дивизии, вооружение которых устарело, а введение нового вооружения строго запрещалось Версальским договором.

Новый германский вермахт должен был иметь три вида вооруженных сил: сухопутные, военно-воздушные и военно-морские. Произошло «чудо германской ремилитаризации». Подготовка к этому «чуду» была начата заранее, целым рядом различных мероприятий. Но темпы ремилитаризации, высокие вначале, сразу же снизились из-за недостаточного уровня развития германской военной экономики.

Главнокомандующим военно-воздушными силами был назначен министр авиации генерал Герман Геринг, нашедший себе выдающегося начальника штаба в лице генерала Вевера.

[1] После одного доклада Гудериана об оперативном значении танковых соединений Бек возразил: «Нет-нет! Вы мне не нужны. Вы для меня слишком быстры». См.: Guderian, Erinnerungen eines Soldaten, Heidelberg, 1951, S. 26.

В то время как в сухопутных войсках постепенно побеждали идеи Гудериана, открывая эпоху нового, оперативного использования танков, в военно-воздушных силах генералы Вевер, Кессельринг, Штумпф и Иешонек, а также статс-секретарь Мильх и бывшие офицеры авиации Штудент, Шперле, Виммер, Грауерт, Фолиманн и барон фон Рихттофен принимали самое энергичное участие в строительстве этого нового вида вооруженных сил.

Метод Геринга в постановке задач своим подчиненным, его щедрость и искусство его начальника штаба в составлении программ работ заставляли подчиненных всецело посвящать себя созданию молодой немецкой авиации и непосредственно участвовать в ее постройке.

Программа создания военно-воздушных сил была рассчитана на то, чтобы к 1942 году они имели не менее 1000 бомбардировщиков, 1000 пикирующих бомбардировщиков, разведчиков и штурмовиков и до 1000 истребителей, а также значительное число учебных и транспортных машин. Вооружение сухопутных войск должно было достигнуть наивысшего уровня лишь в 1944 году.

* * *

Новым идеям, опрокидывающим то, что было до сих пор привычным, всегда приходится преодолевать известное сопротивление. Прежде всего они наталкиваются на сильную оппозицию консервативно настроенных людей, которые крепко держатся за старые традиции и почти или совершенно ничего не хотят знать о новых, не проверенных и еще не оправдавших себя на практике методах. Особенно трудно и мучительно протекает такая борьба в военной сфере, где господствуют приказ и послушание. Здесь слишком легко можно заставить человека замолчать или охладить его пыл. Немецкому офицерскому корпусу годы ремилитаризации, помимо новых идей стратегического и тактического порядка, принесли большие духовные потрясения. Они были связаны с национал-социализмом, который поставил перед немецким офицерством совершенно неожиданные задачи. С созданием вермахта армия, бывшая до сих пор профессиональной и жившая своей замкнутой «аполитичной» жизнью, стала народной армией.

Офицеры в большинстве своем не могли ни избежать воздействия национал-социалистской пропаганды, ни оставаться на нейтральной позиции. Младшие офицеры почти все без исключения

примкнули к национал-социализму. Для мыслящих немцев национал-социалистские идеи обладали исключительной притягательной силой, а на офицера, готового посвятить свою жизнь отечеству, патриотические лозунги национал-социалистов действовали еще больше. Он рассматривал национал-социализм как идею, обязывавшую каждого гражданина быть самоотверженно преданным своему народу и отечеству. Эта идея укрепляла моральные качества солдата и порождала в нем небывалый воинственный дух. Внутриполитические успехи Германии способствовали усилению национал-социалистской пропаганды. Молодые люди, призываемые в армию, уже прошли перед этим школу гитлеровской молодежи, и мало было таких, кто не следовал с воодушевлением призыву стать под знамена нового вермахта.

Именно в этом следует искать причину всех успехов немецких солдат на полях сражений Второй мировой войны, именно это дало им силы выдержать самые тяжелые испытания. Народ, который пережил во время глубочайшего политического и экономического кризиса внезапный невероятно большой подъем, народ, собственными глазами увидевший огромные масштабы начавшегося строительства и принявший участие в создании самых современных социальных институтов, — этот народ поверил в человека, совершившего это чудо, и вручил ему свою судьбу!

Подобная страсть, вероятно, охватывала французскую молодежь, маршировавшую полтора столетия тому назад под знаменами Наполеона по полям сражений в Европе. И тот, кто сейчас хочет до конца понять события последних десятилетий, должен прежде всего рассматривать их в определенной исторической взаимосвязи.

* * *

Вербовка добровольцев[1] в новые рода войск — зенитную артиллерию, танковые войска, а также в авиацию — не представляла затруднений. В военно-воздушные силы молодежь буквально рвалась с каким-то необъяснимым фанатизмом. Летать! Взвиваться ввысь на стремительных машинах! Чье молодое сердце не билось сильнее при этой мысли, какой юноша не мечтал об этом?

[1] Немецкие парашютные войска формировались только из добровольцев, которые к тому же должны были при зачислении в часть давать письменное обязательство служить в течение более продолжительного периода, чем солдаты всех остальных родов войск.

Но вот пришел день, и появился еще один новый род войск, который особенно взволновал молодежь: солдаты, прыгающие с парашютами и затем ведущие бой как пехотинцы. Стрелки-парашютисты! Вот где можно было проявить мужество, показать, что ты настоящий парень!

И вскоре у нового рода войск появилась масса приверженцев. Однако условия отбора были настолько строгими, что многим пришлось оставить свою мечту — стать стрелком-парашютистом.

Появлением в германском вермахте парашютных войск заинтересовалась не только германская молодежь. Насторожился весь мир. Немцы создают новый род войск, что-то из этого получится? Но специалисты смотрели на это по-прежнему скептически.

Правда, в США, например, еще в 1928 году был предпринят ряд попыток сбрасывать на парашютах вооружение — и, между прочим, было с успехом сброшено несколько орудий. Однако дело этим и ограничилось и, несмотря на благоприятный результат опытов, не было сделано никаких выводов на будущее.

В 1933 году французы организовали в Авиньоне экспериментальную школу для обучения парашютистов. Здесь были созданы даже два небольших подразделения, но тем не менее к началу Второй мировой войны Франция имела не более 300 обученных парашютистов. Мнение о ценности таких войск было во Франции, как и вообще во всех западных державах, отрицательным. Считалось, что оперативная плотность войск на западном театре военных действий совершенно исключает всякую попытку воздушного десанта. Подобное соображение, разумеется, целиком снимало вопрос о применении воздушно-десантных войск.

Иное положение существовало в Германии. Весной 1936 года в Стендале под руководством капитана Иммана был проведен первый курс специального обучения парашютистов. После того как занятия закончились, было решено создать парашютную школу и обучить в ней один батальон из лейб-полка «Герман Геринг». Обучение, проведенное по планам, разработанным майором Бассенге, продолжалось три месяца. Первым батальоном стрелков-парашютистов командовал майор Бройер.

Опытами военно-воздушных сил постепенно заинтересовались и представители сухопутной армии. В 1937 году был сформирован еще один стрелково-парашютный батальон под командованием майора Гейдриха, располагавшийся сначала в Стенда-

ле, а потом — в Брауншвейге. На базе этих двух батальонов позднее были созданы германские парашютно-десантные войска.

Генерал Гейдрих[1] пишет об этом периоде следующее:

«Осенью 1937 года я был переведен в стрелково-парашютную роту. В первый же день моего пребывания в роте произошел несчастный случай. Рота принимала участие в больших маневрах в Мекленбурге, и во время десантирования один наш солдат зацепился парашютом за самолет; после продолжительных попыток спасти его стропы пришлось обрезать, и парашютист погиб. Когда я познакомился с ротой поближе, то оказалось, что в ней совершенно отсутствует всякое представление о воинской дисциплине. Меня лично солдаты сначала вообще не признавали и обращались со мной, как с человеком посторонним. А однажды они прямо мне заявили, что я-де должен сначала прыгнуть сам. Я не потерял присутствия духа и ответил им, что в течение осени и до рождества я сначала наведу в роте порядок и дисциплину, а после рождества пойду в парашютную школу и, как всякий солдат, закончу курс обучения — так что весной нам не в чем будет упрекать друг друга.

Все произошло так, как я и ожидал. В парашютной школе я был, конечно, «стариком» — но, тем не менее, я проделывал все, что полагалось молодому солдату, только что пришедшему в парашютные войска; так же как и они, я совершал учебные прыжки, настойчиво запрещая оказывать мне какую-либо помощь. Прыгал и первым, и в середине, и последним, основательно изучил укладку парашюта и все, что относится к парашютному делу. Во время всех шести прыжков, положенных для обучающегося, мне отчаянно везло — я ни разу не получил травм, хотя на твердом промерзшем аэродроме, где проводились два так называемых «жестких» прыжка, неудачно приземлявшиеся солдаты нередко получали телесные повреждения».

* * *

Взгляды на использование подразделений стрелков-парашютистов в сухопутной армии и в военно-воздушных силах были

[1] Взято из посмертных записок генерала Гейдриха.

различны. Сухопутная армия видела в них такие войска, которые следовало использовать в тактическом взаимодействии с соединениями сухопутных войск для быстрого занятия важных объектов или для охвата противника.

Существовало даже мнение, что из-за своего слишком легкого вооружения парашютно-десантные войска могут выполнять задачи только местного характера в рамках боевых действий сухопутных частей парашютистов для выполнения задач диверсионного характера, и поэтому обучали их главным образом технике саперного дела. В этих взглядах уже намечалось то коренное противоречие, которое наиболее сильно проявилось во время Второй мировой войны...

Первое массовое использование немецких парашютистов во время маневров вермахта в 1937 году вполне соответствовало взглядам командования сухопутной армии[1]. Рота стрелков-парашютистов под командованием обер-лейтенанта Цана была выброшена для оказания тактической поддержки сухопутным войскам.

Маневры 1937 года не только доказали, что развитие танковых и механизированных войск шло по правильному пути, но и установили основные принципы использования нового рода войск.

Стратегические соображения военного руководства германской сухопутной армии и военно-воздушных сил касались только европейского континента. В этих пространственных границах оно и разыгрывало на картах все планируемые операции, что, разумеется, не могло не тормозить развитие сухопутных войск, и в особенности авиации. Требования, которые предъявлялись к самолетам различных типов в отношении дальности полета и бомбовой нагрузки, скорости и потолка, ограничивались масштабами европейского континента. Лишь в 1938 году возникла необходимость создания мощного бомбардировщика дальнего действия, образцом для которого мог бы послужить He 116, если бы эта машина обладала способностью пикировать. Пикирующие бомбардировщики особенно ценились в германских военно-воздушных силах, ибо считалось, что точность бомбометания с этих машин была наибольшей.

Состоявший на вооружении транспортный самолет Ju 52 так-

[1] Первый показ действий парашютно-десантных войск состоялся в 1936 году на празднике урожая в Бюккеберге.

же соответствовал лишь европейским масштабам. Он стал стандартной транспортной машиной немецких военно-воздушных сил и парашютно-десантных войск.

В 1936 году во время только что начавшейся в Испании гражданской войны она выдержала свое первое боевое испытание. В ходе беспримерной для того времени операции по переброске войск из Испанского Марокко в Испанию был создан первый в истории «воздушный мост», по которому войска генерала Франко доставлялись в районы боевых действий.

Транспортировка войск по воздуху производилась и прежде, но не в таких больших масштабах. Так, беспорядки, возникшие в Ираке в 1932 году, заставили англичан перебрасывать мелкие подразделения воздушным путем из Египта в Багдад. В 1935 году русским удалось по этапам перебросить из Москвы во Владивосток по воздуху целую дивизию. Итальянцы во время войны с Абиссинией пользовались воздушным транспортом для снабжения своих войск. Сбрасывая грузы над расположением своих войск, они доставили им в общей сложности около 1,7 тыс. т различных предметов снабжения.

Все эти мероприятия не могли идти ни в какое сравнение с систематической переброской войск из Испанского Марокко в Испанию летом 1936 года.

26 июля 1936 года в 20 час. 30 мин. немецкий генерал авиации Вилльберг был вызван к статс-секретарю Мильху. В министерстве авиации он узнал о том, что испанский генерал Франко, возглавлявший восстание испанских националистов, просил Гитлера оказать ему помощь. Положение Франко было незавидным. Испанские моряки, перебив своих офицеров, перешли на сторону красных и блокировали все морские пути между Испанией и Испанским Марокко. Националистски настроенный испанский генерал Кейпо де Льяно, захватив Севилью, создал там небольшую базу, которая рассматривалась как район сосредоточения дивизий, прибывающих по воздуху из Марокко.

Гитлер обещал помочь Франко и поручил это генералу Вилльбергу.

31 июля первая партия немецких самолетов вылетает в Испанию и, не делая ни одной посадки, прибывает в Тетуан. Из этого пункта десять Ju 52 под командованием обер-лейтенанта фон Моро приступают к транспортировке войск генерала Франко на аэродромы Севильи и Херес-де-ла-Фронтеры.

Марокканские солдаты в первый раз в своей жизни отправляются в воздушное путешествие. Время не ждет. Войскам националистов, ведущим тяжелые бои в Испании, нужна быстрая помощь в людях и оружии. Поэтому «Воздушно-транспортная компания фон Моро» не может считаться с удобством и комфортом своих пассажиров, и если в обычное время в одном «Юнкерсе» летят 12—14 пассажиров, то здесь в него набивают до 42 солдат. Подтянув колени к подбородку и держа винтовки между ног, марокканцы сидят, скорчившись на ящиках с боеприпасами и техникой, в тесном грузовом отсеке машины. На высоте 3000 м машины пересекают Гибралтарский пролив и через час приземляются в Испании.

В первые дни красный испанский флот пытается помешать транспортировке войск по воздуху, но после того, как 13 августа обер-лейтенант Гойос наносит со своего «Юнкерса» крейсеру «Хайме» тяжелое повреждение двумя бомбами, эта угроза отпадает[1].

К 15 сентября 1936 года по первому «воздушному мосту» в Испанию было доставлено 12,5 тыс. человек, 35 полевых орудий, 100 станковых пулеметов и 134 т боеприпасов, что дало генералу Франко возможность развернуть боевые действия в Испании.

* * *

Первый опыт использования нового рода войск сводился к следующему: молодые и пока еще немногочисленные немецкие парашютно-десантные войска во время очередных маневров впервые нашли себе применение для решения тактических задач, а практика воздушных транспортировок в короткий срок приобрела большое значение. Однако все это пребывало в стадии эксперимента. Не было ясной цели, не было окончательно продуманного метода.

И вот наконец пришел тот, кто с прозорливостью и решительностью талантливого человека создал из отдельных деталей единое целое. Когда 1 июля 1938 года генерал-майор Курт Штудент был поставлен во главе всех немецких парашютных войск, воз-

[1] Линейный корабль республиканцев «Хайме I» в августе 1936 года дважды был атакован германскими самолетами. Во время первой атаки (4 августа) попаданий не было. При второй атаке (на рейде Малаги) в носовую часть корабля попала одна бомба, которая повредила мостик, рубку и фок-мачту. Линкор был отведен в Картахену, ремонт занял 6 дней. *(Прим. ред.)*

душно-десантные войска получили командира, который, как никто другой, подходил для этой роли.

Курт Штудент, родившийся 12 мая 1890 года, рано стал военным. С 1901 по 1906 год он обучался в потсдамском кадетском корпусе, где его воспитывали с подлинно прусской строгостью и простотой и где ему привили чувство долга, свойственное всякому прусскому офицеру. До 1913 года Штудент служил в 1-м прусском егерском батальоне, а затем перешел в авиацию.

В 1914 году в числе немногих летчиков он был отправлен на фронт, а еще через два года, имея чин обер-лейтенанта и являясь командиром 9-й истребительной эскадрильи при армейской группе «Германский кронпринц», Штудент стал уже одним из самых прославленных немецких офицеров. Ни пережитая авария, ни серьезные ранения не могли сломить его волю. После войны он оказался одним из первых в Рёне, на горе Вассеркуппе, чтобы изучить тайны парящего полета[1]. Командование рейхсвера обращает на него внимание, и президент Гинденбург лично принимает командира 10-й роты 2-го пехотного полка капитана Штудента. Позднее Штудент становится командиром батальона рейхсвера в Мариенбурге.

1 сентября 1933 года Штудент уже в чине подполковника переводится в Берлин в министерство авиации. Будучи начальником испытательных полигонов германских военно-воздушных сил в Рехлине и Травемюнде, он впервые устанавливает контакт с парашютистами, который становится более тесным, когда он в качестве инспектора военных училищ Берлина проверяет парашютную школу в Стендале.

Богатый и разносторонний опыт этого человека — вот то, чего недоставало прежде молодому роду войск, одинаково близко родственному и авиации и пехоте.

Назначение Штудента командующим парашютными войсками внесло ясность в цели и методы их обучения и определило дальнейший путь развития и использования этого нового рода войск[2].

«Тактика разрушения», положенная германскими военно-воздушными силами в основу своих действий, явилась необычным новшеством в военном деле, а применение парашютистов можно

[1] Там находилась одна из лучших в Германии планерных школ. *(Прим. ред. 1957 г.)*

[2] В 1944 году Штудент командовал 1-й парашютной армией, воевавшей в Бельгии и Голландии, а затем участвовавшей в обороне Арнема. В октябре 1944 года он был назначен командующим Группы армий «Х», оборонявшейся на севере Голландии, однако в марте 1945 года освобожден от занимаемой должности. Умер отставной генерал-полковник в 1978 году в возрасте 82 лет. *(Прим. ред.)*

было сравнить разве только с использованием очень быстрых и подвижных кавалерийских отрядов. Подобно кавалерии, парашютно-десантные отряды могли достичь немалых успехов. Они были способны разрушать или выводить из строя важные военно-промышленные объекты противника. Успех обещало и использование этих отрядов для разрушения таких искусственных сооружений на коммуникациях противника, как мосты, шлюзы, каналы, не говоря уже о линиях связи.

Но каковы были шансы на то, что заброшенные на территорию противника солдаты-парашютисты смогут вернуться назад? Эти шансы были очень малы, и имелась опасность, что противник будет обращаться с парашютистами, как со шпионами и диверсантами. Следовало также учитывать и то, что во время выполнения этими отрядами своих задач гражданское население неизбежно будет втянуто в боевые действия, будет страдать от разрушений, производимых парашютистами, а иногда и просто подвергнется нападению со стороны отрядов, пробивающихся к своей линии фронта. Парашютисты, безусловно, восстановили бы против себя все население того района, где им было приказано действовать, также и в том случае, если бы им вздумалось обеспечивать себя продовольствием, реквизировать транспорт и т. п. Такие действия, хотя и оправданные с чисто военной точки зрения, противоречили солдатскому мышлению Штудента и его рыцарскому взгляду на войну. Как и всякий представитель германского офицерского корпуса, он придерживался того принципа, что солдат должен сражаться только против солдата и что гражданское население противника следует по возможности щадить. Он считал, что гражданское население в войне не участвует. Беззащитному противнику, не способному продолжать борьбу, он хотел оказывать помощь и, насколько возможно, облегчать его участь.

При таких взглядах идея использования подрывных отрядов не могла найти никакой поддержки у офицеров армии. Огромные движущие силы современности, давшие во время войны толчок к развитию различных политических идей вроде коммунизма, фашизма и демократии и превратившие войну в борьбу мировоззрений, в которой как на той, так и на другой стороне можно было найти и друзей и врагов, серьезно во внимание не принимались. То, что они будут играть значительную роль в готовившейся мировой войне, предчувствовали, наверное, одни лишь русские —

поскольку уже в то время их Генеральный штаб разрабатывал планы партизанской войны.

Отрицательное отношение Штудента к «тактике разрушения» имело и другие причины. По его мнению, солдат, участвуя в бою, должен быть уверен в том, что у него есть все шансы остаться в живых. Он полагал, что эти шансы при выполнении «подрывных» задач слишком малы и что такой вид «боевого использования» войск отрицательно повлияет на их моральное состояние. В ходе Второй мировой войны эти устаревшие мнения были в большинстве случаев опровергнуты. Добровольные заявления многих немецких солдат об их желании быть использованными в человекоторпедах, командах боевых пловцов, «воздушных торпедах» и других так называемых «командах вознесения на небо» показали, что мировоззрение может заставить человека подняться выше собственных интересов и пойти на сознательную жертву ради идеи. Не считая фанатизма религиозных войн, история почти не знает примеров такого морального состояния людей.

Хотя Штудент, по указанным выше причинам, отвергал «тактику разрушения», однако в противоположность мнениям представителей сухопутной армии он все же видел в парашютистах нечто большее, чем род войск, пригодный только для решения ограниченных тактических задач или же — в самом благоприятном случае — для захвата узостей на путях отступления противника в ходе упреждающего преследования. Штудент не соглашался с тем, что подразделения парашютистов должны использоваться лишь для тактического охвата местного значения. Он сознавал опасность того, что в этом случае противник своим огнем мог нанести парашютистам тяжелые потери, если не полностью уничтожить их, еще во время приземления или непосредственно после него. Он понимал, что основной силой парашютистов была внезапность, которая обеспечивалась выбором места и времени их десантирования. Однако он знал и то, что десант против готового к отпору противника должен понести огромные потери. Нет сомнения, что в случае тактического использования парашютных войск противник быстро разработал бы оборонительную тактику, учитывающую возможность борьбы с парашютными десантами. Штудент не желал рисковать своими парашютистами ради достижения небольших тактических успехов,

Он считал, что этому молодому роду войск в будущем предстоит выполнять задачи в масштабе крупных операций, решаю-

щих исход крупных сражений. Именно в этом направлении хотел он строить и развивать свои парашютно-десантные войска.

* * *

Военная форма ясно указывала на то, что парашютист — солдат. На голове он носил гладкий шлем с подкладкой из мягкой губчатой резины и эмблемой германских ВВС. Одежда его состояла из голубовато-серой гимнастерки и серо-зеленых брюк; поверх нее надевался парашютный комбинезон, который солдаты в шутку прозвали «мешком для костей». На ногах — высокие ботинки на шнурках. Перед прыжком парашютист надевал кожаные перчатки с крагами и наколенники. Вместо обычных подсумков парашютист носил на шее патронташ, разделенный на кармашки. Поясной ремень, плечевые ремни, лопатка, вещевой мешок, нож и пистолет дополняли его снаряжение. Противогаз носился через плечо в полотняной сумке с застежкой-«молнией». К этому добавлялось еще и такое специальное снаряжение, как пила, топорик и т. д. Обмундирование германских парашютистов, отлично соответствовавшее своему назначению, позднее послужило образцом для всех стран при формировании ими своих парашютных войск.

Вооружение, организация и обучение были такими же, как и у пехоты. Специальные виды оружия были введены лишь позднее. Пожалуй, будет вполне достаточно, если мы укажем, что, кроме самозарядных пистолетов, имевшихся у каждого парашютиста для самообороны и ближнего боя, подразделения имели на вооружении легкое и тяжелое пехотное оружие. Командир отделения был вооружен пистолетом-пулеметом, каждый стрелок-парашютист — карабином. Отделение парашютистов имело два ручных пулемета. Легкие и средние минометы являлись основным оружием навесного огня стрелково-парашютной роты и роты тяжелого оружия. Для отражения танковых атак подразделения парашютистов имели противотанковые ружья[1] и противотанковые пушки. Самым сильным пехотным оружием парашютистов был станковый пулемет. Ручные гранаты, головые и дымовые шашки, а также ракетницы с боеприпасами к ним дополняли вооружение парашютных подразделений.

[1] После сражения за Крит подразделения парашютистов противотанковыми ружьями уже не вооружались.

Батальон стрелков-парашютистов имел следующую организацию: штаб со взводом связи, три стрелковые роты и одна рота тяжелого оружия. Стрелковая рота состояла из трех взводов по три отделения в каждом (всего 18 ручных пулеметов[1], 3 легких миномета, 3 противотанковых ружья). Рота тяжелого оружия была вооружена 12 станковыми пулеметами и 6 средними минометами[2].

Эта организация неоднократно изменялась. Одно время каждая стрелковая рота имела в своем составе, кроме трех взводов, еще одно пулеметное и одно минометное отделения. Средства связи и аппаратура не отвечали требованиям, предъявляемым к парашютным войскам. Промышленность не могла еще создать легкой и мощной радиоаппаратуры. Состоявшие на вооружении радиостанции были тяжелыми и громоздкими, а их мощность была неудовлетворительной. Зато телефонная связь была на должном уровне. Посыльные и средства световой сигнализации дополняли радио- и телефонную связь. Для связи с авиацией служили сигнальные полотнища и ракеты.

Основной транспортной машиной парашютных войск являлся самолет Ju 52. В нем могло поместиться одно отделение парашютистов (1 командир и 13 солдат), а грузоподъемность его составляла 1,5 т.

Опыт Испании доказал, что в исключительных случаях от Ju 52 можно требовать гораздо большего. Крейсерская скорость этого трехмоторного цельнометаллического моноплана с низкорасположенным крылом равнялась примерно 200 км/час. Машина обладала отличными летными качествами и высокой степенью безопасности полета. Она могла держать курс и высоту даже при выходе из строя одного мотора, могла взлетать и садиться на любой сколько-нибудь пригодной для этого площадке или местности. Отрицательными качествами ее были большая уязвимость баков для горючего и слабое вооружение: двух пулеметов MG-15 было совершенно недостаточно.

В качестве стандартного парашюта был принят наспинный парашют, раскрывавшийся при прыжке автоматически (RZ-1, позднее RZ-16)[3]. Парашют, площадь купола которого равнялась

[1] Имея на вооружении два ручных пулемета, парашютное отделение обладало огневой силой в два раза большей, чем простое пехотное отделение. *(Прим. ред. 1957 г.)*

[2] На вооружении этих рот состояли 81-мм минометы. *(Прим. ред. 1957 г.)*

[3] Другие авторы в качестве самого распространенного парашюта называют парашют типа RGZ. См.: «Итоги второй мировой войны». М., 1957, стр. 25. *(Прим. ред. 1957 г.)*

54 м², укладывался в ранец, который посредством прикрепленного к нему вытяжного фала и крюка с карабином зацеплялся за проволочный трос в самолете. Стропы парашюта заканчивались двумя прочными лямками, которые соединялись крючками с подвесной системой парашютиста. Во время прыжка парашютист силой своего веса вытягивал стропы, те в свою очередь вытягивали из ранца купол, а сам ранец вместе с вытяжным фалом оставался на самолете. После 30 м свободного падения парашют раскрывался полностью и парашютист снижался со скоростью 3–5 м/сек.

Скорость ветра во время приземления играла немаловажную роль. Вместе с раскачиванием парашютиста на стропах она могла привести к так называемому жесткому приземлению, при котором парашютист должен был смягчать удар о землю, падая на живот или на спину. Прыжки проводились при скорости ветра до 6 м/сек и с высоты не ниже 90 м. Подтягивая купол, парашютист старался погасить парашют, если же это ему не удавалось, а ветер был слишком сильным, то парашют волочил парашютиста по земле до тех пор, пока тот не зацеплялся за какой-либо устойчивый предмет. От подвесной системы парашютист освобождался очень быстро, в результате всего лишь нескольких движений руками. Число парашютистов, получавших телесные повреждения при прыжках, составляло обычно не более 2—3 %. Несчастные случаи со смертельным исходом были чрезвычайно редки. Парашютисты утешали друг друга шуткой, что если парашют не раскроется, то его потом можно заменить на складе.

Момент выброски парашютистов определялся инструкторами, которые обучались этому на специальных курсах. Самолет снижал скорость до 160—180 км/час, и отделение парашютистов быстро, один за другим, покидало самолет. Когда прыжок производился над территорией, занятой противником, командир отделения прыгал последним. В зависимости от скорости ветра и скорости машины, а также от того, насколько быстро парашютисты покидали машину, они приземлялись на расстоянии 30—50 м друг от друга. В результате отделение было сильно разбросано по площади и ему приходилось собираться. На сбор людей и распаковку грузовых контейнеров с оружием уходило известное время, в течение которого парашютисты были наиболее уязвимы.

Грузовые контейнеры с оружием, боеприпасами и различным военным имуществом сбрасывались на специальных грузовых

парашютах. Различные размеры и вес сбрасываемого груза требовали применения одного или нескольких парашютов. Для смягчения удара во время приземления на нижний конец грузового контейнера надевался амортизатор из алюминиевой жести, имевший форму горшка. При ударе о землю амортизатор сплющивался и таким образом смягчал приземление[1].

Затем была изобретена специальная «бомба» для сбрасывания людей. Она представляла собой контейнер длиной 3,9 м и диаметром 1,3 м, в котором помещались три человека, пристегнутые в лежачем положении к натянутым на раме вращающимся полотнищам. Под их ногами находился отсек для приборов, оружия и боеприпасов. Головка бомбы имела эластичный резиновый амортизатор. В верхнем отсеке размещались четыре парашюта, которые после сбрасывания бомбы раскрывались и опускали ее на землю. После приземления люди могли вылезти из контейнера, спрятать его и выполнить задание. Позднее можно было — и в этом заключалось наибольшее достоинство данной конструкции — использовать этот контейнер для возвращения сброшенной группы на самолет, подлетающий на бреющем полете. Приспособление для приема контейнера на борт самолета состояло из двух имеющихся при нем штанг, якорных канатов и столбов. С помощью этого приспособления «человеко-бомба» вместе с людьми могла быть без посадки подхвачена самолетом и доставлена обратно.

Для облегчения транспортировки боеприпасов и различного имущества контейнеры были снабжены двумя колесами на резиновых шинах и дышлом. Маркировка контейнеров различными светящимися красками позволяла определить не только место приземления, но и содержимое контейнеров, что значительно облегчало их поиски. Быстрое отыскание контейнеров было важной предпосылкой для обеспечения боевой готовности стрелков-парашютистов. Когда десант выбрасывался на территорию, занятую противником, неприятности часто возникали только из-за того, что солдаты не могли вовремя добраться до контейнеров с оружием[2]. Поэтому при обучении стрелков-парашютистов особое вни-

[1] Первые грузовые контейнеры имели общий вес 250 кг при собственном весе 120 кг. После сражения за Крит были созданы контейнеры, которые могли вмещать до 300 кг полезного груза, имея собственный вес до 200 кг. Тогда же был сконструирован и контейнер на 1000 кг, который должен был подвешиваться под фюзеляжем самолета, вследствие чего старт самолета мог производиться только с бетонированных взлетных площадок.

[2] Изучение опыта Критской операции позднее привело к решению осуществлять прыжки с личным оружием.

мание обращалось на подготовку одиночного бойца. Такая практика дала хорошие результаты: имеется много примеров, когда парашютисты, вооруженные только пистолетами, достигали решающих тактических успехов.

От сравнительно легко вооруженных стрелков-парашютистов можно было ожидать выполнения только таких задач, которые соответствовали их численности и вооружению. Для того чтобы ставить перед ними более крупные задачи, необходимо было найти такое решение вопроса, которое позволило бы усилить десанты численно и материально. Опыт боев в Испании навел на мысль использовать для этого посадочно-десантные войска. Это открывало следующие новые возможности:

1) возможность предварительной выброски стрелков-парашютистов для обеспечения посадочной площадки и дальнейшего их усиления путем высадки посадочно-десантных войск;

2) возможность использовать посадочно-десантные войска в качестве высокоманевренного резерва.

Обучение посадочно-десантных войск, в качестве которых можно было использовать любую пехотную часть при соответствующем перевооружении, требовало значительно меньше времени и средств, чем обучение парашютно-десантных войск, и, следовательно, было выгоднее хотя бы с чисто экономической точки зрения.

Парашютно-десантным и посадочно-десантным войскам было дано общее наименование **«воздушно-десантные войска»**, которое распространилось позднее на все войска, вводимые в бой по воздуху. Поэтому наиболее употребительное в вермахте наименование «воздушно-десантные войска» для обозначения посадочно-десантных войск является несколько неточным.

Сам собой напрашивается вопрос: не были ли немецкие парашютные войска построены по образу и подобию русских? Генерал-полковник Штудент заявляет по этому поводу, что так быть не могло, поскольку уже с осени 1936 года русские парашютные войска были окутаны плотной пеленой секретности, и даже у него самого совершенно не было возможности изучать опыт русских. Кое-что, конечно, до него доходило и еще раз убеждало его в том, что применение воздушно-десантных войск обещает успех. После первых крупных экспериментов по использованию немецких парашютных войск ни у кого не осталось сомнений, что подробный анализ опыта русских и заимствование у них каких-либо но-

вовведений никакой пользы не дадут. У самого Штудента было слишком мало свободного времени, чтобы подумать о том, как расширить свои войска, как укрепить их организацию и какой порядок подчиненности следует выбрать. Политическая обстановка поставила вопрос о применении парашютно-десантных войск в ближайшем будущем, и, таким образом, все споры о каком-то «органическом» построении и особых принципах использования этих войск прекратились. Приходилось все делать на скорую руку, и новым идеям, которые еще только начинали прокладывать себе дорогу, уже пришлось выдерживать серьезные испытания.

Глава III

ПЕРЕД СЕРЬЕЗНЫМИ СОБЫТИЯМИ

Летом 1938 года после аншлюсса Австрии Гитлер надеялся, что сможет также настоять и на включении в состав Рейха территории судетских немцев, проживавших с 1919 года в Чехословакии, используя для этого средства политического нажима, а в крайнем случае открытую военную угрозу.

Объединение Австрии с Рейхом дало Германии благоприятные исходные позиции для борьбы с Чехословакией. Дело в том, что Чехословакия представляла собой нечто вроде клина, глубоко вдававшегося в территорию германского государства, и не зря многие называли ее «авианосцем западных держав». Расстояние от Франции до Чехословакии вполне укладывалось в радиус действий тяжелых бомбардировщиков, и комбинированный удар обоих государств мог отрезать южную часть Германии от северной. Границы Чехословакии имели современные укрепления, однако последние были расположены не так плотно, как, скажем, на линии Мажино, хотя некоторые чехословацкие доты были более мощными и обладали способностью вести интенсивный фланкирующий огонь. Для круговой обороны чехословацкие доты приспособлены не были и от удара с тыла были почти беззащитны. Кое-где линия дотов отступала от границы на 20 км, проходя параллельно ей, что заставляло нападающего проводить перед наступлением артиллерийскую обработку полосы чехословацкой территории, расположенной перед линией укреплений. В результате обороняющийся получал некоторый выигрыш во времени.

Вместе с областями, на которые Гитлер имел притязания, в руки немцев должны были перейти и чешские пограничные укрепления. Тем самым Чехословакия лишалась своего самого сильного прикрытия. Мнения, существовавшие среди немецких военных относительно ценности этих пограничных укреплений, были различными. Приходилось опасаться, что с началом вооруженного конфликта между Германией и Чехословакией Франция не останется нейтральной и, верная своим союзническим обязательствам, вмешается в него.

Генерал-полковник фон Браухич, ставший в феврале 1938 года главнокомандующим сухопутными войсками, и начальник генерального штаба Бек считали предложенный Гитлером план решения судетского вопроса силой отчаянно смелым. В проведенной Беком штабной игре, в которой учитывалось вмешательство Англии и Франции в чешско-германский конфликт, была выдвинута теория о том, что, пока немцы будут заняты прорывом чешских укреплений, французы успеют занять всю Рурскую область. Результаты этой игры были обобщены в известной памятной записке, переданной Гитлеру. Изложенные в ней соображения Гитлер не без основания воспринял как нежелание генералитета считаться с его мнениями — и дал Беку отставку.

Преемник Бека генерал Гальдер, также отрицательно относившийся к Гитлеру, пошел еще дальше и даже подготовил план ареста Гитлера и всего правительства в том случае, если бы Гитлер отдал приказ о наступлении на Прагу.

Представители германских военно-воздушных сил не разделяли мнений, существовавших в сухопутной армии, относительно мощности чешских пограничных укреплений. Командующий 3-м воздушным округом (штаб находился в Дрездене) генерал Кессельринг считал, что чехословацкие укрепления, аэрофотоснимки которых он рассматривал, не оправдают надежды чехословаков.

Для того чтобы рассеять всякие сомнения в осуществимости этого плана, намечалось использовать воздушно-десантные войска. План наступления предусматривал быстрое нанесение главного удара силами армии генерал-полковника фон Рундштедта из Верхней Силезии в направлении на Оломоуц. Для поддержки операции предполагалось в полосе наступления армии «вскрыть» чешскую линию укреплений, выбросив воздушно-десантные войска в тылу противника. Генерал Штудент получил задание изучить эту возможность совместно с Рундштедтом.

Местность на всем протяжении Судетских гор очень труднодоступна, к тому же в то время там не было еще ни одного аэродрома. После продолжительного изучения карты Штудент нашел подходящий для высадки район вблизи населенного пункта Брунталь на дороге Крнов—Оломоуц. Местность там до некоторой степени открытая, и широкие вершины холмов и гор высотой от 500 до 700 м покрыты сухими лугами. Единственная возможность для

[1] Kesselring, Soldat bis zum letzten Tag, Bonn, 1953, S 47.

посадки транспортных машин имелась приблизительно в 8 км за линией чешских укреплений, которая насчитывала 17 крупных и мелких дотов, расположенных преимущественно в лесу.

Просеки для стрельбы были сделаны в виде веера, и поэтому местоположение дотов можно было безошибочно определить как на аэрофотоснимках, так и на местности. Представители сухопутных войск одобрили выбор района предполагаемого десанта.

Учитывая особенности своей задачи, а также характер местности и имеющиеся в распоряжении силы, генерал Штудент разработал следующий план выброски десанта: стрелково-парашютный батальон Гейдриха должен был обеспечить посадочные площадки, батальону Бройера, подготовленному в инженерно-техническом отношении, ставилась задача овладеть линией дотов с тыла. Посадочно-десантные войска предполагалось использовать вдоль реки Моравице, юго-западнее населенного пункта Брунталь, для отражения резервов противника, ожидаемых из Оломоуца. Установить контакт с воздушно-десантными войсками было поручено 3-й танковой дивизии.

Соединение воздушно-десантных войск, созданное для этой операции и получившее в целях сохранения военной тайны условное наименование 7-й авиационной дивизии, было по своему составу весьма неоднородным. Оно имело следующую организацию: штаб, два стрелково-парашютных батальона под командованием Гейдриха и Бройера, посадочно-десантный батальон под командованием Зюдова (в него входили две роты батальона, личной охраны Геринга и несколько подразделений полка «Герман Геринг»), взвод артиллерии обер-лейтенанта Шрамма (4 горных орудия из полка «Герман Геринг»), 16-й пехотный полк (командир — полковник Крейзинг) из Ольденбурга и полк СА «Штандарте Фельдхеррнхалле». Кроме того, дивизии были приданы разведывательная эскадрилья, эскадра штурмовиков, эскадра истребителей и шесть военно-транспортных групп самолетов Ju 52.

* * *

Однако до войны дело не дошло. Мюнхенское соглашение разрешило судетский вопрос в духе, угодном Гитлеру. Премьер-министры Великобритании и Франции своим прибытием в Мюнхен спасли Гитлера от государственного переворота, подготавли-

вавшегося его же собственной армией, как об этом впоследствии с неудовольствием говорил генерал-полковник Гальдер.

Несостоявшаяся воздушно-десантная операция была все же проведена в виде маневров. 7 октября 1938 года 250 транспортных самолетов высадили 3 тыс. человек с оружием и снаряжением на предусмотренных для этого посадочных площадках. Потерь в машинах почти не было, если не считать нескольких случаев капотирования и мелких поломок. Главнокомандующий германскими военно-воздушными силами Герман Геринг, принимавший участие в этом учении, с воодушевлением заявил, что воздушно-десантным войскам принадлежит большое будущее. Было решено продолжать строительство воздушно-десантных войск.

Сегодня правильность выбранного тогда пути кажется нам сомнительной, так как принятое решение было чересчур компромиссным. Штаб 7-й авиационной дивизии был сохранен в качестве штаба гарнизона района Берлин-Темпельгоф. Генерал Штудент остался командиром 7-й авиационной дивизии, но в начале 1939 года был назначен еще и инспектором воздушно-десантных войск. 4-й отдел министерства авиации был расформирован. Из сухопутных войск для использования в качестве воздушно-десантной дивизии Штуденту была передана 22-я пехотная дивизия.

То, что 7-я авиационная дивизия принадлежала к военно-воздушным, а 22-я воздушно-десантная дивизия — к сухопутным силам, было большим недостатком. В интересах единой организации и однообразного обучения, несомненно, было бы правильнее объединить воздушно-десантные войска под единым командованием. Да и генералу Штуденту было бы гораздо удобнее и проще отстаивать интересы воздушно-десантных войск в качестве их представителя в верховном командовании. Впоследствии вопросы, связанные с организацией и порядком подчиненности, весьма неблагоприятно отразились на развитии немецких воздушно-десантных войск.

* * *

Опыт, накопленный в «брунтальских маневрах», следовало оценить и использовать. Большим недостатком, выявленным вовремя, оказалось то, что тяжелое оружие солдатам приходилось перетаскивать на себе. Это сильно снижало подвижность воздушно-десантных войск — тем более что перевозить тяжелые поле-

вые орудия они совершенно не имели возможности. Необходимо было обеспечить быструю переброску противотанковых орудий, незаменимого оружия в борьбе с пехотой и танками противника. 20-мм зенитное орудие, применявшееся как в противовоздушной обороне, так и для стрельбы по наземным целям, также могло стать полезным лишь в том случае, если бы удалось найти какой-либо способ более быстрой его транспортировки. Короче говоря, чтобы оснастить воздушно-десантные войска всем необходимым, требовалось решить в первую очередь вопрос о средствах тяги для орудий и боеприпасов.

Свои особые трудности были и в 7-й авиационной дивизии, которую предполагалось превратить в исключительно парашютно-десантное соединение.

Посадочно-десантные войска в отношении переброски своих средств тяги были в более выгодном положении. Вопрос об их артиллерийском вооружении был решен довольно быстро. Посадочные части 7-й авиационной дивизии были вооружены горной пушкой образца 1936 года, а 22-я воздушно-десантная дивизия — горной пушкой чешской системы «Шкода». Оба орудия имели калибр 75 мм. В качестве средства тяги для противотанковых орудий использовались мотоциклы с колясками. На каждое орудие приходилось по два мотоцикла: один тянул орудие, другой — зарядный ящик. Транспортировка и выброска орудий и мотоциклов особых трудностей не вызывали. Они подвешивались между стойками шасси «Юнкерса» и сбрасывались в районе высадки десанта на нескольких грузовых парашютах (мотоцикл с коляской — на четырех, противотанковое орудие — на пяти парашютах).

Наибольшую трудность представляла, как уже говорилось, проблема средств тяги для артиллерии. Проводились опыты с ротвейлерами. Запряженные по четыре, они должны были тащить тяжелое для них орудие, и, хотя животных обильно кормили колбасой, они «не проявляли достаточной сознательности и не выполняли поставленных перед ними задач». Намечавшиеся опыты с полярными ездовыми собаками провести не удалось, так как в это время уже началась война.

В дальнейшем в 22-й воздушно-десантной дивизии в порядке эксперимента были использованы хафлингские лошади[1], зарекомендовавшие себя очень хорошо. Было решено оставить их в ка-

[1] Разновидность низкорослых альпийских лошадей, разводимых в Южном Тироле. Отличаются большой неприхотливостью и выносливостью. *(Прим. ред. 1957 г.)*

честве средства тяги, хотя животные занимали в самолете много места, а погрузка и выгрузка их отнимала много времени. Для того чтобы успокоить лошадку, взбесившуюся в тесном грузовом отсеке Ju 52, нужны были крепкие нервы, и коноводам, в чьи обязанности это входило, позавидовать было не в чем.

Такое решение вопроса о средствах тяги было явно неудовлетворительным. Но на первых порах с этим приходилось мириться. Требовалось малогабаритное и вместе с тем мощное средство тяги, но к началу войны промышленность с этим заданием не справилась. Гусеничный мотоцикл, представлявший собой идеальное решение вопроса, появился гораздо позднее, когда для транспортировки войск по воздуху были созданы совершенно новые возможности.

В строгом секрете было построено и новое воздушно-транспортное средство — большой грузовой планер грузоподъемностью в 1 т. Такой планер, отбуксированный в район цели, мог совершить посадку точно у назначенного объекта. Этот летательный аппарат из-за его легкой обшивки был в шутку прозван «пластырным бомбардировщиком». Он вмещал, кроме пилота, девять десантников. С целью сохранения военной тайны грузовые планеры на маневрах не появлялись.

Вскоре началась работа по созданию еще большего грузового планера. На нем намеревались перевозить автомашины и орудия. Опыты с этим новым транспортным средством, обеспечивающим внезапность нападения, проводились специальной командой LS (команда грузовых планеров), возглавлявшейся лейтенантом Кисцем, на полигоне Бург, близ Магдебурга, где располагалась также и 1-я боевая группа особого назначения.

В ходе строительства парашютно-десантных войск два уже обученных воздушно-десантных батальона и начавший тренировку воздушно-десантный батальон Зюдова были сведены в 1-й парашютно-десантный полк. Командиром полка был назначен подполковник Броаер, штаб полка находился в Стендале. Подполковника Гейдриха предполагалось сделать командиром 2-го парашютно-десантного полка и, пока шла подготовка к формированию этого полка, его перевели в штаб 7-й авиационной дивизии. Командование его батальоном принял капитан Прагер.

Спокойная учеба и служба десантников были прерваны 15 марта 1939 года, когда им был отдан внезапный, как взрыв бомбы, приказ занять пражские аэродромы. Однако погода в тот день была

нелетная, и посадочно-десантные войска направились в Чехословакию лишь 16 марта. Десантирование прошло без потерь, за исключением одной небольшой аварии. Спустя короткое время воздушно-десантные войска снова возвратились в свои гарнизоны.

В апреле 1939 года главное командование военно-воздушных сил приняло решение, которое в значительной мере повлияло на события Второй мировой войны. Было решено, что 7-я авиационная дивизия должна сформировать только один парашютно-десантный полк и несколько специальных дивизионных подразделений. Дальнейшее формирование парашютных частей тем самым прекращалось. Развитие воздушно-десантных войск было поставлено под удар. Несмотря на то что имелась уже целая воздушно-десантная дивизия, немногочисленные батальоны парашютистов, находившиеся в ее составе, едва ли могли справиться с задачей — быть авангардом посадочно-десантных войск. В результате принятия этого решения появилась опасность, что при проведении воздушных десантов число подразделений парашютистов окажется совсем недостаточным. То, что это решение принималось главным командованием военно-воздушных сил, было тем более печально, что после успехов, достигнутых в использовании воздушно-десантных войск, следовало бы скорее увеличивать численность парашютно-десантных войск, чем уменьшать ее. Причины, приведшие к подобному решению, заключались, вероятно, в том, что немецкое верховное командование хотело вооружить и оснастить в первую очередь чисто авиационные части и соединения.

Несмотря на то что генерал Штудент подробно изложил свои возражения[1] начальнику штаба военно-воздушных сил генералу Иешонеку и при этом указал на то, что в результате создавшейся диспропорции в численности парашютно-десантных и посадочно-десантных войск возможности использования воздушно-десантных войск сильно сократились, тот не изменил своего решения.

Удивительным для того времени было то, что со стороны Главного штаба вермахта не было заявлено никакого протеста. Штудент утверждает, что в Главном штабе вермахта одно время довольно подробно анализировалась идея воздушного десанта и даже разрабатывались вопросы оперативного использования воздушно-десантных войск.

[1] Взято из личных высказываний генерал-полковника Штудента автору данной книги.

Сила вермахта в 1939 году заключалась не столько в численности его соединения, сколько в их техническом оснащении и принципах боевого использования. В упорной борьбе генералу танковых войск Гудериану удалось провести в жизнь свою идею танкового клина, за которым неотступно следуют части моторизованной пехоты, не обеспечивая своих флангов. Такая тактика преследовала цель глубокими вклинениями нарушать деятельность тыла противника, срывать его снабжение, что должно было вести к путанице в командном аппарате и к общей панике в стане врага. «Линейной тактике» французов, надеявшихся на выигрыш сил в борьбе на широком фронте и на победу путем изматывания противника, Гудериан противопоставил маневренную тактику танков, проникающих далеко во вражеский тыл. Вместо кровопролитной фронтальной борьбы победа над противником достигалась путем перерезания снабжающих его артерий. Высшим принципом была быстрота, и «быстрый Гейнц», как называли Гудериана, разработал с учетом этого принципа основы вождения бронетанковых войск. «Подвижные войска» сухопутных сил могут далеко опережать передвигающиеся пешим маршем пехотные части, поскольку те уступают им в скорости в 5—8 раз.

Задача авиационных соединений, действующих далеко впереди своих войск, состоит в том, чтобы атаками вражеских коммуникаций, позиций и узловых пунктов парализовать, ослабить и сбить с толку противника, не допуская в свое воздушное пространство его авиацию. Для выполнения этой задачи соединения бомбардировщиков ближнего действия германских военно-воздушных сил располагали самыми современными и мощными машинами.

В качестве третьего рода войск, используемого в операциях большого масштаба, воздушно-десантные войска в качестве «молниеносных войск» могут оказывать ценные услуги и служить соединительным звеном во взаимодействии между воздушными и наземными соединениями. Выброшенные далеко впереди наступающих танков, воздушные десанты могут нападать на вражеские укрепления, занимать важные переправы через реки и захватывать узлы сопротивления противника.

Воздушно-десантные войска могут быть использованы для блокирования путей подхода вражеских резервов и устранения угрозы охвата своих наступающих танковых клиньев; они могут быть с успехом применены там, где необходимо перерезать пути

отхода противника. Не менее велико значение воздушно-десантных войск и в качестве подвижного резерва. Они обладают очень высокой маневренностью, и потому их можно в самый кратчайший срок и в самом решающем месте использовать для усиления ослабленных борьбой наземных войск. Еще в 1939 году, то есть тогда, когда они были вооружены преимущественно пехотным оружием, все эти возможности были уже налицо. Упорная оборона важного объекта, захваченного воздушным десантом, может стать решающей для исхода не только одной операции, но и целой кампании.

В то время, однако, в правильности этих положений была убеждена лишь небольшая группа выдающихся военных специалистов. Многие видели в этом просто излишний оптимизм, и если в узких рамках учений мирного времени не каждый опыт оканчивался удачей, то скептики тотчас же переходили в атаку.

В июне 1939 года главнокомандующий сухопутными войсками генерал-полковник фон Браухич впервые присутствовал на учениях 22-й воздушно-десантной дивизии. Он прибыл туда, имея такие представления о действиях воздушных десантов, для подтверждения которых потребовалось бы провести учения значительно больших масштабов. Летное поле войскового учебного аэродрома было столь небольшим, что на нем с трудом могли совершать посадку три Ju 52 одновременно. Неизбежные задержки при разгрузке машин замедляли старт, и, хотя Браухичу была представлена полная картина возможностей воздушных десантов, увиденное все же показалось ему сомнительным и ненадежным. Он был разочарован учениями и полагал, судя по всему увиденному, что провести военную игру с использованием воздушно-десантных войск значительно легче в теории, чем на практике. Во время разбора учений он сказал, что хотя и не хочет подвергать сомнению значение воздушно-десантных войск, однако считает, что эти войска могут быть использованы лишь в очень ограниченных масштабах. Он остался глух ко всем возражениям Штудента и в заключение заявил, что все показанное ему — это только «капельные» десанты и что воздушно-десантные войска находятся еще в младенческом возрасте и пока неприменимы даже для выполнения какой-либо задачи тактического характера. Обратившись непосредственно к Штуденту, он назвал его «великим оптимистом».

Как ни привлекательны были возможности использования воздушно-десантных войск, однако убедить в этом представите-

лей верховного командования Штуденту не удалось. Их приговор был окончательным, и заставить их пересмотреть его было почти невозможно. Долгие годы службы оставили на их мышлении слишком глубокий след, а старые, укоренившиеся в них принципы мешали правильно понять новые идеи. Спор о том, кто прав, должно было решить будущее. И оно решило, но уроки эти оказались очень горькими, а эпиграфом ко многим последующим событиям могли бы служить слова: «Слишком поздно!»

Учения, проведенные в июне 1939 года, принесли парашютно-десантным войскам большой успех. По плану учений противник должен был занять господствующую высоту, к овладению которой стремились обе стороны. Пока противник спешно продвигался к ней, у него в тылу была произведена выброска парашютного десанта. Противник развернул фронт, чтобы уничтожить десант, а в это время высота была почти без боя занята другими парашютистами, мгновенно организовавшими там прочную оборону. Исход учебного боя был решен. К великому удивлению пехотинцев, выброшенные у них в тылу «парашютисты» оказались манекенами, которые и помешали им выполнить задачу. Эти манекены впоследствии превратились в первоклассное средство обмана противника.

* * *

Вскоре после описанных выше событий в Берлине состоялся парад войск — последний перед началом Второй мировой войны, — данный в честь приезда в Германию югославского принца-регента Павла[1]. Здесь впервые перед общественностью в сомкнутом строю продефилировали парашютисты численностью в один батальон. Отличная выправка этих отборных солдат, напоминавших гренадеров времен Фридриха Великого, была главной темой разговоров всех берлинцев.

Прошло еще немного времени, и о немецких парашютистах заговорил весь мир.

[1] Югославский принц-регент Павел (Карагеоргиевич) находился в Германии с официальным визитом с 1 по 8 июня 1939 года. *(Прим. ред. 1957 г.)*

Глава IV

ПЕРВОЕ БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ ПАРАШЮТИСТОВ. ОПЕРАЦИЯ ВЕЗЕРЮБУНГ[1]

Сентябрь 1939 года. Начинается Вторая мировая война. На восемнадцатый день разгромлена Польша. Новая тактика танковых войск приносит первые успехи. Но о воздушных десантах пока ничего не слышно.

В течение первых недель войны и затем в продолжение всей зимы французы, англичане и немцы стоят друг против друга, разделенные линиями мощных укреплений.

Подобная «сидячая война», как многие называли ее, вначале была выгодна только русским. Они создали целый ряд опорных пунктов в прибалтийских государствах и 26 ноября[2] начали зимнюю кампанию против Финляндии, не принявшей советских требований. Действия русских в этой борьбе, которую можно сравнить с поединком Голиафа и Давида, были на редкость вялыми. Несмотря на колоссальное превосходство в силах, им не удалось достигнуть значительных успехов. Русские парашютные войска, для которых в этой кампании открывалось очень широкое поле деятельности, использовались весьма редко. Русские не провели здесь ни одной крупной воздушно-десантной операции, ограничиваясь забрасыванием в тыл к финнам мелких отрядов для дезорганизации их тыловых коммуникаций или разведки целей для своей артиллерии.

Позднее были высказаны предположения о том, что советское руководство проводило эту кампанию, не имея серьезных намерений, и что оно преследовало цель ввести своих будущих противников в заблуждение. Но как бы то ни было, а военные действия в Карелии дали западным державам возможность подготовить военные планы захвата Скандинавского полуострова под предлогом «оказания помощи» Финляндии.

27 января 1940 года правительства Англии и Франции решили подготовить две английские дивизии и одно французское соединение к предстоящей оккупации Норвегии. Они надеялись

[1] Условное название операции по захвату Дании и Норвегии. *(Прим. ред. 1957 г.)*
[2] Реально — 30 ноября. *(Прим. ред.)*

овладеть Нарвиком и таким образом блокировать шведский рудный район Элливааре, эксплуатация которого имела жизненно важное значение для военной промышленности Германии.

20 февраля Гитлер сообщил генералу фон Фалькенхорсту[1] о том, что у него есть надежные сведения о намерении англичан закрепиться в Норвегии. «Если это им удастся, — говорил он, — то трудно себе даже представить, какие последствия это будет иметь для Германии». И он решил опередить англичан, поручив Фалькенхорсту подготовить операцию и издав 1 марта 1940 года директиву «О проведении операции «Везерюбунг»». В четвертом пункте этой директивы говорилось следующее:

«Оккупация Дании («Везерюбунг-Зюд»). Задача «Группы 21»: внезапно захватить полуостров Ютландию и острова Фюн и Зеландию. Для этого, овладев важнейшими пунктами, как можно быстрее продвинуться до Скагена и выйти к восточному берегу острова Фюн. На острове Зеландия в качестве исходного района для последующей оккупации заблаговременно овладеть всеми ключевыми опорными пунктами».

Пункт пятый директивы гласил:

«Оккупация Норвегии («Везерюбунг-Норд»). Задача «Группы 21»: внезапно занять важнейшие пункты на побережье путем высадки морских и воздушных десантов».

Решение использовать воздушно-десантные войска для оккупации Дании и Норвегии не понравилось генералу Штуденту. Он опасался, что западные державы, предупрежденные этой операцией, подготовят на Западном фронте соответствующие оборонительные мероприятия и смогут сильно затруднить участие воздушно-десантных войск в решающем наступлении на Западе. Однако все попытки Штудента протестовать оказались безуспешными. Приказ остался в силе.

7-я авиационная дивизия еще до войны, вопреки приказу главного штаба военно-воздушных сил, по собственной инициативе приступила к формированию 2-го парашютно-десантного полка. Хотя силы и средства не позволяли командованию дивизии создать штаб полка, однако ему удалось сформировать и обучить 1-й и 2-й батальоны 2-го парашютно-десантного полка.

[1] Генерал пехоты фон Фалькенхорст командовал «Группой 21», специально созданной для проведения операции против Дании и Норвегии. «Группа 21» в оперативном отношении была подчинена непосредственно Гитлеру. *(Прим. ред. 1957 г.)*

Выполнение задач, поставленных перед воздушно-десантными войсками в директиве о проведении операции «Везерюбунг», должно было иметь решающее значение для хода всей операции и для быстрого использования авиации против ожидаемых со стороны англичан контрмероприятий. Опередить англичан можно было лишь в самом благоприятном случае. План операции «Везерюбунг» предусматривал для парашютных десантов следующие частные задачи:

1. В целях обеспечения контроля воздушного пространства над проливом Скагеррак и Северным морем посадочно-десантным войскам следовало прежде всего быстро овладеть аэродромом Ольборг в Ютландии.

2. 4-й стрелково-парашютной роте 1-го парашютно-десантного полка под командованием капитана Герике предстояло занять мосты через пролив Сторстреммен между островами Фальстер и Зеландия, по которым проходят шоссейная и железная дороги из Гессера в Копенгаген, а также расположенный в этом проливе остров Маснедё и находящиеся на нем батареи береговой артиллерии.

3. Рота обер-лейтенанта фон Брандиса (3-я рота 1-го полка) предназначалась для внезапного захвата аэродрома Сула, близ Ставангера, единственной военно-воздушной базы на всем западном побережье Норвегии.

4. 1-я и 2-я роты 1-го парашютно-десантного полка под командованием майора Вальтера совместно с посадочно-десантными войсками должны были занять аэродром Форнебю, расположенный близ Осло.

9 апреля 1940 года. Брезжит рассвет. На аэродромах ревут моторы бомбардировщиков, истребителей и транспортных самолетов. Парашютисты и посадочно-десантные войска садятся в машины... Взвывают моторы, тяжелые самолеты мчатся по полю, отрываются от земли и берут курс на север.

Корабли военно-морского флота и конвоируемые ими транспортные суда находятся уже в проливе Каттегат, направляясь к портам, назначенным для них по плану.

Еще не совсем рассвело, а первые «Юнкерсы» роты Герике уже появляются над проливом Сторстреммен.

Под ними мост длиной 3,5 км, соединяющий остров Фальстер с маленьким островом Маснедё. Еще один мост перекинут от

Маснедё к Вордингборгу, спокойно спящему в предрассветных сумерках.

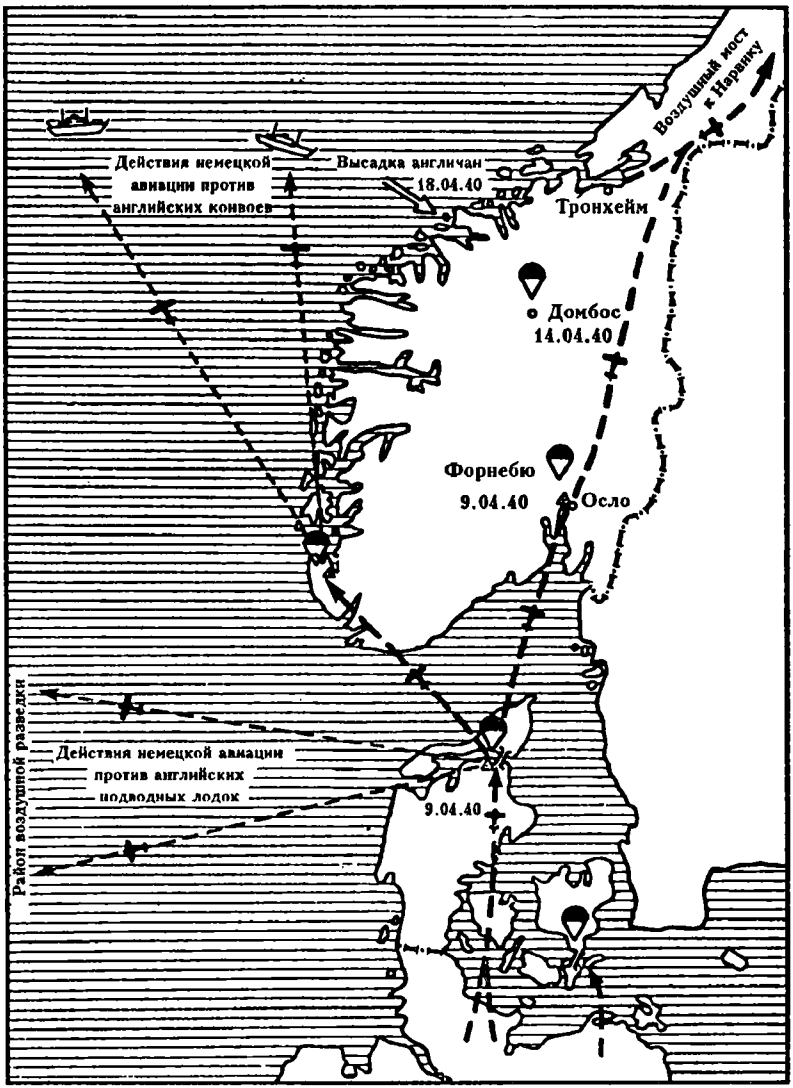
Первое звено самолетов над целью. Прыжок... приземление — все это занимает лишь несколько секунд. Прямо перед позицией береговой батареи, гарнизон которой, конечно, ничего не подозревает, на железнодорожной насыпи устанавливаются первые немецкие пулеметы. Следующие звенья самолетов выбрасывают парашютистов почти в 100 м от укреплений.

Парашютисты быстро освобождаются от подвесной системы и, вооруженные лишь пистолетами и ручными гранатами, бросаются на вражескую позицию. Испуганный часовой быстро обезоружен, в караульном помещении врасплох застигнута спящая охрана. Вскоре весь гарнизон взят в плен. На мачте поднимается германский военный флаг. Никто не тратит времени даром. Десантники конфискуют в близлежащих домах все велосипеды и быстро отправляются в Вордингборг. Вот уже заняты почта и вокзал. И только теперь раздается вой сирены, извещающий население города о тревоге. Внезапное нападение удалось как нельзя лучше: мосты переходят в руки немцев невредимыми. К полудню сюда прибывает пехота, высадившаяся в Гессере. Она сменяет парашютистов.

Ольборг на Лим-фьорде. Рано утром здесь раздается шум моторов. Тяжелые транспортные самолеты идут на посадку. Подпрыгивают, опускаясь на посадочную площадку, останавливаются. Из грузовых люков вываливаются серо-зеленые гроздья солдат. В течение нескольких секунд десантники занимают все наиболее важные пункты на аэродроме и близ него. Пулеметы установлены на огневых позициях. Отдельные группы немцев уже спешат к городу. Конфискуются автомашины. Десантники мчатся к мосту через Лим-фьорд, занимают его и выставляют на нем охрану.

9 часов 50 минут. Зенитная артиллерия норвежцев на аэродроме Сула открывает огонь. От немецких самолетов один за другим быстро отделяются парашютисты, камнем падают вниз, но затем, раскрыв парашюты, плавно опускаются на землю. Хлещет пулеметный огонь. Рвутся ручные гранаты. Засевшие в двух дотах норвежцы оказывают отчаянное сопротивление. Используя мертвое пространство, к ним крадутся десантники. Ручные гранаты летят в амбразуры. Огонь прекращается.

Охрана аэродрома и батарея зенитной артиллерии противника уничтожены. Деревня Сола занята. Приземляются самолеты,



Операция против Дании и Норвегии. 1940 год

высаживают новых десантников. Вместе с ними парашютисты наступают на Ставангер. Перед городом противник пытается сопротивляться. Однако все попытки напрасны. Немцы занимают Ставангер почти без боя. Через некоторое время на аэродроме

Ставангера опускаются первые разведчики и бомбардировщики. Легкие зенитные орудия своим огнем прикрывают разгружающиеся машины. Проходит еще несколько минут, и вот уже самолеты-разведчики снова в воздухе. Им предстоит произвести разведку Северного моря.

Над Каттегатом стоит густой, как в прачечной, туман. Транспортная авиагруппа, которая должна доставить парашютистов к аэродрому Форнебю, летит над сплошным покрывалом из облаков. Нигде ни просвета. Последняя метеорологическая сводка неблагоприятна: использование парашютистов в этих условиях невозможно. Самолеты поворачивают на Ольборг.

Позднее на Форнебю высаживаются посадочно-десантные войска под командованием капитана Ингенгофена. Обороняющиеся встречают их сильным огнем. Не успевают самолеты остановиться, как из них выпрыгивают солдаты и тут же вступают в бой. Короткая схватка — и враг побежден. Теперь и здесь аэродромы оказываются в немецких руках. Вскоре приземляются новые самолеты, доставляя подкрепления. Десантники двигаются к Осло. Батальон норвежской королевской гвардии, выступивший против них, опрокинут. Норвежская столица пала.

* * *

Поскольку король Норвегии не капитулировал, а у Ондальснеса и Намсуса высадились англо-французские морские десанты[1], боевые действия в Норвегии затянулись.

Дорога из Осло в Тронхейм идет через Домбос по невысокому горному плато Гудбрансдален. Одному немецкому воздушному десанту было приказано захватить и удерживать Домбос до подхода своих войск, тем самым не давая норвежцам, сражавшимся севернее Осло, соединиться с высадившимися на побережье англичанами. Эту задачу 14 апреля 1940 года получила рота парашютистов 1-го парашютно-десантного полка. Попав под сильный огонь зенитной артиллерии, командир роты решил выброситься в 8 км южнее намеченного пункта. Темнота и глубокий снег затруднили сбор роты. В итоге собрались только 2 офицера и 61 солдат. В 5 км от Домбоса они оседлали шоссейную и железную до-

[1] Первый десант был высажен 14 апреля в Намсусе, следующий — 17 апреля у Ондальснеса. В результате для группировки, высаженной немцами в Тронхейме, создалась угроза окружения. Немецкое командование перебросило туда подкрепление из Осло, расположенного в 550 км от Тронхейма.

роги. Движение по ним прекратилось. 15 апреля десант был атакован норвежской пулеметной ротой. Парашютистам удалось не только выдержать бой, но и даже захватить пленных. 16 апреля им пришлось отражать очень много атак норвежцев, поддержанных минометным огнем.

Ночью остатки роты прорвались на юг и заняли здесь новый рубеж обороны в 10 км южнее Домбоса. 18 апреля, пока норвежцы еще продолжали обстреливать оставленные немцами позиции, парашютисты получили по воздуху необходимые предметы снабжения. В ночь с 18 на 19 апреля, то есть после того, как норвежцы установили пулеметы на окружающих высотах, положение стало совершенно безнадежным. Ослабленный ранением командир роты лейтенант Шмидт с оставшимися в живых парашютистами (34 человека) был вынужден прекратить борьбу.

В течение четырех дней эта горсточка парашютистов, в руки которой чуть не попали сам норвежский король и транспорт с золотым запасом Норвегии, преграждала дорогу между Домбосом и Лиллехаммером. Немецкие войска, наступавшие из Осло, достигли Домбоса только к 30 апреля.

В Нарвик, где англичане сильно теснили немцев, лишенных из-за слишком больших расстояний всякой поддержки с моря или с суши, подкрепления могли быть доставлены только по воздуху.

18 апреля Гитлер разрешил генералу Дитлю ввиду почти безнадежного положения его боевой группы перейти на территорию Швеции и интернироваться. Однако Дитль решил продолжать боевые действия.

Бои приняли ожесточенный характер. И хотя они велись с переменным успехом, было ясно, что устоять против многократно превосходящих сил противника немцы не смогут. Большие расстояния и неблагоприятные метеорологические условия чрезвычайно затруднили выброску крупных десантов. Уже один перечень подкреплений, доставленных по воздуху в течение нескольких недель решающих боев за Нарвик, проливает некоторый свет на упорство немецких парашютистов и на своеобразие этой тяжелой борьбы. Вот этот перечень.

13 апреля. 1 гидросамолет доставляет боеприпасы. 3 самолета Ju 52 приземляются у озера Гартвиг и выгружают батарею горной артиллерии.

14 апреля. 3 самолета Ju 52 сбрасывают немецкой боевой группе предметы снабжения.

22 апреля. 1 летающая лодка садится в Бейс-фьорде и доставляет почту.

8 мая. 2 летающие лодки садятся в Румбакс-фьорде, они доставляют 1 офицера и 35 солдат.

14 мая. Выбрасываются 60 парашютистов.

15 мая. Выбрасываются еще 22 парашютиста.

17 мая. Прибывают 60 парашютистов.

20 мая. 2 офицера и 12 солдат прибывают на гидросамолетах в Румбакс-фьорд.

22 мая. Подразделения роты Реннера выбрасываются с парашютами.

23 мая. Рота горной пехоты выбрасывается с парашютами, пройдя курс обучения прыжкам в течение одной недели.

24—25 мая. Приземляются новые подразделения горной пехоты.

26 мая. Прибывает капитан Вальтер с 40 парашютистами.

28 мая. Летающая лодка доставляет одно горное орудие.

29 мая. Приземляются остальные подразделения парашютного батальона Вальтера.

От использования грузовых планеров для переброски новых подкреплений пришлось отказаться, так как погода была слишком неблагоприятной. Транспортировка по воздуху предметов снабжения и подкреплений, как бы ограничена она ни была (сказывалась прежде всего слабость наземной организации военно-воздушных сил, которую не удалось продвинуть далее Тронхейма), все же в значительной мере способствовала тому, что сильно теснимые противником немецкие войска смогли продержаться на захваченных ими рубежах до подхода своих основных сил.

Парашютный батальон Вальтера, выброшенный за десять дней до окончания боевых действий, нанес последний удар по Нарвику и 8 июня занял его.

На этом и закончилась операция «Везерюбунг», в которой впервые в большом количестве были использованы парашютные войска.

А в это время на Западном фронте немецкие парашютисты совершили еще более удивительные подвиги, решительно повлиявшие на ход всей кампании.

Глава V

ЭБЕН-ЭМАЭЛЬ И «КРЕПОСТЬ ГОЛЛАНДИЯ»

Когда Гитлеру стало ясно, что, несмотря на разгром Польши, западные державы не намерены прекращать войну, он решил предупредить их наступление и обеспечить себе хорошую базу для ведения морской и воздушной войны против Англии. Он хотел наступать — и как можно скорее.

Главное командование сухопутных сил выступило против этого намерения, так как степень обученности и уровень вооружения сухопутных сил считались недостаточными для войны с Западом.

Еще более удивительным, если даже не ошеломляющим, было известие о том, что Гитлер планировал вести наступление через Бельгию и Голландию. Он намеревался повторить еще раз в общих чертах план Шлиффена и надеялся на то, что ему удастся продвинуть фронт далеко в глубь Северной Франции, создать широкое предполье для приграничной Рурской области и использовать все возможности для подавления обороны Британских островов и нарушения их снабжения.

Многим, однако, наступление моторизованных соединений через Голландию казалось нецелесообразным, поскольку они опасались, что многочисленные реки и каналы, а также возможные затопления отдельных областей сильно замедлили бы продвижение немецких войск. Поэтому было принято решение направить основные силы подвижных соединений севернее Льежа. Западные державы при развертывании своих сил также исходили из предположения, что Гитлер не сможет поступить иначе из боязни застрять на линии Мажино. Поэтому они сосредоточили свои лучшие соединения под командованием генерала Биллотта в районе Дюнкерк—Седан и были готовы немедленно выступить навстречу вермахту и добиться решающего успеха на территории Бельгии. При этом предполагалось, что здесь неизбежно произойдет столкновение ударных группировок обеих сторон и дело дойдет до фронтальной борьбы на истощение.

С самого начала было ясно, что быстрота продвижения немецких войск должна сыграть решающую роль. В этой связи особо

важное значение приобретал вопрос о том, удастся ли им захватить невредимыми мосты через Маас и канал Альберта.

Канал Альберта, соединяющий Маас с Шельдой севернее Льежа, был включен бельгийцами в систему обороны страны, и на его западном берегу были оборудованы мощные долговременные укрепления. Краеугольным камнем бельгийской системы обороны был превращенный в крепость Льеж, самым мощным бастионом которого на севере являлся форт Эбен-Эмаэль.

Этот форт, расположенный на ответвлении канала Альберта, прикрывал своими орудиями канал и реку Маас и даже мосты в Маастрихте. Темпы немецкого продвижения в значительной мере зависели от того, насколько быстро немцам удастся овладеть этим оборонительным сооружением. Можно сказать, что судьба всего плана наступления немцев целиком зависела от исхода боев за Эбен-Эмаэль.

Гитлер сам весьма подробно занимался этой проблемой. Были собраны и подвергнуты самому тщательному изучению всевозможные аэрофотоснимки, рельефные карты, фотографии и прочие информационные материалы. Чем интенсивнее велось изучение, тем более трудным представлялось решение этой задачи. Строительство форта было закончено лишь в 1935 году, здесь были использованы самые современные достижения военной науки и техники, и едва ли можно было рассчитывать на то, что форт удастся взять обычными боевыми методами и средствами. Всякое наступление должно было обескровиться еще в предполье форта, если не раньше. Важные мосты через канал были бы тем временем взорваны бельгийцами, а наведение новых отняло бы много времени и потребовало бы больших жертв. Казалось, что никакие специалисты не помогут найти способ подавить Эбен-Эмаэль, и Гитлер уже начинал нервничать. «Эти генералы, — говорил он, — слишком консервативны, они находятся в плену устаревших понятий. Им не приходят в голову никакие военные хитрости. Лучше бы они побольше читали Карла Мая!»[1] Но такая критика нисколько не улучшала дела. Рассказы Карла Мая вряд ли могли помочь в решении вопроса об Эбен-Эмаеле.

Гитлеру пришлось в данном случае самому решать проблему «колумбова яйца», и он решил ее. «Богемский ефрейтор»[2] вспом-

[1] von Lossberg B., Im Wehrmachtsfuhrungsstab, Hamburg, 1949, S. 52.
Карл Мэй (1842–1912) — немецкий писатель, автор приключенческих книг из жизни североамериканских индейцев — в частности, цикла о Виннету. *(Прим. ред.)*

[2] Это выражение, весьма распространенное среди офицеров генерального штаба, произошло от смешения богемского (чешского) города Браунау с городом Браунау-на-Инне (Австрия), действительным местом рождения Гитлера

нил, что ему однажды рассказывал генерал Штудент о грузовых планерах, и ему пришла в голову мысль использовать их.

Планеры могли и должны были обеспечить внезапное и бесшумное нападение на форт и мосты. Найдя вначале лишь правильный путь к решению задачи, Гитлер стал лихорадочно изучать все материалы, касающиеся техники подрыва дотов, и не успокоился до тех пор, пока не отыскал способ разрушить броневые колпаки форта. Как раз в это время было изобретено новое средство — так называемый кумулятивный заряд, в котором вся сила взрыва концентрировалась в одной точке, подобно лучам света, отраженным от вогнутого зеркала. Такой заряд мог пробивать очень мощную броню.

Осуществить внезапное нападение на Эбен-Эмаэль и мосты через канал Альберта было поручено капитану Коху, штурмовой батальон которого был усилен для этого специальными средствами[1].

Бельгийская система укреплений заставляла подумать и о возможности овладения другими ее пунктами. Изучая кампанию 1914 года, Гитлер осознал, какое значение имела крепость Антверпен для всей бельгийской армии, которой удалось тогда укрыться за ее стенами от германской осадной армии и создать вместе с англичанами новый фронт во Фландрии.

«Если мы нападем на бельгийцев, они попытаются отойти в свою национальную крепость. Тогда нам придется иметь дело с современными укреплениями, в результате чего мы потеряем время и понесем лишние потери», — рассуждал Гитлер, и его рассуждения были вполне логичными. «Если же нам удастся достигнуть этого укрепленного района раньше бельгийцев, то они окажутся зажатыми в тиски и будут быстро уничтожены, — продолжал он свою мысль. — Следовательно, задача сводится к тому, чтобы занять часть бельгийской национальной крепости юго-западнее Гента до прихода туда бельгийцев, тогда путь к отступлению будет им отрезан, а их соединение с войсками западных держав станет невозможным», — заключил он и решил, что воздушный десант и здесь сыграет основную роль

Между тем произошло событие, заставившее немцев коренным образом изменить оперативный план наступления на За-

[1] Боевой приказ, отданный капитану Коху, гласил:

1. Внезапным нападением захватить и удерживать до подхода основных сил мосты через канал Альберта у населенных пунктов Вельдвицельт, Вренховен и Канне.

2. Вывести из строя форт Эбен-Эмаэль путем подрыва артиллерийских установок и дотов.

падном фронте. 10 января 1940 года германский офицер связи по ошибке перелетел в Бельгию, имея при себе все планы наступательной операции на Западе. Он не успел уничтожить документы, и вскоре перед глазами изумленного начальника бельгийского Генерального штаба лежал развернутый план германского наступления. Однако такая случайность показалась бельгийцам слишком уж невероятной, и поэтому они предположили, что здесь дело идет о намеренном перелете с целью ввести в заблуждение командование бельгийской армии и армий западных держав.

В это время начальник штаба группы армий фон Рундштедта генерал фон Манштейн, анализируя план операции, предложил внести в него некоторые изменения. Он исходил из того, что англо-французская ударная армия генерала Биллотта в случае наступления немцев двинулась бы им навстречу с невероятной быстротой. При этом она подставила бы свой открытый фланг под удар, который немцы могли бы нанести через Арденны. При удачном форсировании Мааса у Седана удар мог бы быть нанесен прямо в тыл этой армии. Это давало возможность отрезать и уничтожить англо-французскую армию. Здесь, однако, возникала большая трудность: Арденны с их обширными лесными массивами и узкими дорогами легко могли стать ловушкой для немецких танков, что позволило бы западным державам быстро организовать новый фронт обороны, так как застрявшие танки не могли бы повлиять на ход боевых действий. Ни у генерал-полковника фон Браухича, ни у начальника генерального штаба генерала Гальдера этот план восхищения не вызвал. А генерал-полковник Иодль назвал план Манштейна «стратегической лазейкой».

По мнению военных специалистов, местность в Арденнах была слишком танконедоступной, чтобы можно было с успехом нанести здесь быстрый удар и одновременно обеспечить бесперебойное снабжение нескольких дивизий. Это мнение разделяли и генеральные штабы англичан и французов.

Английский военный писатель Лиддел Гарт, специалист по танкам и весьма изобретательный стратег, занимался этим вопросом еще в 1933 году. Он предлагал тогда, чтобы в случае немецкого наступления французы немедленно начали бы контрнаступление танковыми силами через Арденны. Но в его предложении была оговорка, что Арденны для танков непроходимы, и данная идея была положена британским Генеральным штабом под сукно.

Узнав окольным путем о плане Манштейна, Гитлер понял гениальность этого предложения и добился изменения плана операции в соответствии с замыслом Манштейна. Задача нанести главный удар возлагалась на группу армий фон Рундштедта, руководство танковыми войсками, совершавшими прорыв, было поручено Гудериану.

Нельзя было закрывать глаза на трудности этой операции, поскольку все сводилось к обеспечению такого быстрого продвижения танков, чтобы у западных держав не осталось времени для проведения каких-либо контрмероприятий. Удастся ли достаточно быстро форсировать Маас — вот что сильно беспокоило всех участников задуманной операции. В этой же связи обсуждалась и целесообразность высадки воздушного десанта в районе между городами Живе и Динан, с тем чтобы обеспечить переправу через Маас и помочь продвижению армии фон Клюге.

Против этого предложения выступил Геринг, который заявил, что выбранная местность непригодна для воздушных десантов. Незадолго до рождества был поднят вопрос о том, нельзя ли высадить воздушный десант между Намюром и Динаном. Генерал Штудент разработал план десантирования, предусматривавший создание плацдарма на западном берегу Мааса и удержание его до подхода основных немецких сил.

Борьба за бельгийские укрепленные позиции, которые оказывались на пути германских войск после занятия ими Люксембурга, также могла отнять много времени. Здесь решающим оказалось мнение Геринга, предложившего выбросить воздушный десант в тылу бельгийцев, чтобы таким образом быстрее сломить их приграничную оборону. Эта идея была осуществлена.

* * *

Переработанный план наступления немецкой армии включал в себя теперь уже не только Бельгию, но и Голландию. Гитлер вначале хотел добиться разрешения на проход немецких войск через голландскую территорию у Маастрихта дипломатическим путем, чтобы потом нанести прямой удар по форту Эбен-Эмаэль. Однако в ходе подготовки операции он решил, что правильнее будет сразу же «разделаться» с Голландией, чтобы обеспечить себя от всяких неожиданностей. Тот факт, что англичане не считались с нейтралитетом Голландии и постоянно пролетали над ее территорией, давал ему предлог для ее оккупации.

Одновременное нападение немцев на Бельгию и Голландию, по мнению Гитлера, произвело бы такое впечатление, будто главный удар немцы наносят здесь, и укрепило бы намерение западных держав выдвинуть в этот район значительные силы. Операция против Голландии могла ввести их в заблуждение относительно удара в Арденнах, и тем самым немцы с большей надежностью заманили бы их в свою ловушку.

Но, с другой стороны, нападение на Голландию было сопряжено с большими трудностями. Сюда немцы могли направить лишь небольшие силы, и этих сил должно было хватить на то, чтобы сломить сопротивление, противника в кратчайший срок. Рельеф местности чрезвычайно благоприятствовал ее обороне, да и голландские укрепления могли оказаться для наступающего большим препятствием.

При малой численности своих вооруженных сил — восемь пехотных дивизий, три сводные бригады, легкая механизированная дивизия и некоторое количество пограничных частей — голландцы вынуждены были ограничиваться обороной лишь основного района своей страны, расположенного между заливом Зёйдер-Зее и рекой Маас. Центром и узловым пунктом обороны был район Амстердам—Утрехт—Роттердам—Дордрехт. На его восточном фланге была расположена сильно укрепленная «линия Греббе», ограниченная с севера заливом Зёйдер-Зее, а с юга — рекой Маас.

Позади нее, защищая район Гааги, проходила вторая укрепленная позиция — выстроенная перед войной «линия водных преград». Эйсселская позиция у Арнема и «пельская линия» к югу от нее, по замыслу голландцев, должны были служить предпольем и замедлять наступление на «крепость Голландию», а также прикрывать линию Греббе—Маас. Для обороны этой линии голландцы выставили два армейских корпуса. Легкая дивизия и еще один армейский корпус были расположены у Эйндховена и в районе Хертогенбоса. 1-й армейский корпус, составляя резерв главного командования, находился в районе Гаага—Лейден.

Поскольку бельгийцы построили свою оборону вдоль канала Альберта, то между голландскими и бельгийскими укреплениями оставалась почти незащищенная полоса шириной 50 км, тянувшаяся от самой границы Германии до моря. Недостатки этой системы обороны были известны западным державам, и союзники решили в случае наступления немцев немедленно направить

сюда через Антверпен 7-ю французскую армию с задачей закрыть эту брешь. Подвижные соединения этой армии — две механизированные дивизии — могли прибыть туда через несколько часов после начала боевых действий и таким образом поддержать голландцев.

Мысль о возможности быстрого разгрома Голландии долго занимала Гитлера, и, как в случае с Эбен-Эмаелем, он снова пришел к выводу о необходимости использования воздушно-десантных войск. С помощью воздушного десанта можно было проникнуть в самый центр «крепости Голландия» и таким образом сломить сопротивление голландцев изнутри. Можно сказать, что подобный план был весьма сходен с планом овладения «бельгийской национальной крепостью», только обстановка здесь складывалась так, что приходилось рассчитывать на сильное сопротивление противника. Имевшиеся в распоряжении воздушно-десантные войска не были достаточно многочисленными для решения столь крупных наступательных задач. Поэтому их необходимо было как можно быстрее усилить за счет других родов войск. Таким образом, здесь также была найдена «стратегическая лазейка».

Задача 9-й танковой дивизии состояла в том, чтобы, прорвав «Польскую линию» у Геннепа, с максимальной быстротой продвинуться до Мурдейка и через большой мост, который к тому времени должен был быть занят парашютистами, проникнуть в глубь «крепости Голландия». Отсюда вытекали и все последующие задачи воздушно-десантных войск. На важной дороге, проходящей через всю страну с севера на юг, следовало захватить мосты через Ваал у Дордрехта и мосты через Нижний Рейн у Роттердама. Воздушный десант в районе Гааги был достаточно сильным, чтобы, к примеру, взять в плен голландское правительство или как минимум сковать силы 1-го армейского корпуса голландцев. Однако Гитлер учитывал, что голландской королеве Вильгельмине, возможно, будет нелегко принять решение о ведении войны с Германией. Он считал вполне возможным ее согласие на оккупацию, как это, например, сделал датский король. По этой причине парашютные войска, выбрасывавшиеся в составе воздушного десанта в районе Гааги, получили приказ оказывать голландской королеве соответствующие воинские почести.

В ходе общего наступления немецких войск на Западе воздушно-десантным войскам отводилась значительная роль: они должны были содействовать успеху операции во всех решающих пунк-

тах. Разработка соответствующих планов возлагалась на генерала Штудента. В частности, была запланирована и осуществлена высадка воздушных десантов в следующих пунктах:

а) в «крепости Голландия»;

б) в форте Эбен-Эмаэль и у находящихся вблизи него мостов через канал Альберта;

в) в тылу бельгийских приграничных укреплений у Мартеланжа.

Воздушный десант, высаженный в «крепости Голландия», был самым крупным. За исключением штурмового батальона Коха, который предназначался для нападения на форт Эбен-Эмаэль, там предстояло использовать все имеющиеся в распоряжении воздушно-десантные войска 7-й авиационной и 22-й воздушно-десантной дивизий.

Трудности, которые надо было преодолеть, стали ясны уже в процессе планирования отдельных десантов. Численно немецкие парашютные войска были еще очень слабы, и весь замысел Штудента состоял именно в том, чтобы имевшимися в его распоряжении немногими силами достичь успехов, которые решили бы исход чуть ли не всей кампании. Не говоря уже о том, что расположение отдельных объектов само по себе предопределяло районы использования немногочисленных немецких парашютных частей, сдерживающим фактором было и то обстоятельство, что это мероприятие проводилось впервые в истории войн в таких широких масштабах и что недостаток опыта неизбежно сулил различные дополнительные трудности. Это была в подлинном смысле слова экскурсия в еще неизведанную область военного искусства.

К сожалению, очень часто после большого успеха у войск появляется тенденция преуменьшать имевшие место трудности; удача легко вводит в соблазн недооценивать как самого противника, так и принятые им контрмеры. Успешно проведенная кампания на Западе уже вскоре после ее окончания побудила немецкое командование рассматривать воздушно-десантные мероприятия как незначительный эпизод на фоне общих событий. Больше того, в изданном ОКВ[1] специальном бюллетене о кампании на Западе о них упоминалось лишь мимоходом. Одну из причин этого, возможно, следует искать в том, что об участии воздушно-десантных войск в операциях не говорилось открыто, чтобы не привлекать внимания противника. Однако и в послевоенной литературе этот

[1] ОКВ (OKW) — сокращенное обозначение Главного командования вермахта, выполнявшего функции министерства вооруженных сил Германии. *(Прим. ред.)*

вопрос освещен далеко не полностью. А о том, какую роль воздушно-десантные войска сыграли в Голландии, до сих пор не было сказано ничего.

На основании всех полученных данных генералу Штуденту скоро стало ясно, что воздушно-десантным войскам будет поручено нанести основной удар в районе Мурдейк—Дордрехт—Роттердам и что выброску десанта в районе Гаага—Лейден нужно расценивать как отвлекающий маневр.

Система рек между Рейном и Маасом в районе Роттердам—Мурдейк давала нападающему даже некоторые преимущества и скорее была для него защитой, чем препятствием. Реки Ноорд, Старый Маас и Килл делили все оперативное направление по фронту на район Роттердама и район Дордрехт—Мурдейк. Захватить немногие имеющиеся здесь мосты было сравнительно легко, а это позволяло оказывать сопротивление даже сильному противнику. Основное внимание следовало обратить на овладение мостами в Роттердаме, у Дордрехта и Мурдейка и на сохранение их в целости до подхода своих танков.

Найти в этом районе удобные посадочные площадки для транспортной авиации представлялось затруднительным. Кроме аэродрома Валхавен, в юго-западной части роттердамского порта можно было рассчитывать только на одну посадочную площадку — у Барендрехта. В остальных местах можно было использовать только парашютистов. Мосты через Рейн в Роттердаме расположены так, что выброска парашютистов в непосредственной близости от них весьма невыгодна. Однако большая петля реки Рейн и лежащий в ней остров Нордер-Эйленд пересекаются в середине Роттердама шоссейной и железной дорогами, поэтому овладение островом имело решающее значение для успеха всего воздушного десанта.

Здесь, как это часто случалось и раньше, было найдено очень простое и в то же время единственное в своем роде решение. Поскольку использовать парашютистов и грузовые планеры здесь было нельзя, задачу по переброске воздушного десанта должны были выполнить летающие лодки. Поэтому план наступления предусматривал захват мостов ударным отрядом силой до роты (11-я рота 16-го воздушно-десантного полка), высаженным с летающих лодок, которые должны были совершить посадку в непосредственной близости от мостов. В то же время парашютисты должны были захватить аэродром Валхавен, занять его и обеспечить последующую высадку на нем посадочно-десантных войск.

По прибытии последних следовало занять Роттердам и установить связь с частями и подразделениями, десантированными в районе Гааги. Парашютисты должны были одновременно захватить и удержать мосты у Дордрехта и Мурдейка. Для выполнения этой задачи наиболее подходила 7-я авиационная дивизия, хотя ей и пришлось выделить часть своих подразделений для усиления 22-й воздушно-десантной дивизии и боевой группы, штурмовавшей Эбен-Эмаэль.

Задачи распределялись следующим образом.

А. В Роттердаме:

1. Овладение мостами через Рейн силами одной роты 16-го воздушно-десантного полка, высаженной с летающих лодок.

2. Нападение на аэродром Валхавен силами 3-го батальона 1-го парашютно-десантного полка и 2-го батальона 2-го парашютно-десантного полка без 6-й роты.

3. Десантирование всего 16-го воздушно-десантного полка.

Б. У Дордрехта:

Овладение дордрехтскими мостами силами 3-й роты 1-го парашютно-десантного полка.

В. У Мурдейка:

1. Нападение на имеющиеся там мосты силами 2-го батальона 1-го парашютно-десантного полка.

2. Выброска остальных подразделений 1-го батальона 1-го парашютно-десантного полка во главе с командиром полка в районе между Мурдейком и Дордрехтом в качестве резерва, вводимого в бой по мере надобности.

Иначе обстояло дело в районе Гааги. Здесь было три аэродрома, положение которых способствовало окружению города: на северо-востоке — аэродром Валькенбург, приблизительно в 10 км от Гааги и в 4 км к северо-западу от Лейдена; юго-восточнее, между Делфтом и Гаагой, — аэродром Эйпенбург, с которого легко можно было перерезать дороги Гаага—Утрехт и Гаага—Роттердам; к юго-западу от Гааги, примерно в 2 км от нее, — аэродром Окенбург. Для занятия этих аэродромов решено было использовать 22-ю воздушно-десантную дивизию, в которую входили 65-й и 47-й воздушно-десантные полки. 1-й батальон 2-го парашютно-десант-

ного полка и 6-я рота 2-го парашютно-десантного полка должны были первыми напасть на аэродромы. Непосредственно за ними предстояло высадить посадочно-десантные войска. Больше парашютистов не было, и 22-я воздушно-десантная дивизия должна была обходиться только имеющимися у нее силами. Несмотря на то что Штудент довольно часто указывал на этот факт и настойчиво требовал увеличения численности парашютно-десантных войск, к его голосу не прислушивались, а теперь становилось ясно, что пяти батальонов для проведения операции было недостаточно. Наступление 22-й воздушно-десантной дивизии с таким слабым авангардом парашютистов было сопряжено с большим риском. Захватить аэродромы Окенбург и Эйпенбург было приказано 1-му батальону 2-го парашютно-десантного полка и 65-му воздушно-десантному полку; для нападения на Валькенбург выделялись 5-я рота 2-го парашютно-десантного полка и 47-й воздушно-десантный полк.

С начала ноября 1939 года парашютисты саперного взвода Витцига, входившего в состав штурмового батальона Коха, не получали ни увольнений из расположения части, ни отпусков. Безвыходная жизнь в казарме не мешала, однако, парашютистам с нетерпением ожидать дня «Х», который должен был вернуть им свободу. Занятия на грузовых планерах, поднимавших в зависимости от дополнительного груза до 10 человек, чередовались с огневой подготовкой, тренировкой штурмовых и подрывных групп на чешских дотах и занятиями в школе полевой фортификации в Карлсхорсте. Проверялись все методы ведения «крепостной» войны. Грохот подрывных зарядов то и дело разрывал тишину лесов в горах Альтфатер.

Были собраны всевозможные материалы о действиях войск в горах, ибо десантники знали только одно: они будут действовать в каких-то горах. Где находятся эти горы — во Франции, в Англии, Швейцарии, а может быть, даже и в Швеции или Индии, — они не знали. Но та гора, на которой проводились занятия, заключала в себе трудности. Она была оборудована с использованием самых современных достижений фортификации и превращена в изрыгающий огонь форт. Этот форт мог выдержать и самый сильный обстрел и нападение любых превосходящих сил противника. Так по крайней мере думали его строители.

С действием германского «секретного оружия» бельгийцы познакомились еще в 1914 году, когда на форты Льежа обруши-

лись огромные снаряды «Большой Берты»[1], которые, обладая взрывом страшной силы, разрушали и перемалывали все встречавшееся на их пути. Бельгийские фортификаторы учли этот опыт, и теперь для снарядов таких немецких мортир остались только очень трудноуязвимые цели. Современные казематы, спрятанные в склонах горы, могли выдержать даже снаряды «Большой Берты», а на глубину 40 м в землю пока еще не проникал ни один снаряд.

Разгромить и разрушить Эбен-Эмаэль так быстро, как были разрушены бельгийские форты в 1914 году, представлялось маловероятным. Атака пехоты едва ли могла принести какой-либо успех. То же можно сказать и о танковой атаке. В склонах горы, за сухим рвом форта и проволочными заграждениями находились 17 долговременных огневых точек, из амбразур которых в любое время могли открыть огонь пулеметы и противотанковые орудия. Ночью предполье освещалось прожекторами. Соседние форты Понтисс и Баршон могли в любое время оказать форту поддержку огнем своей артиллерии. Эбен-Эмаэль был чудом фортификационного искусства, и недаром его командир майор Жоттранд, гарнизон которого насчитывал 1200 человек, страшно гордился им. Форт имел внушительные размеры: протяженность его с востока на запад составляла 800 м, а с севера на юг — 900 м. Внутри горы, образовывавшей основание форта, размещались склады боеприпасов и продовольствия, казарменные помещения, телефонная и электрическая станции. Все доты имели подземные ходы сообщения, соединявшие их с главным укреплением.

И если бы немцы пришли и попытались форсировать реку Маас у Маастрихта, их уже там встретил бы огонь орудий Эбен-Эмаеля, в их ряды полетели бы 120-мм снаряды спаренных орудий вращающейся бронированной башни, по ним открыли бы огонь 75-мм пушки двух других спаренных установок. 75-мм пушки, установленные в орудийных казематах, могли вести заградительный огонь по Маастрихту, по Маасу, по каналу Альберта и предполью. Даже пикирующие бомбардировщики были бы бессильны перед Эбен-Эмаелем. А если бы наступающим все же удалось под покровом темноты и тумана подкрасться к форту, то при первой попытке приблизиться к его входу им навстречу ударил бы шквал огня из входного укрепления и отбил бы у них всякую

[1] «Большая Берта» — неофициальное наименование немецкой 420-мм осадной гаубицы времен Первой мировой войны. (*Прим. ред.*)

охоту к дальнейшим подобным попыткам. В Эбен-Эмаэль вел только один-единственный вход — и этот вход был защищен более чем надежно.

* * *

К северу от форта через канал Альберта перекинуты три моста, расположенные в населенных пунктах Канне, Вренховен и Вельдвицельт. Все они прикрывались огнем форта Эбен-Эмаэль и были подготовлены к взрыву. Запальный шнур, заключенный в металлическую трубу, был проложен к расположенным вблизи мостов дотам, в которых находились и запальные установки. Через две минуты после воспламенения запального шнура мосты взлетели бы на воздух. Днем и ночью бодрствовали гарнизоны бельгийских дотов, зорко охраняя мосты и форт. Их противотанковые пушки и пулеметы не позволили бы никакому врагу перейти через мосты. Всякие попытки противника навести переправу были бы сорваны, потому что прямой как стрела канал на протяжении нескольких сотен метров имел крутые берега. При взаимодействии гарнизонов с соседними дотами, расположенными вдоль канала на расстоянии 500—600 м друг от друга, любая попытка переправиться была бы отбита с большими для противника потерями. Солдаты 5-й бельгийской дивизии, оборонявшей эту полосу, были уверены, что внезапное нападение немцев, как это было в 1914 году, полностью исключалось.

Танковые войска Гудериана, нанося свой удар через Люксембург и Арденны в направлении на Седан, должны были обязательно натолкнуться на бельгийские пограничные позиции у Мартеланжа, оборона которых возлагалась на бельгийских арденнских стрелков[1]. Наступление немецких войск послужило бы для французов сигналом к развертыванию своих сил, и можно было думать, что уже через некоторое время арденнские стрелки были бы усилены французскими кавалерийскими и разведывательными подразделениями. Надо было ожидать, что с первых же дней между французами и немцами начнется соревнование за то, чтобы выиграть время. Однако появление даже самых незначительных сил немцев могло задержать продвижение французов, принудить их к подтягиванию более крупных сил, что дало бы немцам необхо-

[1] Арденнские стрелки — название горных стрелков бельгийской армии. В бельгийской армии было две дивизии арденнских стрелков. *(Прим. ред. 1957 г.)*

димый выигрыш во времени. Лесистая местность в районе Мартеланжа была весьма удобна для того, чтобы ввести в заблуждение разведывательные подразделения противника относительно численности действующих против них немецких войск. Высадившийся в тылу бельгийских пограничных позиций немецкий десант должен был подавить их волю к сопротивлению.

Для выполнения этого замысла Геринг имел в своем распоряжении транспортные самолеты Ju 52 и самолеты типа Физелер «Шторх». Эти машины должны были высадить у деревень Нив и Витри две небольшие боевые группы, задачей которых было занять эти деревни и сковать находившиеся в этом районе силы противника.

Поскольку не занятых в операции парашютистов больше не оставалось, это мероприятие приходилось проводить только силами посадочно-десантных войск. Во всяком случае, на местности, занятой небольшими силами противника, едва ли могла возникнуть опасность того, что немецкий воздушный десант немедленно встретил бы противодействие со стороны противника. Внезапность нападения облегчала немцам не только прорыв бельгийских пограничных позиций, но и задержание приближающихся французских войск по меньшей мере на несколько часов.

Перспективы использования воздушных десантов против укреплений «крепости Голландия» и форта Эбен-Эмаэль командованием немецких сухопутных сил оценивались весьма скептически. В успех верили немногие. Большинство рассматривало эти мероприятия, и особенно воздушный десант против форта Эбен-Эмаэль, как первосортную авантюру. Командование 18-й армии также не верило в то, что армии удастся в короткий срок продвинуться до Мурдейка и оказать помощь парашютистам. Переговоры генерал-полковника авиации Кессельринга с генерал-полковником фон Боком, командующим группой армий «Б», привели к тому, что Кессельринг уделил особое внимание организации авиационной поддержки этому «ненадежному» мероприятию.

Поддержка военно-воздушных сил была исключительно необходима для воздушно-десантных войск, так как последние не имели в своем распоряжении артиллерии и могли рассчитывать только на помощь с воздуха. Перед истребителями стояла трудная задача сопровождать транспортные самолеты в район высадки десанта. Ограниченная продолжительность полета Ме 109 требовала хорошо продуманного плана чередования истребителей

сопровождения. Задачи бомбардировочной авиации были полностью согласованы с задачами воздушно-десантных войск.

Всякая, даже малейшая ошибка в подготовке операции могла привести воздушно-десантные войска к очень тяжелым потерям во время боевых действий.

Командующий воздушно-десантной операцией, он же командир 7-й авиационной дивизии, генерал Штудент был уверен в том, что руководить своими войсками он должен на месте боевых действий. Он решил лично высадиться со своим штабом в Валхавене, в наиболее трудном и опасном месте. Такое руководство «накоротке» было не совсем по душе командующему воздушным флотом, у которого были на этот счет другие соображения, однако он не стал вмешиваться и предоставил генералу Штуденту полную свободу действий. Может быть, Кессельринг и был прав, но для такого человека, как Штудент, другого выхода не было. Ограниченные технические возможности радиоаппаратуры того времени, и в особенности их большая восприимчивость к помехам, также в какой-то мере оправдывали решение Штудента осуществлять личное руководство, находясь на наиболее ответственном участке.

2 мая 1940 года Штудент вместе с генералом графом фон Шпонеком был принят Гитлером. Здесь ему сообщили время начала наступления, которое вскоре пришлось перенести с 6 на 10 мая. Гитлер еще раз подчеркнул, что его глубоко тревожит, сумеют ли немецкие солдаты оказать голландской королеве уважение, подобающее ее званию.

Уверенный в своих парашютистах, Штудент спокойно ожидал начала наступления.

8 мая 1940 года. Из Голландии ползут тревожные слухи. Говорят о прекращении отпусков в воинских частях, о призыве резервистов и эвакуации населения из приграничных районов. 1-й голландский армейский корпус приведен в боевую готовность, вокруг аэродромов близ Гааги спешно возводятся полевые укрепления. Голландская зенитная артиллерия готова к отражению налетов.

А в Германии жизнь идет своим чередом. Лишь очень немногие знают что-то, но широкие массы немецкого народа и даже солдаты ни о чем не подозревают. На командном пункте Штудента идут последние совещания перед боями. Устраняются последние сомнения, офицеры говорят друг другу: «Ни пуха, ни пера!»

9 мая 1940 года. Незаметно осуществляются первые приготовления. На авиационных базах готовятся к старту машины, настраивается радиоаппаратура, пополняются боекомплекты. Все это носит обычный, будничный характер. Правда, солдаты уже что-то чувствуют, но они ко многому привыкли и не придают таким вещам никакого значения.

После обеда объявляется тревога. «Вероятно, опять ложная», — думают солдаты. Как и всегда, танки, пехота и артиллерия покидают свои гарнизоны и двигаются на исходные позиции.

В Бельгии тоже объявлена тревога. В 23 часа 30 минут командование бельгийской армии рассылает войскам соответствующие приказы. Отпускники вызываются в свои части.

10 мая 1940 года. Всю ночь немецкие войска движутся к границе. На дорогах лязгают гусеницы танков, как призраки, вздымаются к небу стволы орудий зенитных батарей. Вермахт готовится к прыжку. За закрытыми дверями и замаскированными окнами работают штабы, звонят телефоны. В узлах связи трещат телеграфные и кодовые аппараты, радисты принимают последние метеосводки. На аэродромах бортмеханики еще раз проверяют машины. К самолетам подвешиваются бомбы. В кассеты аппаратов для аэрофотосъемки заряжается новая пленка, разведчикам предстоит большая работа.

Не спят и парашютисты. Надев парашюты, набив карманы патронами и навесив на себя ручные гранаты, они стоят теперь в полной готовности перед своими командирами, которые дают им последние указания. На аэродромах Кёльн-Остгофен и Бутцвейлергоф стоят готовые к старту грузовые планеры штурмового батальона Коха. Взвод световой сигнализации войск связи уже подготовил трассу сигнальных огней. Обслуживающие команды поеживаются от холода у своих приборов. «Чудо военной организации», спланированное и созданное в секрете, готово к действиям. Близится начало.

Секунда за секундой, минута за минутой приближается момент, который в немецкой военной терминологии называется день «Х» и час «Х» и который определяет начало боевых действий.

День «Х» — 10 мая 1940 года

Час «Х» — 5 часов 30 минут

Личный состав боевых подразделений стоит полукругом перед своими командирами, которые теперь, всего за несколько минут до наступления, сообщают им обстановку, зачитывают боевой приказ, объясняют задачу.

Так обстоит дело и в штурмовом батальоне Коха. Через несколько минут батальон, усиленный ротой парашютистов Альтмана, стартует с аэродрома Бутцвейлергоф, и одновременно с ним с аэродрома Остгофен вылетают саперы-парашютисты Витцига. Они *первыми* начнут наступление за пределами Германии.

Вот машины уже в воздухе. Граница осталась позади. Далеко внизу видны вспышки выстрелов. Длинной ниткой жемчуга мерцают огни, зажженные взводом световой сигнализации. В кабинах грузовых планеров, буксируемых самолетами и слегка покачивающихся вверх и вниз, сидят парашютисты и вспоминают прошлое. Сколько раз они упражнялись в выполнении этой боевой задачи? Каждый прием, каждая возможность давно продуманы, обсуждены, испробованы и отработаны. В их памяти снова воскресают аэрофотоснимки, планы и модели «горы», которую они должны взять. Вот мосты, доты, прикрывающие их, вражеские позиции, которыми надо овладеть. Руки все время нащупывают ручные гранаты, большие полушария подрывных зарядов, как будто желая убедиться в том, что они еще здесь. К этим зарядам десантники испытывают безграничное уважение. Они твердо верят в сверхъестественную пробивную способность этого нового боевого средства.

Вдруг все настораживаются. Мысли обрываются. Шум моторов внезапно нарастает. Планеры начинает сильно качать. Пилоты усиленно действуют рулями, чтобы удержать «пластырные бомбардировщики» на заданной высоте. Через минуту выясняется, что эскадрильи, вылетевшие из Остгофена и Бутцвейлергофа, встретились и нескольким машинам, оказавшимся слишком близко друг от друга, пришлось некоторое время маневрировать, чтобы избежать столкновения. Соседних машин почти не видно, их можно различить только по голубоватому пламени, вырывающемуся из выхлопных патрубков. К счастью, столкновений не происходит, но сильное отклонение самолетов-буксировщиков от курса приводит к тому, что два грузовых планера взвода Витцига со звоном обрывают буксирные тросы. Обер-лейтенант Витциг — его машину тоже постигает эта неудача — отдает своему пилоту приказ приземлиться на лугу вблизи Рейна, вторая машина опускается недалеко от Дюрена.

5 часов 20 минут. Планеры отделяются от самолетов, но это происходит настолько бесшумно, что никто ничего не замечает. Через 5 минут они будут над целью, парашютисты совершат пры-

жок и приземлятся у объектов. Для обеспечения внезапности час «Х» для штурмового батальона Коха перенесен на 5 часов 25 минут.

В форте Эбен-Эмаэль майору Жоттранду докладывают о том, что в воздухе слышен сильный шум моторов. Это заставляет его сделать вывод о том, что это и есть давно ожидаемое наступление немцев на Западе. Он снимает телефонную трубку и приказывает взорвать мосты, находящиеся на его участке обороны, — два моста через Маас и мост через канал Альберта у Канне. Гарнизон форта приводится в полную боевую готовность.

5 часов 24 минуты. Расчеты зенитных пулеметов в форте Эбен-Эмаэль и вокруг него не смыкают глаз. Далеко на горизонте вспыхивают световые сигналы. Солдаты напряженно всматриваются в темноту, в туман. Они тоже слышат в небе рокот моторов и пытаются истолковать это непривычное для них явление. «Может быть, это и есть «большое наступление» немцев?» — думают они.

Но что это? В ночном небе мелькнула какая-то огромная тень. Часовые напрягают зрение, силятся рассмотреть и понять, что происходит. Почти бесшумно, подобно летучим мышам, что-то приближается к ним, увеличивается в размерах, с тихим шорохом несется... прямо на них. Пулеметчик вскидывает ручной пулемет к плечу. Но в этот момент резкий удар крыла грузового планера выбивает оружие у него из рук. Слышен резкий скрежет фюзеляжа машины о землю. Соседний пулемет успевает сделать лишь несколько выстрелов.

Слишком поздно! Уже откинуты плексигласовые колпаки и метко брошенные ручные гранаты заставляют пулеметы замолчать. Подлетают следующие планеры, садятся на жесткий грунт, из них быстро выпрыгивают саперы-парашютисты. А в этот момент мост через канал Альберта у Канне с глухим грохотом взлетает в воздух.

На Эбен-Эмаеле творится сущий ад!

Так же быстро, как и приземлились, отряды устремляются к своим объектам. Обер-фельдфебель Гельмут Венцель рассказывает об этом следующее:

«Я со своим отделением получил задание занять и удерживать дот № 19. Этот дот представлял собой противотанковое укрепление с тремя амбразурами для противотанковых орудий, двумя пулеметными амбразурами, броневым колпаком для наблюдения, имевшим в диаметре 2 м

и снабженным шестью смотровыми щелями и перископом. Дот имел броню толщиной около 30 см и один-единственный вход. В его вооружение входили два противотанковых орудия и два пулемета, которые могли своим огнем контролировать всю юго-западную часть форта и часть реки Маас. В доте имелась и запасная амбразура для стрельбы в северном направлении.

Из этого дота простреливалась вся территория форта вплоть до дота № 18, а также северная оконечность форта и участок канала Альберта до Канне. Мое отделение состояло из двух унтер-офицеров и шести рядовых: меня, пилота планера — унтер-офицера Бройтигама, пулеметчика — обер-ефрейтора Польцина, пулеметчика — обер-ефрейтора Шмидта и четырех саперов — обер-ефрейтора Флориана, обер-ефрейтора Келера, обер-ефрейтора Виндемута и ефрейтора Энгельмана.

Мы подлетели к объекту с юга. Когда мы были еще над позициями зенитных орудий, они встретили нас сильным огнем. Наша машина приземлилась третьей приблизительно в 100 м от назначенного нам объекта. Посадка была жесткой. Амбразуры дота оказались закрытыми. Я первым вспрыгнул на бронеколпак и услышал, что внутри его забегали люди. Тотчас же я бросил в отверстие для перископа килограммовый заряд. Наши пулеметчики быстро изготовились к стрельбе, выбрав позицию примерно в 30 м от амбразуры. После взрыва заряда оба пулемета дали по три-четыре очереди, а затем последовал взрыв установленного саперами на бронеколпаке 50-кг заряда.

Взрывом броню не пробило, однако колпак во многих местах дал трещины, и внутри дота все затихло. После этого нас обстреляли из укрепления № 25, но огонь не причинил нам вреда. Наши пулеметчики заняли огневую позицию на крепостном валу для стрельбы по форту. Затем 12,5-кг зарядом была взорвана первая амбразура. В результате взрыва броневая заслонка оказалась разбитой, а установленный за ней пулемет был уничтожен. Чтобы проникнуть внутрь дота, в ту же самую амбразуру заложили еще один, на сей раз уже 50-кг заряд. В результате образовалось отверстие, достаточное для прохода человека. Все установленное в доте оружие вышло из строя. Двери, рас-

положенные на значительном расстоянии, прогнулись от удара взрывной волны. Гарнизон был уничтожен еще раньше взрывом 12-кг заряда».

Примерно так же выглядит и рассказ фельдфебеля Нидермейера, который со своими людьми должен был овладеть казематом укрепления № 18, имевшего три 75-мм орудия в амбразурах, выходящих на север, бронеколпак для наблюдения с пятью смотровыми щелями и перископом.

«Мы быстро выскочили из машины, — рассказывает Нидермейер, — подбежали к бронеколпаку «Б» и 50-кг зарядом взорвали его. Это был первый взрыв в форте. Взрыв образовал в броне выбоину глубиной 10 см; кроме того, на всей поверхности колпака появились глубокие трещины. Толщина брони колпака составляла 350 мм».

Взрывная волна несется по коридорам форта. Она срывает с петель двери, швыряет солдат о бетонные стены, валит их с ног. Молодые солдаты, находящиеся глубоко под землей, бледнеют, слушая адский шум наверху. В вентиляционных колодцах рвутся новые заряды, чадят дымовые шашки. Серый едкий дым наполняет помещения.

Комендант форта вызывает по телефону отдельные укрепления. Многие молчат. В доте № 19 кто-то есть. Слышно, как снимают трубку телефона. Командир облегченно вздыхает. До тех пор пока держится дот № 19, форт надежно прикрыт сверху. Никто не сможет прорваться через него незамеченным.

В трубке слышится чей-то голос: «Алло».

«Oui, ici Commandant Jottrand!»[1]

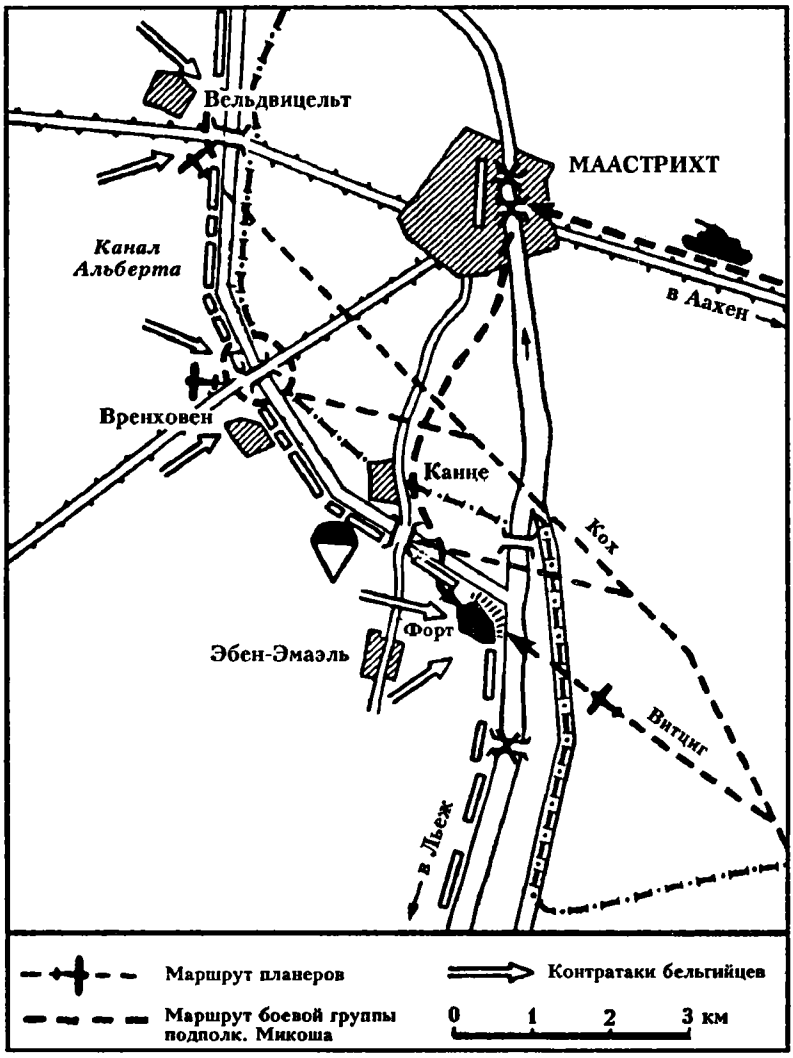
«...!»

Слишком невежливо! Так не может говорить ни один бельгийский солдат. Это сказано истинно по-немецки, с восточно-прусским акцентом.

Комендант с треском швыряет трубку на аппарат. Значит, дот № 19, ключевой дот, господствующий над фортом, в немецких руках! Он понимает, что час бельгийской крепости пробил. Проходит еще 10 минут, и ему становится ясно, что выполнить свою задачу, то есть преградить путь немцам, форт уже не может.

Зенитные пулеметы подавлены. Девять 75-мм орудий в казематах уничтожены, та же участь постигла пять 75-мм и 120-мм башенных орудий, находившихся под мощной броневой защитой!

[1] «Да, говорит майор Жоттранд!» *(франц.).*



Эбен-Эмаэль и мосты через канал Альберта

Десять пехотных укреплении умолкли. Семь броневых башен взорваны, а взрывы все еще грохочут, взрывная волна бьет вдоль коридоров, неся с собой пыль, дым и чад.

Коменданту докладывают о том, что немцы взорвали тоннели, ведущие от основного каземата форта к его укреплениям. Тем самым возможность проникнуть к укреплениям исключается.

В течение нескольких минут ослеплена и парализована такая крепость, которая, по мнению ее строителей, выдержала бы самые жестокие штурмы!

Но форт подавлен еще не окончательно. Укрепление, господствующее над каналом, которое не так-то легко взять сверху, еще совершенно невредимо и может сорвать переправу немцев через канал Альберта севернее форта. Часть окопов и входное укрепление также не пострадали, и форт еще может сопротивляться.

Под Вренховеном и Вельдвицельтом все происходит так же внезапно, как и в Эбен-Эмаеле. У дотов, мостов и блиндажей караула приземляются планеры штурмового батальона Коха. Мгновенно снимаются часовые, минные провода, протянутые к мостам, разрубаются саперными топорами, режутся ножницами. Двери расположенных поблизости дотов разрушаются взрывами кумулятивных зарядов. Задача выполнена, неповрежденные мосты в немецких руках. При поддержке пикирующих бомбардировщиков, обрушивающихся на позиции и коммуникации противника, парашютисты будут оборонять объекты и обеспечивать продвижение своих танков. На командный пункт капитана Коха в 5 часов 55 минут поступает радиограмма из Эбен-Эмаеля. В ней сообщается о том, что форт взят и что огонь ведут лишь несколько внешних укреплений. В западной части форта замечены приготовления противника к контратаке: желательна поддержка пикирующих бомбардировщиков. Если не считать взорванного моста у деревни Канне, то штурмовой батальон выполнил все поставленные перед ним задачи.

В пылу боя за Эбен-Эмаэль никто не заметил отсутствия оберлейтенанта Витцига. И только когда прибыли радисты с аппаратурой, обер-фельдфебелю Венцелю пришла в голову мысль о том, что Витциг, возможно, вообще не приземлялся в Эбен-Эмаеле. Не могли отыскать и заместителя командира взвода лейтенанта Делика. По-видимому, случилось что-то, совсем не предусмотренное планом.

Но Венцель продолжает действовать. Он посылает связных к другим отрядам, просит сообщить обстановку и уже через несколько минут получает ответ. Кроме дота № 26, все намеченные объекты взяты, форт почти целиком подавлен. После прибытия подкрепления из группы Венцеля и пополнения боеприпасов отряду Гюбеля удается подавить и этот последний дот. В западной части форта накапливается вражеская пехота, по-видимому, готовясь к

атаке. Поэтому наряду с донесением об успешном выполнении задания передается просьба о поддержке десанта пикирующими бомбардировщиками. В донесении Венцеля далее говорится:

«Пикирующие бомбардировщики появились через 20 минут. Их действия были, как всегда, безупречны. Там, где появлялись наши самолеты, никто не отваживался атаковать нас. Затем ко мне в северный угол форта привели около 25 пленных. Почти все они были из состава прислуги зенитных пулеметов. Я приказал раненому солдату охранять их. До сих пор противник вел слабый минометный огонь из внешних укреплений. Теперь, спустя 45 минут, начался артиллерийский обстрел. Однако северный угол почему-то не обстреливался. Затем появились два Хе-111 и сбросили для нас предметы снабжения. Я приказал передать, что мы больше ни в чем не нуждаемся».

Между тем обер-лейтенант Витциг благополучно приземлился на своем планере на лугу у Рейна. Он приказал своим людям сломать мешавшие планеру изгороди и подготовить посадочную площадку для самолета, раздобыл где-то сначала велосипед, затем — автомашину и помчался на аэродром Остгофен. Оттуда он вызвал по телефону из Гютерсло самолет Ju 52, и, когда последний прибыл, он отправился на нем к месту посадки своего планера. Взяв планер на буксир, он снова повел его на Эбен-Эмаэль.

«Прошло около двух часов, — рассказывает Венцель, — как вдруг в небе показался планер. Мы очень обрадовались, потому что это мог быть только обер-лейтенант Витциг. И мы не ошиблись».

Теперь очередь была за саперами, которым пришлось немало потрудиться, чтобы подавить и уничтожить остальные оборонительные сооружения. Необходимо было также подумать и о собственной обороне, потому что противник должен был скоро опомниться от первого испуга и принять контрмеры.

Ровно в 5 часов 30 минут основные силы немецких войск начали переходить голландскую границу у Маастрихта, чтобы как можно скорее сменить парашютистов на канале Альберта. Впереди двигались 51-й саперный батальон под командованием подполковника Микоша, 151-й пехотный полк, дивизион 88-мм зенитных орудий, один артиллерийский дивизион и подразделение дымопуска. В 14 часов, когда они были уже перед мостом в Маастрихте, мост взлетел в воздух. Саперы и пехотинцы переправи-

лись через Маас на надувных лодках, а артиллерии и минометам пришлось ждать до тех пор, пока не была наведена временная переправа.

Сломив сопротивление противника, саперы в 18 часов подошли к деревне Канне и остановились у канала Альберта.

Бельгийская пехота ведет усиленный огонь вдоль берегов канала. Отбита первая попытка немцев переправиться на надувных лодках. Сильный огонь по каналу ведется из амбразур берегового укрепления форта Эбен-Эмаэль. Со взводом Витцига удается наладить связь. Витциг пытается взорвать насыпь и прорваться к береговому укреплению; это ему удается, но заставить противника замолчать он не может. Как потом выясняется, взрывы лишили защитников укрепления всякой возможности вести наблюдение, поэтому, стремясь во что бы то ни стало не допустить немцев на другой берег, бельгийцы продолжали вести неприцельный огонь. Обер-фельдфебель Портштеффен с 50 охотниками переправляется через канал. Обойдя пойму, он в 7 часов 11 мая проникает в форт и соединяется со взводом Витцига. Теперь совместными усилиями можно подавить и остальные доты.

Между тем взвод Витцига перенес тяжелое испытание. После того как бельгийцы пришли в себя от первого удара немцев, соседние форты Понтисс и Баршон направили свои орудия на Эбен-Эмаэль и стали осыпать его градом снарядов. Даже полевая артиллерия бельгийцев приняла участие в этом налете. Форт окутался дымом разрывов. Витциг понимал, что его людям грозит большая опасность. Задача была выполнена, и дальнейшее пребывание десантников в форте могло стать причиной их гибели. А тут еще и 2-й бельгийский гренадерский полк перешел в контратаку. В общем, нужно было уходить, потому что продолжать борьбу, имея всего лишь 70 человек, было бессмысленно...

И тут, как всегда, на помощь явились немецкие пикирующие бомбардировщики. Их пулеметы косят бельгийцев, прорвавшихся к входу и внутрь форта. Только на западном склоне в кустарнике засело несколько бельгийских снайперов, и выбить их оттуда невозможно. При попытке выгнать снайперов из засады Венцель получает легкое ранение в голову.

Около полудня 11 мая немцам наконец удается переправить через канал несколько противотанковых орудий и разрушить входное укрепление форта. В 12 часов оставшиеся там бельгийцы вы-

брасывают белый флаг. Гарнизон, насчитывающий 60 убитых и 40 раненых, сдается. Саперный взвод Витцига перед отходом хоронит шестерых товарищей. Только теперь узнали парашютисты название той «горы», из-за которой они были лишены отпусков начиная с ноября 1939 года.

Первый в истории войн воздушный десант саперов удался как нельзя лучше. Горстка немецких солдат одолела самый мощный форт крепости Льеж.

Неплохо шло дело и у мостов через Маас. При поддержке пикирующих бомбардировщиков штурмовому отряду Коха удалось отбить здесь все контратаки бельгийцев. Он отошел лишь после того, как 11 мая в 17 часов был наведен понтонный мост в Маастрихте и первые немецкие танки перешли через канал Альберта. Так была решена задача, послужившая ключом для всей операции[1].

* * *

Если взятие форта Эбен-Эмаэль было началом вторжения в Бельгию, то воздушный десант в «крепость Голландию», высаженный одновременно, был ударом по системе обороны Голландии. Здесь, однако, момент внезапности почти отсутствовал.

Во-первых, 9 мая один немецкий генерал сообщил голландскому военному атташе в Берлине о том, что «свинья» (имелся в виду Гитлер) выехала на Западный фронт[2]. А во-вторых, проведенные в Дании и Норвегии воздушные десанты дали голландцам почву для подозрений, что подобная судьба может постичь и их столицу.

И вот соединения немецкой транспортной авиации уже в воздухе. Небо покрыто облачками разрывов от снарядов голландской

[1] Штурм Эбен-Эмаэля и захват мостов через канал Альберта был осуществлен весьма малыми силами и средствами. В состав штурмовой группы входили: 11 офицеров, 403 унтер-офицера и рядовых, 30 ручных и 6 станковых пулеметов, 4 легких миномета. Десантники имели около 3 тонн взрывчатки (из них 2,5 тонны были израсходованы непосредственно в форте Эбен-Эмаэль). В качестве транспорных средств были использованы 42 самолета Ju 52, буксировавшие каждый по одному планеру, 6 самолетов Ju 52, с которых были выброшены парашютисты, и 3 самолета He 111, доставлявшие предметы снабжения. Общие потери штурмовой группы Коха составили 38 человек убитыми и 100 человек ранеными. Потери противника во время борьбы за мосты через канал Альберта (без потерь в Эбен-Эмаэле), по данным офицера генерального штаба майора Шахта, составили около 900 человек убитыми и примерно 700 человек ранеными. См.: Wehrwissenschaftliche Rundschau, 1954, Heft 5.

[2] Gorlitz, Der Zweite Weltkrieg. Stuttgart, 1951.

зенитной артиллерии. Самолеты уверенно берут курс на указанные объекты: Мурдейк, Дордрехт, Роттердам, Гаагу и Лейден. У Мурдейка на оба берега Мааса выбрасывается батальон Прагера. Приземляющихся парашютистов встречает размеренный стук пулеметов Максима. Парашютисты молниеносно разбирают оружие, и вот уже в ответ им трещат быстрые очереди немецких пулеметов. Противник в выгодном положении, он сидит в укреплениях и бьет из пулеметов. Однако он не выдерживает натиска. После короткого боя предмостные укрепления взяты, а наступающие переходят к обороне. Мосты через Маас, общая длина которых достигает 1400 м, захвачены неповрежденными.

Между Мурдейком и Дордрехтом с парашютами выбрасывается ядро 1-го батальона 1-го парашютно-десантного полка под командованием подполковника Бройера. Счастье и случай помогают ему завладеть несколькими автомашинами, на которых проезжают мимо голландские солдаты. Парашютисты быстро находят им применение. «Бруно», как называли Бройера солдаты, приказывает немедленно погрузить на них тяжелое вооружение и контейнеры с оружием, сажает парашютистов и отправляется к Дордрехту. Здесь дела у немцев идут далеко не блестяще. 3-я рота 1-го парашютно-десантного полка, два взвода которой должны были выброситься на южный, а один взвод — на северный берег реки Килл, была неправильно десантирована и оказалась почти полностью на южном берегу. Охрана мостов открыла по десантникам ураганный пулеметный огонь. Командир роты погиб. Его преемник хотел дождаться подкрепления, поскольку в первой атаке мосты взять не удалось. Он оставил одно отделение для наблюдения и попытался с остальными людьми занять Дордрехт. Но и здесь он скоро натолкнулся на упорное сопротивление голландцев. Завязался уличный бой. Положение стало критическим.

В это время к Дордрехту быстро приближается Бройер. Перед городом его обстреливают из парка. Выкурив голландцев из четырех замаскированных дотов, его люди пробивают себе дорогу и выходят к Дордрехту и к мостам. В то время как в городе кипит уличный бой и ведется борьба за баррикады и мосты через канал, немцы возобновляют попытки захватить мосты через Килл. Прорвавшись через линию окопов, один штурмовой отряд опрокидывает голландцев, защищающих мост шоссейной дороги. Вскоре немцы овладевают и железнодорожным мостом; правда, противник успевает его взорвать.

* * *

В самом Дордрехте бой продолжается и принимает все более ожесточенный характер. Голландцы повсюду переходят в контратаки, но, несмотря на их большую храбрость и настойчивость, огонь немецких парашютистов всякий раз заставляет их отступить.

В Роттердаме летающие лодки совершили посадку прямо на Рейн. Пехотинцы 16-го воздушно-десантного полка, высаженные с них, заняли мосты. Однако упорнейшее сопротивление голландцев свело на нет успех, достигнутый благодаря внезапности. Создать достаточно мощное предмостное укрепление на северном берегу Рейна немцам не удалось.

На аэродром Валхавен выбросились парашютисты 3-го батальона 1-го парашютно-десантного полка. Ручными гранатами они пробивают брешь в обороне голландцев, подавляют счетверенные зенитные пулеметы и обрушиваются на солдат 3-го голландского егерского батальона, занявших оборону вокруг аэродрома. Отчаянное сопротивление оказывает немцам батарея тяжелых зенитных орудий. Майор Шульц направляет на нее один из совершивших посадку штурмовиков. Последний поднимается в воздух и атакует ее с бреющего полета. Голландские артиллеристы прячутся в укрытие, а когда они снова появляются у орудий, им на голову обрушиваются парашютисты. На аэродроме садятся первые транспортные машины. Прибывает 3-й батальон 16-го воздушно-десантного полка. Вслед за ним прилетает генерал Штудент. Он направляется к мостам через Рейн. Туда на реквизированных автомашинах уже движутся первые роты немецких десантников. Они без особого труда подавляют сопротивление противника и выходят к мостам. Но подходящий момент уже упущен. Сопротивление голландцев растет. Продвинуться здесь пока невозможно.

Между тем голландская артиллерия начинает обстрел аэродрома Валхавен, а подброшенные сюда свежие подразделения голландской пехоты пытаются контратакой выбить парашютистов с занятой ими территории. Однако немцы успевают организовать прочную оборону захваченного участка. Около полудня прилетают «томми»[1]. Появляются восемь английских бомбардировщиков, их встречает огонь зенитных орудий, доставленных к этому времени на аэродром. Немецкие транспортные самолеты привозят все новые и новые подкрепления. Немцы отражают ряд воздушных

[1] «Томми Аткинс» – прозвище английских солдат. *(Прим. ред.)*

налетов англичан. Их задача в общем выполнена, мосты через Рейн блокированы. Однако установить связь с воздушно-десантными войсками в районе Гааги не удается.

За голландскую столицу завязались ожесточеннейшие бои. Случилось именно то, чего еще раньше так опасался Штудент. В мирное время ему не позволили формировать новые части парашютистов, и вот теперь их силы оказались слишком слабыми. Парашютисты несли потери еще во время полета от огня зенитной артиллерии противника. 1-й батальон 2-го парашютно-десантного полка, выброшенный у Окенбурга и Эйпенбурга, попал в настоящую мясорубку. Оборонявшиеся здесь голландцы нанесли им тяжелый урон. Понесли потери и парашютисты, которых ошибочно выбросили у Валькенбурга и которые частично опустились на еловый лес.

Прибывают первые подразделения посадочно-десантных войск, машины садятся, но некоторые из них сразу же загораются. Оборона военных аэродромов чрезвычайно сильна, парашютисты ничего не могут с ней поделать. Летчики самолетов следующих звеньев решают садиться вне пределов аэродромов. Они приземляются на лугах, на полях, на дороге Роттердам—Гаага и на дюнах у моря. Напряжение боя растет. Немцы снова овладевают населенным пунктом Валькенбург. У Окенбурга и Эйпенбурга бой идет с переменным успехом. Выбить противника с аэродромов не удается. Бомбовые удары немецкой авиации позволяют немцам сделать некоторую передышку. Они собирают свои разрозненные отделения и взводы и продолжают бой мелкими боевыми группами. Силы 1-го голландского армейского корпуса сковываются немецким десантом. Чтобы одержать верх над ним, голландцы отводят с Восточного фронта[1] еще три батальона и одну батарею 150-мм орудий, направляя их против немецких войск, высадившихся в районе Лейдена.

Другие части голландцев атакуют немецкий воздушный десант, высадившийся в районе Роттердама. Обстановка весьма неопределенна. Сначала обе стороны не могут обеспечить единого руководства. Голландцы прилагают все усилия к тому, чтобы уничтожить отдельные очаги сопротивления немецкого десанта. Это им не удается. Их атаки либо не имеют успеха, либо достигнутые успехи сводятся на нет новыми контратаками немцев. Вечером 10 мая обстановка складывается следующим образом:

[1] Имеется в виду фронт на восточной границе Голландии. *(Прим. ред.)*

— в Мурдейке немцы удерживают неповрежденные мосты;
— в Дордрехте идут уличные бои, мосты взяты;
— в Роттердаме мосты блокированы, аэродром Валхавен занят, голландцы подготавливают сильные контратаки;
— в Гааге обстановка неясна:
— в районах Окенбург—Делфт и Валькенбург осталось много немецких очагов сопротивления.

Штаб 2-го воздушного флота также не имеет ясного представления об обстановке. Донесения летчиков транспортных и разведывательных самолетов о высадке десантов на морском побережье севернее Гааги, и на дороге Роттердам—Гаага дают ему лишь частичную картину того, что происходит в действительности.

* * *

Посмотрим, что делается на участке 22-й воздушно-десантной дивизии. Здесь также не могло быть речи ни о какой внезапности, более того, голландцы ожидали воздушного десанта уже в течение нескольких дней. Аэродромы Окенбург, Валькенбург и Эйпенбург оказались сильно укрепленными, а частично даже заминированными.

Когда около 7 часов утра первые самолеты 47-го воздушно-десантного полка попытались приземлиться на аэродроме Валькенбург, они были встречены сильным огнем противовоздушной обороны голландцев. Выброшенным заранее парашютистам захватить аэродром, как это предусматривалось планом, не удалось. 3-й батальон 47-го воздушно-десантного полка (без 11-й роты) совершил посадку, несмотря на сильное сопротивление противника. Прямо из машин десантники бросились в атаку. Совместно с парашютистами им удалось занять аэродром. В результате этой атаки немцы понесли большие потери. На взлетно-посадочной полосе сгорело несколько самолетов, а исправные машины безуспешно пытались подняться с заболоченного луга. И хотя аэродром вскоре был занят, однако новым транспортным самолетам сесть на него не удалось. Машины 2-го батальона 47-го воздушно-десантного полка, прибывшие сюда около полудня, вынуждены были либо возвращаться, либо садиться на дюны. Поэтому транспортировка остальных подразделений, ожидавших своей очереди на исходных аэродромах, временно была приостановлена.

Тогда командир 47-го воздушно-десантного полка полковник Гейзер бросил небольшую часть своих подразделений на штурм населенного пункта Валькенбург. Ему удалось ворваться в него и опрокинуть врага. Гейзер приготовился к обороне. Сил у него было немного, чтобы оказывать длительное сопротивление противнику, и ничего большего раненый полковник сделать не смог. Он ничего не знал об общей обстановке, не удалось ему и установить связь с немецкими подразделениями, высадившимися в дюнах[1].

Под Эйпенбургом произошло примерно то же самое, что и под Валькенбургом. Парашютисты были выброшены гораздо южнее, чем предусматривалось планом, и значительная часть их приземлилась в районе расположения противника. 6-я рота 65-го воздушно-десантного полка, высаженная на аэродроме Эйпенбург, попала под сильный огонь голландцев. Из 13 машин 11 сразу же загорелись. Немногие из оставшихся в живых десантников продержались здесь вплоть до вечера 10 мая, после чего были вынуждены сдаться в плен.

Чтобы избежать участи первой эскадрильи, около десятка следовавших за ней самолетов приземлились на автостраде Гаага—Роттердам.

У Окенбурга парашютисты 3-й роты 2-го парашютно-десантного полка были выброшены на целых 4 км южнее Хук-ван-Холланда, а 5-й роте 65-го воздушно-десантного полка вначале также пришлось отвоевывать себе место для высадки. Все машины имели большое количество пробоин. Экипажи самолетов поддерживали парашютистов огнем своих пулеметов. Вслед за первыми самолетами село еще несколько машин, а затем налетевшие английские бомбардировщики полностью разрушили аэродром.

7-я рота 65-го воздушно-десантного полка высадилась в Валхавене и была использована для обороны штаба 7-й авиационной дивизии в Рейксорде.

Недалеко от Окенбурга высадился штаб 22-й воздушно-десантной дивизии с подразделениями батальона связи. Генерал граф фон Шпонек собрал в лесу все высадившиеся подразделения и перерезал дорогу Гаага—Монстер. Вместе с ними действо-

[1] Там были высажены: штаб 47-го воздушно-десантного полка со взводом связи и разведки, 3-й батальон 47-го воздушно-десантного полка (без 11-й роты), три погрузочных подразделения 6-й роты и четыре подразделения 8-й роты 65-го воздушно-десантного полка. Кроме того, там находились остатки 6-й роты и 1-го парашютно-десантного полка и несколько других подразделений, а в дюнах вели бой подразделения 5-й и 6-й рот 47-го воздушно-десантного полка.

вали и парашютисты 3-й роты 2-го парашютно-десантного полка под командованием обер-лейтенанта фон Роона. Все попытки установить радиосвязь с другими подразделениями и частями дивизии окончились неудачей.

Лишь вечером удалось установить связь со штабом 2-го воздушного флота, откуда группе Шпонека был передан приказ наступать на Роттердам. Другая группа немцев численностью до 200 человек под командованием дивизионного врача Вишгузена находилась севернее Оверси и совместно с пробивающейся туда группой Шпонека сумела организовать фронт против Роттердама. Два меньших отряда, оказавшиеся юго-западнее Катвейк-ан-Зе и у Хук-ван-Холланда, держались, используя трофейное оружие и боеприпасы.

Утром 10 мая, получив донесения о нападении немцев на Голландию и Бельгию, командование 7-й французской армии, как и предусматривалось планом, двинуло вперед свои подвижные соединения. Голландцы под нажимом немцев оттянули все свои силы, находившиеся южнее Мааса, на запад, а свою легкопехотную дивизию направили к Роттердаму. Эта дивизия продвинулась из района Хертогенбоса почти к самому Роттердаму. После того как 10 мая в 10 часов французы перешли бельгийскую границу, их авангард, состоявший из разведывательного полка 6-й бронетанковой дивизии и разведывательного батальона 1-й французской легкой механизированной дивизии[1], достиг утром 11 мая города Тилбурга.

Приблизительно в 30 км южнее этого города танковые подразделения французов вошли в соприкосновение с немецкими авангардами. Французы замедлили свое продвижение и, чтобы не быть застигнутыми врасплох, создали два узла обороны. Они выслали вперед разведку, однако, ощущая недостаток сил, решили дождаться прибытия подкреплений. Около 16 часов 30 минут к ним подошли два разведывательных подразделения 25-й французской моторизованной пехотной дивизии. Они имели задачу сопровождать в Гаагу французского генерала Миттельгаузера. Этот генерал не имел ни малейшего представления о сложившейся военной обстановке и не знал, что дорога на Гаагу уже перерезана немцами.

[1] Автор допускает неточность. Авангард 7-й французской армии состоял из частей 1-й французской легкой механизированной дивизии, а передовой отряд авангарда, вышедший 11 мая 1940 года к Тилбургу, включал усиленный разведбатальон 1-й механизированной дивизии и 6-й бронетанковый полк. *(Прим. ред. 1957 г.)*

Командир авангарда майор Мишон принимает решение атаковать мосты у Мурдейка. Продвигаясь вперед, он достигает населенного пункта Зевенберген. Здесь он попадает под удар немецких пикирующих бомбардировщиков. Понеся большие потери, французы решают отступить к Бреде, что, однако, им не удается из-за того, что все мосты оказываются разрушенными немецкими пикирующими бомбардировщиками. Таким образом, угрожать мостам у Мурдейка с этой стороны противник уже не мог.

Гораздо серьезнее обстояло дело с контратаками, которые велись голландцами в южной части «крепости Голландия». Здесь между реками Килл, Старый Маас, Маас и Северным морем находились две голландские боевые группы — «Группа Килл» и «Группа Спуи». Как только стало известно о воздушном десанте немцев в Роттердаме, они взорвали мосты через Старый Маас, чтобы таким образом воспрепятствовать продвижению немецких десантников на юг. Боевая группа «Килл» держала под артиллерийским обстрелом предмостное укрепление у Мурдейка, оставаясь в то же время защищенной водной преградой (река Килл) от атак немецкой пехоты.

Вечером 10 мая передовые подразделения 1-й и легкопехотной голландских дивизий также вошли в соприкосновение с немецкими воздушными десантами. В направлении Роттердама голландцы продвинулись до реки Норд[1] и обнаружили, что мост через нее уже занят и обороняется немецкими войсками. Здесь сложилась такая же обстановка, как и на реке Килл у Мурдейка. Голландцы перешли к обороне вдоль берега реки, в результате чего потеряли много времени и сил.

Только два голландских моторизованных батальона сражаются теперь за Дордрехт. Там продолжаются упорные уличные бои. Горит вокзал, завязываются рукопашные схватки. Генерал Штудент, прибывший из Роттердама в Дордрехт, рано утром 11 мая вызывает сюда из Роттердама 3-й батальон 1-го парашютно-десантного полка, чтобы использовать его в качестве прикрытия со стороны реки Килл. Использовав реквизированные автомашины, батальон прибывает туда довольно скоро.

В Роттердаме и вокруг него создается напряженная обстановка. Голландцы, бросив в бой 10 мая три батальона, подтягивают сюда к 11 и 12 мая еще шесть батальонов. Они пытаются ввести в бой военные корабли. Немецкие пикирующие бомбардировщики

[1] Один из протоков в устье реки Рейн. *(Прим. ред. 1957 г.)*

топят голландский крейсер «Ван Гален»[1]. Один миноносец противника наскакивает на мину[2]. Английская авиация совершает частые налеты на скопления немецких войск, но, несмотря на это, высадка подразделений 16-го воздушно-десантного полка продолжается. Транспортные машины садятся и взлетают теперь южнее Валхавена, используя для этого широкую автостраду, ведущую в Дордрехт. Прибытие немецкой воздушно-десантной артиллерии совпадает по времени с очередным налетом англичан. Сыплются бомбы. Доставленные в самолетах альпийские лошадки в ужасе выпрыгивают из только что приземлившихся машин. Как бешеные носятся они по аэродрому, а за ними, задыхаясь и ругаясь, гоняются ездовые. И все это под градом бомб. Проходит много времени, прежде чем удается поймать и успокоить животных. Высаживается батальон 72-го пехотного полка. Бои за мосты и город Роттердам становятся еще более ожесточенными. С вокзала, расположенного на северном берегу Рейна, голландские стрелки ведут интенсивный огонь по немцам, находящимся на речном острове.

В район Гааги прибывают новые воздушные десанты немцев, усиливая свои подразделения, ведущие упорные бои.

Однако уже 11 мая немцам становится совершенно ясно, что у руководства голландцев нет никакого плана. 18-я армия немцев прорвала «Польскую линию». 9-я танковая дивизия продвигается довольно быстро, и можно надеяться, что 12 мая она выйдет к мосту в Мурдейке. Десантники вскоре убеждаются, что положение вовсе не такое уж отчаянное, каким его изображали многие после войны. Правда, в районе Гааги голландцы по-прежнему сильно теснят немцев и нажим их не ослабевает, а в Роттердаме еще приходится рассчитывать на продолжение сильных боев, однако соотношение сил там стало уже примерно одинаковым. В Дордрехте и вблизи него бои достигают наивысшего напряжения. Здесь имеется большая опасность того, что голландцы опрокинут парашютистов и возьмут мосты. Вызванный из Роттердама 3-й батальон 1-го парашютно-десантного полка отражает попытку голландцев переправиться через Килл у Вилдрехта и создает рубеж обороны вдоль берега реки. У Мурдейка противник по-прежнему ведет сильный артиллерийский огонь.

[1] В действительности «Ван Гален» был эсминцем. Кроме него, немецкие пикировщики повредили две голландские канонерские лодки («Фризо» и «Бринио»), позднее затопленные командами. *(Прим. ред.)*

[2] Очевидно, имеется в виду тральщик М-3, подорвавшийся в Эймейдене. Кроме того, на выставленных немецкими самолетами магнитных минах погибли четыре парохода. *(Прим. ред.)*

12 мая бои разгораются с новой силой. Голландские мотоциклисты из состава легкопехотной дивизии пытаются разрушить у Твееде-Тоод мост через канал на дороге Мурдейк—Дордрехт. Они попадают под пулеметный огонь 3-го батальона 1-го парашютно-десантного полка, охраняющего мост, и в результате контратаки рассеиваются. В Дордрехте в бой вступают артиллерия и только что прибывшие сюда подкрепления голландцев. Упорно и настойчиво защищают парашютисты свои позиции. Мелкими контратаками они время от времени обеспечивают себе небольшие передышки.

В Роттердаме и под Гаагой бои продолжаются с тем же ожесточением, что и в предыдущие дни. Ни одной стороне не удается добиться решающих успехов. Немецкая авиация избирает своей целью батареи боевой группы Килл и быстро подавляет их. Первые танки 9-й танковой дивизии немцев достигают моста у Мурдейка и обеспечивают оборону его с запада. Положение голландцев становится критическим. К вечеру 12 мая немцы впервые получают большую передышку. Прибытие 9-й танковой дивизии позволяет им надеяться на то, что скоро удастся сломить сопротивление противника и полностью разгромить его.

Командир 22-й воздушно-десантной дивизии, высадившейся в Оверси, находится в весьма затруднительном положении. Он сам и некоторые части его дивизии окружены и с большим трудом отражают яростные атаки голландцев. Нажим противника в Дордрехте так же силен, как и прежде, не заметно ослабления атак противника и в Роттердаме.

Когда в ночь с 12 на 13 мая голландцы узнают о прибытии первых немецких танков в район Мурдейка, они уже не верят в то, что им вообще удастся выбить немецких десантников из южной части Роттердама, и готовятся к упорной обороне северной части города. Они взрывают железнодорожный мост через реку и несколько мостов на городских каналах.

Утром 13 мая 9-я танковая дивизия прорывается к Дордрехту через мост у Мурдейка. Не теряя времени, она атакует голландскую легкопехотную дивизию и разбивает ее. Больше половины офицеров и солдат попадает в плен. Немцы неудержимо рвутся к Роттердаму. Там 14 мая генерал Штудент запрашивает поддержки у 2-го воздушного флота, чтобы атаковать квартал, расположенный против мостов, в котором отчаянно сопротивляются остатки голландских войск. Он надеется таким образом облегчить дальнейшее продвижение немцев.

Однако голландцы сами решают начать переговоры о капитуляции, и Штудент, сопровождаемый начальником своего оперативного отдела майором Гюбнером, отправляется на голландской автомашине на командный пункт голландского полковника Шарро, где встречается с подполковником Хольтицем из 22-й воздушно-десантной дивизии. Переговоры протекают удовлетворительно. Внезапные выстрелы рядом с домом, где идут переговоры, заставляют Штудента подойти к окну и выглянуть на улицу. Он получает тяжелое ранение в голову, и его приходится увезти.

В результате переговоров достигается соглашение о временном прекращении огня, с тем чтобы подождать принятия условий капитуляции голландским верховным командованием. И надо же так случиться, что как раз в этот самый момент немецкие бомбардировщики, вызванные Штудентом, были уже на подступах к Роттердаму. Они были обстреляны голландской зенитной артиллерией, еще не получившей приказа о прекращении огня, а из-за дыма[1] не могли увидеть красные ракеты, которыми немецкие десантники сигнализировали о том, чтобы они возвращались. И Роттердам подвергся бомбардировке.

Вечером 14 мая голландское верховное командование отдало наконец приказ сложить оружие. Так, в течение пяти дней вся система обороны Голландии была взломана изнутри немецкими воздушными десантами, и голландские войска оказались побежденными. Разумеется, если бы наступление велось фронтально, то голландская армия, опираясь на мощные линии укреплений, несомненно, могла бы оказать немецким войскам более длительное сопротивление. Теперь же 18-я немецкая армия могла быть переброшена на другой участок фронта.

* * *

Рано утром 10 мая в Пфальце в транспортные самолеты садятся 400 гренадеров пехотного полка «Великая Германия» и один саперный взвод. Самолеты берут курс на Мартеланж, к месту высадки. Десант должен высадиться двумя группами у населенных пунктов Витри и Нив. Машины следуют тремя эшелонами; в 6 часов утра первые из них приземляются в назначенных пунктах. Однако пилот самолета, в котором находится капитан Крюгер,

[1] В этот момент весь город, и в особенности его портовая часть, были окутаны дымом от горевшего в порту танкера. *(Прим. ред. 1957 г.)*

командир группы, высаживающейся у Нив, сбивается с курса и садится в 14 км южнее Нив, у населенного пункта Лежлиз. Следующие за ним самолеты совершают посадку еще на 3 км дальше к востоку, вблизи Рансимона. Обнаружив свою ошибку, Крюгер узнает от двух задержанных бельгийских велосипедистов о том, что близ Рансимона высадилась какая-то группа. Он спешит туда и встречает там своих людей. Этот населенный пункт лежит на шоссейной дороге Нешато—Люксембург. Скоро Крюгер берет в плен 40 бельгийских солдат, а затем в его руки попадает автобус с 14 бельгийскими офицерами. Он решает, используя любые средства, в том числе и трофейный автобус, добраться до Витри к подполковнику Гарски, который должен высадиться там вместе со своей группой. У деревни Лежлиз происходит столкновение с французским разведывательным подразделением в составе бронеавтомобиля и нескольких мотоциклистов. Единственный путь к спасению — бросить автобус и как можно скорее исчезнуть вместе с захваченными пленными. Французы обстреливают пустой автобус, и он загорается. Двигаясь по бездорожью, через леса и поля, Крюгер к полудню достигает Витри и соединяется с группой подполковника Гарски. Здесь, между прочим, тоже не все идет по плану. Подполковник приземлился в 6 часов, имея при себе всего лишь 9 человек. Только в 8 часов прибыли еще два взвода, занявшие деревню Фрэмон. В 10 часов прибыл третий эшелон транспортных машин, доставив несколько минометов и одно противотанковое ружье. С этими силами и средствами Гарски в 2 часа пополудни занял Витри, выгнав оттуда бронемашины противника минометным огнем.

Установив радиосвязь с танками Гудериана, он узнает, что восточнее Витри бельгийские арденнские стрелки оказывают упорное сопротивление передовым отрядам немецких танков. Быстро приняв решение, Гарски спешит туда, выбивает минометным огнем бельгийцев из населенного пункта Фовиллер и, оставив там часть своих людей, отправляется с другими на трофейных велосипедах к Боданжу, чтобы там соединиться с немецкими мотоциклистами.

Группа капитана Крюгера, высадившаяся без командира, тем временем заняла населенный пункт Нив и выслала во все стороны разведывательные дозоры. В Во-ле-Розье один из этих дозоров встретил французские бронемашины и отошел обратно к деревне Нив. Немцы обманули французов, оборудовав на дороге

ложное минное поле. При попытках обойти это поле французы потеряли два броневика: они были подбиты огнем противотанковых ружей. Получив подкрепление, французы перешли в атаку и выбили малочисленную группу немцев из рощи, находящейся у деревни Нив. Сам населенный пункт остался в руках у немцев. Вечером подошли первые немецкие танки, и французы отступили. Так, несмотря на многие ошибки, успешно закончилось и это мероприятие. Оно задержало продвижение французов на несколько часов, которые оказались для немцев решающими.

Глава VI

ОПЕРАЦИЯ «ЗЕЕЛЁВЕ» ОТМЕНЯЕТСЯ

Двадцатого мая 1940 года 1-я танковая дивизия немцев вышла к Атлантическому океану у Нуайеля. Таким образом, лучшие армии Франции, английский экспедиционный корпус и вся бельгийская армия оказались окружены и могли быть легко уничтожены. Немецкие танки повернули на Дюнкерк, чтобы лишить противника последней возможности бегства морским путем. У канала Аа они были задержаны.

Главнокомандующий английским экспедиционным корпусом генерал Горт, получивший приказ наступать на Камбре, почувствовал ненадежность коммуникации, по которой шло снабжение его войск из Дюнкерка. Он произвел перегруппировку и высвободил для ее охраны две дивизии. В Лондоне еще 20 мая поняли, что обстановка складывается крайне неблагоприятно для английского корпуса, и начали стягивать корабли и суда для того, чтобы в случае необходимости провести эвакуацию войск союзников морем. Положение окруженных соединений было критическим. Вечером 25 мая стало ясно, что попытки прорваться на юг не могли принести никакого успеха. Сопротивление бельгийцев скоро совершенно ослабло, и окруженным остался один-единственный выход — отступление к морю. 26 мая началась операция «Динамо», целью которой являлось обеспечить союзникам их отход. В то время как немецкие танки почему-то медлили с наступлением и, возобновив его 27 мая, натолкнулись на усилившееся сопротивление со стороны противника, англичане, использовав все имевшиеся в их распоряжении суда и даже лодки, эвакуировали свои войска по морю. Они рассчитывали спасти не более 45 тыс. человек, однако, несмотря на налеты немецкой авиации, до 4 июня эвакуировались и таким образом избежали плена 338 тыс. человек, в том числе 120 тыс. французов. Упущенное немцами время — 180 часов, которые тогда решали судьбу всей Англии, — позволило англичанам спасти массу живой силы, хотя при этом они потеряли все свое вооружение и имущество[1]. В момент наибольшей опаснос-

[1] Пресловутый «приказ об остановке» был вызван вполне закономерным опасением Гитлера за тылы и снабжение вырвавшихся вперед танковых дивизий. В тот момент немецкое командование просто не могло предположить, что британское военное руководство отдаст своим войскам (численно не уступавшим германским) распоряжение об эвакуации с континента. *(Прим. ред.)*

ти Англия доказала, что в ней скрыты огромные запасы энергии и что она отнюдь не намерена прекращать борьбу.

* * *

В директиве Гитлера № 6, переданной немецкому верховному командованию 9 октября 1939 года, говорилось следующее:

«3. б) Цель подготавливаемой наступательной операции на Западе состоит в том, чтобы уничтожить как можно больше полевых войск Франции и сражающихся на ее стороне союзников и одновременно овладеть возможно большей частью территории Голландии, Бельгии и Франции, которая должна стать базой для развертывания воздушной и морской войны против Англии и надежным предпольем для обороны Рурской области, имеющей жизненно важное значение для нашей страны».

Отсюда следует, что в сентябре 1939 года Гитлер еще не предполагал, что ему удастся полностью разделаться с таким противником, как Франция, однако он все же рассчитывал в ходе первых дней наступления занять достаточно большую территорию, с которой он мог начать эффективную воздушную и морскую войну против самой Англии и отрезать ее от всех источников снабжения.

15 марта 1940 года в имперской канцелярии у Гитлера состоялось совещание командующих армиями группы «А», в котором принимал участие и Гудериан. После доклада Гудериана о задачах танковых войск, в котором он выразил надежду на то, что уже на четвертый день наступления ему удастся форсировать Маас у Седана, а на пятый день создать там плацдарм, Гитлер задал ему вопрос: «А что вы будете делать потом?» Гудериан не колеблясь отвечал: «Если не поступит приказа, запрещающего дальнейшее продвижение, то на следующий день я буду развивать удар в западном направлении. Верховное командование должно решить, в каком направлении его наносить: на Амьен или на Париж. По моему мнению, наиболее выгодно нанести удар через Амьен к Ла-Маншу». На это Гитлер только кивнул головой, а генерал Буш выразил сомнение относительно возможности столь быстрого форсирования Мааса[1].

Позднее Гудериан не получал никаких приказов сверху относительно продолжения операции после форсирования Мааса, из

[1] Guderian, Erinnerungen eines Soldaten, Heidelberg, 1951, S. 82.

чего следует, что немецкое верховное командование не было уверено в успехе Гудериана. Оно не предполагало, что Франция может быть побеждена одним ударом, и, по всей видимости, думало, что наступление немцев будет рано или поздно остановлено, а полностью закончить кампанию удастся лишь после ряда новых операций. Соответственно этому Гитлер вначале стремился только блокировать Англию и не отдавал приказа о подготовке к немедленному вторжению. После Дюнкерка Гитлер хотел прежде всего поставить на колени Францию.

То, что Гитлер вначале занимался исключительно Францией, объясняется, конечно, не только военными, но и прежде всего политическими причинами. Вероятно, он надеялся на то, что Англия, потеряв свою «континентальную шпагу», проявила бы готовность к переговорам. Лишь после того, как 22 июля министр иностранных дел Англии лорд Галифакс в своей речи отверг новое мирное предложение Гитлера, последний серьезно занялся подготовкой к вторжению в Англию. Планы разрабатывались под условным наименованием «Зеелёве» («Морской лев»).

Ни сухопутная армия Германии, ни тем более ее военно-морской флот не были подготовлены к вторжению на Британские острова, да никто ранее и не задумывался над этой проблемой! Представители немецкого военно-морского флота питали большое уважение к британскому флоту и его прекрасным морякам. Вероятно, оно было вызвано относительной малочисленностью немецких тяжелых боевых кораблей. Сознание того, что действия линкоров и других крупных кораблей вблизи берегов значительно ограничивались действиями военно-воздушных сил и что дни тяжелых кораблей уже сочтены, пришло к немцам лишь позднее, а в то время линкоры, по общему признанию, являлись ядром флота и определяли его мощь. Правда, англичане уже поняли, какую смертельную угрозу несет их флоту авиация, и потому перебазировали крупные соединения флота так, чтобы они по возможности находились вне пределов досягаемости немецких бомбардировщиков.

Командование немецких сухопутных сил в силу своей континентальной направленности инстинктивно боялось форсирования Ла-Манша. Ведь подобного мероприятия никогда не было в военной истории Германии, оно просто не предусматривалось никакими стратегическими планами. Это было нечто большее, чем простое преодоление реки, и незнакомым с морским делом высоко-

поставленным руководителям сухопутных сил трудности казались совершенно непреодолимыми. Только представители военно-воздушных сил были настроены более оптимистично. В их руководстве царила уверенность в удаче планировавшейся операции, однако и среди них не нашлось никого, кто бы сказал решающее слово и представил бы Гитлеру действительно убедительный план. Вероятно, этому помешали чересчур большие и неожиданные успехи во Франции.

Несмотря на то что сухопутные и морские силы не были достаточно подготовлены не только к немедленному, но и к более позднему проведению подобной операции, Гитлер, несомненно, имел немало шансов на успех подобного мероприятия. Дело сводилось к тому, чтобы правильно использовать имевшиеся в его распоряжении силы и, исходя из складывающейся обстановки, дать правильное направление всей кампании. Позднее генерал Штудент говорил, что если бы в то время он не был ранен, то прежде всего предложил бы Гитлеру немедленно высадить в Англии крупный воздушный десант, чтобы захватить порты разгрузки британского экспедиционного корпуса. Он считал, что в результате этого судьба англичан была бы решена, поскольку они эвакуировались из Дюнкерка большей частью без оружия.

Предложение Штудента смотрится весьма спорно, однако несомненным остается факт, что воздушный десант в то время был вполне возможен. Сомнительным могло быть только то, что это мероприятие позволит добиться решающего успеха[1]. Англичане могли избежать удара немцев путем сосредоточения своих кораблей, да и сами воздушно-десантные войска в результате такого использования (без достаточной подготовки) оказались бы в чрезвычайно тяжелом положении.

Однако при более тщательной подготовке операции можно было рассчитывать на ее серьезный успех. Черчилль, занимавший в то время пост премьер-министра Англии, пишет об этом следующее:

[1] 29 января 1946 года Геринг в разговоре с помощником своего адвоката, который обратил его внимание на то, что Геринга упрекают в недостаточном развитии ВВС Германии, послужившем якобы причиной отказа немцев от проведения операции «Зеелёве», сказал: «Нет, дело вовсе не в этом, а в том, что у меня была всего-навсего одна парашютно-десантная дивизия, да и ту пришлось создавать, так сказать, нелегально. Я не смог отстоять своего требования перед командованием сухопутных сил о создании четырех парашютно-десантных дивизий. Если бы у меня были эти четыре дивизии, я перенес бы боевые действия в Англию еще во время дюнкеркской операции (Broji W., Gesprache mit Hermann Goering wahrend des Nurnberger Prozesses, 1950, S. 47).

«Если бы Гитлер был наделен сверхъестественной мудростью, он замедлил бы темпы своего наступления во Франции, а может быть, даже сделал бы после Дюнкерка перерыв на три-четыре недели и ускорил бы в течение этого времени свои приготовления к вторжению в Англию».

Похоже, что Черчилль думал прежде всего о военно-морских приготовлениях, ибо столь продолжительный перерыв вовсе не был нужен!

Если бы Гитлер принял решение о высадке в Англии еще во время кампании во Франции, то удар по Англии можно было бы нанести значительно раньше. 27 мая 1940 года началась эвакуация британского экспедиционного корпуса[1], а 14 июня немецкие войска уже заняли Париж. Ждать еще четыре недели до начала операции «Зеелёве» было совершенно незачем: обстановка была слишком благоприятной для немедленного нанесения удара по Англии.

Если принять идею Штудента относительно воздушного десанта в качестве основы для вторжения в Англию сразу же после Дюнкерка, то получится следующая картина: немецкие воздушно-десантные войска были достаточно сильными для проведения десанта на Британские острова и создания там большого плацдарма. Сосредоточение десантов на исходных базах и переброска их могли быть осуществлены в самый кратчайший срок. В качестве посадочно-десантных войск можно было использовать любые пехотные войска. Уровень подготовки действующих пехотных соединений был чрезвычайно высоким, а усиление их в огневом отношении не представляло особых трудностей.

Трудность заключалась в другом, а именно — в быстром создании большой сети аэродромов и соответствующей им службы аэродромного обслуживания, а также системы снабжения по воздуху, рассчитанной на перевозку предметов снабжения для артиллерии, танков и других так называемых тяжелых родов войск.

Не подлежит сомнению, что при напряжении всех сил подготовку войск для проведения успешной воздушно-десантной операции против Англии можно было бы закончить в течение трех недель. Поскольку после падения Парижа французы уже не оказывали немцам никакого организованного сопротивления и можно было не опасаться, что оно когда-нибудь возобновится, то с это-

[1] В состав британского экспедиционного корпуса (B.E.F.) во Франции входили: 3 армейских корпуса (9 дивизий), одна разведывательная бригада, 3 дивизии инженерных войск, 2 батальона танков, 21 артиллерийский полк, 13 полков зенитной артиллерии и 7 пулеметных батальонов. *(Прим. ред. 1957 г.)*

го момента следовало настойчиво проводить в жизнь идею воздушного десанта в Англии. Несмотря на то что британская истребительная авиация сохранила свою боеспособность, немецкие истребители сумели бы завоевать необходимое, пусть даже временное и местное, превосходство в воздухе, ибо завоевание абсолютного превосходства в воздухе не должно рассматриваться как безусловно необходимая предпосылка для успеха какой-либо воздушно-десантной операции. Бесспорно, что такая операция содержит множество рискованных моментов, но она, во всяком случае, может сама явиться предпосылкой для последующей высадки других родов войск.

В то время надо было прежде всего быстро воспользоваться той слабостью, которая внезапно овладела противником. Можно верить Лиддел Гарту, когда он пишет, что *«в течение тех шести недель после Дюнкерка вооруженные силы внутри нашей страны были настолько малочисленны, что даже нескольких дивизий противника хватило бы на то, чтобы окончательно разбить их»*.

* * *

Как когда-то в древнем Риме угрозой звучали слова «Hannibal ante portas»[1], так и теперь над Англией нависла угроза вторжения немцев. Но англичане не теряли времени даром. Премьер-министр Черчилль, которого Сталин позднее назвал «старым боевым конем», развил исключительно бурную деятельность по созданию английских вооруженных сил. Однажды он уже подал мысль о постройке танков, а теперь он первым долгом приказал формировать воздушно-десантные войска. Через 18 дней после возвращения британского экспедиционного корпуса из Франции он отдал приказ срочно подготовить 5000 стрелков-парашютистов. В Англии был создан специальный учебный лагерь, а также парашютная и планерная школы[2]. Это дальновидное решение[3]

[1] «Ганнибал у ворот» *(лат.)*.

[2] До 1945 года в этих школах, находившихся в Манчестере и Рингвее, было обучено около 60 тыс. английских стрелков-парашютистов.

[3] В июле 1940 года в Англии был сформирован десантный центр, в который были слиты ранее созданная парашютная школа и тренировочная планерная эскадрилья. Этот центр, кроме подготовки парашютистов, занимался еще и разработкой конструкций планеров, контейнеров и изучением возможностей их применения. Во второй половине 1940 года был создан второй опытный центр английских воздушно-десантных войск, которому была поставлена задача разработать организацию и вооружение частей воздушно-десантных войск, отвечающих задачам и условиям использования этого рода войск. *(Прим. ред. 1957 г.)*

весьма характерно для Черчилля. В тот момент, когда по всей Англии как из-под земли вырастали оборонительные сооружения, когда каждый мужчина и каждая женщина привлекались к работам оборонного характера, Черчилль уже думал о будущем; он верил в счастливый поворот в ходе войны и сосредоточивал все внимание на подготовке ответного удара, от которого его пока еще отделяло «море крови и слез», но который он хотел провести и который он провел. И тот самый день, когда Франция обратилась к немцам с просьбой о перемирии, а Англия, если не считать косвенной поддержки со стороны США, осталась в полном одиночестве, — этот день стал днем рождения английских воздушно-десантных войск.

В Англии тогда еще мало знали о воздушно-десантных войсках. Правда, англичанам уже были известны в общих чертах русские и немецкие опыты и идеи, имелась информация о воздушных десантах немцев в Дании, Норвегии, Голландии и Бельгии, но англичане не знали всех тонкостей парашютного дела, а в качестве образцов имели один-единственный трофейный шлем и один парашют немецкого происхождения. Несмотря на это, они взялись за дело со свойственным им упорством. 13 июля уже были проведены первые учебные прыжки, а в сентябре появилась первая программа испытаний и строительства 400 грузовых планеров[1].

* * *

В конце июля 1940 года Гитлер приказал серьезно заняться разработкой плана вторжения в Англию. В это время британцы уже успели привести себя в порядок после нанесенного им удара и организовали прочную оборону страны. Момент их наибольшей слабости прошел.

Требование Гитлера о завоевании господства в воздухе над Британскими островами было немецкой авиации не по силам и, кроме того, оно противоречило ранее изданным приказам, запрещавшим проводить налеты на военно-воздушные базы в районе Большого Лондона. План вторжения предусматривал прежде всего десантирование одной парашютной и одной воздушно-десантной дивизии вблизи Фолкстоуна. Здесь предполагалось создать

[1] Англичане строили главным образом два типа планеров: «Хорса» 3,5 т и «Гамилькар» грузоподъемностью 6 т.

Планы и предложения по проведению воздушно-десантной операции против Англии

плацдарм[1]. Англичане каким-то образом узнали о грозившей этому району опасности, и вскоре генерал Пуциер был вынужден доложить Гитлеру о невозможности выброски воздушного десанта в районе Фолкстона из-за того, что англичане создали там сильные заграждения.

[1] Для намечавшегося вторжения в Англию был создан грузовой планер «Гигант» грузоподъемностью до 21 т, который поднимал либо один танк Pz.III, либо 88-мм зенитное орудие, либо один тягач. Для взлета «Гиганта» применялось специальное устройство из десяти стартовых ракет. Для буксировки этого колосса в воздухе использовались самолеты: один Ju 90 или два Ju 52, либо же два He 111 или три Me 110.

Гитлер еще раз возвратился к плану операции «Зеелёве» в тот период, когда он колебался между решением продолжать войну против Англии и решением начать войну с Россией. В начале января 1941 года генерал Штудент снова принял командование немецкими воздушно-десантными войсками, из которых ему предстояло теперь сформировать целый корпус. Новому соединению было присвоено название 11-го авиационного корпуса.

Когда Штудент был на докладе у Гитлера, между ними зашел разговор о возможности использовать этот авиационный корпус при вторжении в Англию. Штудент высказал справедливое сомнение в том, что с помощью воздушно-десантных войск удастся создать плацдарм внутри страны, и предложил организовать нападение на аэродромы, расположенные в глубине острова, чтобы затем во взаимодействии с высаженными на них посадочно-десантными войсками взломать береговую оборону англичан с тыла. Гитлер считал удобным местом для десанта наиболее узкую часть полуострова Корнуолл. Вероятно, ему представлялось заманчивым высадиться здесь собственной персоной и использовать воздушно-десантные войска в качестве своей охраны. Штудент выдвинул еще один вариант, который по своей дерзости граничил с безумием. Он предлагал в качестве отвлекающего маневра выбросить один десант в Северной Ирландии и одновременно начать вторжение на южном побережье Англии. Он хотел, стартовав в Бретани, захватить три аэродрома западнее Белфаста и выбросить один десант в районе Лисберна. Кроме того, противника нужно было ввести в заблуждение путем сбрасывания с парашютами большого количества чучел. Затем немецкая бомбардировочная авиация должна была уничтожить в Ирландском море все суда, которые осуществляли снабжение Англии. В случае неудачи операции можно было рассчитывать на интернирование немецких войск в Ирландии.

Однако этим замыслам не суждено было осуществиться. Планы операции «Зеелёве» были вскоре окончательно сданы в архив.

* * *

С чисто военной точки зрения отказ от прыжка через Ла-Манш был, несомненно, ошибкой. Трудно решить, что заставило Гитлера упустить такую возможность, которая позволяла немцам, не давая никакой передышки Англии, бывшей тогда главным про-

тивником Германии, наступать на нее всеми имеющимися в распоряжении силами.

Вероятно, сам он еще не полностью освободился от влияния уже устаревших понятий о принципах ведения войны и поэтому не смог вполне оценить эту счастливую возможность, предоставленную ему самой судьбой, да и политические соображения, очевидно, мешали ему принять решение о вторжении в Англию, ибо в те дни США уже почти полностью отказались от политики нейтралитета, и поэтому в случае нападения Германии на Англию приходилось опасаться вступления США в войну. Кроме всего прочего, Гитлер в силу необходимости должен был постоянно оглядываться на Восток, где Советский Союз во время последнего периода кампании во Франции занял не только Бессарабию, но и Буковину[1], утвердившись таким образом в Карпатах.

Наиболее глубокие причины, вынудившие Гитлера принять решение о начале войны на Востоке, наверное, так и останутся невыясненными; но с точки зрения солдата, анализирующего пройденный путь, я могу, во всяком случае, сказать, что самостоятельная воздушно-десантная операция уже в то время имела бы успех. Не прошло и года, как это было доказано на Крите.

[1] Бессарабия и Северная Буковина были заняты Советским Союзом 28–30 июня 1940 года – то есть уже после окончания кампании во Франции. *(Прим. ред.)*

Глава VII

ПРЫЖОК В КОРИНФЕ

Конец 1940 года. План нанесения косвенного удара по Англии посредством захвата Гибралтара терпит крах, встретив прямой отказ со стороны главы испанского государства генерала Франко.

Глава итальянского правительства Муссолини пускается в греческую авантюру[1] и вскоре сам этому становится не рад. Как раз в это же время обостряются отношения между Германией и Советским Союзом; у Гитлера складывается впечатление, что русские грозят ему своим продвижением на Запад. Еще в сентябре 1940 года он говорит о вероятности того, что «Сталин заключил с нами пакт вообще только для того, чтобы в случае, если война на Западе примет затяжной характер, иметь возможность диктовать нам сначала экономические, а потом и политические условия»[2]. После визита Молотова в Берлин в ноябре 1940 года Гитлер стал смотреть на Советский Союз так же, как в продолжение двух десятилетий он смотрел на большевизм — то есть как на врага номер один.

В то время, когда происходит формирование фронтов, Венгрия, Румыния, Словакия, затем Болгария и наконец, после продолжительных колебаний, Югославия присоединяются к так называемому «Тройственному пакту», заключенному между Германией, Италией и Японией. Москва наносит первый, пока еще политический удар: непосредственно после подписания «Тройственного пакта» министрами югославского правительства последнее оказывается свергнутым в результате государственного переворота в Белграде; новое правительство выдает истинные причины путча, поспешив заключить договор о дружбе с Советским Союзом. Для Гитлера это означает, что теперь необходимо действовать — и как можно быстрее[3].

[1] 28 октября 1940 года итало-фашистские войска вторглись в Грецию. Используя преимущество внезапного нападения, десять дивизий Муссолини вначале продвинулись в глубь территории Греции, однако уже 14 ноября греческая армия остановила наступление итало-фашистских войск и вскоре сама перешла в контрнаступление, преследуя итальянцев уже на оккупированной ими албанской территории. *(Прим. ред. 1957 г.)*

[2] Ribbentrop, Zwischen London und Moskau, Druffel – Verlag, Leoni am Starnberger See, 1953, S. 228.

[3] Военный переворот генерала Симовича в Белграде состоялся 26 марта 1940 года, советско-югославский договор о дружбе был заключен 5 апреля – за сутки до немецкого удара по Югославии. О причастности к перевороту советской разведки никаких данных до настоящего времени не имеется. *(Прим. ред.)*

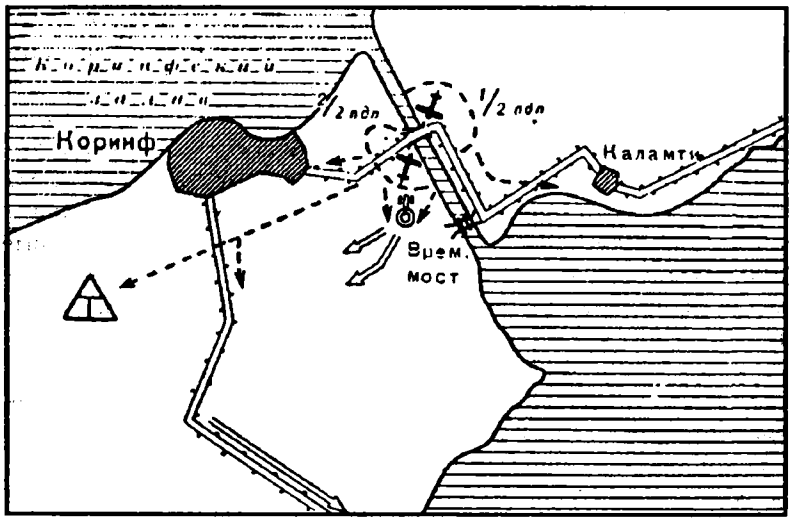
6 апреля 1941 года немецкие войска, сосредоточенные в Болгарии, начинают кампанию против Греции и Югославии. 17 апреля югославы уже разгромлены. 21 апреля капитулирует греческая армия в Эпире. Сражающиеся в Греции британские экспедиционные войска отходят, их арьергарды ведут сдерживающие бои в Фермопилах. На побережье Адриатического моря охранный полк СС «Адольф Гитлер» выходит к Патрскому заливу, а танки генерал-фельдмаршала Листа двигаются к Афинам. Две пехотные дивизии и одна танковая бригада англичан не могут сдержать стремительного наступления немецких танков. Фельдмаршал Уэйвелл, главнокомандующий британскими войсками на Среднем Востоке, который еще 17 апреля понял всю серьезность сложившейся обстановки, на следующий же день принимает решение об эвакуации своих войск морским путем. Эвакуация должна начаться 28 апреля. Необходимо вывезти 57 тыс. человек. Однако стремительно развивающиеся события заставляют англичан перенести сроки эвакуации на 24 апреля.

Мелкие порты в Аттике подвергаются непрерывным налетам германских бомбардировщиков. Англичанам приходится использовать и порты Пелопоннеса. Единственная дорога, по которой идут отступающие, пересекает Коринфский канал на перешейке Истм.

Для того чтобы перерезать англичанам пути отхода, у моста планируется выбросить воздушный десант.

Эта задача ставится 2-му парашютно-десантному полку, сосредоточенному в районе Пловдива. Этот полк находится здесь с середины марта для того, чтобы в случае необходимости помешать англичанам использовать в качестве своей основной базы, как это случилось в Первую мировую войну, греческий остров Лемнос, расположенный у западного выхода из Дарданелл. Необходимость посылки парашютного десанта на Лемнос отпала, поскольку остров, гарнизон которого вопреки ожиданиям оказался малочисленным, удалось занять в ходе греческой операции войскам сухопутной армии. 2-й парашютно-десантный полк, получив средства усиления, должен был 26 апреля захватить мост у Коринфа на перешейке Истм и удерживать его до подхода своих войск.

Десант в составе 1-го и 2-го батальонов 2-го парашютно-десантного полка, парашютно-десантной роты связи, парашютно-десантной санитарной роты, парашютно-десантной саперной роты и батареи парашютно-десантной артиллерии 25 апреля переме-



Воздушный десант у Коринфа

щается в Лариссу и оттуда уже на следующий день вылетает в район десантирования. В 5 часов утра поднимаются грузовые планеры парашютистов-саперов.

Около 7 часов грузовые планеры приземляются по обе стороны от моста. Десантники внезапным ударом опрокидывают застигнутую врасплох охрану. С лихорадочной быстротой перерезаются запальные шнуры – оказывается, мост уже был подготовлен к взрыву. Извлекаются подрывные заряды. Удалить их куда-либо нет времени, так как теперь в бой вступает прикрывающая мост зенитная артиллерия противника. Красные нити трассирующих снарядов английских 40-мм пушек «Бофорс» протягиваются над мостом. Высадившиеся на обоих берегах канала парашютисты под командованием полковника Штурма с ходу атакуют противника. Однако все усилия десантников напрасны: шальной снаряд случайно попадает в лежащую на мосту взрывчатку. Со страшным грохотом взлетают на воздух стальные фермы моста, обрушиваются в канал и совершенно заваливают его. Это создает большие трудности, о которых будет сказано ниже.

На северном берегу, где высадился 1-й батальон, бой продолжается. Передовые подразделения противника оказывают лишь слабое сопротивление, небольшая часть вражеских солдат скры-

вается в горах, а большая—сдается в плен. На южном берегу 2-му батальону приходится вести продолжительные бои. Слабое вначале сопротивление противника растет. Бои ведутся теперь в направлении аэродрома к югу от города Коринф. Сам город остается в стороне. К полудню аэродром захвачен. Ночью бой разгорается снова, но тут же затихает. На следующее утро 2-й батальон получает приказ преследовать противника в направлении Навплиона. На трофейных автомашинах десантники неудержимо продвигаются вперед до тех пор, пока не попадают в устроенную противником засаду. Положение становится серьезным, однако благодаря искусству немецкого парламентера удается избежать кровопролития и склонить противника к сдаче. В это время на канале сооружается временный мост. Это строительство начал по собственной инициативе обер-лейтенант фон Роон. В ночь с 27 на 28 апреля 1-му батальону объявляется тревога. Пришло сообщение, что с севера идут вражеские танки. Однако никакого противника не видно. Вместо него через несколько часов прибывают авангарды своих сухопутных войск. Они могут продолжать свое движение по только что наведенной переправе.

В результате высадки этого десанта немцы захватывают в плен около 2000 новозеландцев, 5000 греков и 3500 югославов. Быстрое продвижение немецких войск дальше к Пелопоннесу обеспечено.

Глава VIII

ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНОЕ СРАЖЕНИЕ ЗА КРИТ

Подготовка

Когда на Балканах обстановка начинала складываться в пользу Германии и отступление англичан было решенным делом, «Нью-Йорк геральд трибюн» писала:

«Если в Греции военные действия приближаются к концу, то это означает, что сражение на Востоке еще только началось».

Эта фраза с предельной ясностью показывает коренное различие мнений, существовавших у западных военных деятелей, которые мыслили в мировом масштабе, и у представителей германского Генерального штаба, боявшихся даже в мыслях выйти за пределы европейского континента. Для морской державы — Англии, находившейся в состоянии войны с сухопутной державой — Германией, война на Балканах была событием местного характера. Ее результат расценивался как временная неудача, которая давала немцам некоторые преимущества, но в конечном итоге почти не влияла на исход войны. Борьба на Балканах привела Германию на побережье Средиземного моря, и если бы со стороны немцев Балканская кампания рассматривалась только как один из этапов в войне за позиции на Востоке, то эта неудача имела бы большее значение. Греческая авантюра Муссолини, безуспешные действия его войск в Африке и, не в последнюю очередь, крайняя пассивность итальянского военно-морского флота позволяли сделать вывод, что совместное ведение войны державами «Оси» не представляет для Англии столь большой опасности, как это представлялось ранее. Вместо того чтобы сосредоточить свои вооруженные силы на одном главном направлении и последовательно громить объединенными усилиями войска Британии, немцы и итальянцы продолжали свои боевые действия в районе Средиземного моря чрезвычайно нерешительно. Итальянцы всячески заботились о том, чтобы влияние Германии не стало слишком большим в их собственной сфере влияния, и Гитлеру приходилось считаться с этим. Мысли его были направлены на завоевание немцами максимального «жизненного пространства» на Востоке, Муссо-

лини же хотел осуществить мечту о Mare nostrum[1]. Таким образом, район Средиземного моря являлся для Гитлера лишь второстепенным театром военных действий, и его главным противником была совсем не Англия, а Советский Союз, на который он и готовился напасть летом 1941 года.

В Германии, разумеется, не было недостатка в людях, выступавших за ведение активной воины против Англии и упорно настаивавших на том, что борьбу в бассейне Средиземного моря следует вести до победного конца. Но их голоса не были услышаны. Хотя Гитлер и относился с иронией к тому факту, что итальянцы при объявлении войны Англии ограничились лишь формальной передачей ноты, не подкрепив ее одновременно захватом острова Мальта, однако он никогда сам не решился бы исправить эту горькую ошибку. Поэтому после отказа генерала Франко от совместных действий он отверг план захвата Гибралтара, хотя это и привело бы к полной блокаде Средиземного моря[64].

Гросс-адмирал Редер и рейхсмаршал Геринг, которые поддерживали столь недвусмысленное решение средиземноморской проблемы, не сумели оказать влияния на Гитлера, боявшегося всяких операций, связанных с преодолением какого-либо водного пространства. Если уж одно это явилось причиной отсрочки операции «Зеелёве», то удержать его от проведения операции более крупного масштаба в районе Средиземного моря было совсем нетрудно. Хотя Гитлер и был втянут в балканскую авантюру, начатую Муссолини, против своей воли, он все же не решался пойти на больший шаг, чем тот, который ему необходимо было сделать в этом нежелательном для него направлении.

В то время как американские официальные пропагандисты твердили населению США, что Гитлер якобы намеревается укрепиться в Южной Америке и оттуда напасть на Соединенные Штаты, всякое реальное предложение использовать германское оружие не против Советского Союза, а где-либо в другом месте, встречалось Гитлером с недоверием, а иногда и вызывало решительное возражение с его стороны.

Когда генерал Штудент 20 апреля 1941 года знакомился в ставке Геринга в районе Земеринга с обстановкой и с перспективными планами, он, к своему немалому удивлению, узнал, что Гитлер хочет закончить Балканскую кампанию занятием Пелопоннеса.

[1] Наше море *(лат.)*, т. е. Средиземное море.

[2] Альтернативный план захвата Гибралтара воздушно-десантными войсками был признан генералом Штудентом после тщательной его проверки невыполнимым.

Удивление Штудента было более чем обоснованным, так как значение Крита — этого неприступного барьера, закрывающего вход в Эгейское море — как военно-морской и военно-воздушной базы в восточной части Средиземного моря сразу же становится ясным при первом взгляде на карту. При соответствующем распределении военно-воздушных и военно-морских сил Эгейское море оказывалось полностью закрытым для противника, что в значительной мере обеспечивало снабжение островов Додеканес и расположенных на них итальянских баз. Если бы на Крите смогли базироваться немецкие истребители, то британская авиация лишилась бы возможности совершать налеты на нефтяные районы Плоешти. Обладание Критом давало немцам большие преимущества и немалые перспективы на успех, так как в этом случае в радиус действий немецкой авиации попадал и Суэцкий канал. До Порт-Саида отсюда было около 800 км, до Александрии — главного порта базирования Средиземноморской эскадры англичан — всего 630 км. В направлении африканского побережья расстояния были примерно такими: до Эс-Салума — 400 км и до Дерны — 350 км. В Африке Тобрук уже был окружен войсками Роммеля, его гарнизон снабжался по морю из Египта вплоть до самого падения крепости[1]. Действия немецкой авиации на английских морских коммуникациях в Атлантике и Средиземном море должны были в значительной мере облегчить положение Роммеля в Африке и во много раз увеличить трудности англичан.

Командующему немецкими воздушно-десантными войсками генералу Штуденту открывалось здесь много заманчивых перспектив; в его воображении уже рисовались смелые стрелы мощной воздушно-десантной операции, которые, начинаясь у Крита, пересекали Средиземное море, подходили к Кипру и продолжались в направлении Суэцкого канала — конечной цели операции, в то время как танки Роммеля, преодолев пустыню, уже устремлялись на Александрию.

Эта наступательная операция с гигантским охватом обоих флангов противника в случае ее успеха подрывала господство Англии в восточной части средиземноморского бассейна, сильно ударяла по ее престижу во всем мире и ослабляла волю англичан к сопротивлению. На этот раз для борьбы с «владычицей морей» немцы имели в распоряжении отличные бомбардировщики и воз-

[1] Тобрук находился в осаде с 10 апреля по 7 декабря 1941 года, но взят так и не был. Эта крепость пала лишь 21 июня 1942 года – во время второго наступления Роммеля. *(Прим. ред.)*

душно-десантные войска, то есть такое оружие, против которого были бессильны плавучие стальные крепости Британии.

Штудент боялся только одного — что немецкое высшее руководство остановится на захвате Балкан и позволит англичанам удерживать в своих руках все важные военно-воздушные и военно-морские базы. Он изложил свои соображения главнокомандующему немецкой авиацией, заявив ему, что Крит может и должен быть захвачен воздушно-десантными войсками. Геринг отослал его непосредственно к Гитлеру.

21 апреля в сопровождении начальника главного штаба военно-воздушных сил генерал-полковника Иешонека и своего начальника оперативного отдела подполковника Треттнера[1] Штудент выехал в ставку фюрера — Мёнихкирхен.

На приеме у Гитлера Штудент докладывает свой план захвата Крита. Гитлер внимательно слушает, однако лицо его выражает большое сомнение. Он все еще не отделался от своей «водобоязни», а тут еще и предстоящая Восточная кампания, которая почти целиком занимает его мысли и заставляет колебаться в принятии решения. Но после продолжительного совещания он убеждается в выполнимости плана Штудента и уже почти дает свое согласие. Но, прежде чем окончательно решиться на это, он должен еще переговорить с Муссолини, так как Крит лежит в сфере интересов итальянцев, а «дуче» в таких вещах крайне щепетилен.

На всякий случай парашютные части приводятся в боевую готовность. Время дорого, так как Гитлер назначил день наступления «ориентировочно» на середину мая. А это значит, что работать отныне придется с максимальным напряжением сил. Необходимо ускорить планирование операции и развертывание парашютных войск, дислоцированных главным образом в центральной части Германии, в районе Брауншвейга и Стендаля. Предстоит преодолеть много трудностей.

Ввиду господства англичан на море нападение на остров Крит, расположенный в 140 км от Пелопоннеса и в 180 км от Родоса, может быть проведено только воздушно-десантными войсками при поддержке значительных сил авиации. Средиземноморская эскадра англичан представляет серьезную угрозу для действий в водах, омывающих Крит. Предстоит крупное воздушно-десантное сражение — первая попытка захватить большую

[1] Позднее, то есть в 1944–1945 годах, Треттнер стал командиром 40-й парашютно-десантной дивизии, действовавшей в Италии.

территорию с воздуха. Англичане предвидят жестокую борьбу и готовятся к ней.

* * *

Остров Крит простирается с запада на восток примерно на 260 км, ширина его составляет от 20 до 50 км, а площадь равна 8250 км². В геологическом отношении остров представляет собой сильно расчлененный массив с очень неровной береговой линией. Не образующее гаваней южное побережье круто спускается к морю, имеющему здесь большую глубину; более пологое северное побережье характеризуется весьма разнообразным рельефом. Здесь берега сильно изрезаны, удобны для поселения, земледелия и сообщения. Над островом возвышаются четыре высоких массива известняковых гор, сильно разрушенных карстовыми явлениями: на западе — Белые горы (Мадарэс) и горы Ида (Псилоситис), самые высокие вершины которых достигают почти 2,5 км над уровнем моря (Ида — 2456 м), далее к востоку лежит Ланитянский массив (2148 м) и в самой восточной части острова — массив Афенди-Кавуса (1500 м). Изрезанные ущельями, изобилующие пропастями, лишенные воды и растительности, горы эти труднопроходимы и пересекаются с севера на юг лишь немногими дорогами и горными тропами. Ландшафт северного побережья более приветлив. Виноградники и прежде всего оливковые рощи, которые делают Крит вторым по важности районом производства оливкового масла в Греции, придают прибрежной полосе с ее богатой флорой особый облик. Самой северной точкой острова является мыс Спата; в западной части Крита между мысом Спата и полуостровом Акротири находится залив Кания, на берегу которого расположены деревня и аэродром Малеме, а также город Кания. Восточнее Кании на берегу глубоко врезавшейся в остров бухты Суда находится порт Суда с хорошей гаванью, но без портовых сооружений и с одним-единственным довольно узким пирсом. Следующий крупный населенный пункт к востоку — Ретимнон с небольшой, пригодной только для мелких судов гаванью и аэродромом. На берегу залива Гераклион расположен город того же названия с аэродромом и весьма посредственной гаванью, недалеко от него — развалины Кноссоса, бывшей резиденции легендарного короля Миноса и центр древней миносской культуры.

Все населенные пункты северного побережья соединены един-

ственной пригодной для движения автомашин дорогой, которая проходит в основном вдоль берега. Население острова насчитывает примерно 400 000 человек. Жители внутренней части острова — светлокожие блондины с крупным носом и узким лицом. Об этих людях говорят, что они прямые потомки дорийцев, которые завоевали Крит примерно за 1000 лет до нашей эры. Здесь все еще господствуют кровная месть и древний культ свободной любви. Вековое господство турок и древние обычаи, более родственные Востоку, чем Западу, сделали людей острова суровыми и жестокими. У них иные, чем у нас, понятия о морали и гуманное обращение с противником им неизвестно.

Хорошо освоенный европейцами остров Родос с его просторными аэродромами уже давно был для англичан бельмом на глазу. Итальянцы имели здесь военно-морскую базу, которая в предвидении боев за Крит могла приобрести большое значение для немцев. Когда в ноябре 1940 года англичане создали на Крите довольно слабый гарнизон и начали строить там морскую и военно-воздушную базы, у них вскоре родился план нападения на Родос с целью захвата этого важного для итальянцев опорного пункта. Специально сформированный и обученный для этой цели в Англии корпус морской пехоты — Mobile Naval Base Defence Organisation[1] — численностью 5300 человек был переброшен в Египет. 2 тыс. человек под командованием полковника Лейкока и формировавшаяся в Египте 6-я английская дивизия предназачались для захвата острова Родос.

В силу складывающейся обстановки эту операцию, запланированную на начало 1941 года, приходилось все время откладывать. Предназначенные для нее части оставались пока в Египте. Строительство оборонительных укреплений на Крите проходило весьма вяло, хотя Черчилль неоднократно требовал превращения военно-морской базы в бухте Суда во «вторую Скапа-флоу»[2]. Обладание Критом оценивалось Черчиллем весьма высоко.

«Британские военные корабли, — писал он, — *используя бухту Суда в качестве опорного пункта и базы для пополнения горючим, могли обеспечивать острову Мальта значительную и исключительно эффективную защиту. Мы должны были лишь защитить наши позиции на Крите от воздушных налетов, и нам ничто не мешало развернуть*

[1] Подвижная военно-морская база *(англ.)*.

[2] Крупнейшая военно-морская база англичан, расположенная в бухте того же названия острова Мэйнленд, в группе Оркнейских островов. *(Прим. ред. 1957 г.)*

наши превосходящие морские силы для отражения всякой попытки противника высадить где-либо морской десант».

То, что англичане еще во время Греческой кампании серьезно тревожились за дальнейшую судьбу Крита и желали в будущем сохранить за собой этот опорный пункт, было вполне понятным стремлением. Еще 16 апреля 1941 года английский главнокомандующий на Среднем Востоке генерал Уэйвелл телеграфировал Черчиллю: «Полагаю, Крит будет удержан». А на следующий день генерал сообщил своему премьер-министру:

«Подготавливаем эвакуацию наших войск из Греции и оборону Крита».

Английское военное командование уже в то время считалось с тем, что Гитлер не ограничится захватом Балкан, а пойдет гораздо дальше, с тем чтобы последовательно довести до конца борьбу за Средиземное море.

28 апреля, то есть неделю спустя после приема Штудента Гитлером и за день до того, как англичане вынуждены были эвакуировать из Греции свои последние части и оставить в районе Каламе на произвол судьбы 5000 солдат, в Лондоне уже пришли к мнению, что Крит явится объектом комбинированной — военно-морской и воздушно-десантной — операции немцев.

В этот день Черчилль телеграфировал Уэйвеллу:

«Из наших информационных данных определенно вытекает, что на Крит скоро будет совершено нападение немецких воздушно-десантных войск и авиации. Сообщите мне, пожалуйста, какими силами Вы располагаете на острове и каковы Ваши планы. Необходимо использовать прекрасную возможность покончить здесь навсегда с немецкими парашютистами. Остров должен обороняться до конца».

29 апреля Уэйвелл послал в Лондон следующий ответ:

«1. 18 апреля командованию войск на Крите было сделано предупреждение о возможности нападения на остров воздушного десанта противника. Помимо прежнего постоянного гарнизона, состоящего из трех пехотных батальонов, двух тяжелых и трех легких зенитных батарей и батарей береговой артиллерии, на Крите находится еще по меньшей мере 30 тыс. британских войск, эвакуированных из Греции. В настоящее время они подготавливают оборону следующих узловых пунктов на острове: бухту Суда, Канию, Ретимнон и Гераклион. Настроение у личного со-

става хорошее. Вооружение: главным образом карабины и небольшое количество ручных пулеметов. Мы располагаем также несколькими подразделениями, сформированными из греческих рекрутов, на которых возлагается защита аэродромов и охрана военнопленных.

2. Резервное соединение морской пехоты должно, согласно плану, прибыть на остров в первой половине мая.

3. Намереваюсь завтра лично посетить Крит и по возвращении доложить обстановку.

4. Вполне возможно также, что предполагаемое нападение на Крит послужит маскировкой для удара немцев по Сирии или Кипру; не исключено также, что с настоящей целью операции войска противника будут ознакомлены лишь в самый последний момент. Это вполне соответствует тактике немцев».

Из этого обмена телеграммами явствует, что Черчилль был поразительно точно информирован о намерениях немецкого верховного командования и что в штабе английского командования на Среднем Востоке также полностью понимали грозящую англичанам опасность.

Оборона Крита — этого важнейшего опорного пункта на Средиземном море — была возложена на человека, которого для этой цели выбрал сам Черчилль и к которому он питал полное доверие — на новозеландского генерала Фрейберга. Этот опытный генерал уже много лет был с премьер-министром в самых дружественных отношениях. Тело генерала Фрейберга было сплошь покрыто рубцами: 27 шрамов от огнестрельных и других ран получил он за четыре года пребывания на фронте во время Первой мировой войны; он был награжден такими высокими наградами, как Крест Виктории и крест «За боевое отличие». В 27 лет ему было присвоено звание полковника. Будучи командиром «батальона Гуда» дивизии морской пехоты, он особенно отличился в сражениях при Галлиполи и под Бомон-Амелем во Франции. К началу Второй мировой войны он был уже командиром новозеландской дивизии, которая участвовала в боях в Греции.

Первым стремлением генерала Фрейберга было увеличить свои силы на Крите и получить в свое распоряжение авиацию и военные корабли. Генерал Уэйвелл делал все, что мог, и сам Черчилль, которого судьба Крита особенно глубоко волновала, обещал Фрейбергу быструю помощь. Между прочим, он сообщил ему

о предстоящей переброске на Крит 140 истребителей типа «Харрикейн», большого числа средних бомбардировщиков типа «Бленхейм» и нескольких разведывательных самолетов.

Фрейберг так энергично занялся приготовлениями к обороне Крита, что уже 5 мая почувствовал себя довольно уверенно и протелеграфировал Черчиллю: *«Не могу понять вашего беспокойства. Меня нисколько не волнует нападение воздушного десанта...»*

Немцы меж тем начали проводить первые подготовительные мероприятия к операции «Меркурий» (так было условно названо нападение на Крит). Военно-транспортные группы немецкой авиации уже действовали во время Балканской кампании, и теперь многие машины нуждались в ремонте. Части парашютных войск должны были перебрасываться в Грецию по железной дороге и на автомашинах, а этого нельзя было скрыть от противника, несмотря на все меры предосторожности. В результате немцы лишались самого существенного фактора — внезапности.

Первые транспорты уже шли на юго-восток, когда наконец Муссолини согласился на проведение запланированной немцами операции; итальянцы ничего не имели против и даже предлагали свою помощь.

Ничто не препятствовало теперь захвату Крита — но, несмотря на это, не все делалось так, как этого хотел бы генерал Штудент. В марте 1941 года 22-я воздушно-десантная дивизия была переброшена в Румынию для защиты нефтяного района Плоешти. Просьба Штудента — передать ему эту дивизию, которая хорошо сражалась в Голландии и уже накопила большой, пусть даже и горький, опыт для проведения операции против Крита — была отклонена под предлогом трудностей, связанных с ее переброской, и недостатка в транспортных средствах.

Вместо этого для действий на Крите в распоряжение Штудента была выделена 5-я горно-стрелковая дивизия генерал-лейтенанта Рингеля. Она уже успела отличиться в упорных боях за «Линию Метаксаса» и стала настоящей отборной дивизией, однако для действий в составе воздушного десанта она была абсолютно неподготовленной.

К этому прибавлялись и другие проблемы. Предыдущие боевые действия показали, что воздушно-десантные операции требуют самого тесного взаимодействия воздушно-десантных войск и авиации. От этого взаимодействия и слаженности существен-

ным образом зависел успех. В связи с этим появилась крайняя необходимости централизации управления. Поэтому Штудент предложил подчинить непосредственно ему на период боевых действий на Крите весь 8-й авиационный корпус генерала Рихтгофена, чтобы можно было оказывать самую эффективную поддержку парашютистам в наземном бою, ставя соответствующие задачи перед военно-воздушными силами. Но и в этом ему было отказано. Общее руководство операцией было возложено на командующего воздушным флотом «Юго-Восток» генерал-полковника Лёра.

Войскам были поставлены следующие частные задачи: 8-й авиационный корпус должен был провести предварительную обработку острова с воздуха и оказать поддержку при высадке десантов. Парашютные, посадочно-десантные и горно-егерские части под командованием генерала Штудента должны были захватить остров штурмом. Для этого сюда стягивались военно-транспортные части 11-го авиационного корпуса под командованием генерал-майора Конрада. Адмирал Шустер должен был по мере возможности поддерживать операцию действиями на море, используя находившиеся в его распоряжении небольшие силы флота.

Район, который предусматривался для сбора и развертывания сил, был к тому времени в основном еще занят противником, и им необходимо было овладеть в первую очередь.

Особую проблему составляла организация снабжения предстоящего десанта. Время не ждало, и квартирмейстер подполковник Зейбт (позднее он стал генералом) вместе со своими людьми должен был решить небывалые по трудности задачи. К началу подготовительного периода — 22 апреля — то есть еще до выброски десанта в Коринфе, они даже не знали, можно ли будет использовать для операции на Крите те запасы снабжения, которые находились на складах в районе Пловдива. Большая часть предметов материально-технического обеспечения парашютистов предназначалась для операции «Зеелёве» и была сосредоточена в районе Лаона в Северной Франции. Десантные контейнеры и различные материалы находились в авиационном парке Гардслеген под Магдебургом, а боеприпасы — на складах одного из военных заводов в Северной Германии. К этому прибавлялось еще и то обстоятельство, что большинство железнодорожных линий в Югославии было разрушено в ходе боевых действий, и потому проблема переброски войск сильно осложнялась. Помимо всего прочего, уже началось развертывание сил для осуществления плана

«Барбаросса», то есть для нападения на Советский Союз. По этой причине предметы материально-технического снабжения, поступавшие из Франции и Германии, направлялись сначала в румынский порт Констанцу, а уже оттуда после перегрузки на транспортные суда доставлялись через Дарданеллы в греческий порт Пирей.

Немецкое верховное командование рассчитывало, что бои на Крите продлятся не более 10 дней. Исходя из этого, был проведен и расчет всех потребностей в предметах снабжения. Можно было, конечно, рассчитывать на то, что продовольственные запасы будут пополнены за счет трофеев на Крите и что во время боевых действий не нужно будет организовывать их подвоз, но вместе с тем, по имеющимся в распоряжении немецкого командования данным, было известно, что, например, положение с питьевой водой на Крите было крайне неблагоприятным. Поэтому все части при переброске и десантировании снабжались ранцевыми фильтрами и, кроме того, был запланирован подвоз значительного количества минеральной воды. Заводы минеральной воды в Афинах и Пирее поставляли для этого ежедневно 25 тыс. бутылок воды.

Исключительно важное значение приобретала своевременная заготовка достаточного количества горючего для самолетов. Расстояние между Аттикой и Критом равно примерно 350 км; следовательно, полет туда и обратно составляет около 700 км. С некоторым запасом горючего на сбор и построение в боевые порядки, а также для маневрирования при выброске парашютистов на каждый боевой вылет одного самолета требовалось 2 тыс. литров горючего, а на каждый боевой вылет одной авиагруппы — 110 тыс. литров. Таким образом, для десяти имеющихся в распоряжении транспортных авиагрупп на десять боевых вылетов нужно было иметь запас около 10 млн. литров бензина. Оперативный отдел штаба корпуса требовал, чтобы в первые дни операции на аэродромах постоянно находился запас горючего для самолетов в количестве, достаточном для двух-трех боевых вылетов. Генерал-квартирмейстер германских военно-воздушных сил обещал, что к 16 мая прибудет пароход с 8 тыс. бочек бензина (1,6 млн. л) и к 17 мая —танкер с 12 млн. литров горючего. Разумеется, этим проблема полностью не разрешалась. Вот что по этому поводу говорит, например, генерал Зейбт[1]:

«Пароход с 8 тыс. бочек бензина и танкер вышли из Италии и должны были пройти через Коринфский канал.

[1] Рассказано непосредственно автору книги.

Но здесь, к сожалению, обломки взорванного моста загородили проход. Греческие водолазы в это время уже начали работы по устранению развалин, разрезая железные части автогеном, но их успехи были незначительными. Поэтому я решил, с согласия немецкого морского командования, доставить на самолетах из Киля в Пирей немецких водолазов с более совершенными инструментами[1]. Они прибыли 15 мая и, работая круглосуточно, уже к 17 мая очистили канал. Но тут возникла новая задержка: капитаны обоих судов потребовали очистить канал от мин. Это означало бы промедление, которого я не мог допустить. Ведь необходимо было еще разгрузить суда и доставить горючее на аэродромы. Поэтому я решил во что бы то ни стало заставить суда пройти через канал и послал для этого обер-лейтенанта Шпехта на самолете «Шторх» к западному входу в канал. В полдень 18 мая оба судна благополучно прибыли в порт Пирей.

Здесь нужно было прежде всего разрешить вопрос, как и где перекачать авиационное горючее из танкера в имеющиеся в нашем распоряжении бочки. Правда, разведка донесла о наличии крупных бензозаправочных пунктов, расположенных в порту Пирей, но ежедневная пропускная способность бензоколонок этих пунктов составляла лишь 600 бочек в день. Кроме того, у меня не было никакого персонала для охраны этих заправочных пунктов. Со мною был один переводчик, который до войны имел ферму в Восточной Африке и который уже неоднократно поражал меня своей находчивостью и энергией. Я назначил его начальником импровизированного склада авиационного горючего в Пирее, и 11 мая он вступил в эту должность. На прощанье я сказал ему, что через неделю бензосклад в Пирее должен заработать на полную мощность. В качестве рабочей силы в его распоряжении имелись только греки. Этот усердный малый оправдал мои надежды. С помощью двух немецких слесарей ему удалось к 18 мая довести пропускную способность

[1] В последующие дни боев на Крите по инициативе обер-квартирмейстера парашютно-десантного корпуса так же быстро было проведено специальное мероприятие другого характера: с Крита поступило сообщение о том, что трое пленных английских солдат заболели спинным детским параличом и врачам требовалась сыворотка для уколов. Так как ее не было ни у аптекарей корпуса, ни в клиниках и аптеках Афин, в Берлин послали специальный самолет. Предварительно там была телеграммой заказана сыворотка. Через 36 часов уколы были сделаны.

бензоколонок до 1600 бочек в день. Конечно, и этого было недостаточно, но в соединениях 8-го корпуса удалось найти и дополнительно установить несколько запасных быстродействующих бензоколонок. В ночь с 18 на 19 мая пропускная способность склада авиационного горючего в Пирее была доведена до 6 тыс. бочек в сутки. В результате этого стало возможным вовремя доставить горючее на аэродромы, расположенные на расстоянии от 35 до 250 км от Пирея».

Но активная подготовка к предстоящим событиям велась, оказывается, не только в Греции, а и на Крите.

После эвакуации английских войск из Греции на Крит здесь скопилось около 30 тыс. англичан, новозеландцев и австралийцев, а также около 14 тыс. греческих солдат. Воинская дисциплина на острове была очень слабой, и многие солдаты без дела слонялись по острову. В целях устранения такой распущенности были приняты самые строгие меры. Запрещение увольнений, ранний отбой и угроза суровым наказанием, а также выделение многочисленных контрольно-сторожевых подразделений позволили командованию англичан в течение нескольких дней снова навести здесь порядок и поднять дисциплину. Путем создания маршевых подразделений части были приведены в порядок и переформированы.

На остров непрерывно прибывали новые части и оружие, в частности было доставлено 9 танков новой конструкции, броневую защиту которых не могли пробить немецкие противотанковые пушки того времени. Подвозились трофейные итальянские орудия и боеприпасы. 9 мая на Крит прибыли первые части резервного соединения морской пехоты с одной тяжелой и одной легкой зенитной батареей. Как и прежде, противовоздушная оборона острова оставалась самой серьезной проблемой. К уже находившимся там 16 тяжелым 95-мм и 36 легким 40-мм зенитным орудиям можно было прибавить за счет вновь прибывших лишь незначительное количество орудий, а число охраняемых объектов было довольно велико. Поэтому решено было прикрывать главным образом бухту Суда, так как последняя, являясь основной базой снабжения, была особенно уязвима для воздушных налетов противника. Кроме того, здесь начиналась линия снабжения, от которой в значительной мере зависела судьба всего острова. Отдельные склады удалось хорошо замаскировать в оливковых рощах.

Генерал Фрейберг расположил свой штаб вблизи Кании, в предгорье у бухты Суда. Около него разместился командный пункт военно-воздушных сил, прикрывавших остров. Командование военно-морского флота также находилось в Суде. Этим самым была создана возможность тесного взаимодействия, и если верить английским сводкам, то в противоположность Балканской кампании это взаимодействие было действительно достигнуто.

Где немцы предпримут нападение? Какой характер оно примет? Этими вопросами были заняты и генерал Фрейберг, и весь его штаб.

Информация, поступавшая из Лондона, со всей определенностью указывала на то, что немцы наверняка используют свои воздушно-десантные части, однако некоторые сообщения о реквизировании кораблей в греческих портах, по всей видимости, заставляли Фрейберга думать, что немцы намереваются высадиться и с моря. Германские парашютисты уже не были такой неожиданностью, как раньше, и английская разведывательная служба добросовестно и усердно собирала о них все сведения, которые только можно было получить и которые представляли какую-либо ценность. По окончании этой работы английское верховное командование издало инструкцию-памятку о ведении обороны против парашютных и посадочно-десантных войск. Эта инструкция подробно освещала тактику действий немецких воздушных десантов. В ее основу были положены немецкие боевые приказы, которые во время действий в Голландии были захвачены голландцами и теперь оказались у англичан. В этой памятке говорилось прежде всего о необходимости отражения налетов немецких воздушных десантов на аэродромы, поскольку немцы сделали этот метод нападения основным. Генерал Фрейберг действовал, руководствуясь простой логикой вещей. Он распределил свои части по оборонительным участкам, которые были оборудованы с учетом особенностей местности в районе портов и аэродромов. Были подготовлены следующие участки обороны: аэродром Малеме, порт Кания и бухта Суда, аэродром и порт Ретимнон, аэродром и порт Гераклион.

Находившиеся в распоряжении Фрейберга танки он распределил по аэродромам с таким расчетом, чтобы они сразу же могли истребить всех парашютистов еще в воздухе. Он понимал, что это мероприятие, обрекавшее в данном случае часть его сил на бездействие, не отличалось особой мудростью, но нехватка транспортных

средств не позволяла ему создать высокоподвижный и сильный централизованный резерв. По этой же причине часть своей артиллерии он должен был установить на постоянных огневых позициях, и само собой понятно, что такие орудия имели лишь местное значение. Он предполагал, что морской десант будет высажен прежде всего в заливе Кания, и потому в этом районе было создано наибольшее количество опорных оборонительных пунктов.

Благодаря таким мероприятиям образовалось четыре оборонительных района, из которых районы Малеме и Кания—Суда сливались в одну оборонительную зону.

Еще в 1914 году под Лангемарком английские солдаты показали свое умение создавать полевые укрепления[1]: вот и теперь на Крите новозеландцы и австралийцы под руководством Фрейберга усердно принялись за дело, чтобы искусно расположить и замаскировать свою боевую технику на местности. В тени оливковых рощ и виноградников, в зарослях и кустарниках они создали много стрелковых окопов и пулеметных гнезд, едва различимых со стороны. Господствующая над аэродромом Малеме высота 107 была оборудована позициями, расположенными в виде террас, а гора Галатас превращена в важный заградительный рубеж между Малеме и Канией.

У Ретимнона и Гераклиона картина была примерно такой же. Вокруг аэродромов оборудовались оборонительные позиции, которые, возвышаясь над аэродромами, могли полностью контролировать их огнем своего оружия. Максимально использовались и прочные стены городских укреплений времен турецкого господства, а также древние форты и бастионы. Так создавалась оборонительная система, усиливавшаяся изо дня в день и обеспечившая англичанам в совокупности с удобной для обороны местностью все преимущества. Подробные инструкции о немецких парашютистах и их наступательной тактике знакомили солдат с ожидаемым противником и предостерегали их от внезапного нападения немцев.

В этих памятках характерные особенности тактики немцев выглядели примерно так: немцы всегда стремятся удержать инициативу в своих руках, они сосредоточивают свои основные силы на направлении главного удара и избегают вводить в бой значительные силы на других направлениях; быстрота, внезапность и

[1] Лангемарк — населенный пункт в западной части Фландрии, расположен недалеко от Ипра — места ожесточенных боев Первой мировой войны, и в первую очередь в октябре-ноябре 1914 года. *(Прим. ред. 1957 г.)*

стремительное развитие успеха — вот отличительные черты тактики немцев. В виде обобщения там говорилось следующее:

«Немецкие войска быстро продвигаются при всяком наступлении, как только для этого предоставляется возможность. Они воспитаны в духе превосходства над противником и считают, что быстрое продвижение вперед наилучшим образом обеспечивает им победу. Они обучены рваться вперед, невзирая на потери».

Такими указаниями англичане надеялись рассеять среди солдат страх перед парашютистами и вселить в войска необходимую уверенность в своих силах.

Несомненно, все сводилось к тому, чтобы уничтожить парашютистов на месте высадки, так как в системе обороны острова, несмотря на все усилия командования и войск, имелись серьезные недостатки.

Предоставить в распоряжение обороняющихся хотя бы небольшое количество самолетов-истребителей было невозможно уже потому, что командование британскими силами на Ближнем Востоке отнюдь не располагало соответствующими военно-воздушными силами. Кроме того, в дни, предшествовавшие высадке десанта, все аэродромы на острове подверглись бы таким сильным ударам немецкой авиации, что их дальнейшее использование было бы сопряжено с огромными потерями. Поэтому командование британских военно-воздушных сил убрало с острова все дислоцировавшиеся там авиационные части. Тем самым немцам обеспечивалось полное господство в воздухе; дороги и линии коммуникаций, английские позиции и базы снабжения были открыты для воздушных налетов немцев, перемещение сил в дневное время целиком исключалось. Это были весьма серьезные недостатки, доставившие английскому командованию впоследствии немало хлопот.

Обильная растительность острова создавала прекрасные условия для маскировки, и было сомнительно, что воздушные налеты вообще будут иметь какой-либо эффект на местности, сплошь поросшей густыми лесами и отличающейся самым разнообразным ландшафтом, да еще в условиях, когда войска обороняющихся прочно закопались в землю. Если бы удалось отразить нападение противника сразу же при десантировании или настолько его ослабить, что немцы лишились бы своей ударной силы и оказались бы в безнадежном положении, тогда следовало ожидать, что взять

остров им не удастся. Эти соображения и были положены в основу глубоко эшелонированной системы обороны англичан.

Когда генерал Фрейберг проверил свои оборонительные рубежи с этой точки зрения и увидел боевой состав своих частей и их дислокацию, он был вполне удовлетворен и убежден в том, что в начале боя наступающий в любом месте натолкнется на превосходящие силы обороняющихся.

В районе Малеме находился генерал Паттик с 4-й новозеландской бригадой, усиленной смешанной англо-греческой 10-й маршевой бригадой и одним греческим батальоном. Эту бригаду поддерживали несколько легких зенитных пушек и полевая артиллерия.

Между Канией и Малеме в резерве находилась в боевой готовности 5-я новозеландская бригада.

Район Кания—Суда защищал генерал Уэстон, имевший в своем распоряжении 14-ю английскую пехотную бригаду, 16-й и 17-й австралийские батальоны, один батальон морской пехоты и один только что прибывший из Египта английский пехотный батальон. Сверх того пять греческих и три английских маршевых батальона в значительной мере усиливали боевую мощь этого участка обороны, хотя боеспособность их не была достаточно высокой.

Район Ретимнона оборонял генерал Вэзи, в распоряжение которого была предоставлена 19-я австралийская бригада и шесть греческих батальонов. Под Гераклионом в готовность были приведены два английских, три греческих и один английский маршевый батальоны. Подкрепления из Тимбакиона находились на марше; они предназначались для усиления района Гераклиона. Поэтому, несмотря на все еще неразрешенные проблемы, Фрейберг отнюдь не без основания с гордостью заявлял: «Захват Крита невозможен». Разве не мог он положиться на своих солдат, если они считались лучшими солдатами всей Британской империи?

Еще до того, как колонны парашютистов сухопутным путем прибыли в Грецию, над Критом уже кружили немецкие разведывательные самолеты и сверхсильные аэрофотокамеры фиксировали проплывающую под ними местность. Спустя несколько часов в фотографических отделениях штабов на столах специалистов уже лежали самые свежие аэрофотоснимки. С большими лупами в руках фотометристы исследовали каждый квадратный миллиметр снимка, чтобы получить о противнике наиболее точные данные.

Спустя некоторое время только что обработанные снимки были положены на стол начальнику разведывательного отдела, который не замедлил тщательно нанести новые разведывательные данные на свои карты. Весь аппарат разведки развил лихорадочную деятельность, чтобы рассеять туман неизвестности, окутавший остров Крит, и выяснить обстановку у англичан.

Необходимо было в самые сжатые сроки добыть точные сведения для разработки плана операции. Одна идея о занятии острова путем высадки воздушного десанта еще ничего не давала. Эту идею нужно было воплотить в конкретные планы и боевые приказы. Каждая часть и подразделение должны были получить точные указания, когда, где, что и как они должны делать.

Душой этого сложного механизма подготовки операции, который, будучи пущен, сразу же заработал на полную мощность, был генерал Штудент. В привычки Штудента не входило ограничиваться общими указаниями, полагаясь в остальном на способность своих штабных офицеров. Он относился к той категории людей, которые все делали с величайшей точностью и аккуратностью. Высоко ценя системность в работе, Штудент сам обладал определенной системой, основанной на апробированных и оправдавших себя принципах. Все, что исходило от него, делалось добросовестно и тщательно. Но генерал Штудент не мог присутствовать везде, поэтому всякие непредвиденные обстоятельства, помехи и неизбежные ошибки усложняли это и без того сложное мероприятие.

Несмотря на все усилия, которые прилагала разведка, стараясь добыть необходимые данные путем аэрофотосъемки, визуального наблюдения, допроса пленных и так далее, сведения о противнике были крайне скудными. Присутствие противника на острове выдавал только огонь зенитной артиллерии вокруг бухты Суда. Остальная часть острова как будто вымерла, и о серьезной подготовке англичан к обороне немецкое командование знало очень мало. Разумеется, никто не рассчитывал на то, что англичане отдадут остров без борьбы, однако ясной картины о силах, вооружении и характере оборонительных сооружений противника не было. В водах, омывающих остров Крит, и в особенности в бухте Суда, наблюдалось оживленное движение судов, но установить, с какой целью они курсировали, не удавалось, и никто не знал, что они перевозили: продовольствие, войска или что-либо другое. Умелое использование противником темноты и отличная маски-

ровка портов целиком и полностью скрывали их действия. Немецкое командование блуждало в потемках.

Как спланировать операцию по занятию острова? В каком месте осуществить высадку десанта? Где можно ожидать наибольшего успеха? Эти вопросы неотступно преследовали генерала Штудента. Разведка не могла дать на них никакого ответа. Силы, которые генерал Штудент имел в своем распоряжении, были сравнительно небольшими, а наличие транспортных средств — ограничено. Кроме того, были и технические трудности. К этим трудностям в первую очередь относилось плохое состояние аэродромов в Греции. Горячее южное солнце высушило почву, поэтому взлет и посадка каждого самолета сопровождались густым облаком пыли. Аэродромы далеко не отвечали масштабам крупной воздушно-десантной операции. Большая часть аэродромно-строительных частей к этому времени была отправлена на Восток для создания необходимых там аэродромов. Поэтому расширение сети аэродромов приходилось осуществлять теми силами, которые оставались в Греции. Для выполнения поставленных задач тех бомбардировщиков и истребителей, которые были сосредоточены на аэродромах Греции, явно не хватало. Нужен был еще один аэродром для пикирующих бомбардировщиков и истребителей, который лежал бы где-нибудь поближе к Криту. Такой аэродром был построен на одном из островов группы Додеканес — острове Карпатос (Скарпанто).

Так создавалась сеть военно-воздушных баз, которая, протянувшись широкой дугой от Греции к итальянским островам Родос и Лерос, позволяла немецкой авиации контролировать действия вражеских кораблей, курсировавших в районе острова Крит и бухты Суда, и вести с ними активную борьбу. Это создавало важную предпосылку для успеха операции по захвату острова.

Перед немецкой зенитной артиллерией стояла задача — обеспечить своим огнем воздушное пространство над предполагаемым районом действий от всяких неожиданностей. Сеть ее опорных пунктов продвинулась еще ближе к острову Крит: 9 мая был занят остров Милос, 19 мая намечалось занять остров Китира, а 20 утром — Антикитира. Эти острова, расположенные между Пелопоннесом и мысом Спата, имели большое значение для создания на них опорных пунктов зенитной артиллерии, которая огнем своих батарей могла предупреждать соединения немецких истребителей о появлении вражеской авиации. Кроме того, эти острова

могли использоваться и в качестве наблюдательных пунктов. К 14 мая все летные части немецкой авиации, намеченные для участия в операции, сосредоточились на исходных аэродромах в полной боевой готовности.

Для участия в операции выделялись следующие силы:

От 8-го авиационного корпуса под командованием генерала Рихтгофена — две бомбардировочные эскадры (около 180 самолетов), одна эскадра пикирующих бомбардировщиков (около 90 машин), одна эскадра истребителей-бомбардировщиков (около 90 самолетов), одна истребительная эскадра (около 90 истребителей), несколько эскадрилий разведывательных самолетов (около 50 машин) и спасательные гидросамолеты.

От 9-го авиационного корпуса под командованием генерала Штудента выделялись эскадры особого назначения с 550 транспортными самолетами Ju 52.

В качестве десантных войск в операции должна была участвовать, помимо 7-й воздушно-десантной дивизии генерал-лейтенанта Зюсмана (15 тыс. стрелков-парашютистов), еще и 5-я горно-стрелковая дивизия генерал-майора Рингеля (8,5 тыс. горных егерей).

Кроме того, для участия в операции выделялось 60 грузовых планеров.

Планировать и проводить операцию нужно было исходя из этих сил.

Операцию по захвату острова можно было осуществить различными способами. Можно было, например, начать с захвата одного пункта острова, где имелся аэродром, на котором затем совершили бы посадку транспортные самолеты с десантами. Преимущество этого варианта заключалось в том, что все войска, участвующие в операции, сосредоточивались в одном месте, благодаря чему наступающая сторона в самом начале получала здесь превосходство в силах. Недостатком этого варианта являлось то, что обороняющийся, в свою очередь, мог бросить на этот участок все свои силы. В этом случае в условиях гористой местности острова следовало ожидать, что бои затянутся. Кроме того, такое решение было далеко не идеальным из соображений, связанных с быстрой переброской десанта, так как аэродромы на острове были малы и едва ли могли обеспечить бесперебойную посадку транспортных самолетов, что являлось необходимым условием для успеха опе-

рации. Снабжение по воздушному мосту в течение продолжительного времени представлялось нецелесообразным, поскольку требовалось большое количество самолетов и горючего. Удар по острову должен был быть внезапным и коротким, чтобы противник не успел от него оправиться, подбросить свежие войска и затянуть бои. Поэтому такой вариант с самого начала исключался из планов командования.

Еще в Голландии генерал Штудент на собственно опыте убедился, насколько трудным становится проведение воздушно-десантной операции, если для высадки нескольких частей имеется всего лишь один небольшой аэродром. Поэтому он требовал захвата по возможности всех аэродромов на острове, чтобы обеспечить ускоренное десантирование горно-егерских частей. Таких аэродромов на острове Крит было три, причем аэродром в Ретимноне мог расцениваться лишь как вспомогательный. Кроме того, высадка десантов в нескольких пунктах давала немцам еще и то преимущество, что противник был вынужден распылять свои силы, а наступающий мог нанести главный удар там, где сложившаяся обстановка обещала наибольший успех.

Сначала высадку десанта намечалось осуществить в семи различных пунктах острова, потом от этого плана отказались, решив ограничиться четырьмя пунктами, так как сил для проведения такого широкого мероприятия у немцев не хватало. Было решено направить удар по трем вышеупомянутым аэродромам и по Кании.

Принимая этот план, немецкое командование исходило прежде всего из того, что он давал возможность захватить все аэродромы острова, благодаря чему британские ВВС лишались здесь всех своих баз и вынуждены были покинуть Крит. Кроме того, этим обеспечивалась быстрая переброска десанта транспортными самолетами, а противнику приходилось распылять свои силы. Основные силы англичан находились предположительно в районе Кания—Суда. Поэтому немецкое командование намеревалось сковать их там и одновременно как можно быстрее выйти к портам Кания и Суда, чтобы не допустить прибытия по морю свежих британских сил. У немцев имелась еще и возможность высадить десант на одной или нескольких пологих возвышенностях, удобных для посадки транспортных самолетов, но этот вариант в расчет не принимался, так как, согласно данным разведки, серьезного сопротивления англичан в районе аэродромов не ожидалось.

Проблема доставки тяжелого вооружения, не поддающегося транспортировке воздушным путем, с самого начала вызвала жаркие споры с морским командованием. Десантные части в боях за остров не хотели, да и не могли обойтись без тяжелого вооружения, а поскольку по воздуху доставить его было нельзя, оставался один путь — море. Суда, найденные в греческих портах, большой ценности не представляли. Это были главным образом рыбачьи лодки, непригодные для военных целей. Для перевозки тяжелого вооружения можно было использовать всего лишь около 50 моторных баркасов. Однако перевозить на них орудия со скоростью, которая не превышала нескольких узлов, было очень рискованно. Ожидать помощи от итальянского военно-морского флота не приходилось, так как весь он был брошен на обеспечение коммуникаций, по которым шло снабжение итальянских войск в Африке.

Никаких других перевозочных средств немцы не имели, и построить их в такой короткий срок было невозможно. Чтобы совсем не оказаться без тяжелого вооружения, волей или неволей приходилось ограничиваться греческими моторными баркасами, несмотря на большую опасность того, что весь личный состав и техника, переправляемые на них, могут быть захвачены или потоплены британским флотом,

Заранее предугадать поведение британской Средиземноморской эскадры никто не мог, однако предполагалось, что англичане постараются использовать свои превосходящие силы, чтобы сохранить господство на море хотя бы в районе острова Крит. Принимая во внимание уровень техники того времени и состояние греческих аэродромов, следовало ожидать, что англичане будут делать это главным образом под покровом темноты, так как немецкие бомбадировщики были плохо оборудованы для полетов ночью. Немецкое морское командование с недоверием относилось к заверениям о том, что авиации удастся сохранить за собой господство над морем, и намекало на то, что, по его мнению, продолжительность подобного господства будет составлять лишь несколько часов в сутки.

Этим серьезным доводам моряков командование воздушно-десантных войск противопоставило требование как можно скорее получить тяжелое вооружение и подкрепления, даже если это будет сопряжено с риском. Кроме того, оно считало, что в дневные часы авиация сможет обеспечить и флоту и десантам вполне надежное прикрытие с воздуха. Поэтому было решено, что первый

отряд легких судов прибудет в Канию к концу второго дня операции, а второй — в Гераклион — к концу третьего дня.

После того как все возражения морского командования были отвергнуты командованием военно-воздушных сил, адмирал Шустер постарался сделать все возможное, чтобы обеспечить безопасность перевозки людей и техники. Сопровождение транспортных средств на море было поручено итальянским миноносцам «Лупо», «Седла» и «Саджиттарио». Расстояние от Милоса до Крита при благоприятных условиях можно было преодолеть в течение светлого времени суток, так что авиация вполне могла обеспечить безопасность конвоев с воздуха, а итальянцы в районе островов Додеканес крупных сил флота не имели.

Но и с теми силами, которыми они располагали, они сделали все возможное, чтобы нарушить снабжение английских войск по морю. Особенно успешно действовали широко распространенные в итальянском флоте так называемые малые боевые средства. Выпущенный против стоявшего в бухте Суда британского крейсера «Йорк» управляемый взрывающийся катер типа МТМ[1] нанес крейсеру такие серьезные повреждения, что он был вынужден остаться в бухте для ремонта и позднее стал жертвой немецких бомбардировщиков.

Согласно плану операции нанесение решающего удара по Криту, захват аэродромов и сковывание основных сил противника на первом этапе возлагались только на парашютистов. Горно-егерские части должны были быть высажены и введены в бой лишь после того, как парашютисты захватят на острове необходимый для этого плацдарм. Поэтому все парашютно-десантные войска, участвующие в операции, разбивались на четыре ударные группы:

1) ударная группа «Малеме», основу которой составлял штурмовой парашютно-десантный полк под командованием генерал-майора Мейндля;

2) ударная группа «Кания» в составе 3-го парашютно-десантного полка под командованием полковника Гейдриха;

3) ударная группа «Ретимнон», в которую входил 2-й парашютно-десантный полк во главе с полковником Штурмом,

[1] К так называемым малым боевым средствам итальянского флота относились легкие подводные лодки и различные типы управляемых торпед и катеров. Взрывающийся катер типа МТМ имел размеры 5,2 на 1,9 м. На нем был установлен двигатель в 500 л. с., который позволял ему развивать скорость до 32 узлов. Запас горючего был рассчитан на 5 часов. Незадолго до цели рулевой выбрасывался на резиновый надувной плотик, а катер, продолжая движение вперед, на полном ходу ударялся о борт корабля, погружался в воду и там взрывался.

4) ударная группа «Гераклион» в составе 1-го парашютно-десантного полка под командованием полковника Бройера.

Главный удар намечалось нанести по Малеме и Гераклиону. После занятия аэродромов 100-й горно-егерский полк под командованием полковника Утца поступал в распоряжение генерала Мейндля. Полк имел задачу совместно с парашютистами Мейндля наступать на Канию. 85-й горно-егерский полк полковника Кракау вместе с группой командира 5-й горно-стрелковой дивизии генерала Рингеля должны были высадиться в Гераклионе и оттуда совместно с парашютистами наступать через Ретимнон на Канию. Таким образом, создавались клещи, которые должны были прижать противника к бухте Суда и полуострову Акротири.

Генерал-лейтенанту Зюсману была поставлена задача высадиться с ударной группой «Кания» южнее города Кании и координировать действия всех ударных групп. В соответствии с этим планом намечался и состав каждой ударной группы. Началом операции должно было быть внезапное и одновременное подавление зенитной артиллерии англичан в районе Малеме и Кании. Эта задача возлагалась на планерный десант 1-го батальона штурмового воздушно-десантного полка под командованием майора Коха. 1-й батальон должен был приземлиться на планерах прямо на огневые позиции зенитной артиллерии противника и захватить их.

Боевые задачи отдельных групп в рамках всей операции выглядели примерно так:

Ударная группа «Малеме»

1-й планерный батальон штурмового парашютно-десантного полка без 1-й и 2-й рот (командир батальона — майор Кох) имел задачу атаковать 3-й ротой огневые позиции зенитной артиллерии англичан, расположенные по обоим берегам реки Тавронитис, и захватить их.

Майору Брауну было поручено возглавить группу в составе девяти планеров и атаковать мост через реку Тавронитис на дороге Малеме—Спилия, западнее аэродрома Малеме.

На 4-ю роту возлагалась задача напасть на летний лагерь противника на высоте 107 южнее аэродрома Малеме

Атаку самого аэродрома согласно боевому приказу намечалось осуществить следующим образом: 3-й батальон штурмового парашютно-десантного полка должен был выброситься восточнее, а 4-й батальон вместе со штабом полка — западнее аэродрома Малеме. Перед 3-й санитарной ротой 7-го медико-санитарного ба-

тальона (командир — полковой врач доктор Дитцель) стояла задача выброситься западнее реки Тавронитис, чтобы обеспечить охрану штаба полка и организовать полковой медицинский пункт[1].

2-й батальон штурмового парашютно-десантного полка должен был совершить прыжок западнее Спилии, позади главных сил, и составлять резерв полка, обеспечивая прикрытие его с запада; 16-я рота штурмового парашютно-десантного полка имела задачу высадиться южнее Спилии, чтобы прикрыть полк с юга.

Основная задача полка заключалась в том, чтобы занять аэродром Малеме и удерживать его до прибытия посадочно-десантных войск.

Кроме того, следовало выслать разведку во всех направлениях и установить связь с высадившимся в районе Кании парашютно-десантным полком.

Ударная группа «Кания»

Здесь задачи распределялись так: 1-я рота штурмового парашютно-десантного полка в составе двух взводов (командир — обер-лейтенант Генц) должна была атаковать огневые позиции зенитной артиллерии англичан на южной окраине Кании; на 2-ю роту штурмового парашютно-десантного полка, усиленную одним взводом 1-й роты, возлагалась задача овладеть огневыми позициями зенитной артиллерии на полуострове Акротири.

3-й парашютно-десантный полк под командованием полковника Гейдриха имел задачу выброситься в районе Галатас, Даратсос, дорога Аликиану—Кания, канийская тюрьма, дорога Кания—Суда; перед 3-м батальоном 3-го парашютно-десантного полка (командир — майор Гейльман), составлявшим авангард полка, стояла задача сосредоточиться в районе Галатас—Даратсос; 2-й батальон 3-го парашютно-десантного полка и штаб полка (командир батальона — майор Дерпа) выбрасывался в районе канийской тюрьмы; 1-й батальон 3-го парашютно-десантного полка под командованием майора Хейдте должен был приземлиться в районе дороги Кания—Суда.

[1] Роты 7-го парашютного медико-санитарного батальона проходили общевойсковую подготовку наравне с другими парашютно-десантными ротами. Их вооружение и организация ничем не отличались от других рот. Врачи имели соответствующие воинские звания и могли руководить боем. В бою нарукавные повязки Красного Креста снимались. 3-я рота 7-го парашютного медико-санитарного батальона, на которую была возложена задача оборонять штаб Мейндля, состояла из трех стрелковых взводов и одного взвода противотанковых орудий, имевшего на вооружении две 37-мм противотанковые пушки. Организация медицинской помощи раненым предусматривалась только после выполнения ближайшей боевой задачи.

Штаб 7-й воздушно-десантной дивизии прибывал на планерах и высаживался в районе канийской тюрьмы. Парашютно-саперный батальон под командованием майора Либаха, без 3-й роты, которую было намечено доставить на остров по морю, имел задачу выброситься на парашютах в районе Аликиану и обеспечить прикрытие 3-го парашютно-десантного полка с юга.

Перед этой ударной группой стояла задача наступать вначале на Канию, а по овладению ею — на бухту Суда.

Ударная группа «Ретимнон»

2-й парашютно-десантный полк под командованием полковника Штурма в составе двух батальонов и 13-й и 14-й рот, 2-й батареи 7-го парашютно-десантного артиллерийского дивизиона (командир батареи — обер-лейтенант Торбеке)[1] и одной роты 1-го парашютно-десантного зенитного дивизиона выбрасывался в районе Ретимнона с задачей захватить аэродром и город и в последующем соединиться с ударной группой «Кания».

Ударная группа «Гераклион»

На 1-й парашютно-десантный полк под командованием полковника Бройера возлагалась задача захватить аэродром в Гераклионе, установить связь с ударной группой «Ретимнон» и совместно с ней наступать в направлении Кании.

Имеющихся в распоряжении транспортных самолетов для одновременного десантирования всех четырех ударных групп не хватало. Поэтому десантирование намечалось провести в два эшелона.

Первый эшелон в составе ударных групп «Малеме» и «Кания» должен был десантироваться утром, а второй, состоящий из ударных групп «Ретимнон» и «Гераклион», — во второй половине дня.

Хотя такое эшелонирование по времени неизбежно приводило к тому, что войска противника, расположенные в Ретимноне и Гераклионе, предупреждались об опасности, другого выхода у немцев не было. Тяжелое вооружение, а также 3-ю и 4-ю батареи 7-го парашютно-десантного артиллерийского дивизиона и полевой лазарет 7-й парашютно-десантной дивизии предстояло доставить также по воздуху, но несколько позже.

[1] Эта батарея имела на вооружении легкие орудия, созданные фирмой «Рейнметалл-Борзиг». В нее входили три легких безоткатных орудия калибра 75, 100 и 150 мм, у которых более 60 % пороховых газов отводилось через отверстие в казеннике и только треть газов выталкивала снаряд. Благодаря этому лафет у таких орудий был легче, чем у обычных орудий, так как отпадала необходимость в противооткатном приспособлении. Такие орудия вполне подходили для воздушно-десантных операций.

1-я батарея 7-го парашютно-десантного артиллерийского дивизиона должна была прибыть по морю.

Вьючные животные горно-егерских частей на Крит не брались. Обмундирования, приспособленного для боевых действий в субтропическом климате, не было. Десантный паек также подходил скорее для района Нарвика[1], чем для Крита с его субтропическим климатом.

О настроениях местного населения немецкое командование знало так же мало, как и о действительных силах противника на острове. Как отнесется население к высадке немецкого десанта? Как будут реагировать на это греческие власти на острове? В большинстве высших инстанций немецкого командования считали, что Крит согласится принять те же условия перемирия, которые были предложены Греции, так как для Греции они были выгодны[2].

Греческий король Георг, бежавший 23 апреля на остров Крит, нашел убежище недалеко от Кании, где при помощи англичан он начал создавать новые греческие вооруженные силы. То, что король не принял перемирия и находился на острове, было известно. И, несмотря на это, руководитель немецкой контрразведки адмирал Канарис во время своего пребывания в Афинах в мае 1941 года заявил: «Англичане в основном уже покинули остров и местные нотабли[3] ожидают высадки немецкого десанта, чтобы разоружить остатки английских войск, если они не уйдут добровольно». Зная повадки Канариса, трудно сказать, был ли он сам убежден в том, что говорил.

Хотя генерал Штудент и его начальник штаба генерал-майор Шлемм придерживались совершенно иного мнения относительно англичан, они не испытывали никакого беспокойства за местное население, ибо руководствовались соображениями западноевропейского толка. Они не думали, что гражданское население Крита примет активное участие в вооруженной борьбе, поскольку это противоречило принятым на Западе правилам ведения войны.

Некоторые данные могли бы сообщить итальянцы, которым

[1] Десантный паек, выдававшийся парашютистам во время боевых действий на Крите, состоял из двух небольших кусков копченой колбасы, небольшого куска свиного рулета, пачки флотских сухарей, банки (125 г) свиной тушенки, пачки леденцов, пяти плиток сухого спирта и фляги воды.

[2] Эти условия, кроме всего прочего, предусматривали, что ни один греческий солдат не будет оставлен немцами в плену.

[3] Нотабли *(франц.* — notables) — почетные лица из числа привилегированной знати или представители от местного населения. *(Прим. ред. 1957 г.)*

уже приходилось иметь дело с населением Крита и у которых был в этом отношении определенный опыт.

Еще в феврале 1941 года крупная шайка бандитов, находившаяся на Крите, осуществила налет на один из островов группы Додеканес — остров Кастелорисо. Хотя налет и был отбит с большими потерями у бандитов, однако следовало ожидать, что они окажут серьезное сопротивление вступлению немцев на Крит. Но итальянцы не хотели делиться опытом.

Население Крита всегда отличалось свободолюбием. Старики в деревнях охотно и часто рассказывали молодежи о подвигах критских крестьян в освободительной войне против турецкого ига. Англичане ловко использовали это свободолюбие в своих интересах.

Большую роль в этом сыграл талантливый английский археолог Джон Пендлбери, вступивший на критскую землю впервые в 1934 году в качестве участника экспедиции по раскопке дворца в Кноссосе. Блестящее знание новогреческого языка и общительный характер Пендлбери способствовали тому, что скоро он стал самым уважаемым лицом на острове. Когда после непродолжительного отсутствия в сентябре 1940 года он снова вернулся в Гераклион, уже в качестве вице-консула, ему быстро удалось приобрести много новых друзей. Теперь он уже занимался не археологией. Пендлбери организовал так называемую малую войну, беспокоя итальянцев, и даже намеревался, если представится возможность, захватить Додеканес. Для выполнения этой задачи он тайно создал небольшой отряд из местных моряков. Когда поступили сведения о том, что немцы готовят большое наступление на Крит, Пендлбери развил бурную деятельность и не успокоился до тех пор, пока не разжег среди населения Крита ненависти к захватчикам и не вызвал у него стремления кровью отстаивать свой остров.

Мистер Пендлбери оценивал поведение критских нотаблей правильнее, чем адмирал Канарис. В своем письме к жене, датированном 5 мая 1941 года, он доверительно писал: «Наши „капитане“[1] будут продолжать борьбу в горах, и, если потребуется, с ними рядом будут сражаться даже женщины и дети, как это было во время боев в горах Пинда...»

15 мая 1941 года, то есть на следующий день после того, как немецкие эскадрильи, назначенные для участия в операции, в полном составе сосредоточились на исходных аэродромах в Греции,

[1] Капитане — так англичане называли критских моряков и рыбаков. *(Прим. ред. 1957 г.)*

первые английские военные корабли покинули Александрию, чтобы сосредоточиться в районе острова Крит.

17 мая немецкое командование приняло решение начать операцию в 7 часов утра 20 мая 1941 года. Вскоре из перехваченных и расшифрованных радиограмм немецкие радисты установили, что англичане ожидали наступления немцев на Крит в самое ближайшее время.

Вновь непонятным образом повторилось то, что уже 10 мая 1940 года стоило жизни многим немецким солдатам: противник узнал о готовящемся наступлении. Спустя несколько дней после начала операции англичане опубликовали по этому поводу следующую версию:

«Теперь нет причин скрывать того, что наше командование еще в пятницу 18 мая знало о предстоящем десанте немцев на остров Крит. В этот день были сбиты два немецких самолета, которые упали в море недалеко от острова. Летчики были подобраны критскими рыбаками и доставлены на берег. Они рассказали, что наступление на остров начнется, по всей вероятности, в ближайшие 48 часов. Немецкие летчики очень удивились, когда рыбаки передали их англичанам. Они были уверены, что все жители острова Крит будут оказывать содействие им, немцам... В дальнейшем они отрицали все, что сообщили своим спасителям».

Трудно установить, соответствует ли эта версия англичан действительности или же она имеет цель скрывать истинные источники информации.

* * *

Во второй половине дня 18 мая адмирал Каннингхэм[1] с двумя линейными кораблями, тремя крейсерами и четырьмя эскадренными миноносцами уже находился западнее острова Крит. 19 мая самолеты немецкой и итальянской разведки сообщили, что в восточной части Средиземного моря обнаружены четыре отряда кораблей противника с линкорами во главе каждого отряда.

А в Греции в этот день отдавались последние приказания, парашютисты грузили в «Юнкерсы» десантные контейнеры с ору-

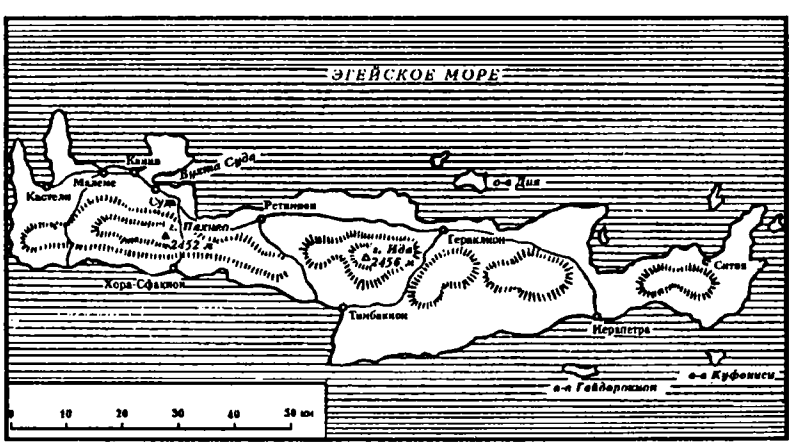
[1] Эндрью Каннингхэм — английский адмирал; с 1940 по 1943 год был командующим сначала английскими, а затем союзными морскими силами на Средиземном море. *(Прим. ред. 1957 г.)*

жием. Все в напряжении ожидали утра. В эту короткую ночь спали лишь немногие. В 4 часа утра парашютисты направились к аэродромам, где, выстроившись в несколько рядов, их уже ждали самолеты. Каждый командир произнес краткую речь. Громко прозвучало: «Да здравствует победа!» После чего солдаты запели гимн парашютистов «Ярко светит солнце».

Бои за плацдарм

20 мая 1941 года. На аэродромах в Дадионе, Коринфе, Тополии, Мегаре, Танагре, Элевсине и Лариссе раздается рокот первых моторов, к ним присоединяется шум остальных, сливаясь в один мощный рев. На востоке появляется первая полоска рассвета. По аэродромам проносится гул, который раздается над всей Грецией и летит к Эгейском морю. Первыми в воздух поднимаются остроносые истребители-бомбардировщики. Поднимая облака пыли, взлетают обычные и пикирующие бомбардировщики, быстрокрылые истребители. Проходят похожие на летящие карандаши Do 215. Словно стая гигантских птиц, они устремляются к острову Крит.

В 5 часов 50 минут самолеты уже пикируют на аэродромы, огневые позиции зенитной артиллерии и летние лагери противника у Малеме, Кании, Ретимнона и Гераклиона. Сухо, как шахтерские молотки, отбивают дробь их автоматические пушки. Начинается увертюра!



Остров Крит

Пикирующие бомбардировщики, включив сирены, устремляются вниз, и тотчас же на земле появляются черные, похожие на грибы, клубы дыма. Это рвутся бомбы. Казармы, палатки, огневые позиции полевой и зенитной артиллерии — все исчезает в облаках дыма и пыли. Эхо тяжелых разрывов, подобно раскатам грома, перекатывается по морю, покрытому серо-голубыми барашками, бегущими под легким утренним ветерком.

Над морем со стороны Греции появляются новые эскадрильи. Впереди летят тяжелые трехмоторные транспортные самолеты. За ними, плавно покачиваясь, плывут планеры. Высоко над побережьем они отцепляются и, как гигантские совы, скользят вниз.

Наступает мертвая тишина. Проходит секунда, другая, и вдруг все вокруг начинает грохотать. Кажется, что ад разинул свою огромную пасть. Небо сплошь усеяно облачками от разрывов зенитных снарядов. В воздух взлетают огненные снопы трассирующих пуль и снарядов. Строчат пулеметы, трещат винтовки, гулко ухают противотанковые орудия, шипят мины, гудят пушки и гаубицы. Вокруг все грохочет и пылает.

Вот на горизонте один за другим снова появляются большие трехмоторные транспортные самолеты. Они уверенно держат курс на остров. Быстро, одна за другой от фюзеляжей отделяются человеческие фигурки, стремительно падают вниз. Вот уже над ними раскрыты широкие белые зонты парашютов, и они, плавно покачиваясь, опускаются на землю. Приближаются новые самолеты, опять летят вниз парашютисты.

Под Малеме и Канией бои уже в полном разгаре. Оказывается, противник вовсе не застигнут врасплох, сами парашютисты очутились перед массой неожиданностей.

* * *

Когда 18 мая в батальонах обсуждались планы предстоящей операции, некоторые командиры говорили, что едва ли следует ожидать от англичан сильного сопротивления на Крите. Они говорили, что этот остров якобы — только промежуточный пункт, что конечная цель операции находится дальше и что поэтому для захвата острова можно ограничиться лишь горными егерями. Аэрофоторазведка не дала ясного представления о рельефе острова и местных предметах, и поэтому, когда парашютисты выбросились на остров, суровая действительность была для них чем-то

вроде внезапного пробуждения от безмятежного сна. Среди парашютистов ходили даже слухи, что на острове действует «пятая колонна» и что представители ее будто бы окажут парашютистам помощь. Имелся даже и пароль: всех, кто спросит о «майоре Боке», парашютисты должны были немедленно направлять к вышестоящему начальнику.

Настроение у парашютистов было превосходное, и лишь немногие предчувствовали, что у тех, кто останется в живых, Крит надолго сохранится в памяти.

Уже утром перед стартом произошло несколько заминок. Когда первые планеры, буксируемые «Юнкерсами», тронулись с места, за ними поднялись столбы бурой пыли. Пропеллеры погнали ее вверх к облакам, и скоро над аэродромами выросло облако густой пыли высотой до 300 м, из которого цепочкой вылетали транспортные самолеты. Непредвиденные промедления на старте имели свои последствия. Первоначальный маршрут, который огибал остров с западной стороны, поворачивал на север, пересекал южное побережье и выходил к районам десантирования с тыла, выдержать в этих условиях можно было не везде. Внезапный налет пикирующих бомбардировщиков, назначенный на 7 часов 10 минут утра, не получился. Часть самолетов приблизилась к районам десантирования с юга, а другая пошла напрямик через залив Кисаму. Немецкие планеры были встречены сильным зенитным огнем.

Полозья резко ударились о высохшее дно реки Тавронитис. Раздался треск ломающегося дерева, рвущегося полотна. Несколько гигантских птиц, ударившись носом о скалы, разбились. Другие приземлились на высоте 107 прямо посреди летнего лагеря противника, ломая столбы и опрокидывая палатки. Завязался бой. Превосходно замаскировав свои огневые точки в густой зелени виноградников, оливковых рощ и садов, противник поливает десантников свинцовым дождем. Несмотря на ранний утренний час, солнце палит нещадно. Плотный комбинезон, который солдаты называют «мешком для костей», совершенно непригоден для здешнего климата.

Прижавшись к земле, парашютисты наблюдают. Отовсюду гремят выстрелы, в воздухе свистят пули. Но противника не видно. Отборные солдаты английской армии — новозеландские стрелки — отлично владеют своим оружием и превосходно маскируются.

Парашютисты собираются в небольшие группы. И хотя каждый подъем головы, каждый шаг в этом аду может стоить жизни, этот шаг все же приходится делать. Железная дисциплина, воспитавшая в людях слепое повиновение и превратившая их в серую массу, муштра, сделавшая из солдата бессловесный инструмент, становится в этот момент решающей силой, так как в эти минуты на Крите нет ни приказов, ни командиров. Каждый предоставлен самому себе и действует по собственной инициативе. Здесь-то и проявляются отличные боевые качества парашютистов, высокий моральный дух этих людей, которые выполняют свой долг без всякого принуждения и нередко в самой безнадежной обстановке.

Захвачена зенитная батарея в устье реки Тавронитис. Сраженный вражеской пулей падает командир 3-й роты. Парашютисты овладевают дорожным мостом. Вслед за этим смертью храбрых гибнет майор Браун.

Летний лагерь на высоте 107 очищен от противника. Противник переходит на хорошо оборудованные позиции и оттуда ведет огонь по наступающим. 4-я рота без колебаний бросается на врага. Разгорается жестокий рукопашный бой, но он не приносит решающего успеха ни одной из сторон. Командир батальона майор Кох дважды тяжело ранен в голову. Несмотря на это, он продолжает командовать остатками своего батальона.

3-й батальон совершает прыжок восточнее аэродрома Малеме и попадает прямо на вражеские позиции. Происходит короткая, но отчаянная схватка. Большинство солдат 3-го батальона гибнет, некоторые попадают в плен. Обер-лейтенанту Требесу с горсткой людей удается пробиться к 4-му батальону, который ведет бой западнее аэродрома.

Удачнее других прыгает с 4-м батальоном генерал Мейндль. И хотя некоторым отделениям приходится с пистолетами в руках пробиваться к своим контейнерам, все же противник на этом участке не так хорошо организован, как на восточных подступах к аэродрому.

Достигнуты первые незначительные успехи. С высоты 107 на парашютистов обрушивается ураганный огонь, однако здесь много укрытий, которые позволяют парашютистам перевести дух, осмотреться и обдумать дальнейшие шаги.

Неподалеку прыгает 3-я рота 7-го медико-санитарного батальона. Попав прямо на виноградники и оливковые деревья, многие парашютисты при посадке получают ранения. Рота захватывает

военный склад противника и, заняв группу домов, организует там главный пункт медицинской помощи. Первым на медицинский пункт доставлен генерал Мейндль. Отдавая распоряжение своим подчиненным на мосту через Тавронитис, он получил несколько сквозных ранений в плечо, грудь и живот. В то время как полковой врач Дитцель, который сам во время приземления сломал два ребра, оказывает ему медицинскую помощь, генерал пытается руководить боем своего полка, отдавая распоряжения прямо из дома, в который его поместили.

Потери увеличиваются. Противник упорно сопротивляется. Но парашютисты еще упорнее. Бой ведется за каждый метр земли. Солдаты обливаются потом, во рту и в горле пересохло.

В бой вступают приведенные парашютистами в боевое положение минометы и противотанковые орудия. Обстановка становится очень сложной. Невозможно понять, где свои, где враги. Старший полковой врач доктор Ноймейер руководит небольшой группой солдат, капитан Герике со своими людьми ведет бой на окраине аэродрома, обер-лейтенант Требес с двумя штурмовыми группами атакует изрыгающую огонь высоту 107.

В 9 часов 10 минут совершает прыжок новая группа парашютистов. В результате неправильно рассчитанного прыжка многие опускаются в море. Несчастные не успевают достаточно быстро отстегнуть замки ремней, а их товарищи на берегу ничем не могут им помочь.

2-й батальон, составляющий резерв полка, выбрасывается западнее Спилии без каких-либо помех со стороны противника. Горнист трубит сигнал атаки. Только один взвод роты Писсина, который выбрасывается в районе Кастели с задачей обеспечить прикрытие батальона, попадает в засаду. Он сталкивается с новым противником — вооруженным населением. Из 40 человек чудом удается спастись только троим, да и те попадают в плен к англичанам.

На полковом командном пункте порядок поддерживает начальник разведки полка обер-лейтенант Гетше. Он четко и ясно дает указания, умело руководя штурмовым парашютно-десантным полком. Гетше выдвигает вперед 2-й батальон для атаки высоты 107. В это время в бой включаются пушки «Мессершмиттов». Их огонь несколько ободряет людей, дает им передышку. Однако, несмотря на героизм парашютистов и на все затраченные ими усилия, взять полностью высоту 107 не удается. Атака выдыхается на половине склона.

Со стороны Кании к парашютистам приближаются два танка. Два немецких противотанковых орудия, расположенные у дороги, ведущей в Канию, открывают огонь по ползущим на них чудовищам, но снаряды отскакивают от брони. Кажется, что танки неуязвимы. Но, достигнув русла реки Тавронитис, стальные громады останавливаются и замирают.

Одновременно со штурмовым полком в воздух поднимается и ударная группа «Кания», которая берет курс к своему району выброски. Впереди на девяти планерах летит 1-я рота штурмового парашютно-десантного полка под командованием обер-лейтенанта Генца. Роте поставлена задача захватить зенитную батарею противника на южной окраине Кании.

На высоте 2200 м самолеты пересекают береговую линию острова в районе Кании. Небо покрывается облачками разрывов зенитных снарядов. Ярко-красные нити трассирующих пуль тянутся совсем рядом с машинами. В то время как бомбардировщики сбрасывают свой груз, а штурмовики пикируют на цели, планеры отцепляются от транспортных машин. Стрелки часов подходят к семи. Рота приближается тремя звеньями: впереди группа командира роты с минометами и отделением станковых пулеметов, за ней 1-й взвод, потом 2-й.

Боевые задачи взводов распределены следующим образом: на группу командира роты с минометами и станковыми пулеметами возложена задача высадиться на опушке оливковой рощи, что в 100-м южнее зенитной батареи на южной окраине Кании, и уничтожить обнаруженную там вражескую пехоту. 1-й взвод должен совершить посадку прямо на огневые позиции зенитной батареи. Перед 2-м взводом поставлена задача высадиться на окраине Кании на участке между развилкой дороги Кания—Суда и дорогой, ведущей от Кании к югу, уничтожить обнаруженную на этом участке пехоту противника и обеспечить десанту прикрытие со стороны Кании.

Вот самолеты-буксировщики разворачиваются и ложатся на обратный курс. Планеры круто опускаются на землю.

Группа командира роты сразу же завязывает рукопашный бой в оливковой роще. Огонь десантников сильнее и точнее, чем огонь противника, их ручные гранаты сокрушают все вокруг.

На зенитной батарее также кипит бой. Один планер крылом опрокинул зенитное орудие. В воздухе мелькают ручные гранаты. Парашютистам удается поднять опрокинутую пушку, и они

открывают из нее огонь по трем остальным орудиям. Командир взвода обер-лейтенант Тошка тяжело ранен. Английские солдаты, оборонявшие зенитную батарею, уничтожены в близлежащих домах.

Пилот головного планера 2-го взвода ранен осколком снаряда, и планер вместе с командиром взвода рушится на землю с десятиметровой высоты. Остальные отделения 2-го взвода присоединяются к группе командира роты, которая занимает круговую оборону.

В 7 часов 15 минут в районе Даратсос—Галатас совершает прыжок 3-й батальон 3-го парашютно-десантного полка, составляющий авангард полка. Район выброски батальона находится на южных скатах Галатасских холмов, которые новозеландцы сильно укрепили и превратили в свой опорный пункт. Командир батальона майор Гейльман вместе с 9-й ротой прыгает прямо на вражеские позиции. Греческие солдаты, позиции которых находятся вдоль дороги Кания—Аликиану, сдаются почти без боя. Начинается штурм высот. Противник упорно сопротивляется. Потери парашютистов растут.

10-я рота, приземлившаяся в районе Даратсос, также попадает в расположение противника. Парашютисты захватывают летний лагерь англичан и берут пленных. Но этот успех не радует солдат: с холмов на них обрушивается ураганный огонь противника. Многие гибнут, часть попадает в плен. Первый немецкий флаг со свастикой, который парашютисты водрузили над летним лагерем, захвачен англичанами. 11-я рота, сброшенная не в том месте, где было предусмотрено планом, приземляется в горах южнее Кании. Она присоединяется к 1-му батальону 3-го парашютно-десантного полка. 12-я рота, также сброшенная неудачно, опускается на Даратсосское водохранилище. Часть солдат 1-го взвода гибнет, не достигнув берега.

В результате того, что 3-й батальон при выброске оказался рассеянным, роты его вынуждены действовать самостоятельно. 2-й батальон совершает прыжок точно по плану — в районе канийской тюрьмы[1].

Сразу же после приземления парашютисты начинают атаку противника, укрепившегося на окружающих район высотах. 1-й батальон, как и 2-й, выбрасывается в назначенном месте и начи-

[1] В составе 2-го батальона в Кании сражался экс-чемпион мира по боксу Макс Шмелинг. Английские газеты сообщили, что Шмелинг погиб. Это сообщение было ошибочным.

нает двигаться в направлении Кания—Суда. Потери полка, за исключением потерь 3-го батальона, невелики.

Парашютно-десантный саперный батальон под командованием майора Либаха совершает прыжок в районе Аликиану. Перед ним поставлена задача обеспечить прикрытие ударной группы «Кания» с юга. 3-я саперная рота в десанте не участвует. Она должна быть доставлена на Крит позже по морю.

* * *

Командир 3-го парашютно-десантного полка, полковник (впоследствии генерал) Гейдрих описывает высадку и первый бой своего полка в районе Кании следующим образом:

«Мы летим на незначительной высоте над Средиземным морем. Впереди 3-й батальон, составляющий авангард полка, за ним штаб полка, потом 1-й и 2-й батальоны. Моя машина иногда набирает высоту, чтобы вести наблюдение за флотом противника. Вижу, как подо мной двигаются чьи-то корабли. Над западным побережьем Крита машины разворачиваются, чтобы выйти к Кании с тыла... После прыжка я опускаюсь недалеко от тюрьмы. Сначала испытываю чувство облегчения и свободы. Пока никто не знает, что здесь происходит. В воздухе что-то гремит и грохочет. Со стороны противника слышен лишь слабый ружейный огонь. Жара невыносимая. На нас такое обмундирование, словно нас готовили для операции где-нибудь под Нарвиком. Прежде всего я снимаю комбинезон, чтобы было легче двигаться. Затем направляюсь к тюрьме и сразу же устанавливаю связь сначала с 1-м, потом и со 2-м батальонами. Вижу, как к тому месту, где я приземлился, приближаются два планера. Это штаб дивизии во главе с генерал-лейтенантом Зюсманом. Я посылаю ему донесение, в котором сообщаю, что двигаюсь в направлении тюрьмы. От 3-го батальона не имею никаких сведений. Ничего не видно и не слышно. Судя по рельефу острова, нас ожидает много сюрпризов. На аэрофотоснимках, сделанных с большой высоты, невозможно было различить того, что весь остров сплошь покрыт холмами. Кроме того, многочисленные местные предметы сильно мешают наблюдению. Я отдаю приказ командиру батальона атаковать соседнюю высотку.

Вскоре появляется офицер оперативного отдела штаба дивизии и сообщает, что планер командира дивизии разбился на одном из прибрежных островов и командир дивизии погиб. Мне некогда над этим раздумывать, так как я целиком занят боем. Только около полудня я задаю себе вопрос, имеет ли гибель командира дивизии какие-нибудь последствия лично для меня. Я направляюсь к административному зданию тюрьмы, где разместился штаб дивизии... Поступают все новые и новые донесения, из которых я узнаю, что 3-й батальон при сбрасывании рассеялся и частично уничтожен. Отыскать удается только командира батальона с частью его штаба. От батальона уцелели лишь жалкие остатки, но командир батальона с оставшимися людьми решительно атакует ближайшие высоты. Мне становится ясно, что без поддержки артиллерии теми незначительными силами, которыми я располагаю, захватить Канию не удастся, ибо, прежде чем захватить Канию, нужно овладеть господствующими над ней высотами, и в первую очередь высотой у Галатаса. Эта высота уже стоила нам много крови, но взять ее так и не удалось. Я даю распоряжение офицеру связи связаться по радио с Афинами и запросить у генерала Штудента в мое распоряжение 2-й парашютно-десантный полк, который по плану должен был высадиться в Ретимноне во второй половине дня. Но полк находится уже в воздухе и вернуть его невозможно. Впоследствии генерал Штудент мне признался, что он все равно не выполнил бы моей просьбы».

* * *

После первого рейса из 500 принимавших в нем участие транспортных самолетов не вернулись лишь семь, поэтому все решили, что операция проходит успешно. Однако вскоре из докладов летчиков командованию становится ясно, что дела на острове далеко не блестящи. Сильная жара, осевшая на аэродромах пыль, переутомление персонала аэродромного обслуживания, повреждения, полученные многими самолетами при посадке, и необходимость дополнительной заправки задерживают вылет второго эшелона. Предусмотренная планом очередность десантирования подразделений не выдерживается, и самолеты прибывают в район выброс-

ки с опозданием. В Ретимноне события развертываются примерно в такой последовательности.

Ровно в 16 часов первые «Юнкерсы» на высоте 200 м пересекают береговую линию и летят над сильно изрезанной холмами местностью. Парашютисты совершают прыжок при температуре 45 °С в тени. Район десантирования лежит примерно в четырех километрах восточнее города. Огонь зенитной артиллерии противника вначале не очень интенсивен. Англичанам удается сбить всего лишь один самолет. Часть парашютистов приземляется прямо на вражеских позициях, и сам командир полка попадает в плен.

Полк наступает на Ретимнон. Сломив слабое сопротивление противника, передовые подразделения полка проникают в город, который вначале кажется вымершим. Однако вскоре десантники наталкиваются на упорную оборону. Противник сам переходит в контратаку, и теперь уже парашютисты вынуждены занять оборону. Противнику удается расколоть их на две части. Остатки одного батальона парашютистов окапываются за городом вокруг кладбища на дороге Ретимнон—Гераклион; другой батальон укрепляется на смоляном заводе. Обе группы с большим трудом отбивают атаки противника, который поливает их ружейно-пулеметным огнем из скрытых огневых точек, расположенных на Галатасских высотах, и обстреливает из орудий.

В Гераклионе обстановка еще хуже: в результате промедления на старте самолеты подходят к району десантирования с большим опозданием. Бомбардировщики, на которые была возложена задача подготовить атаку, уже успели лечь на обратный курс. Сильный зенитный огонь и горы, затрудняющие ориентировку, мешают правильно выбросить десант. Некоторые самолеты вынуждены делать по три захода. Противник открывает по парашютистам огонь с аэродрома, расположенного на скалистом плато, и из хорошо оборудованных огневых точек на высотах. Сбросив маскировавшую их листву и ветки, прямо на опускающихся парашютистов устремляются английские танки. Замешательство и потери среди парашютистов растут. Им удается проникнуть в город, но противник тут же выбивает их назад. Штаб полка, высадившийся примерно в четырех километрах восточнее аэродрома, не может наладить связь с батальонами. Обстановка осложняется. В борьбу с парашютистами включается гражданское население. Но внезапно опустившаяся ночь помогает парашютистам собрать свои подразделения и замаскировать контейнеры с боеприпасами.

* * *

К вечеру бои на Крите стихают, а в штабах продолжается бурная деятельность. Необходимо из многочисленных донесений составить ясную картину о создавшейся на острове обстановке. Время не терпит. Нужно принять новые решения, отдать новые приказы.

В Афинах на своем командном пункте главнокомандующий парашютно-десантными войсками генерал Штудент переживает тяжелые часы. Он понимает, какое огромное значение имеет этот день. Ведь сегодня, 20 мая, началась первая в истории войн воздушно-десантная операция — битва, исход которой будет зависеть от стойкости его парашютистов. Но Штудент знает еще и то, что в битве за Крит решается вопрос о жизни и смерти семи тысяч подчиненных ему людей, которые в эти часы ожесточенно сражаются с превосходящими их в шесть раз силами противника.

Что предпримет противник? Не воспользуется ли он наступившей ночью, чтобы уничтожить его людей? Не объявит ли завтра лондонское радио, что немецкие парашютисты уничтожены и Крит очищен от противника?

А он, генерал Штудент, создатель парашютно-десантных войск, сидит здесь, далеко от своих солдат, сидит без действия и ничем не может им помочь.

Авиация доставит на Крит подкрепления и боеприпасы только завтра утром. Только завтра окажет она поддержку парашютистам своими бомбами и огнем бортовых пушек. Пока же остается только ждать, ждать и ждать. Нервы Штудента напряжены до предела, в эту ночь он не может найти себе покоя. Если бы он был вместе со своими солдатами, если бы он мог помочь им, сражаясь с ними бок о бок, ему было бы легче, чем сидеть здесь и предаваться сомнениям.

Генерал снова и снова обдумывает создавшуюся обстановку, взвешивает свои решения, надеется, верит в своих парашютистов. Он чувствует все их нужды, знает, что на Крите не хватает боеприпасов, нет тяжелого оружия, и, несмотря на это, он вынужден оставаться здесь.

Впоследствии, вспоминая об этой ночи, Штудент писал:

«Мы, генералы, не были ни богами, ни даже полубогами, восседающими на тронах на неизмеримой высоте над своими войсками. Мы были всего-навсего обыкновенными людь-

ми, и стояли мы на земле, ничем не отличаясь от других. Как у любого солдата на фронте, у нас были и свои личные заботы, и нужды, и сомнения. Эти заботы и сомнения носили, правда, несколько иной характер, но от этого их не становилось меньше и они были не легче тех, которые испытывали вверенные нам люди. На нас была возложена ответственность за судьбу наших солдат, за жизнь и смерть тысяч людей. И эту ответственность я переживал чертовски тяжело».

Обстановка, которая сложилась на Крите в первую ночь после начала операции, была малоутешительной. Ни одна из поставленных целей достигнута не была. В Малеме дела обстояли несколько лучше, чем на других участках. Там парашютистам удалось создать небольшой плацдарм и захватить часть аэродрома.

В районе Кании идут упорные бои, однако цели, поставленные перед десантниками, не достигнуты. Из Ретимнона не поступает никаких сведений; радисты беспрерывно посылают в эфир позывные, но ответа нет. Не захвачен и аэродром в Гераклионе. Парашютисты несут здесь большие потери, ведя бои с превосходящими силами противника.

Обстановка более чем критическая!

Если генерал Фрейберг поставит на карту все и начнет решительное наступление против парашютистов, если он введет в бой свои последние резервы, тогда битва за Крит может решиться еще этой ночью. Тогда немецкие парашютно-десантные войска как таковые перестанут существовать! Но Фрейберг как зачарованный смотрит в сторону побережья на участок между Малеме и Канией, ожидая, что здесь будут высажены с моря основные силы немцев. Он не может и не хочет поверить, что немцы намереваются выиграть битву одним воздушным десантом. Фрейберг не трогает свою резервную бригаду; он ждет, что немецкий десант высадится ночью, ждет на рассвете, ждет утром и... упускает победу.

Хотя ночь на Крите проходит не совсем спокойно, но после горячего дня и жестоких боев она приносит облегчения. Как два приготовившихся к прыжку зверя, лежат противники друг перед другом. Несмотря на изнеможение, тысячи глаз всматриваются в темноту.

На рассвете в районе Малеме противник переходит в атаку, но парашютисты отбивают ее. Под Канией с наступлением ночи

командир полка дает приказ отвести часть сил с высот, захваченных ценой больших потерь. Полк сосредоточивается в одном месте. Впереди остаются лишь несколько подразделений, которые отбивают атаки противника. 1-й роте штурмового парашютно-десантного полка после упорных боев удается пробиться к 1-му батальону 3-го парашютно-десантного полка. Остатки ее присоединяются к 1-му батальону.

В районе Ретимнона парашютисты окопались и отбивают атаки разведывательных групп противника. В остальном все остается без изменений.

В Гераклионе парашютисты маскируют часть контейнеров и занимают более выгодные позиции. На этом участке идет лишь небольшая перестрелка, крупных атак противник не предпринимает. К счастью для парашютистов, ни один из вражеских командиров не делает серьезной попытки отбросить их решительной атакой. Как парашютисты, так и англичане истощены: и те и другие столкнулись с большими неожиданностями.

В эту ночь командиры батальонов и полков подводят первые итоги. В некоторых батальонах потери достигают 60 %.

Британское радио сообщает о высадке немецкого воздушного десанта на острове Крит. Главный штаб верховного командования и немецкое центральное радиовещание молчат.

Что принесет следующий день? Как решится битва на Крите? Не только Штудент, но и Фрейберг снова и снова задают себе этот вопрос.

Судьба Крита повисла на волоске.

* * *

Вечером 20 мая, выступая в палате общин, Черчилль заявил:

«После целой серии ожесточенных воздушных налетов на бухту Суда и расположенные по соседству с ней аэродромы около 1,5 тыс. вражеских солдат, одетых в новозеландскую форму, высадились на планерах, парашютах и транспортных самолетах в районе Кания—Малеме. В донесении, полученном сегодня в 12 часов дня, говорится, что инициатива находится полностью в наших руках. Противник, по всей вероятности, имел цель захватить Малеме, что ему до сих пор не удалось. В донесении, полученном в 3 часа дня, говорится, что под прикрытием авиации и пулемет-

ного огня противник ведет непрерывную разведку огневых точек нашей противовоздушной обороны. Захваченный им военный госпиталь, расположенный между Канией и Малеме, вновь перешел в наши руки. Южнее дороги Кания—Малеме обнаружена довольно сильная группа противника, которая еще не рассеяна. Остальные группы немцев уже уничтожены. Гераклион подвергся воздушному налету, однако десант здесь до сих пор не высажен».

Заявление Черчилля о том, что немецкие парашютисты высадились в новозеландской форме, вызвало в английском парламенте общее возмущение. Это было, разумеется, ложным сообщением, которое ничем не было подтверждено. Само собой понятно, что ни один немецкий солдат на Крите никогда не носил никакой другой формы, кроме немецкой. Когда через несколько дней во время заседания палаты общин депутат-консерватор Хью Молсон обратился к премьер-министру с вопросом, подтвердилось ли сообщение о том, что немецкие парашютисты высадились на Крите в форме новозеландских войск, Черчилль довольно уклончиво ответил: *«Я действительно получил сведения, что высадившиеся в Ретимноне немецкие парашютисты были одеты в английскую форму, но мне также известно, что немцы это отрицают».*

В ходе боев за Крит выяснилось как раз обратное: противник, пытаясь ввести в заблуждение немецких парашютистов, надевал на себя отдельные предметы немецкой формы и выкладывал немецкие сигнальные полотнища со свастикой, чтобы дезориентировать немецких летчиков, сбрасывавших парашютистам продовольствие и боеприпасы.

* * *

21 мая 1941 года. Наступает утро второго дня сражения. В Греции горно-егерские части в полном вооружении и снаряжении направляются к аэродромам, откуда они должны вылететь на Крит.

Но их время еще не настало. В результате первого дня боев парашютистам не удалось захватить на острове ни одного аэродрома, который позволил бы принять транспортные самолеты. Таков горький итог первого дня.

Ночь была на руку как немцам, так и англичанам. Парашютистам она помогла собрать свои подразделения, замаскировать кон-

тейнеры и укрепить свои позиции, а противнику дала возможность, не опасаясь воздушных налетов, подтянуть резервы и принять ряд других мер. Теперь у английского командования не оставалось никаких загадок в отношении намерений немцев.

Генерал Фрейберг понял, что при сложившейся обстановке успех операции будет решаться в районе Малеме, так как только там немцам удалось создать плацдарм, который, будучи несколько расширен, позволит им произвести высадку посадочно-десантных войск.

Примерно в 3 часа 30 минут Фрейберг отдает приказ начать атаку в районе Малеме. Но эта атака, проведенная незначительными силами, производит впечатление, что англичанам не удалось подтянуть сюда сильных резервов. Отбив атаку, парашютисты развивают успех и стремительно врываются на позиции противника. Атака парашютистов оказалась более успешной — 2-й батальон штурмового парашютно-десантного полка наконец-то захватывает высоту 107, за которую до сих пор было пролито немало крови. 4-й батальон и остатки 3-го батальона выходят на восточную окраину аэродрома, но продвинуться дальше десантники не могут, для этого им не хватает сил. Артиллерия противника ведет ураганный огонь по аэродрому. Кажется, англичане решили перепахать его своими снарядами, чтобы воспрепятствовать посадке транспортных самолетов. От разрывов снарядов вверх непрерывно взлетают столбы дыма и пыли.

В Афинах генерал Штудент принимает решение направить в Малеме всех оставшихся в его распоряжении парашютистов. На смену тяжело раненному генералу Мейндлю в Малеме направляется полковник Рамке, который должен принять командование на этом участке.

Теперь исход битвы за Крит будет целиком зависеть от этого человека.

Штудент знает своих людей, он понимает, что никто лучше Рамке не справится с его поручением, и, если вообще кто-либо еще способен изменить обстановку на Крите, то это только полковник Рамке — человек, прошедший путь от юнги в кайзеровском флоте до офицера германской армии. Еще в Первую мировую войну, будучи командиром ударного отряда морской пехоты во Фландрии, Рамке зарекомендовал себя отчаянным рубакой и был награжден высоким прусским унтер-офицерским орденом — крестом «За военные заслуги».

Характерными чертами Рамке были смелость в сочетании с умом и осторожностью, быстрота и умение спокойно взвесить свои решения. Он был как раз тем офицером, которого недоставало парашютистам для выполнения поставленных перед ними задач.

Мало сил осталось у Штудента. В данный момент он располагает только истребительно-противотанковым дивизионом и одним усиленным парашютно-десантным батальоном. Этими силами нелегко добиться решающего успеха. Из Афин в Малеме посылаются радиограммы. Оттуда отвечают, что необходимы боеприпасы, особенно для тяжелого оружия, так как в последних боях истрачено много боеприпасов и остатки их должны быть израсходованы в самое ближайшее время. Один «Юнкерс», нагруженный боеприпасами, вылетает в Малеме. Он достигает аэродрома, но последний находится под бешеным артиллерийским обстрелом. Тогда самолет разворачивается и совершает посадку рядом с аэродромом, прямо на побережье! Боеприпасы, ожидаемые с таким нетерпением, наконец доставлены. Парашютисты быстро разгружают машину Неизвестно, удастся ли самолету вновь подняться в воздух, но летчик уверен в себе и хочет попытаться. В самолет вносят генерала Мейндля и других раненых. Подходят несколько парашютистов, чтобы помочь при старте. Пилот включает газ, взвывают моторы, пыль и песок летят вдоль берега. Попытка удается. Машина благополучно набирает высоту и ложится на обратный курс.

Несколько других самолетов с горными егерями тоже делают подобные попытки, но они обходятся очень дорого. Некоторые самолеты при посадке капотируют или садятся на брюхо. Ясно, что в таких условиях высаживать горных егерей будет невозможно. Необходимо ждать, пока парашютисты окончательно не захватят аэродром.

Немецкое командование озабочено не только обстановкой, сложившейся на острове, положение на море также внушает серьезные опасения. 20 мая авиация не имела успеха в бою против крупных соединений английского флота. Не исключена возможность, что противник попытается доставить подкрепления на Крит морем. 21 мая воздушная разведка донесла, что западнее и восточнее острова замечены соединения кораблей противника. Несмотря на то что данные разведки относительно типов замеченных кораблей были самыми противоречивыми, командование пришло к выводу, что в водах у острова появились три группы

кораблей, которые, по всей вероятности, прошли под покровом ночи в район севернее острова, чтобы перехватить ожидаемый англичанами морской десант немцев, а теперь возвращались назад. Против английских кораблей была снова выслана авиация.

В 9 часов 35 минут немецкие самолеты атаковали в 40 милях юго-западнее мыса Матапан соединение вражеских кораблей в составе двух линкоров, двух крейсеров и восьми эсминцев. На сей раз участие в борьбе с английскими кораблями приняли и итальянские самолеты-торпедоносцы. Во второй половине дня авиация совершила налет на эту же группу кораблей западнее острова, а также на отряд легких английских кораблей восточнее Крита. Налеты немецкой авиации не прошли безрезультатно. Английский крейсер «Аякс» в результате прямого попадания бомбы потерял скорость, крейсер «Орион» получил повреждения, а южнее острова затонул эскадренный миноносец «Джуно». Но противник не сдавался. Он стремился во что бы то ни стало сохранить в районе Крита хотя бы господство на море.

Первый отряд немецких транспортных судов, который должен был доставить на Крит тяжелое вооружение, к утру 21 мая находился уже южнее острова Милос и шел курсом на Малеме, когда донесения разведки побудили командира отряда задержать движение более чем на полтора часа. После того как был подан сигнал продолжать движение, достигнуть Малеме до наступления темноты стало уже невозможно.

Принимая во внимание обстановку на Крите, немецкое командование сочло невозможным отозвать суда назад, отложив доставку оружия до следующего дня. Поэтому итальянскому миноносцу «Лупо» было поручено возглавить группу из самых быстроходных транспортных судов и идти с ней вперед, чтобы как можно быстрее доставить оружие в Малеме. Отряд разделился на две группы.

* * *

21 мая авиация с самого утра предпринимает попытки помочь ведущим тяжелые бои парашютистам, нанося удары по огневым точкам противника. «Мессершмитты» непрерывно атакуют вражеские позиции, обстреливая их из пушек, пикирующие бомбардировщики сбрасывают бомбы, а истребители обеспечивают им прикрытие.

В районе Кании ожидаемая атака противника задерживается. Это ободряет парашютистов. Им удается установить связь с высадившимися в районе Аликиану саперами. Когда в 10 часов утра штурмовая авиация бомбит Галатасские холмы и вслед за этим десантникам на парашютах сбрасываются боеприпасы, настроение парашютистов улучшается. Они разворачивают захваченное у противника полевое орудие и открывают из него огонь прямой наводкой по холмам, за которые они пролили уже так много крови. Укрепившись на своих позициях, они начинают беспокоить противника частыми разведывательным поисками. Ночью к ним присоединяются парашютисты, отставшие от своих подразделений во время прыжка. Силы парашютистов пополняются.

В Ретимноне после беспокойной ночи бои возобновляются с новой силой. Противник превосходящими силам неоднократно пытается перейти в атаку. Но он не может пробиться сквозь неприступную огневую завесу немецких парашютистов. В бой вступает артиллерия, однако многие снаряды не разрываются и не причиняют большого ущерба. Здесь, под Ретимноном, так же как и в районе Кании, у парашютистов одна задача — держаться и выжидать. Атака, предпринятая противником ночью при поддержке танков, отбита. Залегшие в расчлененных боевых порядках парашютисты сосредоточиваются. На рассвете они снова бросаются в атаку. На этот раз, используя внезапность, парашютистам удается продвинуться до городской стены высотой около 12 м. Хотя противник ожесточенно сопротивляется, парашютисты снова врываются в город. Но и на этот раз их усилия напрасны. Они вновь вынуждены отступить, так как враг здесь слишком силен.

1-й парашютно-десантный полк залегает полукругом на подступах к аэродрому Гераклиона и мешает противнику использовать его. Так же как в Кании и под Ретимноном, на этом участке парашютистам приказано «отбивать атаки противника и держаться».

К полудню 21 мая обстановка в районе Малеме обостряется до предела. Нервы парашютистов, готовящихся к новой атаке, напряжены. Врага нужно отбросить во что бы то ни стало!

Расчеты зенитных пулеметов, минометов, станковых пулеметов и противотанковых орудий закончили последние приготовления к бою. Боеприпасы лежат наготове. Парашютисты выжидающе смотрят на север, ищут глазами линию горизонта. Там появляются первые, совсем крохотные точки. Подобно рою диких

шмелей, они приближаются все ближе и ближе. Это пикирующие бомбардировщики!

За ними медленно и спокойно выплывают «Юнкерсы». Вот пикирующие бомбардировщики уже над расположением противника. Они делают разворот и с воем устремляются вниз. Падают бомбы. В небо поднимается столб дыма. Взлетают целые горы пыли и грязи, и эхо разрывов несется далеко в море. В небе вновь висят сотни парашютов. Они видны повсюду: в тылу у противника, над его боевыми порядками, справа и слева от прибрежной дороги. Это подкрепление, которое сразу же включается в бой и атакует.

Ожесточенно лают английские пулеметы. Теперь парашютистов не может удержать никакая сила. Они вскакивают, устремляются в атаку, стреляют, колют, рубят, бросают ручные гранаты, кричат и наконец оттесняют противника. Англичане отступают неохотно, делают все новые и новые попытки закрепиться, но не могут устоять против бешеного натиска немецких парашютистов.

Приближаются новые «Юнкерсы». Они совершают посадку на аэродроме. С востока с воем летят снаряды английской артиллерии и падают рядом с машинами, поднимая фонтаны дыма и пыли. Горные егеря быстро выгружают из самолетов оружие и снаряжение и бегут через аэродром. Крит встречает их недружелюбно.

Исковерканные и горящие машины, поднимающиеся в воздух «Юнкерсы», рвущиеся снаряды, бегущие парашютисты, горные егеря, летчики... Грязь, пыль и дым — так выглядит аэродром Малеме 21 мая в 16 часов.

Восточнее аэродрома бой продолжается. Прыгают новые отряды парашютистов и среди них полковник Рамке. Вот что рассказывает Рамке об этом дне:

«Чтобы не служить для противника мишенью, мы совершили прыжок с самой малой высоты. Я приземлился удачно в одном из виноградников. Мой парашют запутался в ветвях гигантской, высотой три метра, колючей агавы. „Черт возьми, — думаю я, — если бы я попал на эту колючку, мне пришлось бы худо". Быстро отстегнув ремни, достаю пистолет и оглядываюсь вокруг. Противник ничем не обнаруживает своего присутствия. Надо мной пролетают „Юнкерсы". Все небо усеяно парашютами. Вдруг я с ужасом замечаю, что одна из машин опаздывает

с выброской. Сильный ветер подхватывает нескольких парашютистов и безжалостно уносит их в море. В своем тяжелом снаряжении они тут же тонут в прозрачных голубых волнах. Бедные парни!..

Между тем из виноградников со всех сторон появляются приземлившиеся там парашютисты. Около меня стоит какой-то ефрейтор. У него вывихнуто плечо, и он с искаженным от боли лицом просит помочь ему. Подбегает санитар и оказывает ему первую помощь. В ста метрах перед собой, около дома с высоким каменным колодцем, я замечаю еще нескольких парашютистов, которые машут нам руками. С востока доносится шум боя. Я приказываю обер-лейтенанту Рейлю собрать батальон недалеко от дома в оливковой роще.

За домом сталкиваюсь с начальником разведки полка обер-лейтенантом Гетше. „Как хорошо, господин полковник, что вы здесь, — говорит он. — Нам необходим руководитель. Генерал Мейндль тяжело ранен и отправлен в тыл с первой машиной. Один командир батальона убит, другой — тяжело ранен. Майор Браун из штаба полка погиб, полковой адъютант получил тяжелые повреждения во время прыжка. Многие офицеры также погибли. Бои тяжелые. Мы понесли очень большие потери"»[1].

Однако аэродром Малеме все-таки взят. Капитан Герике с группой людей, собранных из всех батальонов, ведет упорный оборонительный бой восточное аэродрома, окопавшись по обе стороны от прибрежной дороги. Майор Штенцлер, который принял на себя командование полком, залег со своим батальоном на юго-восточном склоне высоты 107. Хотя аэродром все еще находится под обстрелом вражеской артиллерии и тяжелого пехотного оружия, там уже началась высадка первых подразделений горных егерей.

Бой продолжается. Идет упорная борьба за кладбище и населенный пункт Малеме. Парашютисты медленно продвигаются от дома к дому. Бой идет за каждый метр земли. Наконец противник не выдерживает и уходит из населенного пункта. Вражеская артиллерия продолжает обстреливать аэродром, но он уже недосягаем для огня пехотного оружия. Теперь на аэродроме почти беспрерывно рвутся английские снаряды. Но, несмотря на это, транспортные самолеты один за другим совершают посадку.

[1] Rameke B., Vom Schiffsjungen zum Fallschirmjagergeneral, Berlin, 1943, S. 193.

Это похоже на какую-то азартную игру, в которой на карту поставлены ценные машины и жизнь людей. Некоторые самолеты при посадке врезаются носом в землю, ломая шасси, несущие плоскости, лопасти пропеллеров и поднимая страшную пыль. Другие садятся гладко, без аварий, быстро разгружаются и снова улетают. С каждым самолетом на остров прибывают новые солдаты, новое оружие. Однако с каждой машиной, которая выходит здесь из строя, уменьшается количество транспортных самолетов, курсирующих между Грецией и Критом, а это означает задержку в доставке подкреплений. Цена, которой немецкое командование вынуждено расплачиваться за промедление, очень высока, но теперь, когда бои за Крит вступили в свою решающую фазу, нужно поставить на карту все, чтобы к уже понесенным потерям не прибавлялись новые.

К боевой группе Герике присоединяется рота горных егерей. В это самое время полковник Рамке решительно берет руководство боем в свои руки. Он немедленно вводит в бой 7-й парашютно-десантный зенитный дивизион, затем направляет роты Кибитца и Клейна для поддержки боевых групп Герике и Штенцлера. Основную тяжесть боя по-прежнему выносят парашютисты. Все действия полковника Рамке свидетельствуют о его великолепной военной подготовке, большом опыте, хладнокровии и умении руководить боем.

Рамке не поддается влиянию момента, а смотрит вперед и тщательно обдумывает свои будущие решения. Он не вводит в бой ни одного человека сверх того, что необходимо. Зная своих парашютистов, он верит, что они способны сделать даже то, что выше человеческих сил. Рамке пока еще не может дать им отдыха, а, наоборот, вынужден требовать от них напряжения всех сил, чтобы оттеснить врага как можно дальше от аэродрома и прочно укрепиться на нем. Он дает указание командиру горно-егерского полка полковнику Утцу сосредоточить свой полк в русле реки Тавронитис под прикрытием высоты 107. Он превращает этот полк в свой тактический резерв и бережет его для выполнения новых задач.

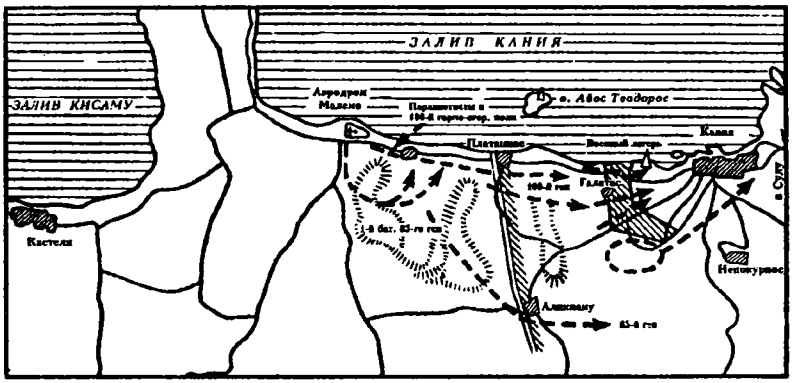
Английская артиллерия продолжает обстреливать аэродром, на котором, подобно гигантским факелам, горят несколько самолетов. Повсюду валяются трупы солдат, застывших в той позе, в какой их застала смерть. Ни у кого нет времени заняться ими. Сейчас гораздо более важно переправить в безопасное место многочисленных раненых.

Западнее аэродрома в небольшой группе домов врачи и санитары оказывают им первую медицинскую помощь. Немецкие и английские раненые лежат здесь рядом и обслуживаются врачами с одинаковой заботой и вниманием. Врачи не разделяют раненых на немцев, англичан, новозеландцев — они видят перед собой лишь искалеченные тела, видят людей, жизнь которых находится в опасности. Ловко орудуя шприцами и скальпелями, они у одних останавливают кровь, другим накладывают шины на сломанные конечности, у третьих удаляют омертвевшие ткани. Они выполняют свой долг, спасая человеческие жизни. Врачам на Крите приходится нелегко. У них нет ни минуты отдыха, так как санитары непрерывно приносят новых раненых, а те, которые еще могут двигаться, приходят сами. Легко раненным медицинская помощь оказывается быстро, и они тайком возвращаются в строй к своим товарищам, которые ведут нелегкий бой к западу от аэродрома. Даже те, которые не могут принять участие в бою, помогают подносить боеприпасы, опоражнивают сброшенные контейнеры, выполняют другие вспомогательные работы. В тот день на Крите совершается много подвигов; о них никто не говорит и ими никто не хвастается, но разве можно их забыть!

* * *

Темнеет. Наступает вторая ночь сражения на Крите. Медленно затихает шум боя — кажется, будто все кругом засыпает. Командиры подразделений собираются на командном пункте. Полковник Рамке совсем не похож на парашютиста. Он в сапогах и бриджах. Во всем его виде есть что-то такое, что на солдатском языке называется «толстым псом». Приказ принять на себя командование войсками в районе Малеме застал Рамке в тот самый момент, когда он готовился отправиться вместе с горными егерями в Гераклион. У него даже не было времени, чтобы переодеться. Рамке прыгнул с чужим парашютом и вопреки наставлению без бандажей, наколенников и шлема. Это лишний раз доказывает, что одной формы еще недостаточно, чтобы стать парашютистом.

Весь дальнейший ход операции теперь в значительной мере зависит от полковника Рамке и от тех решений, которые он примет. Обстановка на острове не из блестящих, однако угрожающее положение, создавшееся перед его прибытием, уже ликвидировано. Парашютисты твердо верят в то, что тяжелое вооружение бу-



Создание плацдарма в районе Малеме

дет доставлено им не позже чем сегодня вечером, а это значительно облегчит борьбу.

Что предпримет противник в ближайшие часы? Не попытается ли он еще раз нанести решающий удар сосредоточенными силами под покровом ночи или на рассвете?

Может быть, более разумно включить в оборону горных егерей, дождаться прибытия новых подкреплений и только после этого продолжать наступление?

Но Рамке уже давно знает, что делать. Не дожидаясь подкреплений, он приказывает парашютистам продолжать обороняться своими силами, а горных егерей посылает в обход противника по горам с задачей выйти во фланг и в тыл вражеских позиций.

Горные егеря должны уничтожить артиллерию противника, которая обстреливает аэродром, и установить связь с ударной группой «Кания».

Этот приказ кладется в основу плана дальнейших боевых действий. Немецкие войска начинают осуществлять первые тактические маневры, и прибывающим в ходе боя свежим подразделениям остается только быстро включаться в выполнение этого плана. Невольно вспоминается битва при Лейтене[1] — блестящий пример военного мастерства Фридриха Великого. На Крите, так же как и в сражении при Лейтене, есть слабое крыло, которое составляют горные егеря. Оно должно будет отвлечь на себя внимание противника, в то время как парашютисты, состав-

[1] Одно из крупных сражений Семилетней войны (1756–1763 годов), в котором в 1757 году Фридрих II разбил превосходящие силы австрийцев у деревни Лейтен, близ Бреслау. *(Прим. ред. 1957 г.)*

ляющие другое крыло, нанесут решающий удар и решат исход боя в свою пользу.

Для прикрытия западных и южных подступов к плацдарму можно оставить лишь незначительные силы. Основное внимание будет и впредь сосредоточено на районе прибрежной дороги, ведущей в Канию, где парашютисты должны сломить упорное сопротивление противника. Этой цели подчинено все.

Итак, жребий брошен. Теперь лозунг «Держаться и ждать!» сменяется лозунгом «Наступать!».

Все с нетерпением ждут появление конвоя с тяжелым оружием. Прибывший на «Юнкерсе» капитан-лейтенант Бартель беспокойно всматривается в темную даль моря. По всем подсчетам, суда давно уже должны подойти к острову. Но становится совсем темно, а огней на море все нет. Корабли где-то задерживаются.

Вдруг около 22 часов 30 минут парашютисты замечают далеко на горизонте вспышки орудий, и через несколько секунд до них долетает раскатистый гул выстрелов.

Морской бой? В течение некоторого времени слышны частые выстрелы, грохот взрывов. Потом все смолкает.

Парашютисты молча опускают головы, выражение их лиц становится серьезным. Им ясно, что произошло на море.

* * *

А произошло вот что. Примерно в 17 часов английская воздушная разведка обнаружила группу моторных баркасов, которые направлялись в Малеме. Бортрадисты немедленно протелеграфировали об этом соединениям английского военно-морского флота.

Вот он, так долго ожидаемый немецкий конвой! Теперь в обстановку вносится ясность и можно действовать. Английские крейсера «Аякс», «Орион» и «Дидо» с четырьмя эскадренными миноносцами получают задание выйти ночью в район между Малеме, Канией и Гераклионом, чтобы перехватить там немецкие суда и уничтожить их. В 22 часа 30 минут британские военные корабли обнаруживают группу немецких моторных баркасов, возглавляемую миноносцем «Лупо». Исход этого неравного боя, в котором «Лупо» все-таки успевает выпустить по вражеским кораблям несколько торпед, заранее предрешен. Ведя огонь из всех орудий, англичане сближаются с немецкими судами. Легкие баркасы тонут в водах Средиземного моря. Барахтающиеся в воде люди ста-

новятся жертвами английской артиллерии. Многие гибнут. Получившему 18 прямых попаданий миноносцу «Лупо» после полуторачасового преследования удается уйти от погони. Получив переданное с миноносца донесение о бое, немецкое командование тщетно пытается вернуть оставшуюся часть первого конвоя, шедшего в Малеме, и второй конвой, который держит курс на Гераклион. Лишь на следующий день в 8 часов утра миноносец «Саджиттарио», сопровождавший второй конвой, получает радиограмму о грозящей конвою опасности, и корабли ложатся на обратный курс. Их почти тут же настигают английские военные корабли, но, воспользовавшись туманом, немецкие суда уходят от противника. Налеты немецкой авиации мешают противнику организовать преследование. Большей части судов удается вернуться на остров Милос, но все же потери этой ночи весьма значительны. А из 24 моторных баркасов, входивших в состав конвоя, направлявшегося в Малеме, вернулось только 10, из 2300 находившихся на них солдат спаслось лишь полторы тысячи[1].

Сняв все боевые самолеты с выполнения других задач, немецкое командование приняло решение бросить их на борьбу с английскими кораблями, чтобы заставить англичан покинуть воды Крита и отомстить им за гибель своих товарищей.

* * *

Несмотря на горькое разочарование, которое вызвала весть о гибели первого немецкого конвоя, к утру 22 мая, то есть на третий день после высадки десанта, Штудент и его штаб могли быть довольны общей обстановкой, сложившейся на Крите.

В районе Малеме после прибытия туда свежих сил парашютистам удалось настолько расширить находившуюся в их руках часть аэродрома, что горные егеря могли теперь высаживаться бесперебойно. Итак, плацдарм в этом районе был создан. 3-й парашютно-десантный полк укрепился в районе Кании, а что касается Ретимнона, то, хотя донесений оттуда не поступало, разведчики сообщали, что там шли непрекращающиеся бои. В Геракли-

[1] Английское «Соединение D» (3 легких крейсера и 4 эсминца) перехватило немецкий «1-й легкий конвой» около полуночи 21 мая в 18 милях севернее Кании. Большая часть солдат и моряков с потопленных судов была спасена итальянскими катерами и миноносцем «Лупо», который получил 18 (!) попаданий 6" снарядами, но сумел удержаться на плаву. На 28 мая официальное число спасенных немецких десантников составило 1644 человека (из 2300). Всего по официальным немецким данным погибло 13 офицеров и 311 солдат вермахта. *(Прим. ред.)*

оне немцы не сумели добиться значительного успеха, но 1-му парашютно-десантному полку все же удалось улучшить свои позиции и прочно закрепиться на них.

Поскольку препятствий для высадки горных егерей больше не оставалось, можно было ожидать, что чаша весов победы теперь все больше и больше будет склоняться на сторону немцев.

В одном небезынтересном комментарии о высадке немецкого десанта на Крите, опубликованном в английской прессе 21 мая, говорилось:

«Крит, как и Тобрук, является небольшой крепостью, угрожающей тыловым коммуникациям немцев. Для обеспечения большей безопасности своим силам на Средиземном море немцы непременно должны устранить эту угрозу. Ход операции показывает, что противник пока еще не добился решающих успехов, хотя с достаточно крупным десантом бороться всегда очень трудно. Первым результатом любого десанта является раскол сил обороняющейся стороны как раз в тот момент, когда необходимы значительные резервы для организации сопротивления высадившемуся и добившемуся начального успеха противнику.

Численность наших войск на Крите, которыми командует генерал Фрейберг, невелика, зато наши солдаты хорошо вооружены и, безусловно, будут храбро сражаться. Наибольшая опасность заключается в том, что немцам удалось захватить один аэродром и этим создать себе условия для высадки посадочно-десантных войск».

Такая трезвая оценка сложившейся на Крите обстановки дает основание полагать, что высшие военные круги в Лондоне уже тогда не исключали возможности эвакуации острова. Но в опубликованном 22 мая официальном сообщении из Лондона, разумеется, об этом не было сказано ни слова:

«В течение всего вчерашнего дня, — говорилось в нем, *— остров служил объектом целой серии мощных воздушных налетов вражеской авиации, в перерывах между которыми в различных пунктах острова были высажены новые парашютные и посадочные десанты. Наши потери сравнительно невелики».*

В тот же день каирское радио сообщило:

«Второй день на Крите идут упорные бои. Окружение немецких парашютистов идет успешно и вне кольца наше-

го окружения их осталось уже немного. Хотя инициатива находится полностью в наших руках, обстановка продолжает оставаться неясной в связи с тем, что целый ряд немецких парашютистов высадился в новозеландской и британской форме, что, впрочем, нацистами категорически отрицается».

Падение Малеме не на шутку встревожило генерала Фрейберга. Английский генерал понимал, что создавшаяся обстановка является более чем серьезной и что в его распоряжении остались лишь считанные часы, в течение которых он еще может в последний раз попытаться вырвать инициативу из рук немцев. Силы англичан были скованы парашютистами на всех участках: и в районе Кании, и у Ретимнона, и у Гераклиона. Даже незначительная немецкая группировка, действовавшая под Ретимноном, успешно выполняла возложенную на нее задачу, расстраивая все планы Фрейберга. Она перерезала дорогу Ретимнон—Гераклион и не допускала подтягивания к Кании свежих английских сил. Против группы, высадившейся у канийской тюрьмы, Фрейберг также вынужден был держать значительные силы, так как, если бы парашютистам удалось захватить галатасский опорный пункт, то весь фронт в районе Малеме был бы ликвидирован. Опасность высадки немецкого морского десанта еще не была устранена, а резервы для более или менее значительного контрудара были недостаточны. Английский генерал, как загипнотизированный, продолжал смотреть в сторону моря.

Выдвинув вперед танки, Фрейберг начал готовить контратаку под Малеме. Пехота, посаженная на грузовики и бронетранспортеры «Карден-Ллойд», имела задачу прорвать слабый фронт парашютистов, попытаться развить успех выходом в тыл немецким горным егерям и, внося замешательство в их ряды, пробиться к аэродрому Малеме. Но Фрейберг не мог решиться поставить на карту все и, сняв значительные силы с других участков фронта, сосредоточить их под Малеме. Он все еще надеялся на прибытие подкреплений, которыми он думал нанести контрудар, и потому придерживал резервы, опасаясь в то же время высадки немецкого морского десанта.

Используя ночную темноту, английские и новозеландские войска, которым предстоит участвовать в атаке на Малеме, накапливаются в исходном районе для наступления. Солдаты понимают трудность своей задачи. Командиры уже разъяснили им, что эта

атака явится последней попыткой сбросить немцев в море до того, как они окончательно укрепятся и будут иметь на этом участке полное превосходство в силах. Лишь изредка раздается выстрел или доносится пулеметная очередь, пущенная над нейтральной полосой. Танки, бронетранспортеры и грузовики, хорошо замаскированные, стоят в полной боевой готовности по обеим сторонам дороги.

На немецкой стороне солдаты, свалившись от усталости, спят в мелких, выкопанных на скорую руку ячейках или в отбитых у противника траншеях. Винтовки и пулеметы на брустверах готовы к бою, рядом лежат ручные гранаты и ящики с пулеметными лентами.

Ночь тиха и спокойна. В темном южном небе блестят крупные звезды. И вдруг у противника начинается внезапное оживление: шепотом отдаются команды, докуриваются последние сигареты. Пора!

Взвывают моторы танков, и стальные коробки с грохотом устремляются в темноту ночи. Справа и слева от танков бегут пехотинцы с винтовками наперевес. К винтовкам примкнуты штыки. Первые выстрелы разрывают ночную тишину. Раздаются крики.

Тревога! Быстро вскакивают разбуженные выстрелами парашютисты. Где-то, захлебываясь, строчит станковый пулемет. К нему присоединяются другие. Рвутся ручные гранаты, бьют противотанковые пушки и зенитные орудия, посылая свои огненные стрелы в ночную темноту. Гулко ухают орудия танков, скрипят гусеницы, воют и гудят моторы.

«Томми» врываются в боевые порядки парашютистов. Завязывается отчаянный рукопашный бой. Все смешалось: выстрелы, крики, стоны...

Сначала противнику удается потеснить парашютистов. Удастся ли ему прорвать их фронт? От этого будет зависеть не только судьба Малеме, но и участь всего Крита, так как у немецкого командования в резерве нет больше парашютистов.

Вдруг откуда-то из темноты появляются люди. Начинается контратака. Подоспевшие парашютисты во главе с полковником Рамке отбрасывают противника назад. Теперь исход боя не вызывает больше никаких сомнений. Прыгая через убитых и раненых, парашютисты устремляются вперед, преследуют противника, который не может устоять против этого натиска. Рота Кибитца, выбив противника со своих позиций, продвигается далеко вперед.

Для «томми», наступающих па левом фланге на позиции Герике, этого вполне достаточно. Боясь окружения, они сначала уменьшают свой напор, а затем откатываются назад. Англичане исчезают так же внезапно, как и появились. И только стоны раненых да горящие машины напоминают о недавней схватке.

Предпринятая Фрейбергом попытка нанести решающий удар провалилась. Что же теперь делать? Начать, пока не поздно, отступление или, может быть, еще раз попытаться изменить обстановку в свою пользу? Английский генерал колеблется. Он возлагает большие надежды на морской флот, которому уже удалось уничтожить немецкий конвой. Фрейберг рассчитывает, что, пока британские корабли сохраняют господство в критских водах, ему удастся удержать остров в своих руках. А в это же самое время там, на захваченной немцами территории, прямо в канаве под оливами спит рядом со своими людьми полковник Рамке. За те несколько часов, в продолжение которых он командует этим участком, обстановка здесь значительно улучшилась, и часовые, оставленные для охраны спящих товарищей, зорко всматриваются вдаль, полные безграничного доверия к этому человеку.

Еще не наступило утро третьего дня боев, а на греческих аэродромах уже поднимаются в воздух первые немецкие разведывательные самолеты, бомбардировщики и транспортные машины. Они летят, чтобы отомстить англичанам за гибель немецкого конвоя, они несут помощь своим товарищам на Крите.

Вот над морем уже показались первые «Юнкерсы». Но не спят и «томми». Высокие клубы пыли над аэродромом Малеме свидетельствуют о том, что они тоже начинают свое утреннее «благословение». Полковник Рамке уже на ногах. Совершив обход позиций, он направляется к аэродрому, от которого зависит теперь судьба всего Крита.

Впоследствии он рассказывал об этом эпизоде так:

«Сидя на заднем сиденьи мчащегося на бешеной скорости по бездорожью мотоцикла, которым уверенно правит опытный фельдфебель Цоллингер, я быстро приближаюсь к аэродрому. Позади меня рвутся снаряды. На аэродроме всем командует осмотрительный и очень инициативный офицер — майор Сновацки. Используя трофейный танк, он со своими людьми уже успел оттащить в сторону полусгоревшие и выведенные из строя самолеты. Расчищена узкая посадочная полоса. Летчики снимают с подбитых са-

молетов годные части и ремонтируют свои поврежденные машины. Взлетают и приземляются новые «Юнкерсы». Над аэродромом стоит облако бурой пыли, в котором непрерывно рвутся вражеские снаряды. К счастью, все снаряды небольшого калибра. От прямого попадания загораются бензобаки одной из машин. Густой черный дым и ярко-красные языки пламени вырываются из пробоин. Из прибывающих вновь машин выскакивают парашютисты и горные егеря, хватают свое оружие и снаряжение, строятся и быстро покидают аэродром, шагая навстречу бою. Трофейный танк еле управляется со своими обязанностями. Но посадочная площадка все время остается свободной».

В Малеме прибывают начальник штаба 11-го авиационного корпуса генерал-майор Шлемм и капитан фон Рихтгофен из штаба 8-го авиационного корпуса. Первый — для того, чтобы лично ознакомиться с обстановкой, второй — чтобы на месте принимать заявки сухопутных войск на подавление новых целей. Взаимодействие налажено, и спустя несколько часов пикирующие бомбардировщики обрушиваются на огневые точки противника.

* * *

Продолжается высадка новых подкреплений. Один из горных егерей, участник боев на Крите, рассказывает следующее:

«Мы стремительно приближаемся к острову. Вот уже виден аэродром Малеме, на котором мы должны высадиться. Парашютисты успели очистить от противника большой участок побережья. Машина идет на посадку. Мы успеваем разглядеть несколько десятков транспортных самолетов, которые, садясь под вражеским огнем и на слишком ограниченной площади, получили серьезные повреждения. Другие машины сделали посадку на ровном морском пляже, а некоторые приземлились прямо на лугу и на поле вблизи аэродрома. Вот наша стальная птица касается колесами земли и катится по узенькой и до смешного короткой посадочной полосе, поднимая за собой гигантское облако пыли. Самолет еще не остановился, а мы уже слышим, как совсем близко от нас рвется снаряд. Пилоту удается провести машину между воронками от снарядов, обо-

гнуть два подбитых самолета, которые загородили нам дорогу, и остановиться на самом краю аэродрома, не доезжая нескольких метров до обсадки, ограничивающей летное поле. Широкие шины колес глубоко врезались в грунт, но самолет, целый и невредимый, стоит на земле. Мы еще не совсем опомнились от этой удивительной посадки, когда резкие крики команды приводят нас в себя. С невероятной быстротой, как это бывает только в минуты смертельной опасности, мы выскакиваем из самолета и укрываемся в одной из воронок. Справа и слева от нас рвутся снаряды. На голову сыплются кучи сухой грязи и пыли. „Томми" стреляют с поразительной точностью. Здесь становится довольно неприятно. Хотя под натиском парашютистов „томми" и вынуждены были оставить аэродром, они все еще держат его под обстрелом. Каждый раз, когда облако пыли обозначает взлет или посадку нового самолета, противник открывает по этому месту огонь из всех своих орудий. И его огонь чертовски точен. В тридцати метрах от нас справа и слева рвутся снаряды. Позади нас одна машина получила прямое попадание и горит, выбрасывая в воздух веселый фейерверк искр. С сухим треском рвутся пулеметные патроны. Наконец в небе раздается мощный гул. Появляются немецкие бомбардировщики. Они приближаются к огневым позициям английской артиллерии. Огонь противника на мгновение прекращается, и мы используем передышку, чтобы как можно скорее покинуть это негостеприимное место»[1].

Артиллеристы майора Боде выгружают орудия, вслед за ними на землю прыгают пехотинцы.

На переднем крае у немцев идет подготовка к наступлению. Подтаскивают боеприпасы, основательно проверяют оружие и снаряжение. Огневой удар, который должен обрушиться на врага, подготавливается очень тщательно! С самого раннего утра горные егеря, выделенные в особую группу, начали обходный маневр. Десантная артиллерия следует за ними. Дорога очень трудная, а солнце печет нестерпимо. Все мулы оставлены в Греции, поэтому оружие, снаряжение и боеприпасы приходится тащить на своих плечах. Подносчики патронов несут на себе по 25 кг, минометчики — по 35 кг. В упряжки полевых орудий впрягаются солдаты.

[1] Hunger H. und Strabl E., Kampf und Intrige um Grichenland. München, 1942, S. 209.

Там, где нет дорог, орудия приходится нести на руках. Гусеничных мотоциклов[1] хватает ненадолго. Один за другим они выходят из строя, кроме одного, которому удается проделать весь переход. Хотя немецкие конструкторы, строившие их, и рассчитывали на труднопроходимую местность, однако в условиях критских гор они оказались совершенно непригодными.

* * *

Вечером 22 мая на Крит прибыл командир 5-й горнострелковой дивизии генерал-майор Юлиус Рингель со своим штабом. Он должен был принять на себя командование группировкой немецких войск, действующих в западной части острова. Генерал-майор Шлемм ввел его в обстановку, полковник Рамке познакомил с обстановкой на своем участке. Генерал Рингель, уроженец Каринтии[2], с 1909 года служил в «императорских и королевских горнострелковых войсках». Во время Первой мировой войны он был награжден высшими военными орденами за участие в боях на русском фронте и в сражении на реке Изонцо[3]. После войны Рингель служил в Генеральном штабе. В 1938 году он из австрийской армии перешел в германский вермахт и после Французской кампании, в которой он принял участие в качестве командира немецкого пехотного полка, был назначен командиром вновь созданной 5-й горно-стрелковой дивизии.

По складу своего характера и военной подготовке Рингель предпочитал всякому авантюризму систематические действия. Об

[1] Гусеничные мотоциклы были построены по заказу сухопутных войск и испытаны в Альпах в феврале 1941 года. Во время испытаний машина была забракована экспертной комиссией. Тем не менее квартирмейстеру парашютно-десантных войск, тогда еще полковнику, Зейбту удалось получить в автоинспекции сухопутных войск партию гусеничных мотоциклов. Эта машина, которая впоследствии оправдала себя на всех фронтах, была впервые применена на Крите.

Другая машина — так называемый «мотороллер» — вообще не привлекла к себе никакого внимания, хотя подобный легкий мотоцикл был бы вполне пригоден для использования его в парашютно-десантных войсках. Еще в 1939 году немецкий инженер Фестенберг-Пакиш сконструировал мотороллер с двигателем «Саксонетт». Впоследствии итальянский инженер Инсенти сконструировал складной мотороллер «Ламбретта». Но на армейских испытаниях эта машина была забракована ввиду ее пониженной проходимости. У англичан и американцев также имелись мотороллеры, которые обладали более высокой проходимостью и успешно использовались в десантных операциях.

[2] Каринтия — горная провинция на юге Австрии. *(Прим. ред. 1957 г.)*

[3] Сражение на реке Изонцо (Северная Италия) началось 24 октября 1917 года, когда войска немцев и австрийцев под командованием генерала Билова прорвали фронт итальянцев, проходивший по этой реке, и продолжалось до 28 октября. Оно завершилось крупным поражением итальянских войск, которые отошли за реку Пьяве. *(Прим. ред. 1957 г.)*

этом человеке говорили, что он привык действовать только после самой тщательной подготовки и только наверняка. Поэтому во многих отношениях генерал Рингель являлся полной противоположностью полковнику Рамке и его парашютистам.

В те распоряжения, которые были отданы до его прибытия, Рингель уже не мог внести никаких изменений и дополнений. Подразделения начали выполнять их, и остановить их было невозможно. Единственное, что он был в состоянии сделать, — так это направить часть сил на западный участок острова, чтобы ликвидировать создавшуюся там напряженную обстановку. Хорошо продуманный и организованный маневр Рамке сразу же определил весь дальнейший ход боевых действий на Крите. Значительное улучшение обстановки под Малеме дало основание надеяться, что в ближайшие дни на Крите будут достигнуты новые успехи. Теперь парашютисты боялись только одного: как бы противнику не удалось затормозить их наступление.

Вечером 21 мая в районе Кании полковник Гейдрих приказывает майору Гейльману взять усиленную разведгруппу и двигаться с ней через Сталос в направлении на Малеме, чтобы установить связь с горными егерями, которые совершают в этот момент обходный маневр через горы. Тем временем остатки 3-го батальона 3-го парашютно-десантного полка, усиленного 2-м батальоном, готовятся к наступлению на Галатасские холмы. Пикирующий бомбардировщик, совершивший вынужденную посадку в расположении полка, оказывает парашютистам неожиданную и весьма ценную услугу: его уцелевшая радиостанция позволяет парашютистам установить связь с самолетами, штурмующими Галатасские холмы, и таким образом наводить их на наиболее важные цели. Своими непрерывными налетами немецкие истребители и истребители-бомбардировщики доставляют англичанам немало хлопот. И все же того успеха, на который рассчитывали парашютисты, они не могут достичь, так как многие огневые точки противника остаются неуязвимыми.

Предпринятое ударной группой «Кания» наступление на Кастельскую гору не приводит к успеху, и парашютисты снова, как и 20 мая, вынуждены отступить на исходные позиции. Противник здесь слишком силен.

Взяв с собой несколько реквизированных у населения мулов, майор Гейльман со своими людьми отправляется в путь. Дорога

идет через дикие горы, изрезанные глубокими ущельями, на каждом повороте солдат подстерегают опасности. Несколько мулов срываются в пропасть. Дорога, петляя, то поднимается вверх, то круто спускается вниз. К восходу солнца майор Гейльман со своими людьми подходит к Сталосу и без боя занимает его.

Вдруг раздаются выстрелы. Из виноградников, расположенных южнее населенного пункта, который только что был взят без боя, выскакивают партизаны. У прибрежной дороги парашютисты наталкиваются на регулярные войска. Разгорается бой. Обстановка для немцев складывается самая неблагоприятная. Гейльман со своими людьми отходит назад и, опережая противника, захватывает высоту, с которой видны и аэродром Малеме, и прибрежная дорога, и Галатас. В это время на дороге останавливается автоколонна, двигающаяся в направлении на Малеме. Командир колонны, сбитый с толку выстрелами, приказывает своим людям вступить в бой. Это высадившиеся прошлой ночью в Суде подразделения нескольких британских частей с танками. Они атакуют позиции парашютистов. В довершение всего генерал Инглис, который руководит обороной Галатасских холмов, в свою очередь направляет против Гейльмана один батальон. Бой длится до 5 часов вечера. Сопротивление парашютистов и труднодоступная местность мешают противнику добиться успеха. В это время подходят первые подразделения немецких горных егерей и оказывают помощь парашютистам Гейльмана. Взятые в плен английские солдаты из состава автоколонны на допросе заявляют, что их колонна направлялась в район Малеме. Так Гейльман, сам того не подозревая, помог своим товарищам.

Третий день боев на участке Кания—Малеме заканчивается встречей горных егерей с парашютистами под Сталосом. Таким образом, англичанам не удается ни ликвидировать немецкий плацдарм, ни уничтожить ударные группы парашютно-десантной дивизии.

Не затихают бои и под Ретимноном. Всю первую половину дня артиллерия обстреливает позиции парашютистов. Противник готовится к наступлению. Немецкая авиация оказывает парашютистам некоторую помощь. Как и накануне, ровно в 15 часов противник снова переходит в атаку. Отчаянно сопротивляясь, парашютисты отбивают натиск врага. Атака противника — уже в который раз! — захлебывается под огнем немецких пулеметов и винтовок, противотанковых пушек и единственного оставшегося

у немцев легкого орудия. Сброшенные с «Юнкерсов» боеприпасы и продовольствие облегчают положение парашютистов. Внезапно у них в тылу появляются люди в немецкой форме. Это партизаны. Они размахивают руками и что-то кричат, пытаясь ввести в заблуждение парашютистов. Но это им не удается, и парашютисты их уничтожают. На западном участке в 21 час англичане предпринимают последнюю атаку, но и она отбита с большими потерями для противника. Наступает тишина. Утомленные боем, немцы и англичане отдыхают в своих траншеях.

Под Гераклионом весь день обе стороны ведут разведывательные поиски. Артиллерия англичан обстреливает позиции десантников, а немецкие самолеты сбрасывают парашютистам боеприпасы и продовольствие.

Между тем на море происходит долгожданная развязка. Ранним утром немецкие бомбардировщики спасают второй отряд немецких транспортных судов от той участи, которая постигла конвой, направлявшийся в Малеме. Эскадры 8-го авиационного корпуса, действуя несколькими волнами, наносят мощные удары по противнику.

В критских водах в это время находятся три группы британских кораблей в составе 4 линкоров, 11 крейсеров и 18 эсминцев. Здесь их и накрывают немецкие бомбардировщики.

В 13 часов 51 минуту идет ко дну эсминец «Грейхаунд», за ним ровно в 15 часов следует крейсер «Глочестер». Крейсер «Фиджи», подвергшийся нападению в 18 часов 45 минут, через час с четвертью также идет ко дну. Кроме того, тяжелые повреждения получает крейсер «Карлайл», незначительный ущерб наносится крейсерам «Кингстон», «Найяд» и «Перт». Линейный корабль «Уорспайт» получает несколько прямых попаданий, в то время как однотипный линкор «Вэлиент» отделывается лишь небольшими повреждениями. Потери немцев незначительны. На свои базы не возвращаются лишь восемь самолетов, три самолета получают повреждения. Несмотря на то что немецкая авиация одерживает серьезную победу, всем становится ясно, что имеющихся в распоряжении самолетов недостаточно, чтобы решить исход операции на суше и на море. Поэтому командование немецких воздушно-десантных войск запрашивает новые бомбардировочные соединения и вскоре получает их.

* * *

День 22 мая был для англичан, находившихся на Крите и в его районе, самым тяжелым днем: им были нанесены исключительно сильные удары как на суше, так и на море. Отныне время стало работать на немцев.

Перелом

Утром 23 мая горные егеря совместно с парашютистами начинают наступление с целью уничтожить противника, укрепившегося в западной части острова. Однако упорное сопротивление партизан сильно замедляет их продвижение. К вечеру наступление немцев окончательно выдыхается на подступах к Кастели, где противник обороняется с таким упорством и ожесточением, что каждая новая атака без поддержки тяжелого оружия и авиации становится бессмысленной и приводит лишь к ненужным потерям. Второй группе, имеющей задачу захватить населенный пункт Палеохора на южном побережье острова, после очень упорных боев удается продвинуться до Канданоса.

В это же утро западнее аэродрома Малеме после непродолжительной, но интенсивной артиллерийской подготовки группа Герике неожиданно обрушивается на противника. К ней присоединяются остальные штурмовые группы. В результате упорной борьбы парашютистам во главе с полковником Рамке удается отбросить англичан и уже к 10 часам захватить артиллерийские позиции. В руки парашютистов попадают три орудия, остальные англичанам удается спасти. Атака выдыхается перед позициями, прикрывающими деревню Платаниас, которые благодаря лежащему перед ними высохшему руслу реки и скалам на противоположном берегу представляют собой совершенно неприступную преграду. К тому же позиции оборудованы полевыми оборонительными сооружениями. Взять этот рубеж с ходу без подготовки невозможно.

Группа майора Гейльмана, которая вместе с горными егерями должна продолжать наступление от Сталоса в направлении прибрежной дороги, вынуждена теперь наступать самостоятельно, так как горные егеря ночью отводятся на другой участок. Не встретив серьезного сопротивления со стороны противника, парашютисты выходят к дороге и блокируют ее. Англичане вынуждены отсту-

пить к виноградникам, и к полудню майор Гейльман соединяется со штурмовым полком.

Визуальная разведка, которой было поручено собрать сведения об оборонительном рубеже противника у деревни Платаниас, сообщила, что там начинается чрезвычайно мощный укрепленный район. Прибрежная дорога проходит здесь у самого моря, южнее дороги круто вздымаются скалистые горы хребта, идущего с севера на юг, на северных скатах которых гнездится деревня Платаниас. Противник засел на передних скатах хребта, укрепившись в террасообразных виноградниках, и контролирует своим огнем простирающуюся перед ним долину реки, в пересохшем русле которой установлены минные поля. На возвышающемся недалеко от берега островке Айос-Теодорос англичане оборудовали артиллерийский наблюдательный пункт. Мост через реку находится под артиллерийским обстрелом. Несмотря на полуденный зной, парашютисты подтягивают сюда свою артиллерию. Когда заходящее солнце бросает свои лучи на вражеские позиции так, что их очертания становятся ясно видными на фоне вечернего неба, парашютисты открывают по ним сосредоточенный огонь. Вражеская батарея, державшая под обстрелом мост через реку, уничтожена.

Тогда парашютисты снова бросаются в атаку и захватывают эти позиции. Артиллерийское воздействие противника на аэродром Малеме окончательно прекращается. Теперь можно освободить аэродром от обломков и создать условия для беспрепятственной посадки транспортных самолетов.

* * *

Между тем южнее парашютистов переходит в наступление 100-й горно-егерский полк, а один батальон 85-го горно-егерского полка, зайдя с юга, вечером 23 мая появляется в районе севернее Аликиану. Этим обеспечивается прикрытие правого фланга немецкой группировки, наступающей из района Малеме на Канию, и одновременно создается угроза южному флангу противника.

В районе Кании после неудачной атаки 22 мая парашютисты довольствуются тем, что удерживают в своих руках захваченные ими позиции и ожидают, пока не подойдут части, наступающие из района Малеме. Лишь авиация продолжает оказывать парашю-

тистам посильную помощь и беспокоит противника, который и без того не может еще опомниться от поражения под Малеме.

У Ретимнона противник теперь уже сам вынужден снабжать свои войска по воздуху. Но в результате плохой ориентировки авиация противника сбрасывает бомбы, предназначенные для немцев, на головы своих солдат, а немецких парашютистов щедро снабжает английскими боеприпасами. Парашютисты уже давно начали использовать трофейное оружие, так как было необходимо строго экономить собственные боеприпасы. Бои продолжаются, но серьезных атак противник не предпринимает. В полдень на него обрушиваются немецкие штурмовики, а около 17 часов 30 минут пикирующие бомбардировщики и Do 17 совместно с истребителями-бомбардировщиками обстреливают вражеские позиции из бортовых пушек. На стороне противника воцарилась необычная тишина. Только артиллерия продолжает еще кое-где обстреливать немецкие позиции. У немцев большая неприятность: англичане обнаружили расположение перевязочного пункта их западной группировки и накрыли его артиллерийским огнем.

Под Гераклионом активных боевых действий в этот день не было и существенных изменений в обстановке там не произошло. На аэродроме совершили посадку несколько британских самолетов, о чем немцы немедленно доложили по радио своему командованию. В связи с тем, что 23 мая аэродром Малеме подвергся налету пяти английских бомбардировщиков и, таким образом, создалась угроза, что авиация противника укрепится на Крите, одна немецкая истребительная эскадрилья в тот же вечер перебазировалась в Малеме.

На море немецкая авиация потопила британские эсминцы «Кашмир» и «Келли», а также повредила корабли «Хэвок» и «Айлекс». В бухте Суда был подожжен один танкер и потоплены четыре грузовых судна противника. Та же участь постигла и пять британских торпедных катеров, только что прибывших в бухту.

Наступил вечер четвертого дня боев. Ставка немецкого Верховного командования продолжала молчать, в то время как Черчилль, выступая в палате общин, сказал:

«Сейчас еще несколько преждевременно давать разъяснения о ходе боев на Крите. Поэтому мое сообщение будет очень кратким. Упорные бои на острове продолжаются, и, хотя мы прочно удерживаем инициативу в своих руках,

противнику ценой очень больших потерь удалось добиться некоторых успехов местного значения. Немцы бросили на Крит большое количество парашютно-десантных войск, число которых с каждым днем растет. В Гераклионе наши войска продолжают удерживать в своих руках аэродром [аплодисменты], хотя немцы, по имеющимся сведениям, уже захватили город. Это, вероятно, должно означать, что они засели в нескольких зданиях на окраине Гераклиона. Из Ретимнона донесений о серьезных боях не поступало. Попытка захватить аэродром, которую противник предпринял там вчера утром, провалилась. На участке Кания — бухта Суда после интенсивных воздушных налетов противник снова высадил парашютные десанты, которые подверглись сильному обстрелу из орудий и пулеметов. Противнику, по-видимому, удалось захватить аэродром Малеме, расположенный в 10 милях юго-западнее Кании, и район, примыкающий к нему с запада, однако аэродром все время находится под огнем нашей артиллерии [на эти слова депутаты снова ответили аплодисментами]. Морское побережье на этом участке, как и прежде, находится в наших руках. Бои продолжаются. Они становятся более упорными и, вероятно, продлятся еще некоторое время. Вчера вечером противник попытался осуществить высадку морского десанта, но наши военные корабли напали на немецкий конвой, направлявшийся на Крит, и потопили два транспортных судна и большое количество «каиков» (греческих рыбачьих лодок), на борту которых, по всей вероятности, находились немецкие солдаты, предназначенные для высадки на Крите. Эскадренный миноносец, сопровождавший вражеский конвой, также потоплен. Несмотря на это, сегодня противник предпринял более серьезную попытку высадить на Крите морской десант. Утром наши военные корабли обнаружили новый морской конвой противника и, очевидно, напали на него. Подробностей я не знаю. Немецкий конвой повернул к островам и подвергся нападению наших эсминцев и легких военных кораблей. Более поздних сведений я не имею, за исключением того, что в течение всего дня на острове не прекращались упорные бои: немецкая авиация совершила несколько налетов на наши корабли, которые в свою очередь атаковали немецкие

транспортные суда. Я очень сожалею, что не могу сообщить вам результатов этих боев, однако, зная высокие боевые качества наших кораблей и моряков, можно не сомневаться, что результаты будут положительными».

* * *

24 мая 1941 года. Наступает пятый день боев на Крите. Позади четыре дня жарких схваток, четыре дня кровавой борьбы то в наступлении, то в обороне. В районе Малеме горные егеря уже целых два дня сражаются бок о бок с парашютистами, в то время как в Кании, Ретимноне и Гераклионе парашютисты продолжают оставаться предоставленными самим себе. Их снабжение осуществляется только по воздуху. Борьба идет не на жизнь, а на смерть. Враг хитер и коварен.

Методы, которые применяют банды вооруженного населения, участвующие в боях, жестоки и бесчеловечны. Раненых и пленных, попавших в их руки, партизаны зверски увечат и убивают. На каждом шагу, в любом месте может раздаться выстрел. Вооруженные современными винтовками, охотничьими ружьями, пистолетами, ножами или просто топорами, они нападают из засады на отдельных парашютистов, связных и даже на раненых и убивают их. Горе тому, кто попадет им в руки! В лучшем случае он будет немедленно расстрелян, но чаще всего несчастного предадут медленной и мучительной смерти. Сплошь и рядом совершаются насилия. Жителям Крита незнакомы правила ведения войны, принятые на Западе, они воюют по своим собственным законам. Для того чтобы ввести противника в заблуждение, они, например, надевают немецкую форму и подкрадываются ночью к позициям парашютистов, выдавая себя за итальянцев, чтобы потом с короткой дистанции открыть по ним огонь[1].

Даже регулярные английские и греческие войска применяют иногда недопустимые никакими правилами приемы. Они, как и партизаны, переодеваются в немецкую форму, выкладывают на аэродромах попавшие в их руки немецкие сигнальные полотнища со свастикой с целью ввести в заблуждение немецких летчиков. Они часто вывешивают белые флаги, чтобы потом внезапно открыть огонь по приближающимся парашютистам. В этом отно-

[1] Заметим, что этот прием довольно часто применяли и немецкие диверсионные части. *(Прим. ред.)*

шении в лучшую сторону выделяются лишь английские солдаты из метрополии, которые сражаются мужественно и честно.

К утру 24 мая в районе Крита не остается ни одного вражеского корабля. Английский флот выходит из критских вод, оставив там лишь часть быстроходных эскадренных миноносцев, минных заградителей и судов особого назначения, которые под прикрытием ночи доставляют на остров подкрепления и осуществляют снабжение своих войск. Разделавшись с английским флотом, немецкая авиация вновь обрушивается на наземные цели.

Первыми нападают пикирующие бомбардировщики, которые наносят удар по Кастели. Их бомбы причиняют противнику большой ущерб. Парашютисты штурмом овладевают населенным пунктом Кастели, наносят противнику большие потери и продолжают наступать в направлении Палеохоры.

Перед оборонительным рубежом у Платаниаса бой разгорается с новой силой. В районе прибрежной дороги группа Герике внезапно переходит в атаку и с боем врывается на позиции противника, в то время как обер-лейтенант Требес со своими людьми развивает наступление в направлении Хаггия—Ай-Маринас. Южнее наступает 2-й батальон штурмового парашютно-десантного полка.

Укрепившись в складках сильно пересеченной местности, противник оказывает парашютистам упорное сопротивление. Расположившиеся на деревьях английские снайперы выводят из строя много парашютистов. Попав под минометный обстрел, на своем передовом наблюдательном пункте гибнет командир 7-го парашютно-десантного артиллерийского дивизиона майор Воде.

На аэродроме Малеме высаживается 3-й батальон 85-го горно-егерского полка вместе со штабом полка. Батальон быстро выдвигается вперед к Модиону, чтобы на следующий день вместе с другими подразделениями, расположенными на правом фланге, принять участие в охвате Кании. На участках ударных групп «Кания», «Ретимнон» и «Гераклион» день проходит сравнительно спокойно. За исключением действий дозоров, носящих случайный, местный характер, активный боевой деятельности не отмечается.

24 мая в 17 часов центральное немецкое радиовещание передает наконец специальное сообщение:

«20 мая немецкие парашютные и посадочно-десантные войска высадились на острове Крит и ведут бои с английскими войсками».

Главный штаб вооруженных сил в этом сообщении впервые упоминает слово «Крит», что лишний раз доказывает, с каким недоверием верховное командование относится к возможности захвата острова с воздуха. Не исключено, что этим упорным молчанием Гитлер хочет оставить себе лазейку, чтобы в случае неудачи скрыть от мира истинные цели операции. Теперь после этого сообщения престиж не знавших до сих пор поражения немецких войск зависит от самих солдат, сражающихся на Крите. А последние знают, что им теперь уже ничто не может помешать выполнить свою задачу.

Высадившийся в Малеме генерал Штудент сразу же с аэродрома направляется к своим парашютистам и прямо на поле боя вручает полковнику Рамке колодку ордена Железного креста 1-й степени.

* * *

Прорвав оборонительный рубеж у деревни Платаниас в районе прибрежной дороги, создав угрозу южному флангу противника и потеснив его центр, немцы вышли на подступы к последнему и самому мощному рубежу обороны англичан перед Канией — галатасскому опорному пункту.

В ночь с 24 на 25 мая они соединились с ударной группой «Кания» и создали сплошной фронт, простирающийся от Ай-Маринас через Эпископ до Аликиану.

Подразделения 85-го горно-егерского полка сосредоточились на правом фланге, чтобы нанести удар во фланг противника, проникнуть глубоко в его расположение и отрезать ему все пути отступления на восток. Начинаются непосредственные бои за Канию.

Развязка у Кании

В среду 25 мая главный штаб вооруженных сил опубликовал первую подробную сводку о действиях немецких войск на Крите. В этой сводке говорилось следующее:

«Как уже сообщалось в специальном сообщении, немецкие парашютные и воздушно-десантные войска с раннего утра 20 мая ведут на Крите бои против английских войск. Смелой атакой с воздуха при поддержке истребительной, бомбардировочной и штурмовой авиации они захватили

важные в тактическом отношении пункты острова. После высадки подкреплений в составе нескольких сухопутных частей немецкие войска на суше перешли в общее наступление. Западная часть острова уже в наших руках. Военные действия развертываются планомерно. Парашютные, посадочно-десантные и сухопутные части наладили между собой четкое взаимодействие. Немецкая авиация ликвидировала попытку английского военно-морского флота оказать влияние на ход военных действий на Крите. Она заставила английские эскадры покинуть воды, омывающие северное побережье Крита, потопив при этом ряд вражеских военных кораблей, и завоевала воздушное господство над всем районом боевых действий. В тесном взаимодействии с немецкими войсками в боях на Крите с 20 мая участвуют итальянская авиация и итальянский флот, которые уже внесли большой вклад в общее дело и достигли к настоящему времени значительных успехов. Вчера немецкая авиация на Крите продолжала активизировать свои действия. При поддержке истребителей были высажены новые парашютные десанты. Бомбардировочная авиация успешно атаковала огневые позиции вражеской артиллерии и пулеметные гнезда, наносила частые удары по казармам, летним лагерям и сосредоточениям войск противника, подавила целый ряд английских зенитных батарей и радиостанций, уничтожила на земле два самолета противника и потопила южнее острова британское торговое судно водоизмещением в 1 тыс. брт».

Эта сводка главного штаба немецких вооруженных сил в значительной мере ослабила действие сообщений английского радио о положении, создавшемся на Крите.

И все же немецкое сообщение было несколько преждевременным. В западной части острова бои еще не закончились, хотя с захватом Кастели противник лишился своего основного опорного пункта. 25 мая горные егеря, не встречая сильного сопротивления, продолжали теснить противника к Платеносу, в то время как другая группа после короткого боя сломила последнее сопротивление защитников Палеохоры и к вечеру заняла этот населенный пункт. Однако для того, чтобы окончательно очистить западную часть острова от противника, нужно было затратить еще несколько дней. Опасность того, что Малеме подверг-

нется нападению крупных сил англичан с запада или что, высадив морские десанты, противник укрепится в западной части острова, была ликвидирована. Теперь можно было бросить все силы на Канию.

Прорвав оборонительный рубеж у Платаниаса, парашютисты и горные егеря, преодолевая упорное сопротивление противника и труднодоступную местность, устремились на штурм сильно укрепленного галатасского опорного пункта. Этот оборонительный рубеж занимала 5-я новозеландская бригада генерала Инглиса, которая была готова любой ценой удержать ключевые позиции последней линии обороны на подступах к Кании.

Боевые действия на Крите носят довольно своеобразный характер. Солдатам приходится вести бои в долинах, цветущих садах, оливковых рощах и виноградниках. Повсюду поднимаются высокие колючие шапки агав и кактусов. По мере продвижения немцев в глубь острова местность становится сильно пересеченной, появляются горы. Обороняющийся имеет на своей стороне все преимущества. Наступающему приходится ограничиваться стрелковым оружием, он плохо знает местность, а поддержка своей авиации, которая господствует над островом, сводится на нет из-за того, что летчики плохо ориентируются, а сильно укрепленные оборонительные сооружения противника трудноуязвимы с воздуха. О более благоприятной для обороны местности англичанам нечего и мечтать. Мастерски владея искусством «малой» и «лесной» войны, англичане и в особенности местные партизаны используют все те преимущества, которые дает им рельеф острова и своеобразное расположение местных предметов. Привыкшие к климату Крита солдаты противника, находясь в оборудованных полевых сооружениях, не испытывают такой физической нагрузки, какая приходится на долю немецких парашютистов, сильно страдающих от непереносимой жары.

Хотя противник лишен воздушной поддержки, у него сохраняется огромное преимущество в артиллерии и минометах. Противник располагает несколькими танками и бронемашинами, а также большим количеством боеприпасов. В то же время немецкие солдаты должны экономить свои боеприпасы, поскольку патроны, гранаты и снаряды доставляются из Греции по воздуху, а транспортные возможности немецкой авиации весьма ограничены. Соотношение в живой силе остается по-прежнему в пользу обороняющихся — даже без учета тех добровольных помощни-

ков из гражданского населения, которые сражаются на стороне противника.

Установить точную цифру партизан, принимавших активное участие в боях на Крите, вероятно, никогда не удастся. Во всяком случае, их было не менее 10 тыс. человек. Тактика обороняющихся была совершенно незнакома немецким солдатам. К ней еще следовало приспособиться, поэтому на первых порах немецкие парашютисты и горные егеря несли большие потери от огня английских снайперов, скрывавшихся в ветвях деревьев и в густых зарослях кустарника. Войска противника были хорошо обучены и отличались большим упорством и выносливостью. Лучшим доказательством тому явилось большое число убитых, оставленных противником на позициях.

Бои за Канию явились последними серьезными боями на острове. Они обещали быть очень жестокими, потому что обе стороны тщательно готовились к ним. В ночь с 24 на 25 мая англичане высадили в бухте Суда свежие подразделения, которые были немедленно направлены на передний край. Не менее десяти артиллерийских батарей, не считая минометов и пулеметов, были готовы по первому сигналу создать перед галатасскими холмами сплошную огневую завесу. Парашютисты отлично сознавали трудность возложенной на них задачи. Они уже имели возможность испытать и по достоинству оценить прочность вражеской обороны, и они поняли, что только самая тщательная подготовка к штурму поможет избежать слишком больших жертв.

Исходя из этого, немцы производят у себя перегруппировку сил и выдвигаются на исходные позиции для атаки. Со стороны моря, оседлав прибрежную дорогу, должен наступать штурмовой парашютно-десантный полк под командованием полковника Рамке. Вдоль берега идет группа Герике, правее от нее — группа Шмидта, к которой с юга примыкает группа Штенцлера (2-й батальон). Южнее штурмового парашютно-десантного полка подготавливают исходные позиции 1-й и 2-й батальоны 100-го горно-егерского полка. На правом фланге сосредоточилась охватывающая группа (85-й горно-егерский полк), на которую возложена задача глубоким обходным маневром выйти к бухте Суда и перерезать дорогу, соединяющую Канию с центральной частью острова.

Этот переход через горы представлял собой маневр особого рода. В течение всего перехода горные егеря не сделали почти ни

одного выстрела и не встретили ни одного вражеского солдата, зато им постоянно приходилось карабкаться по отвесным скалам и крутым горам, где каждую минуту можно было сорваться в глубокую пропасть. То, чего их собратья по оружию, оставшиеся внизу, достигали ценою крови, эти «верхолазы», как их в шутку называли товарищи, добывали ценой обильного пота. И те и другие выполняли две различные задачи единого, хорошо продуманного плана, осуществление которого в конечном счете привело к захвату сильнейшего на острове укрепленного района.

24 мая в Малеме высадились штаб и 3-й батальон 85-го горно-егерского полка. Весь полк сосредоточился теперь южнее Модиона. 2-й батальон совместно с 16-й ротой и шестью горными орудиями высадился 25 мая и немедленно занял исходный район для наступления в 4,5 км южнее Платаниаса.

К вечеру весь 85-й горно-егерский полк был приведен в боевую готовность. Противотанковые и полевые орудия, которые не могли сопровождать горных стрелков из-за гористой местности, должны были быть доставлены прямо в Стилос, как только освободится дорога. Против южного фланга галатасского опорного пункта готовилась к наступлению ударная группа «Кания» во главе с полковником Гейдрихом. Перед этой ударной группой была поставлена задача наступать в направлении участка побережья между Канией и бухтой Суда, чтобы отрезать противнику путь отступления на восток и закрыть выход с полуострова Акротири. Расположенные на ее правом фланге горные стрелки имели задачу наступать на северо-восток в направлении бухты Суда и замкнуть кольцо окружения вокруг Кании. Предполагалось, что, будучи окружена с трех сторон, Кания вскоре прекратит сопротивление.

* * *

Между тем греческий король покинул Крит, хотя в своем воззвании он призвал греков продолжать сопротивление противнику. Несмотря на то что следующей ночью (с 25 на 26 мая) ожидалось прибытие новых подкреплений, в штабе генерала Фрейберга уже начали подумывать об эвакуации острова. Судьба Крита должна была окончательно решиться в течение ближайших суток. В то же время положение со снабжением обороняющихся на острове не вызывало никаких опасений, так как на складах на побережье бухты Суда имелся полный запас предметов снабжения. Но что

произойдет, если придется начать отход? Создать новую базу снабжения в центральной части острова с помощью того транспорта, которым располагали англичане, было невозможно. В лучшем случае можно было переправить незначительную часть запасов в Неон-Хорион, который являлся лишь первым этапом предполагаемого пути отхода. Все остальное имущество, которое не было роздано войскам, следовало считать потерянным.

Англичане подготовили к разрушению все мосты на дороге, ведущей через горы к порту Хора-Сфакион на южном побережье Крита. Но Фрейберг все еще не мог решиться на официальный запрос об отступлении.

* * *

Бои за Канию начались с отхода английских войск в горы. В ночь с 24 на 25 мая они оставляют высоты юго-западнее Аликиану и южнее Эпископа и занимают новые позиции, расположенные к юго-востоку от прежних. Дозоры 85-го горно-егерского полка обнаруживают, что противника на высотах нет. Теперь нельзя терять ни минуты. Полк немедленно начинает преследование. Основное направление преследования: Аликиану—Малакса—Каливия.

Перед полком стоит задача выйти противнику в тыл, чтобы облегчить штурм галатасских холмов. Путь полка лежит через труднодоступную местность, сильно изрезанную ущельями. Дорог нет, поэтому, несмотря на большие трудности, приходится двигаться по горным тропинкам. В голове колонны идет 1-й батальон, за ним сомкнутым строем шагают солдаты 2-го батальона. Жара усиливается. Люди с трудом передвигаются по высушенным солнцем известняковым скалам. С соседних высот доносятся отдельные выстрелы, в одном месте боковое охранение завязывает бой с партизанами. Но колонна без остановки идет вперед. Особые условия местности заставляют командира полка то и дело высылать боковые дозоры на окружающие высоты, чтобы не попасть в засаду. К полудню жара доходит до 45 градусов в тени. Противник беспокоит колонну частыми налетами мелких разведывательных групп. Лишь во второй половине дня горные егеря выходят к новым вражеским позициям. К вечеру после утомительного подъема им удается наконец выбить противника с высот юго-западнее Пиргоса и, захватив высоту 542,12, создать пред-

посылки для дальнейшего преследования. Справа 3-й батальон обеспечивает полку прикрытие с юга.

Чтобы создать условия для охвата, наступление на галатасские холмы намечено провести в два эшелона. Его начинает утром 3-й парашютно-десантный полк, который наносит удар в направлении оливковая роща — радиостанция в Кании. При активной поддержке авиации парашютистам удается захватить радиостанцию и продвинуться дальше в направлении бухты Суда.

Штурм галатасских холмов назначен на 16 часов. Перед атакой на противника должны обрушиться пикирующие бомбардировщики. Уже с самого раннего утра авиация наносит беспрерывные удары по Кании, бухте Суда, опорным пунктам и артиллерийским позициям противника. В 15 часов 30 минут появляются пикирующие бомбардировщики. Они прекрасно справляются со своей задачей. Потом поднимаются в атаку парашютисты и устремляются вперед сквозь пыль и дым разрывов. Ураганный огонь тяжелого оружия не дает англичанам поднять головы. В мгновение ока парашютисты врываются на позиции противника. Сильным ударом 2-й батальон прорывает их и в неудержимом порыве уходит далеко вперед. Новозеландцы, австралийцы и мавританские стрелки целыми подразделениями сдаются в плен.

Атака горных егерей на населенный пункт Галатас и Кастельскую гору захлебывается. Начинается упорная борьба за огневое превосходство. В это время вперед устремляется обер-фельдфебель Буркхардсвизер, который увлекает за собой остальных солдат и вместе с ними врывается в Галатас. В населенном пункте завязывается жаркий бой. Противник силами до одной пехотной роты при поддержке двух танков переходит в контратаку. Горные егеря ручными гранатами отбивают атаку танков. Одна из машин остается на поле боя. Поздно вечером населенный пункт Галатас окончательно переходит в руки горных егерей. Противник отходит назад. Исход боя решает командир правофланговой роты 3-го батальона штурмового парашютно-десантного полка обер-лейтенант Барметлер. Узнав о трудном положении, в которое попали горные егеря, он по собственной инициативе наносит удар во фланг и тыл противника. Захвачена Кастельская гора. Противник уже не в состоянии удержать солдат Герике на прибрежной дороге. Они неудержимо рвутся к Кании. Генерал Рингель хочет замедлить темп наступления, опасаясь контрудара, однако остановить парашютистов невозможно. Они овладевают расположенным

перед самой Канией летним лагерем противника, захватывают много пленных и освобождают из плена 80 своих товарищей. Наступление парашютистов происходит при активной поддержке артиллерии капитана Шрамма.

Этот успех был достигнут благодаря тщательной подготовке наступления, а также благодаря искусному руководству полковника Рамке и великолепному наступательному порыву солдат штурмового парашютно-десантного полка, которые вели неослабевающие бои с самого первого дня высадки.

Между тем 3-й парашютно-десантный полк уже вышел на дорогу Кания—Суда и теперь занимает высоты, господствующие над бухтой Суда.

* * *

В этот вечер генерал Фрейберг запрашивает у своего командования разрешение на эвакуацию острова. Он предусмотрительно отводит назад все силы, за исключением тех, которые сражаются на переднем крае. В последний раз Фрейберг получает новые подкрепления. Но и эти подкрепления (всего лишь 750 человек), доставленные на Крит на борту минного заградителя, не в состоянии спасти положение. Военное счастье отвернулось от англичан. Так же как в Дюнкерке и в Греции, у них остается один-единственный выход — эвакуация морем.

Кольцо вокруг Кании еще не сомкнулось окончательно, из него еще можно выйти, но времени для этого очень мало, так как с минуты на минуту немецкие горные егеря, наступающие через горы, могут подойти к Неон-Хориону и перерезать дорогу, соединяющую Канию с центральной частью острова, и тогда Фрейберг окажется в западне. Направить туда часть сил, чтобы остановить наступление горных егерей, для англичан не менее важно, чем задержать противника на подступах к Кании. Поэтому Фрейберг создает сильный арьергард во главе с генералом Уэстоном, которому ставится задача приостановить быстрое продвижение немцев со стороны Малеме, в то время как основные силы англичан начнут отход.

Разрешение на эвакуацию острова еще не получено, но Фрейберг знает, что оно будет дано, так как в противном случае Кания и находящиеся в ней английские войска будут обречены на гибель. Немецкой авиацией потоплены последние британские корабли, оставшиеся в порту и бухте Суда, разрушены военные скла-

ды и уничтожено несколько артиллерийских батарей. Завтра она продолжит свою работу. В этих условиях отход на Хора-Сфакион через горы потребует больших жертв, а беспрерывные налеты немцев с воздуха превратят его в сплошное страдание. Единственной защитой является ночь. Только она может позволить англичанам быстро уйти от преследования.

Фрейберг отдает приказ на отступление. Английские солдаты, обороняющиеся в Ретимноне, так же как и остатки гарнизона Кании, должны отступать через горы к южному побережью острова, где их ожидают английские корабли. Однако командованию группировкой в Ретимноне этот приказ передан не будет, а что до войск, обороняющих Гераклион, то они должны быть посажены на корабли прямо в порту.

Фрейберг снова пытается ослабить превосходство немцев в воздухе путем введения в бой крупных сил своей авиации. Но если раньше все действия британской авиации ограничивались тем, что, совершая налеты мелкими группами, английские самолеты сбрасывали бомбы на греческие аэродромы лишь в небольшом количестве и преимущественно ночью, то теперь английское командование решает направить к берегам Греции крупный авианосец, чтобы совершить налет на аэродром в Скарпанто и уничтожить прямо на земле базирующиеся там немецкие истребители и пикирующие бомбардировщики. Но этой операции не суждено осуществиться. Британский авианосец «Формидебл» и сопровождающий его эскадренный миноносец «Нубиен» подвергаются сильному налету немецких самолетов и, получив тяжелые повреждения, уходят от берегов Греции[1].

Под Ретимноном англичане после сильного артиллерийского обстрела предпринимают несколько атак при поддержке танков. Эти атаки разбиваются о неприступную оборону парашютистов, поддерживаемых авиацией. Сильно потесненная вначале восточная группировка немцев внезапно сама переходит в наступление и, отбив у врага одну из высот, оборудует на ней свои позиции[2].

И только под Гераклионом обстановка остается прежней.

---

[1] Атаковавшее Скарпанто (операция MAQ-3) «Соединение А» состояло из линкоров «Бархэм» и «Куин Элизабет», авианосца «Формидебл» и восьми эсминцев. Удар по острову наносили восемь палубных бомбардировщиков, ими было уничтожено два немецких самолета. Получивший на отходе попадания двух бомб «Формидебл» два месяца ремонтировался в Александрии и три месяца – в США. *(Прим. ред.)*

[2] Восточнее этой группировки обер-лейтенант фон Роон с небольшой группой солдат создал важный опорный пункт, который, получая сбрасываемые с самолетов боеприпасы, значительно помог атаке восточной группировки.

* * *

27 мая 1941 года в сводке главного штаба германских вооруженных сил сообщалось следующее:

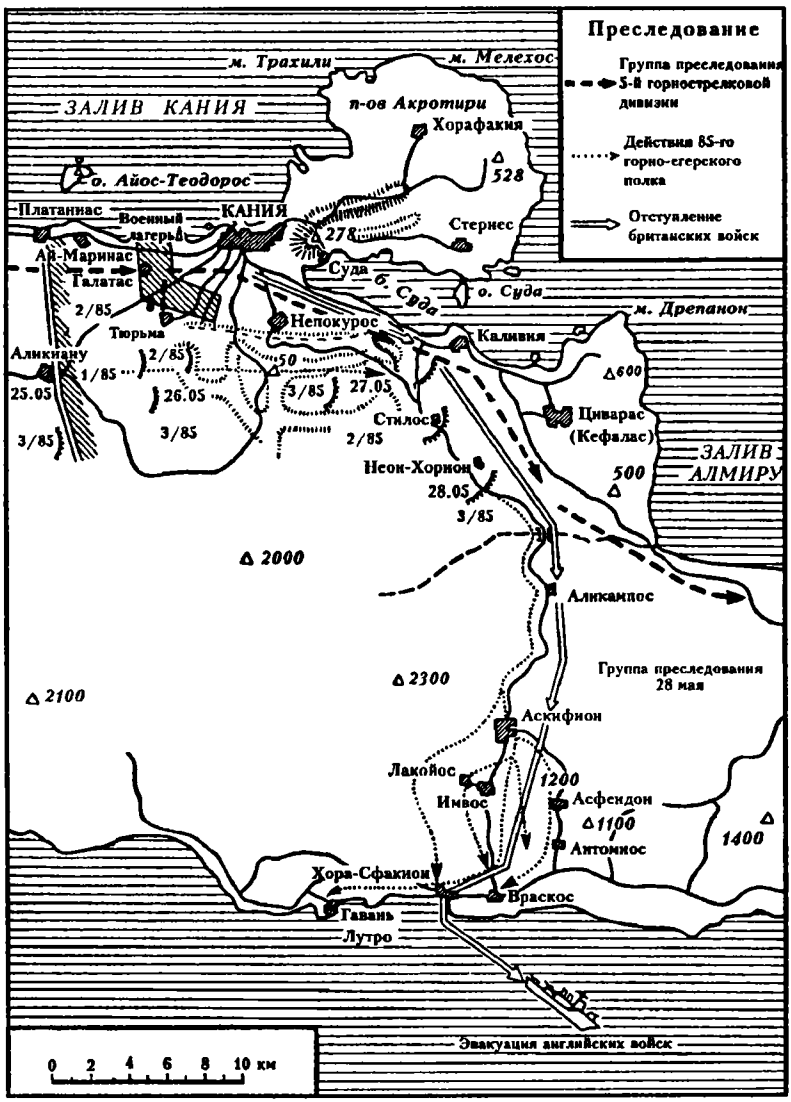
«После упорных боев наши войска захватили на Крите много населенных пунктов и продолжают планомерное наступление. Авиация активно поддерживает наземные войска, нанося удары по опорным пунктам, сосредоточениям войск и летним лагерям противника. Нашей зенитной артиллерией над островом сбит один вражеский истребитель типа «Харрикейн». Южнее острова прямым попаданием бомбы повреждено крупное транспортное судно противника. В восточной части Средиземного моря наши пикирующие бомбардировщики напали на большой отряд вражеских кораблей. В результате налета авианосец, находившийся в составе отряда, получил четыре прямых попадания. Серьезные повреждения получили два вражеских крейсера».

В этот же день высшее английское командование передало из Каира следующую сводку:

«После высадки новых посадочных десантов в районе Малеме немцы предприняли крупное наступление на наши позиции, расположенные восточнее Кании, нанося одновременно мощные удары с воздуха. Ценой чрезвычайно больших потерь противнику удалось прорвать нашу оборону. Новозеландские войска предприняли ряд контратак. Бои продолжают носить самый ожесточенный характер. В Гераклионе и Ретимноне обстановка не изменилась».

В 11 часов начинается последнее, решающее наступление на Канию. Противник не оказывает упорного сопротивления, и парашютисты быстро продвигаются вперед. На город обрушиваются немецкие бомбы. С неимоверным грохотом взлетает на воздух склад боеприпасов. Над городом повисает гигантское, похожее на гриб облако дыма.

Немецкие войска приближаются к городу с запада, юго-запада и юга. Противник отходит назад по единственной оставшейся в его распоряжении дороге, ведущей в центральную часть острова. В 3 часа дня критский губернатор сдает город. Парашютисты продолжают наступление в восточном направлении и соединяются с 3-м парашютно-десантным полком. В их руки попадает много



Преследование британских войск в центральной части Крита

боевой техники, горючего, продовольствия, а также 40 орудий и до тысячи пленных. С падением Кании окончательно решается судьба всего острова.

* * *

Как только генерал Фрейберг получил разрешение на эвакуацию, английские войска немедленно начали отход. Сильно потрепанным соединениям английского флота было приказано обеспечить отступление своих войск. Снова для спасения людей нужно было рисковать дорогостоящими кораблями, идти на новые, ничем не возместимые жертвы. В довершение всех бед 27 мая на оставшиеся силы английского флота обрушивается новый удар. В восточной части Средиземного моря немецкие бомбардировщики выследили английский линкор «Бархэм» и напали на него. Повреждения, полученные линкором, настолько велики, что для ремонта его потребуется несколько месяцев[1]. Но высшее английское командование сейчас не принимает в расчет все эти соображения. Ведь речь идет о спасении живых людей! Для погрузки солдат на корабли решено использовать пляж в районе Хора-Сфакиона. Отсюда же командование намеревается осуществлять и снабжение отступающих на юг английских войск. Погрузочных средств нет, и солдаты вынуждены переправляться на корабли в шлюпках, которые с большим трудом пробиваются сквозь огромные волны прибоя. Обратный путь англичан полон страхов, лишений и ужасов.

* * *

С захватом Кании и решением английского командования оставить Крит воздушно-десантное сражение достигло наивысшей точки, за которой сразу же последовала развязка. Теперь необходимо было неотступно преследовать противника, чтобы закрепить победу. Но враг упорно сопротивлялся. Он во что бы то ни стало хотел выиграть время, чтобы успеть погрузить на корабли как можно больше своих солдат.

В то время как в горах немецкие горные егеря теснили противника в направлении Стилоса, угрожая дороге, ведущей к Хора-Сфакиону, в районе Платаниаса была создана смешанная группа преследования. В эту группу вошли и два танка Pz.III — единственные из всего тяжелого оружия, которое немцам удалось доставить на остров по морю. Эта группа немедленно начала преследование противника. Несмотря на то что англичане оставили на

[1] На линкоре была выведена из строя башня «Y», после временного ремонта в Александрии он полтора месяца ремонтировался в Дурбане. *(Прим. ред.)*

дороге много заграждений, группе преследования удалось соединиться в районе Стилоса с подразделениями 85-го горно-егерского полка и быстро настичь врага. В эту ночь в Гераклионе часть английских солдат была погружена на корабли.

Под Ретимноном, введя в бой все оставшиеся там силы, англичане еще раз попытались разбить парашютистов. Немецкие позиции были взяты под сильный артиллерийский и минометный обстрел, затем в атаку бросились пехота и танки, но парашютисты продолжали удерживать свои позиции вплоть до 29 мая, пока к ним на подмогу не пришли горные егеря, наступавшие из центральной части острова.

Один из участников этих боев рассказывает об этой встрече с горными егерями следующее:

«Снова и снова я и мои товарищи направляем наши бинокли в ту сторону, откуда должна появиться долгожданная помощь. Но на горизонте по-прежнему ничего не видно. „Томми" ведут себя удивительно тихо. Лишь изредка где-то хлопает выстрел или вдруг взрывается граната. Но вот слышен чей-то крик: „Егеря идут!" И действительно, скоро на наших позициях появляются горные егеря. Они смотрят на наших убитых и раненых, страшная картина представляется их глазам. В их сознании почти не умещается, каким образом мы пережили весь этот ад...»

Но противник все еще не намерен оставить поле битвы. Высылаемые вперед немецкие дозоры наталкиваются на упорно сопротивляющегося противника, который яростно обстреливает позиции восточной группировки парашютистов. Без поддержки тяжелого оружия сделать здесь ничего нельзя. Между тем на ретимнонский участок прибывает сам генерал Штудент. Он стоит перед своими людьми, потрясенный трудностями, которые им пришлось здесь пережить.

В Гераклионе эсминцы забирают последних английских солдат. Когда утром 30 мая парашютисты переходят в наступление, их встречают пустые траншеи.

Развивая наступление дальше в направлении Ретимнона, немецкие десантники подбирают в одной деревушке тяжело раненного британского вице-консула Пендлбери. Никто из парашютистов не знает Пендлбери в лицо и не подозревает о той роли, которую он сыграл в организации партизанского движения на Крите. Немецкие санитары оказывают ему первую помощь, но, когда они

хотят перенести его в соседний дом, хозяйка отказывается его принять. Вскоре после этого мистер Пендлбери умирает от тяжелых ран. И только несколько лет спустя удается установить, кем был этот покойник...

28 мая в восточной части острова в районе Ситии итальянцы высаживают усиленный пехотный полк и занимают всю восточную оконечность острова.

31 мая бои идут уже под Хора-Сфакионом. Остатки английских войск численностью до 3000 человек, зажатые на узком клочке земли, окруженные с трех сторон горными егерями, без всякой надежды на спасение сдаются в плен.

1 июня в сводке главного штаба вооруженных сил сообщается о том, что одиннадцатидневная борьба на Крите окончена: *«Бои на Крите прекратились; весь остров находится в наших руках»*[1].

* * *

Фактические итоги этого необычного сражения нагляднее всего видны из простых цифр. В боях на Крите приняли участие 23 464 немецких солдата (переброшены по воздуху), к которым с 28 мая присоединились около 3 тыс. итальянцев. Против них было выставлено 32 тыс. английских и новозеландских солдат, 15 тыс. регулярных греческих войск и не менее 10 тыс. партизан.

Немецкие войска захватили в плен 12 245 английских и 2266 греческих солдат и освободили из английского плена 14 тыс. итальянцев.

Потери немцев составили: убитыми — 1915 человек, пропавшими без вести — 1759 и ранеными — 2594 человека. Кроме того, соединения немецкой авиации потеряли убитыми 76 и пропавшими без вести 236 человек.

В боях за Крит было сбито 200 немецких самолетов (в том

[1] Крит оставался в руках немцев до 8 мая 1945 года. С осени 1944 года, после того как немецкие войска ушли из Греции, оставшиеся на Крите части поддерживали связь с родиной лишь от случая к случаю при помощи почтовых самолетов. Критская группировка немцев в количестве 2,5 тыс. человек во главе с генерал-майором Бентхаком была к концу войны сосредоточена в районе Малеме—Кания—бухта Суда. Обстоятельства сложились так, что эта группировка закончила свое существование тем, что оказала поддержку англичанам: когда после вступления в силу перемирия британские части высадились в Ретимноне, на них напали критские партизаны [имеются в виду повстанцы ЭЛАС, против которых английская армия вела боевые действия с осени 1944 года. – *Ред.*] и так сильно их потрепали, что англичане оказались вынужденными просить по радио помощи у немцев, после чего к ним на выручку пришел 212-й немецкий танковый батальон. (Metzseh A., Geschichte der 22, Luftlandedivision, Kiel, 1952.)

числе 119 транспортных) и повреждено 148 самолетов (в том числе 106 транспортных).

О потерях противника точные данные известны только в отношении его военно-морского флота, который понес значительный ущерб. В ходе боев за Крит немецкая авиация:

потопила — 4 крейсера, 6 эскадренных миноносцев, 3 морских охотника, 1 тральщик, 2 моторные лодки, 5 торпедных катеров, 19 десантных кораблей;

повредила — 1 авианосец, 3 линкора, 3 крейсера, 8 эскадренных миноносцев и 1 судно особого назначения.

На острове были захвачены следующие трофеи: 136 орудий, 30 танков и бронеавтомобилей, огромное количество всевозможного легкого пехотного оружия и большие склады с различным имуществом.

Большой интерес представляют, кроме того, цифры, характеризующие объем воздушных перевозок. Не считая всех перевезенных на Крит солдат и офицеров, принимавших участие в операции, на остров по воздуху была доставлена следующая материальная часть: мотоциклов — 771, легких артиллерийских орудий — 353, контейнеров — 5358, а также 1 090 180 кг прочих грузов. Морским путем на остров были доставлены два танка Pz.III с экипажами.

Самолеты, участвовавшие в Критской операции, проделали с 20 по 21 мая общее расстояние, равное 2 389 845 км. Воздушным путем в тыл было эвакуировано 3173 раненых (сюда включены и солдаты противника, попавшие в плен).

Английский генерал Фуллер, который во время Первой мировой войны являлся создателем тактики английских бронетанковых войск, а впоследствии стал знаменитым военным критиком, в своей книге «Вторая мировая война» называет Критскую операцию «самой необычной и самой новой по использованным средствам». Вот что он пишет о ней:

«Штурм Крита с воздуха — самая смелая операция за всю войну. Ничего подобного никто не проводил ни до, ни после этого. Это не был удар с воздуха — это было воздушное наступление; армия вторжения двигалась по воздуху, вместо того чтобы передвигаться по земле или воде. Больше того, исход сражения был решен не в воздухе, а на земле, и без помощи наземной армии. Не будь господства немцев в воздухе, атака, конечно, провалилась бы. Наибо-

лее замечательной чертой операции была транспортировка по воздуху: в воздух была поднята целая армия, и, таким образом, дело обошлось без шоссейных и железных дорог и продвижения по пересеченной местности. Как и сражение у Камбре в 1917 году, штурм Крита был первым в своем роде видом боя и свидетельствовал о происшедшей в тактике революции»[1].

Эти строки, написанные старым солдатом, который в свое время сам внес много нового в военное искусство, не требуют комментариев для понимания исторического значения сражения за Крит.

Мы, немцы, видим в Критской операции нечто большее, чем обычное военно-историческое событие, и расцениваем ее не только как пример коренной ломки старых тактических принципов; мы помним и о тех людях, которые завоевали победу в упорной борьбе, о тех немых свидетелях, которые покоятся там, вдали от своей родины. И пока понятия «мужество» и «верность» не потеряют своего значения, слово «Крит» будет всегда их символом.

[1] Фуллер Дж. Ф. Ч. Вторая мировая война 1939–1945 гг. М.: Издатинлит, 1956, стр. 152.

Глава IX

ДЕСАНТЫ НА ДРУГИХ ФРОНТАХ

Отгремели бои на Крите. Вопреки всем предсказаниям идея воздушно-десантных операций оказалась вполне состоятельной. Отныне большое практическое значение воздушно-десантных войск уже не подлежало никакому сомнению. Весь мир с тревогой ожидал, что немцы предпримут высадку новых десантов на Ближнем Востоке. Немецкие парашютисты стали для противника страшным призраком, который мог появиться внезапно и в любом месте.

Англичане и американцы в свою очередь начали с лихорадочной поспешностью создавать у себя воздушно-десантные части[1]. Теперь, когда огромное значение этого рода войск было окончательно признано, они хотели быстрее наверстать упущенное. Генерал-полковник Штудент высказал по этому поводу следующее: *«Для наших противников Крит явился толчком, давшим ход идее воздушно-десантных операций. Они извлекли из него правильные уроки и приступили со свойственной им методичностью и широким размахом к созданию сильных воздушно-десантных войск, которые доставили нам в течение двух последних лет войны очень много неприятностей. Мы были побиты нашим же собственным и притом самым острым оружием».*

Немецкому верховному командованию следовало учесть опыт Критской операции и, исходя из него, отвести воздушно-десантным войскам должное место в стратегическом планировании. Но, несмотря на то что операция получила должное признание, выводы сделаны не были. Таким образом, инструмент, который лучше всякого другого был приспособлен для проведения операций на широких пространствах, так как он позволял перебрасывать вой-

[1] Американцы создали в штате Джорджия учебный лагерь Форт-Беннингс, в котором, согласно американским данным, в течение войны прошло подготовку около 100 тыс. парашютистов. Планерные части имели на вооружении планеры типа Waco CG-4 грузоподъемностью 1,7 т, а также CG-10A и CG-13A грузоподъемностью 6 т. Первой американской воздушно-десантной частью, принявшей участие в боях, была высадившаяся в июле 1943 года на Сицилии так называемая боевая группа 82-й воздушно-десантной дивизии под командованием генерал-майора Джеймса М. Гейвина. Будущий главнокомандующий войсками НАТО генерал Риджуэй во время войны командовал 18-м воздушно-десантным корпусом.

ска в самые сжатые сроки с одного театра военных действий на другой, остался без внимания. Между тем возможность организовать преследование с одновременной выброской десантов в тыл отступающему противнику и осуществлять широкие охваты, применяя воздушные десанты, могла бы придать начавшимся боевым действиям на Востоке совершенно иной ход. Однако ничего подобного не случилось!

В чем же причина? По этому поводу известный английский военный историк Лиддел Гарт писал:

«Старые кадровые немецкие генералы, вышедшие из Академии Генерального штаба, наглядно доказали свои большие военные способности, но им не хватало чувства нового. Их превосходные знания военного дела были уже в самом существе своем ограниченными. В отличие от полководцев предшествовавших столетий, они были склонны рассматривать войну не как искусство, а как простую шахматную партию. Эти генералы враждебно относились к тем из своих товарищей, которые следовали новым идеям, и открыто пренебрегали новыми идеями, которые исходили не от «старых» специалистов. Большинство из них за пределами своей чисто военной специальности были весьма ограниченными людьми».

Эта оценка не требует никаких комментариев. Она достаточно хорошо вскрывает причины, которые определили дальнейшую судьбу немецких воздушно-десантных войск.

А духовными наследниками Штудента стали противники Германии.

Немецкое верховное командование забыло о победе, одержанной на Крите, и помнило лишь о потерях. Большое количество потерянных и поврежденных транспортных самолетов вызвало у ответственных за эти средства лиц из министерства авиации, по выражению Штудента, «стоны и жалобы».

После Крита в министерстве авиации стали бояться за участь новеньких «Юнкерсов» и поэтому оказывали Штуденту и его планам молчаливое, но упорное сопротивление. Люди, сидевшие там, не понимали, что преимущество, которое давало Германии новое оружие, могло быть решающим в ходе войны только в том случае, если бы его начали использовать целиком и полностью там, где этого настоятельно требовала война.

Противники воздушно-десантных операций получали под-

держку как раз оттуда, откуда ее можно было ожидать менее всего. Присутствуя 19 июля 1941 года на приеме, который Гитлер устроил в своей штаб-квартире в честь участников Критской операции, награжденных «рыцарским крестом», Штудент не поверил своим ушам, услышав, как Гитлер, обращаясь к нему, заметил: *«Крит доказал, что время парашютно-десантных войск прошло. Эти войска являются средством внезапности, а после Крита фактор внезапности полностью себя исчерпал»*. Штудент вначале подумал, что это сказано в шутку. Он и не подозревал, что, находясь под сильным впечатлением потерь на Крите, Гитлер пришел к такому выводу вполне серьезно, а его военные советники только укрепляли в нем это слишком поспешно сложившееся мнение.

После Крита Гитлер, который обычно всегда поощрял новые виды оружия и различные усовершенствования, почти совсем исключил парашютно-десантные войска из своих планов и идей. Совершенно неразрешимой загадкой Второй мировой войны остается то, как могло произойти, что Гитлер, умевший интуитивно угадывать новые возможности в войне, здесь, боясь риска, упустил эти возможности и не пожелал извлечь уроков из Критской операции, предоставив это своим противникам.

Другое дело Штудент; для него Крит явился горьким и тяжелым уроком, свидетельствующим о том, что воздушно-десантное наступление на хорошо подготовленные к обороне аэродромы нельзя проводить старыми методами. Просматривая английскую «Памятку по борьбе с воздушно-десантными войсками», он, к своему удивлению, обнаружил, что англичане, использовав попавшие в их руки немецкие приказы на проведение операции в Голландии, проделали у себя на основании этих данных большую работу. Впоследствии Штудент говорил, что если бы он узнал об этом раньше, то организовал бы высадку посадочного десанта на удобных для этого пологих возвышенностях и только после этого при поддержке авиации начал бы осуществлять наступление на аэродромы.

Но он этого не знал, а данные разведки и аэрофотосъемки, а также материалы, взятые из сообщений противника, не давали ему повода коренным образом менять свою тактику. Так был создан план операции, который, как выяснилось впоследствии, несмотря на все недостатки, оказался все же приемлемым.

* * *

Точка зрения Гитлера, высказанная им в июле 1941 года, явилась жестоким ударом не только для немецких парашютно-десантных войск, но и в первую очередь для их создателя. Окрыленный успехами на Крите, Штудент вынашивал самые смелые планы дальнейшего развития этого рода войск. Тем не менее он не упал духом и продолжал неустанно трудиться над совершенствованием нового оружия, которое было бы незаменимо для нанесения решающих ударов в начавшейся к тому времени войне против России. Но в ходе войны на Востоке парашютно-десантная операция была проведена всего один раз и то в самые первые дни войны.

25 июня 1941 года один взвод полка «Бранденбург»[1] выбросился на парашютах в районе станции Богданово, имея задачу овладеть железнодорожными мостами через Западную Двину[2] на линии Лида—Молодечно, находящимися недалеко от этой станции. Указанные мосты имели большое значение для быстрого продвижения немецких войск в Прибалтике, а также для последующего их снабжения. Взводу удалось уничтожить охрану мостов и удерживать их в своих руках до подхода немецких передовых частей. Десантирование прошло успешно, несмотря на возникшие во время высадки непредвиденные трудности. По плану предусматривалось, что высадка десанта произойдет примерно за час до подхода немецких танков. Воздушная разведка сообщила, что мосты охраняются сторожевой командой и, по всей вероятности, подготовлены к взрыву. Когда 25 июня первый «Юнкерс» на высоте 55 м приблизился к месту высадки, его встретил ураганный огонь противника. Пилот и бортрадист были тяжело ранены, один мотор вышел из строя. Командир взвода лейтенант Лекс выпрыгнул со своими людьми из поврежденной машины раньше времени. Впоследствии оказалось, что это было очень правильным решением, потому что в намеченном по плану пункте выброски стояли 14 хорошо замаскированных русских танков, не замеченных воздушной разведкой. Второй машине удалось выбросить людей и оружие только после повторного захода. Последовала долгая и упорная борьба с русскими

[1] Полк «Бранденбург» (800-й полк особого назначения) являлся совершенно особой частью, ибо на его подразделения возлагались задачи по проведению диверсий и террористических актов за линией фронта. Впоследствии этот полк вырос в дивизию того же названия. *(Прим. ред. 1957 г.)*

[2] Автор ошибочно называет реку Березину Западной Двиной. *(Прим. ред. 1957 г.)*

танками и пехотой. Атаки русских были отбиты, но взвод понес большие потери: лейтенант Лекс и четыре солдата погибли, 16 человек получили ранения. Оставшимся от взвода 14 человекам пришлось удерживать мосты в течение 24 часов, так как первые немецкие танки, которые по плану должны были выйти к мостам в самое ближайшее время, натолкнулись на упорную оборону русских и не смогли вовремя наладить связь с десантом. Только вечером 26 июня к парашютистам, которые, несмотря на все непредвиденные трудности, выполнили свою задачу, пробились немецкие мотоциклисты.

Это был первый и последний немецкий парашютный десант за весь период наступления немецких войск на Востоке. Удивительно, что русские также не вводили в действие свои парашютно-десантные войска. Опасения немецкого верховного командования, что русские высадят свои парашютно-десантные дивизии и полки глубоко в тылу наступающих немецких армий, не оправдались. Наоборот, в Москве в октябре 1941 года ходили упорные слухи о том, что немецкие парашютисты должны вот-вот высадиться на Красной площади и даже в самом Кремле.

На Восточном фронте произошло нечто невероятное — там, где операции, проводимые на широком фронте, настоятельно требовали применения воздушно-десантных войск, они не были использованы[1]. Ни уязвимость слаборазвитой железнодорожной сети России, ни наличие крупных промышленных предприятий в тылу у русских не могли заставить немецкое верховное командование организовать там высадку десанта с задачей разрушить те или иные объекты. Командование стало буквально как огня бояться всяких воздушно-десантных операций[2].

[1] Основная причина слабого использования воздушно-десантных войск на Восточном фронте в кампании 1941—1942 годов — отсутствие у обеих сторон достаточного количества транспортных самолетов. Советский Союз к началу войны обладал незначительным парком машин, пригодных для переброски парашютистов, — около сотни специально переоборудованных бомбардировщиков ТБ-3 и несколько десятков лицензионных ПС-84 (Ли-2). В то же время германская транспортная авиация была целиком занята снабжением горючим и боеприпасами вырвавшихся вперед маневренных групп и отрезанных соединений (например, под Сольцами в июле 1941 года) и просто не могла выделить машины для десантных операций. *(Прим. ред.)*

[2] В полном противоречии с этим находится подписанная Гитлером 18 декабря 1940 года, то есть за пять месяцев до начала Критской операции, «Директива фюрера и верховного главнокомандующего № 21 («план Барбаросса»)». В разделе III (проведение операций), пункте Б (авиация), о применении воздушно-десантных войск в Восточной кампании говорилось следующее: *«Необходимо перерезать важнейшие в стратегическом отношении коммуникации русских, а также захватывать путем высадки десантов лежащие поблизости объекты (речные переправы и т. п.)».*

Вспоминая летнюю кампанию 1941 года, генерал-фельдмаршал Кессельринг пишет:

«Проведение операций на глубину до 1000 км при движении по сильно укрепленной вражеской территории требует усиленного снабжения войск, особенно там, где нельзя рассчитывать на захват запасов противника. Наши коммуникации и аэродромы на Восточном фронте находились большей частью в районах, подверженных воздействию со стороны противника. Охрана их была организована недостаточно хорошо. Снабжение по воздуху в больших масштабах не было подготовлено. Воздушно-десантные операции, которые являются просто необходимыми при таких глубоких маневрах, не предусматривались по неизвестным до сих пор причинам»[1].

В роковую зиму 1941/42 года русские неожиданно перешли в наступление. Они высадили в районе Ельни в тылу 4-й немецкой армии воздушно-десантную бригаду для оказания поддержки партизанским отрядам русского генерала Белова[2], затем десанты высадились в районе Дорогобужа и перерезали шоссе Смоленск—Вязьма. Переброшенные таким образом русские части должны были совместно с войсками, наступавшими от Торопца, отрезать группу армий «Центр». Кроме обычной выброски с парашютами, русские применили здесь новый, «передовой» и типично русский метод высадки десантов: транспортные самолеты на бреющем полете пролетали над покрытыми снегом полями и сбрасывали пехотинцев с оружием без парашютов прямо в глубокий снег. Толстый слой снега смягчал удар при падении, так что большинство солдат не получало никаких повреждений[3]. Высаженные таким образом русские солдаты потом в течение многих дней удерживали в своих руках большой участок леса с проходившей через него дорогой и, лежа при 38-градусном морозе на снегу на подостланных сосновых ветках, отбивали все атаки немцев, которые вначале носили довольно импровизированный характер. Лишь при поддержке прибывших из Вязьмы немецких самоходных орудий и

[1] Kesselring, Soldat bis zum letzten Tag, Bonn, 1953, S. 136.

[2] Этот десант был выброшен в интересах 1-го гвардейского кавалерийского корпуса генерала Белова, действовавшего в тылу у немцев. В состав десанта входили два батальона 201-й воздушно-десантной бригады и 250-й стрелковый полк. *(Прим. ред. 1957 г.)*

[3] В 1930-х годах в СССР действительно проводились эксперименты по беспарашютному сбрасыванию десантников с минимальной высоты с легкомоторных самолетов (в частности, с помощью «кассет Гроховского»). Но в реальных боевых условиях такая методика не применялась. *(Прим. ред.)*

пикирующих бомбардировщиков удалось очистить дорогу от русских.

Советские воздушно-десантные части регулярно сбрасывались на парашютах или высаживались на льду замерзших озер в тылу у немецких армий и организовывали там партизанскую войну.

В ходе войны русские перебросили по воздуху в немецкий тыл свыше 37 тыс. различных военных специалистов и огромное количество военных грузов. Они организовали там партизанскую войну, которая в конечном счете не только сковала все немецкие тыловые охранные части и большое количество техники и рабочей силы, но и оказала решающее влияние на весь ход боевых действий[1].

В английских воздушно-десантных войсках одним из главных методов проведения десантов были так называемые операции коммандос, то есть диверсионно-разведывательные действия мелких боевых групп. Еще в 1941 году английские парашютисты неожиданно и довольно успешно высадились в Южной Италии. В то время первые немецкие части, которые должны были впоследствии войти в состав немецкого корпуса «Африка», начали марш через Италию, чтобы сосредоточиться в портах Бари, Бриндизи и Таранто, откуда они должны были переправиться в Северную Африку. Английское командование искало способ нарушить эти передвижения немецких войск и одновременно оказать моральное воздействие на население Италии.

Англичане нашли такое решение, которое наряду с гениальностью замысла было простым по форме и обещало большой успех. Объектом, по которому они намеревались нанести удар, был водопровод. Вышеупомянутые портовые города, так же как и другие населенные пункты Южной Италии, получали питьевую воду с горного хребта Абруццо, откуда драгоценная влага по огромным трубам доставлялась на юг. С острова Мальта, расположенного прямо перед итальянскими портами, который в то время почти совсем не подвергался никакому воздействию со стороны противника, вылетели разведывательные самолеты, чтобы при помощи аэрофотосъемки определить точный путь пролегания труб водопровода. Помимо этого, от одной итальянской строительной фирмы были получены через нейтральную страну некоторые весьма ценные специальные сведения о водопроводе.

[1] Guillaume A., Warum siegte die Rote Armee, Baden-Baden, 1949, S. 249.

Среди изъявивших желание участвовать в операции были два итальянца, которые поступили на службу к англичанам из ненависти к фашизму.

Небольшой отряд в составе 8 офицеров и 31 рядового во главе с майором Притчардом был на самолетах переброшен на Мальту. Здесь участники десанта получили последние инструкции и боевую задачу, сущность которой заключалась в том, чтобы *«нарушить водоснабжение Южной Италии путем взрыва акведука в районе горы Монте-Вольтурно»*.

Место было выбрано очень удачно. Горы Абруццо — один из живописнейших горных хребтов Италии; население его очень малочисленно, а потому там почти совсем нет полицейских постов и воинских частей. В 80 км западнее объекта расположена бухта Салерно, где отряд, после выполнения задания, должна была взять на борт английская подводная лодка «Трайэмф». План операции был предельно прост и ясен: прыжок с парашютами ночью вблизи объекта, подрыв акведука и отход к побережью.

10 февраля 1941 года шесть английских бомбардировщиков типа «Уитли», в которых разместился отряд Притчарда, вылетели на задание. Для того чтобы отвлечь внимание итальянской службы ВНОС, два других бомбардировщика должны были совершить налет на участок железной дороги далеко от района высадки парашютистов. Около 21 часа 30 минут отряд Притчарда совершает прыжок в нескольких сотнях метров от объекта. Парашютисты удачно приземляются на мягкий снег и сосредоточиваются в условленном месте. Над горами Абруццо, покрытыми глубоким снегом, восходит луна. В пункт сосредоточения прибывают все, за исключением команды одной машины, в которой находятся несколько саперов. Кроме этой неожиданности, парашютистов ожидает еще одна: вместо положенного по плану одного акведука они обнаруживают целых два, которые широкой дугой пересекают долину на некотором отдалении один от другого. Нельзя терять ни минуты. Притчард тщательно изучает обстановку, в то время как его люди собирают сброшенные контейнеры с взрывчаткой. Для обеспечения безопасности англичане занимают расположенный поблизости хутор. Хозяевам ничего не остается, как сделать хорошую мину при плохой игре.

Около полуночи парашютисты относят взрывчатку к самому большому из акведуков и забивают ее в каменную кладку. Взрыв. Со страшным грохотом сооружение раскалывается на части и осе-

дает, скрываясь в облаках огня и дыма. Вода бурным потоком устремляется в долину.

Не теряя ни минуты, отряд трогается в обратный путь. Когда наступает рассвет, парашютисты прячутся в пещере, чтобы дождаться темноты. Но добраться до бухты Салерно им не удается. Их выдают следы, оставленные в глубоком снегу. Отряд целиком попадает в плен. Однако задание уже выполнено.

Этот десант в районе Монте-Вольтурно явился лишь началом. Впоследствии основным районом деятельности парашютистов, забрасываемых западными державами в тыл немецких армий, становится Франция. Сразу же после подписания франко-германского перемирия в 1940 году французский генерал де Голль начинает формировать в Лондоне при помощи англичан войска «Сражающейся Франции».

Сотрудники штаба де Голля полковник Ваврэн и майор д'Эстьен д'Орв получают задание установить и поддерживать связь с теми кругами во Франции, которые выражают сочувствие этому движению. Первые контакты устанавливаются по морю. Но, поскольку англичане к этому времени уже наметили создание специальных частей — «коммандос», чтобы с их помощью развязать в оккупированных странах Европы «малую войну», используя в первую очередь население этих стран, 29 сентября 1940 года деголлевцы приступают к созданию так называемой роты воздушной пехоты.

Командование этой ротой было возложено на капитана Берже, который до разгрома Франции служил в 601-м французском парашютно-стрелковом батальоне. Костяк этого подразделения до середины декабря 1940 года прошел подготовку во вновь открытой парашютной школе в Рингвее, после чего все подчиненные капитана Берже по очереди обучались в специальной школе, имевшей кодовое название «17-я станция». Эта школа являлась первоклассным военно-учебным заведением, преподавательский состав которого был прекрасно подготовлен по программе, включавшей борьбу джиу-джитсу, снайперскую стрельбу, криминалистику, психологию, а также узкие военные и экономические вопросы. Подготовка проводилась по английским методам: обучавшийся должен был знать по возможности все. Он должен был прежде всего стать хорошим спортсменом, борцом, боксером, знать различные приемы борьбы, отлично владеть личным огнестрельным оружием. Обучавшиеся там солдаты расходовали ежедневно ог-

ромное количество боеприпасов, чтобы научиться хорошо стрелять из пистолета. Их учили всему, что могло им пригодиться. В отличие от русских англичане предпочитали массовым операциям, проводимым посредственными агентами, такие операции, которые осуществлялись хорошо обученными специалистами. Для подготовки специалистов они не жалели ни денег, ни времени. Налаживание связей и создание сети агентов во Франции возлагались на Центральное бюро разведки и действия при штабе де Голля.

После объявления Германией войны России к движению де Голля присоединились французские коммунисты, в лице которых англичане получили во Франции многочисленных и хорошо организованных помощников. Но вместе с тем изменились и методы борьбы. Верх одержала так называемая московская школа партизанской войны.

* * *

Зимой 1941/42 года англичане совместно с силами французского движения Сопротивления провели операцию, которая помогла им значительно расширить свои сведения о состоянии немецкой радиолокационной службы. Еще до начала Второй мировой войны исследования, проводившиеся в Германии и Англии, показали, что коротковолновые радиоимпульсы, направленные на какой-либо предмет, отражаются от этого предмета и возвращаются к исходному пункту, где на экране электронно-лучевой трубки появляется световой сигнал. Поскольку было установлено, что время, которое проходит с момента посылки радиоимпульсов до их возвращения к исходному пункту, зависит от удаления предметов и измеряется мельчайшими долями секунды, создалась возможность определять расстояния до предметов при помощи искровых счетчиков. Кроме того, не менее важным обстоятельством было и то, что благодаря этим радиоимпульсам можно было в любое время суток и в любую погоду обнаруживать приближающиеся самолеты и корабли и даже определять ночью с самолета очертания населенных пунктов и других местных предметов. Англичане сделали это открытие раньше, чем немцы, и уже к началу войны добились в этой области некоторого преимущества. Как у англичан, так и у немцев к началу войны имелись стационарные и подвижные радиолока-

ционные установки, которые работали в системе службы ВНОС и которые с лета 1940 года стали все больше и больше вытеснять применявшиеся в немецкой зенитной артиллерии акустические и оптические дальномеры. Радиолокационные приборы, установленные на побережье, заблаговременно предупреждали органы ПВО о приближении вражеских самолетов. Уже осенью 1940 года англичане имели возможность своевременно предупреждать свою истребительную авиацию о приближении самолетов противника.

В ноябре 1941 года английская разведка получила от членов французского движения Сопротивления сведения о том, что севернее Гавра немцы установили крупную радиолокационную станцию. Немедленно был составлен план операции по захвату этой установки. Англичане намеревались снять с приборов основные детали, чтобы путем изучения их в своих радиолабораториях ознакомиться с состоянием немецкой радиолокационной аппаратуры, узнать частоты, используемые немцами, и получить принципиальные схемы приборов.

Сведения, необходимые для осуществления налета на радиолокационную установку, были добыты при помощи членов французского движения Сопротивления и аэрофоторазведки. Из данных разведки английское командование узнало, что радиолокационная установка немцев заходится южнее мыса Антифер, вблизи небольшого населенного пункта Брюнваль, на краю скалистого берега, на высоте около 90 м над уровнем моря. Подхода со стороны моря нет, за исключением узкой бухты недалеко от Брюнваля, ведущей к песчаному пляжу, к которому подходит дорога. Эта дорога перегорожена проволочными заграждениями и контролируется многочисленными пулеметными точками. Личный состав, обслуживающий установку, располагается на некотором удалении от побережья в небольшом домике, напоминающем загородную виллу. В Брюнвале и на ферме Пресбитер, расположенной примерно в 350 м северо-восточнее немецкой установки, наводились сильные немецкие гарнизоны. В окрестных деревнях были расквартированы солдаты одной немецкой танковой дивизии.

Для того чтобы операция прошла успешно, ее надо было провести в самые сжатые сроки. Приблизиться к радиолокационной установке со стороны моря мешали расположенные вдоль берега пулеметные точки. Следовательно, оставалось одно — высадить-

ся с воздуха. После выполнения задания парашютистов можно было эвакуировать на кораблях. Возглавить операцию поручили майору Фросту, опытному офицеру, о котором впоследствии много говорилось. Группа, которую он возглавлял, состояла из 6 офицеров, не считая его самого, и 112 солдат. Согласно разработанному им плану, отряд должен был высадиться позади радиолокационной установки и после захвата нужных деталей пробиться к песчаному берегу в районе Брюнваля, где его должны были ожидать корабли, которые доставили бы его обратно в Англию.

В ночь с 27 на 28 февраля 1942 года майор Фрост со своими людьми садится в самолеты и поднимается в воздух, а два миноносца, несколько торпедных катеров и одно десантное судно, на борту которого находится сильная ударная группа, выходят в море для того, чтобы в случае необходимости оказать поддержку отходящим парашютистам. Британские ночные истребители совершают одновременный налет на различные объекты побережья, отвлекая внимание службы ВНОС. Около полуночи команда Фроста пересекает французское побережье и совершает прыжок в намеченном месте. Одна группа выбрасывается в четырех километрах от объекта. Сосредоточившись после приземления, первые три группы бесшумно приближаются к своим объектам. Казарма, где размещаются пулеметчики и радисты, пуста. Парашютисты осторожно пробираются ощупью по пустому первому этажу, поднимаются по лестнице на второй этаж, где находят одного-единственного немецкого солдата, которого они быстро обезвреживают. Между тем другая группа под командованием Юнга приближается вплотную к радиолокационной установке. Солдаты перерезают колючую проволоку, которой окружена радиолокационная установка. Немецкий часовой открывает огонь. Поздно! В результате короткой борьбы почти все застигнутые врасплох немецкие солдаты уничтожены. Лишь некоторым из них удается ускользнуть под покровом ночи. Однако звуки выстрелов уже встревожили окрестные гарнизоны. В то время как инженер с лихорадочной поспешностью снимает с приборов важнейшие детали, саперы закладывают подрывные заряды и подают условные световые сигналы в сторону моря. С фермы Пресбитер открывает огонь немецкий станковый пулемет. Падает один английский солдат. В это время раздается глухой взрыв — это подрывные заряды выполняют свою разрушительную миссию. Фрост поспешно снимает охранение, и отряд бегом устремляется в сторону Брюнваля.

По дороге английские солдаты натыкаются на слабые немецкие посты и завязывают с ними перестрелку. Высаженная слишком далеко четвертая группа поспевает как раз вовремя, чтобы принять участие в подавлении одного немецкого дота и нескольких мелких огневых точек и вместе с остальной частью отряда достигнуть берега моря. Там десантников уже ждут моряки, которые быстро перевозят их на корабли.

Трофеи этой ночи — несколько пленных немцев и важные детали, снятые с радиолокатора, — достались англичанам сравнительно небольшой ценой: один убитый, семеро раненых и семеро пропавших без вести. Цена невелика, зато знание частот, на которых работала немецкая радиолокационная аппаратура, позволило англичанам нарушить работу немецкой радиолокационной службы, а также деятельность пунктов управления огнем и службы ВНОС при помощи выброски с самолетов листов фольги и применения радиостанций, создающих помехи. Теперь авиация союзников стала совершать налеты на немецкие города, не встречая серьезного сопротивления со стороны противовоздушной обороны противника. Если не считать взятия Эбен-Эмаеля, это был единственный пример большого успеха, достигнутого парашютистами в результате внезапного налета на небольшой объект противника.

Другая не менее значительная «операция коммандос» была проведена англичанами ровно через год, в конце февраля 1943 года, в Норвегии[1]. На этот раз объектом нападения был завод по производству тяжелой воды в Рьюкане. Целью этого налета был срыв немецких планов использования атомной энергии.

Выстроенный немцами недалеко от города Рьюкан завод «Норск-Гидро» являлся единственным в Европе сооружением, на котором производилась так называемая тяжелая вода — вещество, получаемое путем электролиза простой воды. Для получения 2 куб. см тяжелой воды расходовалось около 100 литров обычной воды. Тяжелая вода была необходима в качестве замедлителя нейтронов при цепной реакции как в атомной бомбе, так и в атомных двигателях. По данным конференции немецких ученых, производительность этого завода увеличилась в течение 1942 года с 1,5 до 5 тыс. кг тяжелой воды, в соответствии с чем увеличились и имеющиеся за-

[1] В мае 1942 года англичане провели десантирование другого рода. Этот десант имел большое политическое значение — группа чешских эмигрантов, обученных в Англии, высадилась на парашютах недалеко от Праги с задачей убить заместителя рейхскомиссара Чехии обер-группенфюрера СС Гейдриха.

пасы ее. Это не ускользнуло от внимания английской разведки, и вскоре было решено разрушить завод. После тщательного изучения этого вопроса английское высшее командование пришло к выводу, что провести такую операцию путем высадки посадочного десанта невозможно ввиду того, что узкая, поросшая лесом горная долина, где располагался завод, усиленно охранялась немцами и, кроме того, местность была неблагоприятной для посадки транспортных самолетов. Чтобы добыть более точные данные, англичане высадили в этом районе четырех бывших норвежских военнослужащих, перешедших на службу к англичанам. Норвежцы были доставлены на самолетах и выброшены с парашютами на расстоянии около 250 км от объекта. Соорудив себе убежище, они начали собирать сведения о заводе. Получив по радио интересовавшие их данные, англичане направили из Шотландии в Норвегию два грузовых планера с 30 саперами. Один из планеров разбился в горах, у другого при перелете береговой линии оборвался буксирный трос, и поэтому он был вынужден приземлиться преждевременно. Вся команда была взята в плен, после чего немецкие оккупационные власти в Норвегии провели ряд мероприятий по усилению бдительности и охраны важных объектов.

В ночь с 22 на 23 января из Англии вылетел новый отряд «коммандос». Однако густой туман в районе десантирования вынудил самолет с парашютистами вернуться.

16 февраля шести парашютистам, составляющим группу «Бродсайд», удается наконец высадиться на льду Скрикенского озера в 50 км юго-западнее группы «Суоллоу», сброшенной накануне. После длительных, полных приключений скитаний обеим группам удается соединиться. Обсудив обстановку, они намечают план совместных действий. Из собранных различными путями сведений становится ясным следующее: между насосной станцией и гидролизным заводом находятся два барака, где живут 15 немецких солдат. Охрана состоит из парного поста, который регулярно сменяется через каждые два часа. Кроме того, территория завода охраняется четырьмя норвежскими вахтерами. Парашютисты разбиваются на две группы: прикрытия и подрывную. Группа прикрытия должна проделать проход в проволочном заграждении и занять оборону, чтобы не допустить помех со стороны немецких часовых. В случае тревоги она должна напасть на охрану. В тот момент, когда группа прикрытия займет оборону, подрывная группа проникнет на территорию завода. Парашютисты договорились не зажигать карман-

ных фонарей и огня, каждый из них дал клятву при угрозе попасть в плен покончить жизнь самоубийством.

В ночь с 27 на 28 февраля парашютисты проникают незамеченными на территорию завода, где быстро обезвреживают застигнутого врасплох норвежского вахтера. Один из участников этого десанта рассказывает следующее:

«Я тут же начал закладку подрывного заряда. Это удалось мне быстро и без особого труда. Макеты, на которых мы тренировались в Англии, точно воспроизводили действительную конфигурацию объекта. Я уже успел заложить половину зарядов, когда вдруг позади меня раздался звон разбиваемого стекла. Оглянувшись, я увидел, что кто-то разбил окно, выходящее во двор. В окне показалась голова человека. Это был один из двух моих товарищей, которые после напрасных поисков кабельного туннеля решили действовать на собственный страх и риск. Один из них вылез через окно во двор и помог мне заложить оставшиеся заряды. Дважды проверив их, я вставил запальные шнуры. Перед тем как зажечь их, мы снова проверили все заряды. Со двора не было слышно никаких признаков тревоги. Запалив оба шнура, я приказал пленному норвежскому вахтеру, если он хочет спасти свою жизнь, бежать на верхний этаж здания. Мы также поспешили укрыться подальше от опасного места. Когда мы были уже наверху в 20 шагах от двери, ведущей в погреб, раздался сильный взрыв. Сняв часовых у главного входа, мы миновали ворота и поднялись на железнодорожную насыпь»[1].

После долгих приключений участникам десанта удалось вернуться в Англию. Остатки запасов тяжелой воды спустя несколько недель были уничтожены норвежскими партизанами, которые погрузили ее на баржу и утопили в море.

Так небольшая группа людей благодаря упорству и отваге провела операцию, которую по значению можно сравнить с крупной фронтовой операцией. В летописи английских воздушно-десантных войск этот «бой за тяжелую воду» будет стоять на одном из первых мест как яркое свидетельство мужества и отваги парашютистов.

В то время как «операции коммандос», проводимые англичанами, принимали все более значительные масштабы, немецкое вер-

[1] Laurence L., Down over Zero, New York.

ховное командование одобряло подобные проекты с большим трудом. Когда в ноябре 1942 года американцы и англичане высадились в Северной Африке, их снабжение, шедшее по единственной железнодорожной линии Алжир—Константина и по нескольким отходящим от нее узкоколейным веткам, могло быть полностью сорвано умелыми диверсиями со стороны держав Оси. Горный характер местности, многочисленные мосты и виадуки создавали идеальные условия для совершения различных диверсий, тем более что удачный взрыв одного лишь моста или туннеля мог на продолжительное время полностью остановить снабжение союзников. Кроме того, проведение там подобных операций облегчалось еще и тем, что диверсионные группы могли под покровом ночи высаживаться вблизи объекта и спокойно вести наблюдение с расположенных рядом высот. Правда, возвращение к своим войскам в этих условиях сильно затруднялось и, отправляя диверсионные группы на выполнение таких заданий, следовало ожидать, что участники операции попадут в плен, однако важность задания отодвигала на задний план всякие соображения подобного рода и оправдывала возможные жертвы. Так, командованием держав Оси было принято решение направить в этот район в течение зимы 1942/43 года несколько диверсионных групп, чтобы парализовать снабжение войск союзников. Из 14 десантных групп, выброшенных в районе железной дороги с парашютами или приземлившихся на грузовых планерах, успеха добились лишь немногие. Причиной неудач почти всех направленных сюда немецких и итальянских диверсионных групп были либо неточное десантирование, либо предательство местного населения, либо, наконец, недостаточная подготовка к операции[1]. Наиболее успешным оказался десант, выброшенный для взрыва железнодорожной линии на участке «горж-де-фер» восточнее Алжира, который на несколько дней остановил снабжение союзников. Последняя диверсионная операция, проведенная итальянцами 15 мая 1943 года и направленная против аэродрома в Эйн-Бейде, провалилась, так как она основывалась на разведывательных данных, полученных за несколько недель до ее осуществления, и союзники за это время успели

[1] То, что эти операции все же оказали на ход событий определенное, хотя и косвенное воздействие, видно из следующего замечания, которое генерал Эйзенхауэр сделал а своих мемуарах. В своей книге «Crusade in Europe» он пишет: *«Поскольку противник в скором времени дошел до того, что стал по ночам высаживать парашютистов с диверсионными целями, мы были вынуждены поручить охрану многочисленных каналов, мостов, туннелей и других сооружений, где несколько смелых диверсантов могли легко нарушить наши коммуникации, французским частям».*

покинуть аэродром. Всего в руки союзников из числа немецких и итальянских диверсионных групп попали 147 человек.

В связи с предстоящим выходом Италии из коалиции держав «Оси» немецкое верховное командование еще в августе 1943 года перебросило из Южной Франции в район южнее Рима 2-ю парашютно-десантную дивизию, которая составляла в тот момент единственный свободный резерв. После того как Италия объявила о капитуляции, 2-я парашютно-десантная дивизия, действуя совместно с 3-й моторизованной гренадерской дивизией, в результате боев, носивших местами ожесточенный характер, заставила итальянские войска, расположенные в Риме и вокруг него, сложить оружие, что дало возможность обеспечить безопасность снабжения 10-й немецкой армии, сражавшейся на юге Италии в районе Салерно и Таранто.

К этому же времени относятся и две другие немецкие «операции коммандос», одна из которых приобрела мировую известность[1].

На следующее утро после того, как Италия подписала акт о безоговорочной капитуляции, у Монте-Ротондо, где помещалась ставка итальянского верховного командования, приземлился парашютный батальон под командованием Герике. Но парашютисты опоздали: итальянский король и маршал Бадольо уже покинули ставку.

К 12 сентября генерал-полковник Штудент по личному приказу Гитлера подготовил операцию по освобождению бывшего главы итальянского правительства — Бенито Муссолини. Эта операция готовилась в такой строжайшей тайне, что в известность не был поставлен даже командующий войсками Юга генерал-фельдмаршал Кессельринг. Вместе с парашютистами в этой операции принимал участие обер-штурмбанфюрер СС Скорцени, который имел специальное задание от фюрера. Около полудня 12 сентября после налета американской авиации на аэродром Пратика-ди-Маре, в результате которого чуть было не погибли готовые к вылету немецкие планеры, парашютно-десантная рота Берлепша вылетела в Абруццо. У высокогорного отеля «Кампо Императоре» в массиве Гран-Сассо, где Муссолини содержался под арестом, планеры соверши-

[1] Кроме этих «операций», мировую известность получила еще одна, правда, не военная, а скорее политическая «воздушно-десантная операция». Речь идет о прыжке с парашютом, который совершил в Шотландии в ночь с 10 на 11 мая 1941 года рейхсминистр Рудольф Гесс. Хотя Гесс и не был парашютистом, он решился на прыжок с парашютом, чтобы машина, на которой он летел, не попала в руки врага. О подробностях этой нашумевшей «операции» и о том, каким образом Гессу удалось совершить такой трудный прыжок из скоростного истребителя, можно прочесть в книге: Hess I., England — Nurnberg — Spandau, Ein Schicksal in Briefen, Druffel Verlag, Leoni. 1952, S. 31.

ли посадку. Личный пилот Штудента капитан Герлах на самолете Физелер «Шторх» перевез освобожденного «дуче» вместе с ответственным за его безопасность обер-штурмбанфюрером СС Скорцени в Пратика-ди-Маре, где их уже ожидал самолет Не 111, который благополучно доставил их в Германию.

Сенсация, вызванная этой операцией, объясняется тем, что место заключения Муссолини было строжайше засекречено и неоднократно менялось. Освобождение Муссолини произошло как раз в тот момент, когда новые итальянские власти намеревались передать его американцам.

Другая смелая операция, которая в случае успеха произвела бы не меньшую сенсацию, проводилась в Боснии в июне 1944 года. 501-й парашютно-десантный батальон СС высадился в населенном пункте Дрвар с задачей захватить штаб-квартиру партизанского маршала Тито и в первую очередь самого Тито. Но в последний момент Тито удалось ускользнуть от парашютистов, которым досталась только его маршальская форма. Батальон в конечном счете сам оказался вынужденным перейти к обороне, и только пробившаяся к нему с севера эсэсовская дивизия «Принц Евгений» освободила парашютистов из окружения. Спустя несколько дней после этой операции 500-й парашютно-десантный батальон «СС» высадился на планерах в центре французского партизанского района в Западных Альпах недалеко от Васьё и совместно со 157-й горно-стрелковой дивизией захватил горный массив Веркор. Действовавшие в этом районе партизаны, которым за несколько дней до этого американские самолеты сбросили значительное количество оружия, были рассеяны.

Наряду с планированием и проведением подобных мелких операций, которые при всей своей значительности и смелости замысла были все же разрозненными и не могли оказать решающего влияния на ход войны, немецкое верховное командование, несмотря на бурные протесты со стороны некоторых генералов, планировало и более крупные воздушно-десантные операции.

Так, в Средиземном море было намечено нанести решающий удар по острову Мальта. В Витербо и Тарквини генерал Рамке обучал солдат итальянской парашютно-десантной дивизии «Фольгоре» («Молния»), которой командовал генерал Фраттини. За весьма короткое время из этих солдат было создано вполне боеспособное соединение, о котором генерал-фельдмаршал Кессельринг отзывался так:

«Обладавший большой энергией генерал парашютно-десантных войск Рамке быстро и с большим успехом обучил итальянских парашютистов, превратив их дивизию в отличное соединение. Учения, на которых я присутствовал, показали, что солдаты этой дивизии обладают духом, присущим настоящим парашютистам. Многочисленные трудности, которые вставали на их пути, преодолевались ими с большим мужеством»[1].

Действуя совместно с немецкими парашютистами, итальянская парашютно-десантная дивизия должна была высадиться на Мальте и захватить остров. На этот раз Штудент имел в своем распоряжении значительно больше средств, чем во время Критской операции. Ему предоставлялось большое количество тяжелых грузовых планеров грузоподъемностью 21 т, предназначенных для перевозки танков, а также двухфюзеляжные планеры грузоподъемностью в 2,5 т для транспортировки легких орудий[2] и автомашин.

Для проведения операции был разработан следующий план:

1. После налета планеров на зенитные батареи основные силы посадочно-десантных войск должны были высадиться на высотах южнее Ла-Валетты, создать там плацдарм и оттуда повести наступление на аэродромы и город.

2. Высадка морского десанта также должна была произойти южнее города, с тем чтобы войска, высадившиеся с моря, могли участвовать в наступлении на город во взаимодействии с воздушно-десантными войсками.

3. Отвлекающий удар наносился в направлении бухты Марса-Широкко.

4. Воздушное обеспечение переброски и высадки морского десанта возлагалось на итальянский военно-морской флот и на 2-ю немецкую воздушную армию, соединения которой должны были незадолго до высадки воздушного десанта нанести массированный удар по Ла-Валетте, а также по аэродромам и огневым позициям зенитной артиллерии на острове.

Подготовительные налеты на Мальту начались в первой половине апреля 1942 года и продолжались без перерыва, за исключением тех случаев, когда авиация получала задание уничтожать направлявшиеся на Мальту английские конвои, из кото-

[1] Kesselring, Soldat bis zum letzten Tag, Bonn, 1952, S. 173.

[2] Вместо подразделений тяжелой артиллерии был сформирован тяжелый парашютно-десантный минометный дивизион, материальная часть которого могла быть целиком сброшена с парашютами.

рых к острову не удалось пробиться почти ни одному кораблю. Положение со снабжением на Мальте становилось тяжелым, а непрекращающиеся налеты немецкой авиации ослабляли моральный дух английских солдат, оборонявшихся с исключительным мужеством.

Подготовка к операции еще не закончилась, когда генерал Роммель вынужден был начать наступление в Африке, чтобы опередить готовящееся там наступление англичан. Шествуя триумфальным маршем по Африке, Роммель гнал перед собой противника. Вскоре был взят Тобрук. Цель операции была достигнута, но Роммель продолжал преследование, и командование вновь отложило высадку десанта на Мальте, чтобы поддержать наступление Роммеля на Египет. Наступление продолжалось. Роммелю казалось, что он сможет овладеть дельтой Нила и Суэцким каналом. Теперь сюда следовало направить воздушно-десантные войска, чтобы они, опережая отступающие английские части, высаживались у них в тылу и отрезали им все пути отхода.

В районе Эль-Аламейна противнику удалось наконец закрепиться. Тогда Роммель обратился к командованию воздушно-десантных войск с просьбой помочь ему прорвать последний рубеж на пути к долине Нила и уничтожить вражеские танки, преградившие путь на Александрию. Слишком поздно! Плохое снабжение и отсутствие заинтересованности у главного штаба вооруженных сил в том, как развиваются события на «второстепенном африканском театре военных действий», привели к тому, что все попытки Роммеля провалились. Вместе с тем на неопределенный срок было отложено и проведение воздушно-десантной операции по захвату Мальты.

Та же участь выпала и на долю плана Штудента по созданию воздушного моста в Батуми — черноморский порт русских, расположенный недалеко от турецкой границы. Этот план, разработанный летом 1942 года, предусматривал, что плацдарм, созданный в Батуми, будет удерживаться до весны следующего года. С этого плацдарма немецкие части, переброшенные по воздуху через Черное море, смогли бы беспрепятственно наступать на Баку по Военно-Грузинской дороге, в то время как парашютисты должны были высадиться непосредственно в районе Баку, чтобы помешать противнику разрушить ценное оборудование нефтяных промыслов. Этот план имел много общего с другим, более ранним планом Штудента, получившим название «Ирландия». В нем также предусматривалось, что если парашютисты, высаженные в Север-

ной Ирландии, встретятся с превосходящими силами противника и не сумеют удержать плацдарм, они смогут уйти через нейтральную территорию. Для снабжения парашютистов, которые по плану должны были высадиться в Ирландии силами до бригады, выделялось 90 Не 111, с которыми, ввиду их большой скорости, бороться было гораздо труднее, чем с малоподвижными и более тихоходными «Юнкерсами».

План захвата воздушным десантом полуострова Рыбачий на Мурманском направлении также остался только на бумаге. Зато в 1943 году в районе Аральского моря (к востоку от Каспия) были выброшены специальные отряды полка РГК «Бранденбург». В состав этих отрядов, высаженных с диверсионными целями, входили в основном представители тюркских племен.

Кроме того, на северной границе Индии англичан сильно беспокоил факир Ипи, которому немецкие самолеты иногда сбрасывали вооружение и боеприпасы.

* * *

Между тем обстановка на всех фронтах резко ухудшилась. Начался великий перелом. У Главного штаба вооруженных сил не было больше ни крупных резервов, ни сильных и высокоподвижных воздушно-десантных войск, с которыми можно было бы еще попытаться изменить ход войны в свою пользу. Вместо этого тяжелые грузовые планеры доставляли на фронт лишь продовольствие и боеприпасы, а шестимоторные «Гиганты», называемые «товарными вагонами», перевозили танки, орудия, тягачи, горючее и прочее военное имущество[1].

[1] Особого упоминания заслуживает организация и проведение снабжения по воздуху окруженной немецкой группировки в районе Демянска весной 1942 года, а позднее — группировки под Сталинградом и войск, оборонявших Тунис. Успех воздушного моста, проложенного к Демянску и действовавшего с 8 февраля по 19 мая 1942 года, по которому в район, где находились в окружении шесть немецких дивизий общей численностью до 100 тыс. человек, на глубине 200 км от линии фронта, было доставлено 265 тыс. т различных грузов и эвакуировано 34 тыс. раненых, позволил нам впоследствии надеяться, что и окруженная под Сталинградом 6-я армия сможет бесперебойно снабжаться по воздуху до конца блокады.

Для снабжения сталинградской группировки было выделено (по состоянию на 1 декабря 1942 года) около 200 Ju 52, 100 Не 111 и 20 Ju 86. К концу боев снабжение окруженной сталинградской группировки осуществлялось при помощи 308 Ju 52 и 355 Не 111. Потери авиации за период с 24 ноября 1942 года по 31 января 1943 года составили: 266 Ju 52, 165 Не 111, 42 Ju 86, 9 FW 200, 1 Ju 290 и 5 Не 177. В течение 70 дней авиация доставила войскам, окруженным в Сталинграде, 6591 т грузов и вывезла 28 тыс. раненых. В период обороны Туниса между Сицилией и Бизертой совершали рейсы в среднем два-три транспортных полка Ju 52 и один полк «Гигантов».

План создания воздушно-десантной танковой дивизии в составе 126 танков и двух парашютно-десантных полков, для транспортировки которых требовалось около 150 тяжелых и до 300 обычных планеров, реализован не был. Между тем планы, разработка которых проводилась в штабе Штудента, отнюдь не являлись бесплодными фантазиями! Проекты создания воздушно-десантной танковой дивизии и воздушно-десантной моторизованной гренадерской дивизии были вполне осуществимы. Использование таких соединений на широких просторах русского театра военных действий далеко за линией фронта, где почти совсем не было войск, против промышленных центров и баз снабжения означало бы для русских смертельную угрозу. При поддержке истребительной и истребительно-бомбардировочной авиации, базирующейся на аэродромы, расположенные в пределах района боевых действий десанта, эти соединения могли бы контролировать всю дорожную сеть противника, что, разумеется, полностью парализовало бы его промышленность. Для борьбы с ними русским потребовались бы сильные резервы, которые их командование вынуждено было бы снимать с фронта.

Высадка одной такой дивизии в дельте Нила лишила бы 8-ю английскую армию всех ее источников снабжения и с ней случилось бы то же самое, что случилось с африканским корпусом Роммеля.

Но главный штаб вооруженных сил оставался глухим к подобным планам. Там считали, что расходовать средства на такие эксперименты — это роскошь, забывая в то же время, что потери немецких войск при отступлении намного превышали то, чем можно было бы оснастить несколько воздушно-десантных дивизий. Под Сталинградом 6-я немецкая армия приковала к себе 90 русских дивизий; солдаты испытывали там огромные лишения и ожидали, что к ним вот-вот придет помощь, но авиация, которая должна была обеспечить снабжение 300 тыс. человек, справиться с этой задачей не сумела. Средства, которыми она располагала, были очень ограниченными, атмосферные условия отнюдь не благоприятствовали воздушному сообщению, а напряженная обстановка на других фронтах не позволяла направить на этот участок большее количество самолетов.

Именно здесь, под Сталинградом, наиболее губительными были последствия того, что после Критской операции идее воздушно-десантных войск не было уделено достаточно внимания и немецкая транспортная авиация не получила дальнейшего развития.

В результате битва под Сталинградом была проиграна, а Тунис перешел в руки союзников.

В ночь с 9 на 10 июля 1943 года на Сицилии у Джелы, Нишеми и Сиракуз приземляются американские парашютисты, совершают посадку английские планеры. Начинается первая крупная операция англо-американских воздушно-десантных войск. При посадке многие машины терпят аварии. Зенитная артиллерия союзников иногда обстреливает свои самолеты, что приводит к излишним потерям. В результате неправильного определения района выброски и сильного ветра многие подразделения рассеиваются. Штудент предлагает немецкому командованию нанести воздушно-десантный контрудар, выбросив в районах десантирования противника немецкий воздушно-десантный корпус численностью до 30 тыс. человек, район дислокации которого находится в южной Франции. Предложение Штудента отклоняется как чересчур смелое и вместо него принимается решение высадить в Силиции 1-ю немецкую парашютно-десантную дивизию без автомашин. Первым высаживается 3-й парашютно-десантный полк. Он совершает прыжок почти как на учениях, быстро сосредоточивается и начинает наступление в направлении Аугусты.

Однако, будучи обойденным крупными бронетанковыми силами противника, полк вынужден с боями отойти назад. Пробравшись под мостом, на котором стоит вражеская танковая колонна, и одурачив противника, немецкие парашютисты благополучно добираются до своих позиций. Можно себе представить удивление англо-американских парашютистов, когда в ночь с 14 на 15 июля они наталкиваются на высадившихся незадолго до них и занявших оборону по реке Симето и в районе моста у Примозоле немецких парашютистов! Бои носят очень упорный характер, и только подоспевшие из Сиракуз танки союзников выручают англичан из затруднительного положения.

Осенью 1943 года, воспользовавшись расколом «Оси», английские парашютно-десантные части высаживаются на островах архипелага Додеканес: Кос, Лерос и Самое. Однако англичане недолго радуются успеху. 12 ноября штурмовые группы дивизии «Бранденбург», 22-й воздушно-десантной дивизии и несколько парашютных десантов, высадившись на острове Лерос с воздуха и с моря, после двухдневных боев захватывают остров. Исход боев на острове Лерос решается мужеством и упорством солдат 2-го ба-

тальона 2-го парашютно-десантного полка во главе с майором Кюне. Незадолго до этого немецкие парашютисты овладевают островом Кос.

В ходе так называемой черепашьей кампании в Италии союзникам удается продвинуться до Кассино, где их встречает неприступная оборона немцев. Для того чтобы пробить брешь в немецкой обороне, союзники обрушивают на нее ураганный огонь, засыпают бомбами, бросают в бой огромные массы людей и техники. Древний собор св. Бенедикта на горе Монте-Кассино, не занятый немецкими войсками, по приказу генерала Фрейберга, знакомого парашютистам еще по Криту, превращается в груды обломков и пепла. Этот варварский приказ, который обрек на уничтожение один из крупнейших памятников древнего западного искусства, решает участь всей битвы. Когда вражеские бомбы разрушили монастырь, он стал бастионом, в котором закрепились немецкие парашютисты и о который разбились все атаки противника. Лишь значительно позже, в мае 1944 года, когда противник обходит парашютистов справа и слева, они вынуждены оставить «свой Монте-Кассино», так и не потерпев поражения. Парашютисты выполняют приказ об отступлении весьма неохотно. Ведь недаром прозвали мужественных защитников Кассино «зелеными дьяволами с Монте-Кассино». С этого дня эмблемой 1-й парашютно-десантной дивизии генерала Гейдриха становится изображение зеленого дьявола с трезубцем.

6 июня 1944 года в Нормандии у собора Сен-Мер-Эглиз и близ Карантана, западнее Кана, высаживаются две американские и одна английская воздушно-десантные дивизии[1]. Начинается вторжение союзников во Францию. Приземлившись на планерах, английские солдаты захватывают мосты через Орн, уничтожают батарею береговой обороны в Мервилле и разрушают мосты через реку Див. В болотах полуострова Котантен американцы наталкиваются на немцев, ведущих ожесточенные контратаки, и останавливают немецкие резервы, введенные в бой для того, чтобы воспрепятствовать американцам высадить морской десант. Таким образом, американские и английские парашютисты помогают своим товарищам создать на берегу прочный плацдарм и высадить подкрепления. Противник вводит в бой огромное количество тех-

[1] На проведении этой операции вопреки возражениям британского маршала авиации Ли-Мэллори, который боялся, что здесь произойдет «бессмысленная бойня» и погибнут обе дивизии, упорно настаивал главнокомандующий союзными войсками в Европе генерал Эйзенхауэр (см. Eisenhower, Crusade in Europe).

ники. В высадке первого эшелона участвует одних только транспортных самолетов 995 и свыше 100 планеров.

* * *

В ночь с 14 на 15 августа 1944 года в районе Ле-Мюи совершают прыжок англо-американские парашютисты, начиная высадку войск союзников в Южной Франции. Понеся тяжелые потери, немецкая армия уходит из Франции. 4 сентября танки Монтгомери стремительным маршем выходят к Антверпену. Монтгомери рассчитывает молниеносным наступлением закончить войну. Он предлагает, используя воздушно-десантные войска, преодолеть тройную водную преграду: Маас, Ваал и Нижний Рейн, прорвать немецкую оборону на участке между Эйндховеном и Арнемом и, непрерывно вводя в прорыв новые танковые соединения, захватить всю северо-западную часть Германии. В полдень 17 сентября 1944 года в этом районе выбрасываются одна британская и две американские воздушно-десантные дивизии. В это же время с фронта переходит в наступление английская гвардейская танковая дивизия, а в воздух поднимаются 900 истребителей, 212 истребителей-бомбардировщиков, 84 легких бомбардировщика и 1150 транспортных самолетов. В операции, кроме того, участвует 2277 грузовых планеров, которые доставляют в район боевых действий свыше 30 тыс. солдат, 550 орудий, 1689 автомашин и 4770 т различных грузов. Однако немцы оказывают чрезвычайно упорное и неожиданно ожесточенное сопротивление. Английская гвардейская танковая дивизия задерживается и теряет много времени. В районе Арнема немецкие танки заставляют английскую воздушно-десантную дивизию прижаться к земле и, тесня ее на крохотном плацдарме, наносят ей огромный ущерб. Союзники сталкиваются здесь с новым, еще неизвестным им объединением — 1-й немецкой воздушно-десантной армией. Ею командует сам генерал-полковник Штудент. В результате цель воздушно-десантной операции союзников не была достигнута, а незначительный тактический успех ни в коей мере не оправдал понесенных ими потерь.

Этот последний успех немцев на Западном фронте, сорвавших крупнейшую воздушно-десантную операцию союзников, является делом рук создателя немецких парашютно-десантных войск,

который мастерским и эффектным жестом перечеркивает все планы Монтгомери о воздушном наступлении на Германию.

На долю немецких парашютистов еще раз выпадает задача провести десантную операцию в тылу противника. В ходе наступления в Арденнах в декабре 1944 года в районе плато Высокий Венн в тылу у американцев высаживается штурмовая группа под командованием фон дер Хейдте. Однако танкам 6-й армии СС не удается прорвать передний край противника. Для большинства немецких парашютистов эта операция кончилась американским пленом.

Вслед за этим начинается последняя глава «Битвы за Германию». 24 марта 1945 года 1795 транспортных самолетов и 1305 планеров под защитой 889 истребителей высаживают в районе Везеля две воздушно-десантные дивизии союзников. 1253 истребителя обеспечивают воздушное пространство над районом боевых действий, а 900 истребителей-бомбардировщиков подавляют каждую попытку сопротивления на земле. При поддержке артиллерии, ведущей огонь с противоположного берега Рейна, вражеским парашютистам удается прорвать немецкую оборону, но, несмотря на большое количество техники, потери союзников огромны. Это последняя воздушно-десантная операция союзников в Европе. План проведения крупной воздушно-десантной операции в районе Касселя—Падерборна с участием шести воздушно-десантных дивизий остается на бумаге. Его опережают события.

* * *

В Восточной Азии война продолжалась еще несколько месяцев после разгрома Германии. Вопреки всем ожиданиям японцы в течение всей войны не провели ни одной более или менее значительной воздушно-десантной операции. К началу войны в 1941 году у них было два парашютно-десантных батальона, которые впоследствии были использованы в боевых действиях всего лишь два раза: в феврале 1944 года в районе Палембанга на юге Суматры (в высадке участвовали 700 парашютистов и 70 транспортных самолетов, причем зенитная артиллерия и наземная оборона противника нанесли японским парашютистам значительные потери) и 6 декабря 1944 года во время операции против американских аэродромов на острове Лейте. Здесь японцы пытались высадить на транспортных самолетах диверсионные группы на аэродромах Таклобан и Дулаг, в то время как один парашютно-десантный ба-

тальон должен был совершить прыжок в районе Бурауэна с задачей перерезать коммуникации американских сухопутных войск. Эта операция японцев сорвалась из-за мощной противовоздушной обороны американцев. Гораздо более значительными на восточно-азиатском театре военных действий были воздушно-десантные операции, проведенные под руководством американского генерала Стилуэлла. Его наступление из Индии в Бирму было успешным только благодаря тому, что Стилуэлл создал далеко впереди своей наступающей армии на главной транспортной магистрали японских войск два плацдарма, которые заставили японцев прекратить сопротивление и отступить. В последней фазе войны с Японией американские парашютисты высадились на острове Коррехидор и после упорной борьбы освободили его. Намеченное вслед за этим воздушно-десантное наступление на Японию отпало в связи с ее капитуляцией в августе 1945 года.

* * *

Наступивший после окончания войны мир длился всего лишь несколько месяцев. Беспорядки на Мадагаскаре в 1946 году вынудили французов высадить там свои парашютно-десантные части для укрепления французских гарнизонов и приступить к снабжению последних по воздуху. В декабре 1946 года началась война в Индокитае. И снова единственным родом войск, способным быстро преодолевать большие пространства, деблокировать осажденные опорные пункты и восстанавливать перерезанные коммуникации, оказались парашютно-десантные войска. Снабжение по воздуху стало в Индокитае важной составной частью французской службы тыла. Проведенная французами в ноябре 1953 года смелая воздушно-десантная операция в районе Дьен-Бьен-Фу, в ходе которой туда было переброшено по воздуху 13 тыс. солдат и большое количество артиллерии и танков в разобранном виде, вынудила вьетнамские повстанческие войска отступить к столице Лаоса Луанг-Прабангу. Плацдарм, созданный воздушно-десантными войсками в районе Дьен-Бьен-Фу, приковал к себе две тяжелые и три пехотные дивизии противника, то есть все регулярные войска Вьетнама. Это была первая воздушно-десантная операция, которая, начавшись с обороны, закончилась наступлением. Она создала бы предпосылки для перехода к общему наступлению в том случае, если бы французское командование получило из Франции подкрепления. Но времени у французов не оста-

валось. Их плацдарм в районе Дьен-Бьен-Фу продержался вплоть до начала сезона дождей, которые затрудняют проведение крупных операций в Индокитае, и был ликвидирован лишь 7 мая 1954 года после упорнейших боев. Хотя операция из-за отсутствия подкреплений была заранее обречена на поражение, значение созданного в районе Дьен-Бьен-Фу плацдарма заключалось в том, что 13 тыс. французских солдат сковали пятидесятитысячную армию противника и, продержав ее в течение шести месяцев на одном участке, причинили ей громадный урон. Неизвестно, удалось бы французским войскам продержаться так долго против превосходящих вьетнамских сил в обычных условиях.

С точки зрения развития техники воздушно-десантных войск наибольшие успехи к настоящему времени достигнуты в США. Сбрасывание с парашютами автомашин, орудий и предметов снабжения не вызывает у американцев никаких трудностей. Новые самолеты, снабженные вместительными грузовыми кабинами по типу немецких двухфюзеляжных грузовых планеров Go 243, позволяют им разрабатывать планы крупнейших воздушно-десантных операций. У одного из новых типов американских самолетов грузовая кабина отделяется, благодаря чему она может перевозиться на механической тяге к местам погрузки и разгрузки. Это дает воздушно-десантным войскам новые большие возможности. Такие «грузовые кабины», оборудованные под ремонтные мастерские, штабные и санитарные помещения или казармы для личного состава, могут быть в самые короткие сроки доставлены в район десантирования, после чего самолеты возвратятся за новыми грузами.

Вертолеты[1], которые после войны получили очень большое развитие, также могут быть использованы в транспортных целях, особенно там, где отсутствие аэродромов затрудняет применение обычной авиации. В начавшейся в 1950 году войне в Корее вертолеты получили первое боевое крещение в воздушно-десантных операциях тактического масштаба. Высадившись однажды на вертолетах на одной из возвышенностей в тылу у коммунистов, подразделения американской морской пехоты после непродолжительной борьбы овладели этим опорным пунктом. Кроме того, в Корее вертолеты использовались для эвакуации попавших в окружение американских частей и подразделений.

[1] В развитии вертолетов немаловажную роль сыграл немецкий вертолет типа «Фокке-Ахгелис». Его конструкция лежит в основе этого вида авиации. Лишь отсутствие необходимых производственных мощностей помешало немецкому командованию использовать эту машину во время войны.

Тяжелые вертолеты могут быть использованы также и для переброски танков и тяжелых грузовых автомобилей через водные преграды, если взорваны мосты, что обеспечивает возможность применять тяжелое оружие во время преследования противника.

Благодаря авторотации несущих винтов вертолет можно буксировать по воздуху с выключенными моторами, вследствии чего повышаются его тактические возможности.

Так называемые штурмовые самолеты — машины, для взлета и посадки которых не требуется длинных взлетно-посадочных полос, — получили свое развитие на базе грузовых планеров. Благодаря этим самолетам воздушно-десантные войска могут теперь высаживаться на очень ограниченных посадочных площадках.

Сверхтяжелые транспортные самолеты дают возможность перебрасывать по воздуху танки, самоходные орудия, бронетранспортеры и другую тяжелую материальную часть[1].

В настоящее время американская воздушно-десантная дивизия имеет на вооружении 121 танк, что наглядно показывает, какой огромный прогресс достигнут в области транспортировки по воздуху тяжелого вооружения. И хотя современные мощные самолеты можно использовать для военных целей лишь при определенных условиях, так как для них требуются длинные взлетно-посадочные полосы с прочным покрытием, что привязывает их к определенным аэродромам, уже недалеко то время, когда в этой области техника найдет новые пути и откроет новые возможности.

Работа по усовершенствованию воздушно-десантных войск продолжается. Русские, которые в ходе Второй мировой войны проводили воздушно-десантные операции лишь в тактических целях, в послевоенное время создали около девяти воздушно-десантных и ряд транспортно-десантных авиадивизий. На проводимых в Москве парадах выяснилось, что эти соединения полностью моторизированы, а это заставляет сделать вывод, что русские вполне серьезно планируют проведение воздушно-десантных операций большого масштаба. На учебном полигоне в Клину перед иностранными военными атташе был однажды продемонстрирован в качестве новейшей боевой единицы так называемой парашютно-десантный полк (ПДП), в задачи которого входит осуществление диверсионных операций небольшими группами в составе взвода. В отличие от армий западных

[1] В начале войны в Корее американцы создали между Японией и США два воздушных моста, из которых северный имел длину 9000 км, а южный—около 11 000 км. Время перелета (включая посадки) составляло: для первого моста 22—28 часов, для второго 27—33 часа. Пароходу, для того чтобы покрыть расстояние от США до Японии, требуется при благоприятной погоде 16—18 суток!

держав, которые окончательно отказались от планеров, русские, по-видимому, продолжают придавать им большое значение, ценя в них такие качества, как бесшумность и сравнительно малую вероятность обнаружения радарными установками противника.

Американцы почти всецело концентрируют свое внимание на транспортных проблемах. В Америке уже имеется четкое представление о наиболее удобном для этих целей «идеальном» самолете, создание которого признается американцами вполне возможным. Речь идет о таком транспортном самолете, который обладал бы взлетно-посадочными возможностями вертолета и аэронавигационными данными обычного самолета[1]. Обладая, кроме этого, большой грузоподъемностью, такой «самолет-мечта» был бы идеальным и для транспортировки войск по воздуху и для проведения воздушно-десантных операций.

В настоящее время создан и проходит испытания одноместный вертолет. Его общий вес не превышает 45 кг. В случае отказа мотора в воздухе несущий винт при соответствующей его установке переходит на авторотацию и действует как парашют, поэтому опасность разбиться при падении почти исключается. Насколько широко удастся использовать эту машину в военных целях, покажет время. Возможность успешного использования одноместных вертолетов в бою будет зависеть от обстановки; во всяком случае, туман на земле и низкие облака позволят этим вертолетам беспрепятственно перелетать через передний край противника.

Так, в непрестанных поисках, продолжает работать изобретательская мысль, стараясь отыскать новые возможности в идее, рожденной древней легендой об Икаре.

[1] Немецкие инженеры еще в конце войны сконструировали вертолет, который мог использоваться в самых различных целях. Испытания, проводившиеся на испытательном аэродроме в Рехлине, в ходе которых конструкция была окончательно подготовлена для серийного выпуска, прервались в связи с наступлением русских. По приказу главного штаба немецких военно-воздушных сил опытные машины и чертежи были уничтожены. В 1953 году ряд немецких инженеров, испытывавших эти машины, образовал под руководством инженера Корса так называемое «Общество по развитию авиации и вертолетов», которое занимается сейчас вопросами исследования и пропаганды в области технического развития вертолетов. Предложенный ими новый тип вертолета представляет собой двухмоторную машину с подвижными несущими плоскостями, которые при старте поднимаются вверх, чтобы сократить до минимума сопротивление воздуха. Вертикальный взлет осуществляется при помощи двух горизонтально расположенных винтов, из которых нижний предназначен для повышения крутящего момента. После вертикального взлета большой винт наклоняется вперед, а несущие плоскости ставятся в нормальное положение. Расчетная скорость в горизонтальном полете достигает 300 км/час, то есть она почти вдвое больше, чем у обычных вертолетов. Посадка происходит так же, как и взлет. Благодаря этим машинам, называемым американцами «конвертопланами» и объединяющим в себе аэронавигационные свойства вертолета и обычного самолета, для воздушно-десантных войск открываются новые исключительные возможности, так как вопрос о необходимости подготовки взлетно-посадочных полос для них в значительной мере отпадает.

Глава X

ВПЕРЕД ПО ВОЗДУШНЫМ МОСТАМ

Начав свой рассказ о парашютных войсках и воздушно-десантных операциях с периода Первой мировой войны, мы подошли к событиям сегодняшнего дня. Какой громадный путь пройден менее чем за 40 лет, от первого приземления одного лейтенанта в тылу врага до перевозок по воздуху целых дивизий с танками и артиллерией!

События Второй мировой войны внесли в военное искусство два новых преобразующих фактора: смелую тактику танковых войск, продемонстрированную Гудерианом, и решительность воздушно-десантных операций, показанную Штудентом. Их идеям о совместных танковых и воздушно-десантных операциях не суждено было осуществиться. Однако в будущем как для обороняющегося, так и для нападающего идеи этих двух военных деятелей и действия их солдат будут всегда служить чем-то вроде путеводной звезды, ибо тот, кто трезво оценивает события XX века, понимает, что это неизбежно.

Тот факт, что и наступательное и оборонительное оружие претерпело много изменений, что появились совершенно новые виды оружия, отнюдь не меняет характер основных проблем ведения войны. Даже ужасная разрушительная сила атомной бомбы не внесла в них никаких коренных изменений. Надежную защиту против атомной бомбы обеспечивают перенесение наиболее важных отраслей промышленности глубоко под землю, увеличение маневренности войск и рассредоточение их на большой площади. Разумеется, атомное оружие предоставляет необычайно широкие возможности для терроризирования населения, но поскольку им будут обладать обе воюющие стороны, то нападающий и обороняющийся будут воздерживаться от применения этого средства, опасаясь, что противник применит его в еще большем масштабе. Почти такая же обстановка сложилась во время Второй мировой войны в отношении использования боевых отравляющих веществ: хотя каждая из воюющих держав была полностью подготовлена к химической войне, никто, даже в самом безнадежном положении, не решился начать ее.

Так же как и раньше, исход любой войны будет решаться не в 24 часа и не какими-то неожиданными событиями, а в результате длительной борьбы солдат и армий. Но в войне будущего примут участие воздушно-десантные и танковые армии, которые при поддержке авиации смогут быстро обеспечить решающий успех. Именно в этом заключен смысл знаменитого высказывания Шарнхорста: «Задача армии — идти во главе прогресса».

Военные операции будущего, по всей вероятности, охватят самые широкие пространства, они потребуют наличия таких войск, которые в самые сжатые сроки смогут быть переброшены через горы, моря и пустыни и введены в действие на самых отдаленных участках. Без воздушно-десантных войск такие операции немыслимы. *«Единственная возможность победить значительно превосходящего по численности противника заключается в более высокой подвижности своих войск»*. Это мнение американского генерала парашютных войск Джеймса М. Гейвина освещает старую проблему подвижности войск совершенно по-новому.

Сейчас для нас открывается много новых перспектив: если прежде наличие больших пространств было преимуществом, так как обороняющийся мог отступить в глубь своей территории, завлечь туда противника и в конечном счете нанести ему поражение, то теперь это единственное преимущество превратилось в чреватый большими опасностями недостаток. Именно эти незащищенные широкие просторы вражеского тыла привлекают внимание современных полководцев, потому что только там можно застать противника врасплох и поразить его насмерть. Там, где еще сегодня мирно зреют хлеба и виднеются редкие крестьянские домики, завтра могут пройти танки высаженных с воздуха дивизий, сосредоточиваясь для нанесения сокрушительного удара по жизненно важному району страны. За несколько часов переброшенные сюда по воздуху саперы построят посадочные площадки, на которых смогут приземляться тяжелые транспортные самолеты — и таким образом будет создан воздушный мост, по которому нескончаемым потоком, днем и ночью из далеких баз, расположенных на расстоянии сотен километров, в тыл врага будут перебрасываться солдаты и танки, оружие и боеприпасы, продовольствие и военное имущество.

В одних районах с неба будут «падать» целые воздушно-десантные дивизии, чтобы тут же развернуть боевые действия, в других — приземлятся воздушно-десантные роты и взводы, име-

ющие диверсионные или другие специальные задания, выполнив которые они снова будут взяты на самолет и исчезнут, как мираж.

Сейчас не существует почти ни одного географического пункта на Земле, где не была бы возможна высадка воздушно-десантных войск. Эта возможность ставит любую систему обороны перед совершенно новыми проблемами. Успешная оборона теперь немыслима без учета оставшегося в тылу населения. Только хорошо спланированные мероприятия, подобные тем, которые провел Черчилль, создавший летом 1940 года свой «вспомогательный корпус», и Советы, поднявшие население Ленинграда и Сталинграда на борьбу с противником, помогут сковать высаженные с воздуха вражеские войска и задерживать их до тех пор, пока наступающий не предпримет против них воздушно-десантного контрудара. Это означает не только то, что население, оставшееся в тылу, должно быть больше, чем когда-либо, проникнуто духом борьбы; в этих условиях напрашивается и другой вывод, а именно тот, что «народ без пространства» является более защищенным от воздушного десанта, чем «пространство без народа»

В задачи этой книги не входит научное обоснование всех возможностей современного ведения воздушно-десантной войны вплоть до мельчайших подробностей, но автор надеется, что ему удалось доказать, что идея воздушно-десантной войны, появившаяся впервые в истории, в 1940 году после операций, проведенных в Дании, Норвегии, Голландии и Бельгии и получившая дальнейшее развитие после победы, одержанной немцами на Крите в мае 1941 года, идея, основная черта которой в настоящее время состоит в переброске целых армий по мощным воздушным мостам, сделала историю и что она останется революционизирующим фактором, пока народы будут вынуждены вести вооруженную борьбу за свою свободу.

Ямабэ Масао

ПАРАШЮТИСТЫ ЯПОНСКОГО ФЛОТА

Перевод с японского В. С. Петрова и Б. Я. Рябова

Период исканий

Набор испытателей парашютов

Шел 1940 год. Японо-китайская война была в самом разгаре, и не было видно ее конца. Все более стали обостряться отношения с Америкой: появилось сообщение о денонсации ею японо-американского торгового соглашения, прекратилось действие договора девяти держав[1]. Над просторами Тихого океана, отделяющего США от Японии, сгущались тучи, предвещавшие бурю.

Военно-морские силы Японии, как и вся страна, готовились к этой буре. Соединенный флот, в который входили первоклассные корабли, укомплектованные отборными моряками, усиленно готовился к военным действиям на Тихом океане. А флот в китайских водах, состоявший из устаревших и мелких кораблей, осуществлял блокаду всего побережья Китая.

Напряженное международное положение оказывало влияние и на ход боевой подготовки личного состава учебных заведений флота. Она стала более целеустремленной, приближенной к боевой обстановке. Курсанты были полны решимости успешно завершить курс обучения в военных школах.

Йокосукская артиллерийская школа ВМС в Касугаура[2] должна была готовить квалифицированные кадры артиллеристов для всего японского флота, и прежде всего для кораблей Соединенного флота, находившегося на передовой линии. В тот период, когда

[1] Речь идет о договоре, подписанном 6 февраля 1922 года на Вашингтонской конференции представителями США, Великобритании, Франции, Японии, Италии, Бельгии, Голландии, Португалии и Китая. Этот договор подтвердил грабительскую в отношении Китая доктрину «открытых дверей» и «равных возможностей», провозглашенную американскими империалистами, стремившимися обеспечить себе господствующее положение в Китае. По существу договор представлял собой сговор империалистов за счет Китая. *(Прим. ред. 1959 г.)*

[2] Касугаура — небольшой населенный пункт в 0,5 км севернее Поёсука. *(Прим. перев.)*

главными на флоте считались крупные боевые корабли с мощным артиллерийским вооружением, эта школа была гордостью флота, его основным учебным заведением, готовившим морских артиллеристов. Школа славилась еще и тем, что служила примером воинского воспитания и строгой дисциплины.

Перед выпуском молодым курсантам, а также и стажерам, проходящим в школе практику, преподаватели в частных беседах задавали довольно странный на первый взгляд вопрос:

— Хватит ли у вас мужества прыгнуть с большим зонтом с крыши двухэтажного дома, если этого потребуют интересы японского флота?

Такой вопрос, естественно, вызывал недоумение. Правда, некоторых он сразу же наводил на мысль о парашютных частях, игравших немаловажную роль в боевых действиях наших союзников немцев, уже покрывших себя славой.

Находились патриотически настроенные юноши, которые, как попугаи, твердили:

— Всегда готов сделать это во имя нашей отчизны.

— Если надо, то обязательно возьмите меня...

В Китае не прекращался пожар войны. Большую тревогу у молодых, полных сил и здоровья курсантов школы вызывали и японо-американские отношения.

Эта тревога чувствовалась во всем. Даже в протяжной, торжественной мелодии песни «Хотару-но-хикари»[1], исполняемой по случаю очередного выпуска окончивших школу, проскальзывали нотки необычной, подчеркнутой строгости. В такой напряженной, полной неизвестности обстановке близился к концу 1940 год.

Йокосукский отряд морской авиации в Оппама, подобно морской артиллерийской школе, был первенцем японской морской авиации. Этот отряд имел на вооружении палубные и базовые штурмовики, бомбардировщики, истребители и другие типы самолетов морской авиации. Именно в этом отряде, где были собраны прославленные воздушные асы, нам посчастливилось в течение нескольких дней знакомиться с мастерством летчиков японской морской авиации.

В казармах отряда обособленно от других жила небольшая группа в 20 человек унтер-офицеров и рядовых, носивших особую эмблему (на фоне самолета — артиллерийское орудие). Лич-

[1] «Хотару-но-хикари» («Мерцание светлячка») — песня, исполнявшаяся в торжественных случаях в старой японской армии. *(Прим. перев.)*

ный состав отряда ничего не знал о том, для чего предназначаются эти люди. Они выглядели бодро, вели себя независимо и были очень осторожны в разговорах.

Кто же они? Загадочное поведение этих людей в отряде стало постепенно возбуждать к ним интерес.

Ежегодно в ноябре поступает приказ об очередном перемещении личного состава. Офицеры с саблями и унтер-офицеры с вещевыми мешками отправляются к местам нового назначения. Это, пожалуй, самое волнующее время: впереди что-то новое.

Перемещение по службе вызывало у людей и радость и тревогу. Среди офицеров, особенно холостяков, было широко распространено мнение, что для военнослужащего деньги — зло. Когда человек копит деньги, он начинает дрожать за свою шкуру. Много воинов с туго набитыми кошельками сложили свои головы на полях сражений в Южном Китае. Поэтому военнослужащие, считавшие деньги своим врагом, и особенно любители выпить, пропивали все жалованье, полагая, что человеку с пустым карманом легче умирать. Вот почему перемещение для них было как бы спасением. Получив подъемные, можно было расплатиться с долгами в кабачке и купить себе хотя бы одну рубашку. Некоторым приказ о перемещении приносил разочарование. Новым местом их службы иногда оказывался корабль, который стоял на якоре в соседнем порту. В этом случае им не полагалось подъемных; а без них они не могли расплатиться с долгами и вынуждены были вновь где-то брать взаймы.

Весь 1940 год мне как штурману миноносца «Кидзи», входившего в состав кораблей японского флота в китайских водах, пришлось участвовать главным образом в блокаде Чжилийского залива. Полностью господствуя на море, мы то гонялись за китайскими джонками, задерживая и обыскивая их, то доставляли вооружение и боеприпасы для наших войск, действовавших на полуострове Шаньдун. Такова была наша несложная служба, Иногда мы высаживались на берег и подолгу любовались прекрасными видами китайского побережья, о чем я с удовольствием вспоминаю до сих пор.

В Чжилийском заливе я получил по телеграфу приказ отбыть на базу Йокосука. (В годы войны в японских вооруженных силах был принят порядок отзывать офицеров с фронта телеграммой на базу и там уже объявлять им приказ о новом назначении.) Таким образом, и я оказался в числе тех, кто получал перевод в другую часть.

Я не могу сказать, что в жизни мне не везло. Теперь мне предстояло совершить интересное путешествие по Маньчжурии; мне представлялась возможность увидеть новое, а что может быть лучше этого?

В японском флоте был принят определенный порядок перевода офицеров в морскую авиацию. Офицера могли перевести туда только после того, как он прослужит около года на кораблях флота.

Я давно изъявлял желание перейти в авиацию. Прошел уже год, как офицеры моего выпуска были отобраны и направлены в авиачасти. Теперь же, видимо, производился дополнительный набор. С надеждой, что наконец-то осуществится моя мечта, я прибыл в Японию и явился в морской клуб базы Йокосука.

Получив приказ от командира первого особого отряда морской пехоты при базе Йокосука, я поспешил к сослуживцам, мечтая о совершении подвига в будущем. Но мои надежды не оправдались: я был назначен на прославленный линейный корабль «Касуга»[1] в подразделение Такэсита[2].

Однако спустя несколько дней мне вручили новый приказ, на этот раз от командира авиаотряда морской авиации базы Йокосука. И тогда мною с новой силой овладела заветная мечта — летать на самолете.

Меня разыскал заместитель командира подразделения некий Урабу и тихо на ухо сказал:

— Не упусти случая.

— Какого случая?

— Ходят слухи, что подыскивают офицера для проведения испытаний парашютов. Ты, кажется, первый кандидат. Будь наготове. Не упускай случая, ведь в йокосукском авиаотряде, помимо тебя, много отважных парней.

Так мне суждено было попасть в йокосукский авиаотряд в Оппама. Это произошло накануне Нового года.

О своем прибытии я немедленно доложил дежурному офицеру и вскоре оказался в кабинете командира отряда.

— Здравствуй, здравствуй. Садись вот сюда, поближе. С тобой предстоит важный разговор, — встретил меня командир. Между нами завязалась беседа.

— Холостяк?

— Да.

[1] Броненосный крейсер времен русско-японской войны. *(Прим. ред.)*

[2] В старой японской армии подразделения часто получали название по имени командира. *(Прим. перев.)*

— Родители есть? Иждивенцы?

— Родители живы и здоровы, а иждивенцев нет. В семье я старший сын. С тех пор как поступил во флот, меня не обременяют заботы об оказании материальной помощи семье.

После такой краткой беседы командир дал мне ознакомиться с секретным приказом военно-морского министра относительно испытания парашютов. При этом он заметил:

— Намечалось привлечь для этого летчиков, однако потом решили, что лучше будет отобрать кандидатов из молодых моряков. Ты одним из первых будешь испытывать парашюты. Это весьма трудное дело. Отнесись к нему со всей ответственностью. — При этом командир, уже пожилой человек, примерно одних лет с моим отцом, внимательно и ласково посмотрел на меня.

— Понимаю. Приказ для меня — все. Если потребуется, готов отдать жизнь, — без колебаний ответил я. На этом аудиенция закончилась.

Это было 15 ноября. В тот день я нацепил знаки различия лейтенанта и, покинув ряды знаменитых воздушных охотников, с благодарностью принял назначение меня командиром группы испытателей парашютов.

Мне было приказано пока держать в строгом секрете даже от личного состава отряда содержание моего разговора с командиром.

Уже начали прибывать унтер-офицеры и рядовые, отобранные из числа инструкторов и курсантов артиллерийской школы. Вскоре мне стало ясно, что судьба парней из группы, которая держалась особняком, будет аналогична моей дальнейшей судьбе. Эти парни были тщательно отобраны из членов общества «Йокаса»[1]. В группу испытателей входили: преподаватель йокосукской артиллерийской школы мичман Кавасима, инструктора школы старшины Такахаси и Уэхара, 8 помощников инструктора школы чином на одну ступень ниже и 11 унтер-офицеров и матросов, отобранных из экипажей других баз японского флота, — всего 26 человек.

Так, в районе Сионан—Оппама, где мирно плещутся воды Токийского залива, вдали от посторонних глаз, создавался костяк парашютистов военно-морских сил Японии.

Некоторые из прибывших курсантов не получили в школе достаточных знаний, хотя и окончили ее с отличием, и их могли

[1] «Йокаса» (европейский зонтик) — военизированная молодежная организация в Японии. *(Прим. перев.)*

отправить назад. И вот целые дни напролет они просиживали с инструкторами на дополнительных занятиях и добивались зачисления в группу. Разве это не пример подлинного патриотизма?

Мне лично пришлось расстаться с мечтой стать летчиком. Теперь нас ожидала необычная и до того времени не известая нам работа. Однако нас это не огорчало. Все мы были молоды и в душе гордились тем, что нам поручили такое ответственное дело.

Секретный приказ военно-морского *мин*истерства

В секретном приказе военно-морского министерства говорилось:

«В секретном порядке до марта 1941 года полностью завершить работу по изучению техники прыжков с парашютом, способов сбрасывания на парашютах оружия, а также испытать парашюты, вооружение и оснащение парашютистов и разработать принципы организации воздушно-десантных войск. Результаты доложить».

Этим мероприятиям было дано условное название «Экспериментальные исследования № 1001». Срочно была создана специальная комиссия во главе с командиром авиаотряда Уэно. Комиссия состояла из представителей военно-морского министерства, штаба военно-воздушных сил, управления кораблестроения, управления вооружений и боеприпасов, морского генерального штаба, авиаотряда, артиллерийской школы, авиационного арсенала и др. В начале декабря в обстановке предновогодней суеты состоялось первое заседание этой комиссии. Оно проходило в расположении отряда морской авиации при базе Йокосука. Мы, 26 испытателей парашютов, начали подготовку к проведению испытаний.

Уже тогда говорили о том, что если Япония с ее скудными запасами нефти будет втянута в войну с США, то горючего для военно-морского флота хватит только на один год. Следовательно, для того чтобы флот мог вести боевые действия в течение более длительного времени, прежде всего необходимо было захватить нефтепромыслы на острове Таракан[1], выбросив туда с этой целью воздушный десант. Кроме того, если при захвате острова Гуам в тылу противника не выбросить воздушный десант, то трудно будет рассчитывать на успех наступления с фронта.

[1] Остров в Голландской Ост-Индии, у северо-западного побережья Борнео. *(Прим. ред.)*

Ходили слухи и о том, что в марте будущего года при проведении маневров Соединенного флота на остров Осима[1] намечено выбросить воздушный десант и что к этому времени мы непременно должны решить поставленную перед нами задачу.

Для участия в испытаниях было вызвано несколько опытных летчиков из различных авиационных частей. Среди испытателей происходили непрерывные споры. Наконец были собраны и изучены различные точки зрения на теорию и практику прыжков с парашютом. Затем обсудили все связанные с этим вопросы и пришли к следующим выводам:

1. К сожалению, парашюты пока еще раскрываются далеко не всегда.

2. Имеется опасность, что во время свободного падения парашютист может потерять сознание. Человек не теряет сознания при перегрузке 3—5 g. (При выброске из стремительно падающего самолета перегрузка увеличивается примерно до 4—7 *g*. Если человек весит 60 кг, перегрузка составит 240—420 кг.)

3. Во время приземления парашютист может получить различные травмы, и в этом случае вряд ли он сможет сразу же свободно передвигаться.

Были высказаны и другие соображения. До сего времени я имел возможность прочитать только одну работу по вопросам парашютного спорта. Это была советская брошюра о прыжках с парашютом, переведенная на японский язык. Я несколько раз возвращался к этой брошюре, но никак не мог найти ответ на интересующие меня вопросы. Я все более утверждался во мнении, что раз за границей освоены прыжки с парашютом, то и мы, японцы, сможем справиться с этим делом.

Нам хотелось воспользоваться опытом немцев в парашютном деле, но в Европе шла война. Кроме того, для испытания парашютов нам был дан очень жесткий срок.

Внимательно выслушав рассказы летчиков, я пришел к выводу, что, пожалуй, не следует особенно опасаться динамического удара в момент раскрытия парашюта и потери сознания в воздухе. Ведь чаще всего это происходит с людьми, у которых отсутствует внутренняя собранность, и эти случаи не являются характерными.

Конечно, возможность потери сознания и получения травм при приземлении не исключена. Однако если парашютист совершает

[1] Расположен напротив залива Сагами. *(Прим. ред. 1959 г.)*

прыжок, сознавая всю ответственность и серьезность этого дела, то подобные случаи практически маловероятны.

Как-то нас пригласили на заседание комиссии. Начальник физической подготовки артиллерийской школы капитан 2-го ранга Оницука доказывал, что, поскольку динамический удар в момент раскрытия парашюта достигает большой силы, необходимо упорно и долго тренировать свое тело, занимаясь физкультурой, чтобы приучить организм переносить большие перегрузки.

Когда он закончил свое выступление, сидевший рядом со мной летчик слегка толкнул меня и с улыбкой проговорил:

— Да ну его, не обращай внимания. Этот физкультурный деятель. Слишком увлекся. Терпеть не могу его болтовни.

Тут поднялся председатель комиссии. Посмотрев в мою сторону, он сказал:

— Ямабэ! Я отвечаю за жизнь людей вашей группы, поэтому можете быть абсолютно спокойны. Правда, сейчас, к сожалению, парашюты раскрываются не всегда. Однако вначале мы испытаем парашюты на манекенах. Уже с завтрашнего дня мы начнем ежедневно сбрасывать около ста специальных манекенов, а потом уже попробуете прыгать вы сами.

Его слова были встречены аплодисментами всех присутствующих. Мною овладело такое приподнятое настроение, что я готов был совершить прыжок хоть завтра.

Когда совещание закончилось и люди начали расходиться, ко мне подошел один из недавно прибывших летчиков и, дружески похлопав по плечу, сказал:

— Будь осторожен! Желаю успехов!

Эти ободряющие слова, сказанные от всего сердца, крепко и надолго запали мне в душу.

Парашюты не раскрываются

Мы, 26 молодых парней, были приписаны к первому отряду, которым командовал капитан 2-го ранга Сонода. Организационно мы входили в звено подразделения капитана 3-го ранга Хигу. Жили мы все в одной казарме и вместе проходили наземную подготовку.

По указанию капитана 3-го ранга Сумида, который отвечал в отряде за проведение испытаний, мы начали готовиться к тренировочным прыжкам.

В учебном классе иногда вместе с инструктором появлялся принц Такамацу; присутствие этого высокопоставленного лица вдохновляло нас. По обычаю, сложившемуся в японском флоте, весь суточный наряд перед отъездом из части командира или высокопоставленных лиц, вроде принца Такамацу, выстраивался перед автомашинами для торжественных проводов. Однако принц Такамацу не любил лишних церемоний. Иногда он просил своего шофера потихоньку выехать и подождать его где-нибудь на дороге, а сам незаметно удалялся из части, оставляя в недоумении дежурного офицера.

Правилам укладки парашютов нас обучали техники авиаотряда. Мы относились к занятиям исключительно добросовестно, и результаты не замедлили сказаться: за несколько дней мы научились мастерски укладывать парашют.

Затем мы, переодевшись в гражданское платье, группами по 5–6 человек стали ездить на тренировки в прыжках с парашютной вышки «Иомиури» в Никотама-гава. Так как унтер-офицеры своей одежды не имели (им не полагалось носить гражданское платье), пришлось одолжить несколько комплектов у офицеров авиаотряда.

Я и раньше считал, что парашютная вышка — это чудо. Но я никак не мог представить себе, как она крайне необходима для учебных прыжков. С радостью и с каким-то внутренним трепетом мы ожидали того дня, когда наконец можно начать прыжки с самолета. Нам казалось, что с самолета будет прыгать легче. Каждый из нас, несмотря на то что имел уже на счету не один десяток прыжков с вышки, находясь на крыше высокого здания, представлял себе очередной прыжок с вышки страшнее прыжка с самолета. Наверное, причиной тому была близость окружающих предметов, создающая более осязаемое представление о высоте.

Чтобы сохранить в секрете проведение учебных прыжков, мы заканчивали их до подъема личного состава авиаотряда. На рукаве тужурки мы носили эмблему артиллерийской школы, а на фуражках красовался значок авиаотряда базы Йокосука. Эта необычная комбинация знаков различия привлекала внимание окружающих. Поэтому, когда мы находились за пределами части, нам приходилось изворачиваться всевозможными способами, давая объяснения.

Так, например, когда нас спрашивали, кто мы такие, мы говорили, что командированы в отряд из артиллерийской школы для изучения специального вооружения самолетов. Часто нам вооб-

ще запрещали выходить из расположения части. В авиаотряде нас называли «исследователями».

И вот в отряде, где днем стоял непрерывный гул моторов самолетов, поздним вечером наступала тишина. Слышались только шаги «исследователей», направляющихся с парашютами за спиной к командному пункту. На небе всходила луна. Начиналось наше время. Мы прикрепляли парашюты к специальным манекенам, погружали их в учебные самолеты образца 90[1] и заканчивали подготовку к сбрасыванию этих «парашютистов».

Наконец мы садились в самолет. Рев мотора нарушал ночную тишину. Самолет делал разбег и взлетал. Набрав нужную высоту, машина делала круг и заходила на цели, специально отмеченные на аэродроме. На эти цели мы по очереди сбрасывали манекены. Так в строгом секрете от летчиков авиаотряда мы испытывали парашюты. Манекен представлял собой тугой тюк, внутрь которого зашит свинец. Весил такой тюк 60 кг. Парашют весил 10 кг. Таким образом, общий вес равнялся 70 кг. Мы очень привыкли к этим манекенам, вернее полюбили эти чучела и ласково называли их «дами»[2]. Много, много раз говорили мы спасибо «госпожам дами», которые вместо нас спускались с парашютами на землю.

Невзирая на ранги, мы все таскали и погружали в самолет 60-килограммовые чучела. Это была тяжелая работа.

Когда в авиаотряде раздавался сигнал подъема, мы, закончив к тому времени наши «опыты», шли в казарму, обливаясь потом, и только там переводили дух. Такая работа входила в распорядок нашего рабочего дня с момента начала испытаний. Она заканчивалась до завтрака в отряде.

В то время в морской авиации имелось две системы парашютов: для летчиков и для летчиков-наблюдателей.

Летчики обычно надевали парашют; в самолете его ранец служил подушкой сиденья. Это был так называемый парашют-сиденье. Летнабы, как правило, парашютов не надевали, чтобы они не мешали им передвигаться по самолету. Они складывали их в определенном месте в кабине. Это были так называемые носимые парашюты образца 89. В случае аварии летнаб надевает парашют и оставляет самолет; парашют раскрывается автоматически. Мы

[1] Японское вооружение до войны обозначалось специальными номерами образцов. Чтобы узнать год выпуска образца, нужно цифру образца до 44 прибавить к 1867 году, а цифру образца от 87 и более – к 1840 году. *(Прим. перев.)*

[2] От английского слова dummy — манекен, кукла. *(Прим. перев.)*

переоборудовали эти парашюты в ранцевые. Подвесная система такого парашюта крепилась к середине задней части «дами». Когда наши «дами» летели вниз, мы в душе молились о том, чтобы раскрывались все парашюты.

С нетерпением мы ожидали того дня, когда сами начнем тренировочные прыжки, но неожиданно в благополучном ходе нашей работы по проверке парашютов на раскрытие наступил перелом к худшему. Ежедневно стали отмечаться случаи нераскрытия парашютов. Манекены падали на землю с наполовину раскрывшимися парашютами. В твердом грунте аэродрома от удара образовывались углубления, которые эти огромные куклы выбивали своими свинцовыми животами. Если бы на их месте были люди, то ежедневно погибало бы несколько человек. Мы с грустью смотрели на манекены с вывороченным нутром, невольно представляя себя на их месте.

Заботливо подбирая с земли изуродованные чучела, внимательно изучая положение строп и купола, мы старались установить причину этих «несчастных» случаев. Затем устраняли неполадки. В этом заключалась наша подготовка к следующему дню. В чем же была причина неудачного раскрытия парашютов?

Раскрытие парашюта происходило следующим образом. Вначале вступал в действие маленький парашют, называемый вытяжным. Наполнившись воздухом, он тянул за собой основной парашют. (В то время в ВМФ все парашюты имели такие вытяжные парашютики.) Однако иногда вытяжной парашют под действием воздушного потока от винта самолета и в зависимости от положения манекена обвивался вокруг него или строп основного парашюта так, что купол не мог раскрыться полностью. Такие случаи бывали один раз из десяти.

Установив истинные причины отказа парашютов в работе, мы спешно предприняли меры, чтобы подобные случаи не повторились, когда мы будем прыгать сами. В результате число случаев отказа парашютов в работе резко сократилось.

Большое внимание мы уделяли и физической подготовке. Дело в том, что подготовка организма к прыжкам и приземлению была нам необходима не только в связи с предстоявшими прыжками, но она также являлась одним из важных вопросов, подлежавших изучению. Поэтому требовалось выработать определенный комплекс гимнастических упражнений, нужный для подготовки парашютистов в большом масштабе.

Начальник отделения физической подготовки артиллерийской школы Оницука, преподаватели Минато и Тамокори приходили к нам каждый день, и мы свыше двух часов занимались физической подготовкой. Они главным образом обращали внимание на отработку приемов группировки тела в воздухе, на всестороннее физическое развитие мышечно-костной системы, на укрепление двигательных нервов.

Выбор пал на комплекс гимнастических упражнений, принятый в Дании. Характерными для этих гимнастических упражнений были сальто, при этом пользовались специальными матами и трамплинами, и вольные движения в течение часа для укрепления суставных связок.

Нам никогда не приходилось продолжительное время и так напряженно заниматься гимнастикой, поэтому через неделю я почувствовал невыносимую боль во всем теле. Нельзя было, как говорится, ни сесть ни лечь, были даже отмечены случаи испражнений с кровью.

Однако тренировать тело надо было основательно, чтобы не стать жертвой какой-либо незначительной аварии. Вот почему я, не обращая внимания на боли в суставах, продолжал усиленно заниматься гимнастикой.

На дворе стоял декабрь, а мы занимались гимнастикой в одних трусах и, несмотря на это, через 10 минут после начала занятий уже обливались потом, и от этого на дощатом настиле появлялись влажные пятна. Зимней стужи мы не чувствовали. И по мере того, как крепли мускулы и тело приобретало гибкость, нам легче удавалось проделывать сальто и боль в мышцах пропадала. Таким образом, датский комплекс гимнастических упражнений постепенно отрабатывался.

О том, как нужно организовать физическую подготовку парашютистов, лучше судить специалистам, а не нам, простым любителям. Однако относительно гимнастики вообще у меня сложилось свое мнение. В начальной, средней и военной школах я в общей сложности занимался гимнастикой около пятнадцати лет. Гимнастика (спорт — другое дело) была для меня самым нелюбимым предметом, моим слабым местом. Но почему же я теперь полюбил гимнастику? Может быть, причиной этому послужила специальная задача, поставленная перед нами в связи с подготовкой к прыжкам с парашютом, или же специфика комплекса упражнений и методика проведения занятий — сказать трудно. Есть

люди, которые не обладают качествами атлета, но есть и одаренные. Я не хочу дискутировать на эту тему. Могу сказать только одно. Если человека, который не имеет физической закалки, вдруг заставить прыгать с качелей и делать сальто в воздухе, то его постигнет неудача, он, конечно, почувствует боль, а то и получит травму; возможно, он даже вообще возненавидит гимнастику. Но разве можно в принципе считать такого человека неспособным к спорту?

Любой человек, желающий заниматься физической культурой, может добиться определенных успехов, если только его занятия будут проходить под соответствующим руководством. Гимнастика не должна быть уделом одиночек, мастеров-гимнастов, она должна носить массовый характер. Ее необходимо внедрять в массы и превращать в любимое и жизненно необходимое занятие каждого человека. Если думать только о результатах и игнорировать способы их достижения, то это приведет к тому, что гимнастику возненавидят. Прошу читателей не понять меня так, что я стремлюсь прочитать лекцию любителям физкультуры. Нет. Я просто хочу этим сказать, что именно благодаря физкультуре я понял, как надо готовиться к прыжкам с парашютом. Я также пришел к выводу, что следует уделять больше внимания групповым занятиям гимнастикой, особенно в армии.

Ежедневно у нас в работе было свыше 20 парашютов. Это приводило к их изнашиванию, а на ремонт требовалось время. Масса времени затрачивалась на укладку. Для укладывания одного парашюта выделялось 3 человека, которые на эту операцию тратили от 45 минут до 1 часа. Так как требовалось уложить свыше 20 парашютов, то на это уходило несколько часов ежедневно.

Причины неполного раскрытия парашюта или отказа вообще мы, испытатели, анализировали тщательно, кропотливо, вкладывая в это дело все наши знания и умение. Нам необходимо было разработать и меры по устранению этих нежелательных случайностей. Наша работа сильно усложнялась и тем, что мы не могли ни с кем посоветоваться, кроме капитана 3-го ранга Сумида. Плохо было еще и то, что фактическими свидетелями отказа в работе парашютов были только наши «дами». Мы ходили, опустив головы и думая о причинах отказа парашютов в работе.

Постоянно подбадривая друг друга, мы вкладывали в наше дело все свои духовные и физические силы и знания. «Стопро-

центное раскрытие парашютов!» — был наш лозунг. Мы работали с таким увлечением, что забывали даже о еде. Я всегда буду помнить коренастых, румяных ребят, которые неустанно трудились на аэродроме.

Таким образом, благодаря огромным усилиям с нашей стороны и деятельному участию летчиков нашей эскадрильи нам удалось добиться того, что парашюты стали раскрываться в 99 случаях из 100. Мы сбрасывали наших «дами» теперь уже 85 раз в день.

Испытания должны были завершиться до начала марта наступающей весны. Нужно было подготовить проект парашюта специально для использования в парашютно-десантных войсках. А это можно было сделать только после того, как мы проведем прыжки сами. В связи с этим комиссия решила, что нам пора прекратить сбрасывание манекенов и приступить к настоящим испытательным прыжкам.

Первые испытательные прыжки

Как можно представить себе чувство боязни, испытываемое в момент прыжка? Можно ли его сравнить с ощущением, которое бывает у человека во сне, когда ему кажется, что он проваливается в бездну? Прыгнувший с парашютом в воздухе может потерять сознание, во время рывка при раскрытии купола он может повредить себе шейные позвонки. Когда мы слышали подобные разговоры среди летчиков, нам становилось не по себе.

Командир авиаотряда Уэно убеждал нас в том, что все в конечном счете зависит от того, как будет вести себя в воздухе парашютист. Даже закаленного человека, если он, идя на решительный поступок, не будет убежден в благополучном исходе дела, ждет неудача; не поможет ему тогда никакая закалка. Именно уверенность в успехе крайне необходима человеку, когда он идет на большое, ответственное дело.

Я готовился к первому прыжку, который должен был совершить на следующий день. Меня мучили сомнения: «А что, если не получится прыжок?» Я не знал, как избавиться от этого неприятного чувства. Его могли побороть только выдержка и терпение. Именно терпение и выдержка дают человеку нужную закалку.

Итак, завтра прыжки, и каждый из нас думал только о них. Приближался час проверки нашей готовности — результатов всего того, что делалось до сего времени. Мысли каждого работали в

одном направлении — благополучно совершить прыжок. И каждый старался не выдавать своего волнения. Выдержка была тем фактором, который обусловливал исход предстоявшего прыжка.

Мы положили на ночь в проверенные и подготовленные для прыжков парашюты бутылочки с сакэ[1] в качестве приношения богам и стали молить, чтобы он ниспослал нам хорошую погоду и благополучие. Некоторые перед тем, как лечь спать, еще раз тщательно проверили укладку парашюта.

Наконец, уставшие за день, но уверенные в завтрашнем успехе, мы погрузились в глубокий сон.

И вот наступило долгожданное утро 16 января 1941 года. Погода стояла чудесная. Дул слабый ветер. Мы с раннего утра были в приподнятом настроении.

Мне предстояло первым подняться в воздух на учебном самолете. И я гордился этим: это же был первый прыжок совсем еще молодых парашютных войск ВМФ. Чтобы поднять дух испытателей, за штурвал самолета сел прославленный летчик Когава Сэйити, участник войны в Китае. Капитан-лейтенант Когава мастерски совершил вынужденную посадку на аэродроме Наньчан, неоднократно выбрасывался с парашютом из гибнущего самолета. Его специально вызвали из авиаотряда, базировавшегося на Кюсю.

Вот самолет уже набирает высоту, в поле зрения показывается величественная гора Фудзи. Ее заснеженная вершина как-то по-особенному блестит в ярких лучах восходящего солнца, которое огненным шаром медленно выкатилось из-за волнистой кромки океана.

Я испытываю неописуемый душевный подъем; мне хочется прыгнуть и устремиться к излучающему особую теплоту сверкающему шару. Наконец я прихожу в себя и отбрасываю это странное желание. И вот уже самолет над зданием командного пункта. Различаю группу стажеров, а поодаль, на вышке,— группу присутствующих на испытании высокопоставленных чиновников и офицеров, среди которых находится и командир базы Йокосука.

Самолет немного накреняется, делает разворот и ложится на заданный курс. За спиной у меня парашют, которым пользуются наши летнабы. Вскоре самолет делает круг и, оставляя сзади гору Фудзи, направляется в сторону океана. Впереди аэродром.

Летим со скоростью 130 км/час, высота — 350 м. Подбадри-

[1] Сакэ — японская рисовая водка крепостью около 20°. Употребляется японцами обычно в подогретом виде. *(Прим. ред. 1959 г.)*

ваемый капитан-лейтенантом Когава, я подхожу к люку. Мичман Кавасима держит в руке белый сигнальный флажок, которым он по указанию летчика должен подать мне сигнал. Спускаюсь в узкий люк, держась обеими руками за края, опускаю ноги, и вот я наполовину вишу в воздухе. Стоит мне только ослабить пальцы рук, и я провалюсь в воздушную бездну, а она уже засасывает меня, тело охватывает стремительный поток холодного январского воздуха, по щекам пробегает легкая дрожь. Холодный ветер бьет в ноздри, захватывает дух.

Приближается граница аэродрома, вот мы уже над центром аэродрома, проходим над взлетно-посадочной полосой, подходим к расчетной точке отделения.

Взметнулся белый флажок — сигнал «Пошел!». Один миг, но как он мучителен, когда я теряю контроль над собой. Тело вдруг делается легким. В воздухе пытаюсь управлять полетом. Что-то белое слегка касается меня. «Одна, две, три, четыре...» — считаю про себя секунды. Вдруг слышу хлопок, чувствую встряхивание, и надо мной появляется необыкновенный белый свод.

Парашют раскрылся! Вижу, как от купола ко мне тянется пучок строп. Мне почему-то хочется подтянуться на стропах, но я подавляю это желание, боясь запутаться и навлечь беду.

Я чувствую себя самым счастливым человеком на свете. Так вот он каков, прыжок с парашютом. Поистине не так страшен черт, как его малюют!

Смотрю в сторону командного пункта — мне аплодируют. Даю сигнал: «Динамический удар не страшен, все в порядке!»

Больше всего мы боялись того, что от динамического удара может произойти повреждение шейных позвонков.

Группа испытателей бежит в мою сторону, меня приветствуют, слышатся возгласы одобрения. Внизу подо мной окаймленная зеленью взлетно-посадочная полоса. Она все стремительнее летит мне навстречу. Меня охватывает беспокойство: какая большая скорость спуска. И вот я почти касаюсь земли. Еще мгновение—и я падаю на песок, забыв от радости о правилах приземления. Все обошлось благополучно, без травм.

Вы не можете себе представить, в каком возбужденном состоянии я был.

На автомашине меня срочно доставляют на командный пункт для доклада. Взгляды всех испытателей парашютов устремлены на меня. Слышу голоса:

— Молодец, командир! Вот это прыжок!

— Хорошо держался в воздухе! Замечательно!

Я в душе благодарю товарищей.

Что можно сказать об ощущении, которое испытываешь при спуске. Какое-то необыкновенно радостное чувство охватывает все твое существо. Кажется, что не ты летишь к земле, а, наоборот, земля летит тебе навстречу,

При динамическом ударе в момент раскрытия парашюта перегрузка достигает примерно 7 g. Такая перегрузка для моего натренированного тела не представляла особой опасности.

Правда, до наших прыжков выдвигалось предположение, что человек не теряет сознания и при перегрузке 10 g.

Мы рады тому, что такое высказывание появилось до нашего первого прыжка. Однако надо заметить, что всякое не подтвержденное практикой предположение для нас опасно. Особенно вредны для нас, практиков, пустые разговоры и дискуссии. Если бы мы, уподобившись зазнавшимся интеллигентам из среды ученых и студентов, захотели быстро устранить недостатки, не обращаясь к практике, то что бы из этого вышло?

Было решено, что вслед за мной прыгнут все 25 испытателей. (В случае нераскрытия моего парашюта испытания прекращались.)

Прыгали в следующем порядке: мичман Кавасима, старшины 1-й статьи Такахаси, Уэхара, Ода и другие. Я каждый раз, держа в руках сигнальный флажок, садился в кабину вместе с очередным парашютистом. По взмаху флажка он оставлял самолет. Мне приходилось сильно высовываться из люка, чтобы наблюдать за спуском. Было хорошо видно, как фигура парашютиста с огромной скоростью несется к земле. Когда прыгаешь сам, то этого не замечаешь, а прыжок других кажется чем-то героическим. Иногда он даже приводит в умиление, вызывает чувство восхищения.

Каждый раз, когда парашютист отделялся от самолета, я в душе молил богов о благополучном раскрытии парашюта. И парашюты раскрывались хорошо.

Но вот самолет покинул матрос 1-го класса Араи. Он стремительно летит вниз, кувыркается в воздухе и скоро уже кажется черным комочком. Вот он пролетает 100, 150 м — а парашют не раскрывается! Я отсчитываю секунды. Парашютист продолжает камнем лететь вниз. Невольно закрываю глаза. Неужели катастрофа? Когда до земли остается метров 50, вырывается белый ку-

пол парашюта, а через секунду Араи уже на земле. Но мне пока еще не ясно, что произошло. Тревожно ноет сердце.

Сразу же после приземления самолета стрелой лечу к группе испытателей. Вижу сияющее лицо Араи. У меня становится легче на душе. Почти 250 м Араи камнем летел вниз с нераскрывшимся парашютом. Парашют раскрылся только у самой земли. Испытатель едва избежал трагического конца.

Только тогда я понял, что прыжки с такими парашютами, какие имели тогда у нас на флоте летнабы, — чрезвычайно опасное и рискованное дело. В соответствии с результатами нашей экспериментальной работы немедленно приступили к совершенствованию парашютов.

Итак, первый испытательный прыжок нашей группы в 26 человек окончился благополучно. Радости нашей не было границ, но успокаиваться на достигнутом мы не имели права.

Второй этап испытаний

За первым успешным прыжком последовал второй. На этот раз парашютисты прыгали с парашютами образца 97, которыми тогда пользовались наши летчики.

Самочувствие во время второго прыжка с другим парашютом было значительно лучше, чем при первом прыжке. У этого парашюта стропы разделялись на два плеча, и тело парашютиста имело как бы две опоры, поэтому мы его называли «двухопорным». У парашюта образца 89 все стропы сходились к одному свободному концу подвесной системы, что уменьшало маневренность при спуске. Однако скорость спуска с парашютом нового образца была очень большой. Так, например, матрос 1-го класса Асида с такой силой ударился затылком о твердое покрытие взлетно-посадочной полосы, что получил сотрясение мозга. Поэтому такой парашют не годился для парашютных войск.

В целях уменьшения силы динамического удара в момент раскрытия парашюта постепенно начали увеличивать скорость самолета[1].

Вначале мы прыгали с учебных самолетов образца 90, затем

[1] Здесь автор допускает ошибку. С увеличением скорости полета самолета соответственно увеличивается сила динамического удара при раскрытии парашюта. Чтобы снизить перегрузку при выброске с парашютом на больших скоростях полета самолета, вводится последовательное раскрытие парашюта, катапультирование и пр. *(Прим. ред. 1959 г.)*

перешли на транспортные самолеты «Дуглас» и средние бомбардировщики образца 96, приспособленные для наших целей.

Вскоре мы приступили к групповым прыжкам, так как нам предстояло в будущем выбрасываться десантом.

Здесь перед нами встали новые трудности. В частности, нам пришлось задуматься над тем, как обеспечить быстрый вывод парашютистов через люк. Дело в том, что вытяжная веревка, проходившая через люк, мешала прыгать очередному парашютисту; ее приходилось перед прыжком отводить в сторону.

Ежедневно совершая полеты, я думал об этом неудобстве. Через несколько дней оно было устранено. Возле люка между потолком и полом кабины укрепили специальный шест. Действие этого простого приспособления, конечно, трудно объяснить словами — необходимо все это видеть своими глазами. Соответственно на авиационном заводе компании «Фудзикура» выпускаемые парашюты подверглись некоторой модернизации.

Закончив испытания парашютов до утренней побудки летчиков авиаотряда, мы незаметно доставляли эти парашюты в наш отряд.

Местные жители давно уже знали о наших прыжках с парашютом. Причем это были главным образом крестьяне из окрестных деревень района Оппама, которые на рассвете выходили на полевые работы. Так что в дальнейшем проводить занятия скрытно, ночью уже не имело смысла. К тому же времени оставалось мало, а сделать нам предстояло еще очень много, и мы решили проводить прыжки днем.

Изучая способы выполнения прыжков с оружием, мы вначале брали с собой карабины, которые крепились к ноге. Это совсем не влияло на раскрытие парашюта, однако двигаться в самолете было затруднительно, особенно при групповом прыжке. Да и вообще карабин в таком положении сковывал движения парашютиста.

Наконец решили, что лучше всего карабины закреплять спереди, на груди. Однако при этом появилась необходимость уменьшить длину оружия, сделав его разборным или складным.

Одиночные прыжки были завершены, и теперь необходимо было переходить к групповым прыжкам. Для этого решили увеличить штат испытателей.

Был произведен строгий отбор из числа молодых стажеров, выпускников йокосукской артиллерийской школы. Группа в 32 человека 22 февраля прибыла к нам в отряд. Несколько ранее к нам прибыло пополнение из экипажей кораблей, базировавшихся

в Йокосуке. Всего прибыло 66 отборных парней. Таким образом, теперь наша группа испытателей уже насчитывала 92 человека.

Мы назывались испытателями первого набора, а вновь прибывшие — испытателями второго набора. Под нашим руководством последние стали проходить усиленную подготовку. Уже через две недели они стали совершать первые прыжки. С 6 по 9 марта все испытатели второго набора совершили самостоятельные прыжки. В течение 25 и 26 марта были совершены групповые прыжки, в которых участвовал весь личный состав испытателей.

Во время этих испытаний мы использовали двухопорный парашют образца 97. Из всего личного состава четверо или пятеро получили вывихи и растяжения связок в момент динамического удара при раскрытии купола. Матрос 1-го класса Акита и старшина 1-й статьи Кода, у которых парашюты открылись почти перед самым приземлением, получили переломы нижних конечностей. Они пролежали в госпитале около шести месяцев. Парашютиста Симаками отнесло ветром в море, и он опустился на воду — правда, примерно на высоте 10 м от воды он успел освободиться от подвесной системы. Его благополучно вытащили. Пять или шесть других испытателей, получив различные травмы в момент приземления, выбыли из строя на один-два месяца.

Трагическая гибель матроса 3-го класса Цутитама

Настало 27 марта 1941 года. В целях завершения испытаний необходимо было провести групповой учебный прыжок испытателей первого набора на полигоне бомбардировочной авиации ВМФ Касима (префектура Ибараки). Накануне прошел ливень, и мы думали, что прыжки не состоятся, однако утром дождя не было, через просветы в облаках проглядывало солнце. Скорость ветра у земли снизилась с 15—16 до 10 м/сек, что вполне позволяло прыгать с парашютом[1]. Нам было известно, что на полигоне должны были присутствовать представители высшего командования во главе с начальником Морского Генерального штаба.

Когда все было готово, средние бомбардировщики образца 96, на борту которых находились мы, испытатели, поднялись в

[1] Здесь автор допускает преувеличение. Скорость ветра у земли, позволяющая безопасное приземление, не должна в среднем превышать 6 м/сек. *(Прим. ред. 1959 г.)*

воздух с аэродрома йокосукского авиаотряда и взяли курс на Касима.

Мы в полете. Перед глазами проносятся с огромной скоростью клочья дождевых облаков. Самолет сильно болтает. Мы чувствуем себя неважно, мешает парашют за спиной, который весит 10 кг, пошевелиться совершенно невозможно.

Когда в самолете на человека действует большая перегрузка, он становится беспомощным. В момент раскрытия парашюта перегрузка достигает примерно шести-, а иногда и десятикратной величины. Человек выдерживает такую перегрузку только благодаря тому, что она действует кратковременно. Иногда человеку, летящему в самолете, который попал в сильную болтанку, очень трудно подготовиться к прыжку. Его то с силой прижимает к сиденью, то отрывает от него. В такие минуты очень трудно выбраться через люк из самолета и отделиться от него для прыжка с парашютом. Мы сидели в кабине, пристегнувшись ремнями в целях безопасности.

К счастью, над Касима мы попали в зону затишья, постепенно самолет перестал проваливаться, болтанка прекратилась.

Самолет делает большой круг над полигоном Касима; наблюдаем за землей. Высланный вперед отряд аэродромного обслуживания зажигает дымовые шашки. По отклонению дыма можно судить о скорости и направлении ветра. Дым плавно стелется над землей. Я громко кричу ребятам:

— Скорость ветра вполне нормальная!

— Хорошо; начнем!—отвечают они.

Испытатели приободрились и по одному направились к люку, готовясь к прыжку.

Мне в этот день предстояло прыгнуть с высоты 1000 м, проверить раскрытие запасного парашюта, а до этого руководить групповым прыжком.

Прыгают по 10 человек. Натренированные испытатели парашютов по сигналу зуммера отталкиваются от края люка и устремляются вниз. Один, два, три... Уходящая под крылом земля как бы притягивает к себе черные фигурки парашютистов. На миг над такой фигуркой сверкнет белая шелковая лента и тут же превратится в огромный купол парашюта, и он, медленно покачиваясь, плывет среди облаков.

Смело оттолкнулся от самолета самый молодой из нас матрос 3-го класса Цутитама. Он прыгал самым последним. Я, высунув-

шись из люка, наблюдаю за его падением, про себя отсчитывая секунды: одна, две, три... Показывается белое полотнище парашюта, вот оно отклоняется в сторону, купола нет, и Цутитама продолжает падать. Я невольно весь как-то съеживаюсь от волнения и кричу:

— Раскрывай! Цутитама!

Вот до земли остается 50, 30, 20 метров... О ужас! Я зажмуриваюсь, но через секунду открываю глаза и вижу, как по земле стелется белое полотнище парашюта, прикрывая, словно саваном, матроса Цутитама.

«Неужели разбился?» — с ужасом думаю я. Но с самолета точно это определить невозможно. Тяжелое, удручающее чувство сжимает сердце.

Остался мой последний и самый ответственный прыжок. Самолет делает разворот, набирает высоту 1000 м. Перед глазами стремительно проносятся рваные облака, трудно различать наземные ориентиры. Сегодня у меня два парашюта: один — на спине, другой — на груди. Нагрудный считается запасным. Если не раскроется основной, то необходимо прибегнуть к запасному.

Мне необходимо было проверить, откроется ли запасной парашют на спуске при раскрытом уже основном парашюте.

Вот самолет ложится на курс и приближается к расчетной точке сбрасывания; летнаб подходит к люку и кричит:

— Лейтенант Ямабэ, прыгать будете?

— Конечно! — отвечаю я.

В то время я не знал, что по радио с земли уже был передан приказ командира Уэно о прекращении прыжков.

Я прыгаю в белую пучину облаков. Раскрывается основной парашют, и начинается спуск. Меня сильно болтает. Я попал в сильный воздушный поток. Меня бросает то вниз, то вверх примерно метров на 30. Ощущение от болтанки при спуске на парашюте почти такое же, как в самолете. В такую сильную болтанку я попал впервые.

Воздушный поток продолжает относить меня в сторону моря. Отчетливо вижу берег. Подо мной медленно проплывает сосновая аллея. Скоро я окажусь над самым берегом. Вот я уже вижу огромные сердитые волны с белыми барашками. От непрерывного раскачивания меня тошнит. Стиснув зубы и обливаясь холодным потом от напряжения, я креплюсь.

Наконец делаю над собой усилие и выдергиваю шнур запасного парашюта. Полотнище купола вырывается из ранца, но стро-

пы зацепились за ногу, и парашют не наполняется воздухом. Запасной парашют не сработал.

Скорость спуска с парашютом практически составляет примерно 6 м/сек. Таким образом, с высоты 1000 м я должен был пробыть в воздухе примерно 2 мин. 50 сек.

Приземлился я на песчаной отмели Мацухара, в километре от намеченного пункта приземления. Пришлось управлять парашютом путем подтягивания строп, чтобы не попасть на сосны. Оказавшись на земле, я заметил, что на одной ноге нет ботинка: я его потерял во время рывка при раскрытии парашюта. Припадая на босую ногу, с парашютом под мышкой, я побрел к командному пункту, возле которого собралось начальство.

Меня встретили пять-шесть человек испытателей, которые очень беспокоились за меня, наблюдая с земли за прыжком.

— Командир!...— обратился было ко мне старший, но внезапно хлынувшие из глаз слезы не дали ему говорить. Однако он тут же взял себя в руки и доложил мне, что матрос 3-го класса Цутитама разбился.

Сдерживая слезы, молча выслушал я это сообщение. Сердце мне подсказывало: «Здесь, перед подчиненными, ты не должен плакать». И я крепился. Я живо себе представил образ матроса Цутитама — бледнолицего двадцатилетнего юноши, который сидел рядом со мной в кабине, когда мы, поднявшись с аэродрома Йокосука, пролетали над Касима и любовались видами, открывавшимися под крыльями самолета. «Почему погиб самый молодой из нас? Почему не меня постигла его участь?» — спрашивал я самого себя.

— Бегом туда, где лежит Цутитама! — приказал я испытателям, и мы поспешили к месту катастрофы.

На широком полигоне Касима, в самом центре, в рыхлом песчаном грунте образовалось углубление шириной 1,5 м, из которого выглядывало тело Цутитама, наполовину засыпанное песком. Изо рта погибшего, который был раскрыт, словно в улыбке, сочилась алая кровь.

— Эх, Цутитама, Цутитама...— прошептал я, обращаясь к безжизненному телу. Увидев меня на месте катастрофы, ответственный за испытательные прыжки капитан 3-го ранга Сумида приказал испытателям очистить тело Цутитама от песка. Они аккуратно смахнули песок с лица и одежды погибшего.

В случае аварии никто не имел права ни к чему прикасаться

до тех пор, пока я не прибуду на место происшествия, так как на мне лежала обязанность тщательно устанавливать причину каждого несчастного случая и немедленно принимать меры к тому, чтобы подобные случаи больше не повторялись.

Прыжки не возобновлялись до тех пор, пока не устанавливали причину аварии и не находили меры к устранению ее в будущем. Я немедленно приступил к осмотру парашюта. Причину катастрофы установить удалось быстро. Большая часть полотнища основного парашюта вышла из ранца полностью, однако край вытяжного парашюта защемило между спиной парашютиста и ранцем парашюта. Вот почему купол основного парашюта переломился пополам и не мог наполниться воздухом.

Врач осмотрел труп, который представлял собой буквально мешок с костями. Мы бережно перенесли тело погибшего на машину скорой помощи и проводили его в йокосукский авиаотряд.

«Спи спокойно, герой, матрос 3-го класса Цутитама». «Мы никогда не забудем тебя. Мы приложим все силы, а если потребуется, отдадим и наши жизни, чтобы создать парашютные части», — такова была наша клятва над прахом товарища.

Невзирая на жертвы

29 марта состоялись торжественные похороны. Смерть Цутитама наполнила наши сердца каким-то щемящим чувством обреченности. Однако мы не должны были отчаиваться. До окончания нашей работы было еще далеко. Предстояло пройти трудный, полный неожиданностей и опасностей путь, суливший новые испытания. Мы ясно представляли себе, как мы будем постепенно, шаг за шагом преодолевать трудности, двигаясь к намеченной цели. А трудности начинались уже завтра.

Возьмите хотя бы укладку парашютов и подготовку их к прыжкам, на что приходилось тратить несколько часов. Причем эта работа требовала особого внимания и тщательности. А во что нам обходилась возня с 60-килограммовыми манекенами «дами»! Пот лил ручьями с испытателей, когда они погружали их в самолет, а потом сбрасывали их на цели на аэродроме. И такая работа повторялась изо дня в день. Нелегкой была и физическая подготовка по датскому комплексу гимнастических упражнений для парашютистов. Кроме того, мы тренировались на специальных качелях, устроенных в ангаре. Испытатели должны были учиться на лету со-

скакивать с качелей в различных положениях и правильно приземляться.

И каким чудесным занятием по сравнению со всей этой тяжелой черновой работой казались прыжки с парашютом, когда в небе, словно огромные хризантемы, раскрывались белоснежные купола парашютов.

Наконец наступил день окончания испытаний, установленный приказом военно-морского министра. Однако считать нашу работу законченной было нельзя. Приступать к созданию парашютной части можно было лишь в том случае, если бы нам удалось освоить прыжки с оружием, пользуясь парашютами образца 89. Приказ военно-морского министра отражал примитивные взгляды отдельных руководителей, которые считали возможным ограничиться освоением прыжков без оружия. Стало очевидным, что этот приказ — всего лишь академический проект, составленный людьми, которые совершенно не знают эту новую область военного дела. Мы же считали, что нашу экспериментальную работу следует проводить более серьезно, с учетом подготовки к трудной, затяжной войне.

Комиссия изменила свое решение об использовании в ВМФ парашютов старого образца, найдя целесообразным заказать новые парашюты, которые по способу раскрытия совершенно отличались от тех, что были прежде на флоте. А мы, испытатели, которые были призваны проверить их на практике, продолжали проводить испытательные прыжки.

Вскоре мы оставили прежние парашюты, которые раскрывались ручным способом, и начали испытывать новый парашют с принудительным способом раскрытия. Без устали укладывали мы парашюты, прыгали, устраняли недоделки и снова прыгали. И так повторялось изо дня в день.

В то время как раз проводились испытания новых истребителей «Зеро». Помню, как 17 апреля, в полдень, произошла катастрофа. Самолет взорвался в воздухе, и летчика, капитан-лейтенанта Мотокава, буквально разнесло на куски. Обломки машины и останки летчика упали в море. Тогда же пропал без вести еще один самолет, совершавший ночной полет.

Таким образом, жертвы были, как видите, не только среди нас, испытателей парашютов, но и среди личного состава авиационного отряда. Каждый отлично сознавал, что в авиационных частях жертвы неизбежны. Поэтому личный состав, занятый испытательской работой, относился к своим обязанностям со всей ответствен-

ностью, и эта работа у нас, испытателей парашютов, двигалась гораздо быстрее, чем у летчиков.

Один знакомый летчик рассказал мне, как на очередном совещании испытателей, где присутствовали представители артиллерийской школы и авиаотряда, обсуждался вопрос об эффективности авиаторпеды. Мнения артиллеристов и летчиков разошлись, причем первые говорили, что торпеда не способна потопить линейный корабль, а вторые доказывали обратное. Страсти так разгорелись, что спор чуть не перешел в рукопашную схватку. Ни одна сторона не хотела уступать. Тогда этот летчик заявил, что он сам сядет в боевой отсек торпеды и своими руками станет направлять ее на корабль. Пусть он тогда отвечает из своих орудий главного калибра. Но и этот довод не убедил упрямых артиллеристов, стоявших на своем.

Командир авиаотряда откровенно заявил:

— Хорошо, что мне удалось стать настоящим летчиком. Если бы мне пришлось пополнить компанию этих упрямых артиллеристов, то, пожалуй, я бы давно уже чувствовал неприязнь к флоту.

Короче говоря, отношения между летчиками и артиллеристами напоминали отношения между кошкой и собакой. А какую же позицию должны были занять мы? Ведь большинство из нас, испытателей, были воспитанниками артиллерийской школы. Опроси нас в то время, мне кажется, мы все же встали бы на сторону авиации. За это говорит уже одно то, что наша работа была сопряжена с большой опасностью и находила понимание среди летчиков.

Таково было настроение у испытателей. Лично я думал, что в период формирования первых воздушно-десантных частей, пожалуй, лучше, чтобы они принадлежали именно к авиации. Парашютисты и летчики быстро находят общий язык, и сама работа, связанная с испытаниями, ускоряется.

Испытательные прыжки с новыми парашютами принудительного способа раскрытия проходили успешно. Наиболее опытные испытатели первого набора, в том числе и я, совершили с ними по несколько прыжков.

Мы называли эти парашюты по-своему — привязными. В отличие от прежних парашютов они не имели вытяжных парашютиков. Этот парашют приводится в действие с помощью вытяжной веревки. Отделяясь от самолета, парашютист тяжестью своего тела заставляет стропу вытягивать из ранца купол и стропы.

Когда купол и стропы полностью выйдут из ранца, соединительная стропа (она рассчитана на определенную нагрузку) обрывается и парашютист уже ничем не связан с самолетом. Купол быстро наполняется воздухом, и начинается спуск.

Новый парашют раскрывался после 60 м свободного падения, тогда как со старым парашютом до полного раскрытия купола требовалось пролететь 100, а то и 250 м. Это вызывало беспокойство у испытателей.

Заменив парашюты, мы постарались упростить наше снаряжение, тщательно проверили одежду и обувь, убрали с них все лишние детали, за которые могли бы зацепиться купол парашюта или стропы. Например, на комбинезонах все пуговицы и застежки сделали только внутренними. У касок срезали выступающие края. Комиссия и отдельные ее члены во всем шли нам навстречу, незамедлительно удовлетворяя требования нашей группы испытателей, к тому же все это делалось очень быстро, что, несомненно, способствовало подъему нашего морального состояния.

Прошла зима. Весна вступила в свои права. Холодные дни остались позади. Вот на аэродроме уже побежали ручейки, и сердца испытателей наполнились весенней радостью.

Мы по-прежнему ежедневно занимались испытанием парашютов. Сбрасывали манекены, прыгали сами. Мы радовались успехам испытательных прыжков с парашютами новой системы. И это была особенная радость, недоступная другим.

Небольшой аэродром йокосукского авиаотряда, где летный состав проходил напряженную боевую подготовку на различных самолетах: истребителях, палубных штурмовиках, бомбардировщиках,— стал опасен и неудобен для совершения тренировочных прыжков с парашютом.

Так, например, испытатель первого набора матрос 1-го класса Кобаяси пролетел почти над самым винтом самолета, делавшего разворот, и это чуть не стоило ему жизни.

В связи с этим мы стали проводить тренировочные прыжки на аэродроме авиаотряда в Кисарадзу.

К тому времени новые парашюты уже зарекомендовали себя, поэтому мы стали прыгать с высоты 120 м. Эта высота является как бы боевой в том смысле, что она сокращает потери парашютистов в воздухе при обстреле десанта с земли. Правда, всем прыгать с такой малой высоты было опасно, поэтому обычно тренировочные прыжки проводились на высоте не ниже 300 м.

Проводились и ночные тренировочные прыжки, во время которых особенно трудно было определить расстояние до земли. Поскольку приземление ночью сопряжено с большой опасностью, то к такого рода прыжкам пока не допускали слабо подготовленных.

Я и еще несколько хорошо подготовленных парашютистов первого набора пробовали приземляться при скорости ветра 15 м/сек, что также является очень опасным делом, поэтому в такую погоду тренировочные прыжки прекращали. Обычно парашютисты тренировались при максимальной силе ветра около 9 м/сек. Наиболее подходящей для прыжков считалась скорость ветра примерно 3—4 м/сек. При отсутствии ветра трудно бывает управлять парашютом для выхода на цель. Были случаи, когда в безветренную погоду отдельные парашютисты из-за невнимательности приземлялись неудачно: одни ударялись о землю задом, другие — затылком, получая сотрясение мозга.

Для сбрасывания оружия мы применяли контейнеры. Вначале они изготовлялись из дюралюминия, но затем в целях экономии этого дефицитного металла их стали изготовлять из фибры. Было изготовлено пять различных типов грузовых парашютов под грузы разных габаритов и веса.

Итак, наши испытательные прыжки подходили к концу. На заводе компании «Фудзикура» было налажено массовое производство парашютов нового типа. (Вскоре их стали именовать «парашютами образца 1», а официально они назывались «парашютами для сбрасывания оружия».)

20 мая мы проводили последний тренировочный прыжок по программе «Экспериментальных исследований № 1001». В этот день мы совершили групповой прыжок с использованием новых парашютов на аэродроме йокосукского авиаотряда. С военных кораблей, стоявших на рейде, за этим прыжком наблюдало много моряков.

Подошла моя очередь прыгать. Я, как обычно, отделился от самолета, но во время раскрытия парашюта почувствовал резкую боль в правом плече и на какое-то мгновение потерял сознание. Придя в себя, я попытался поднять правую руку, но не смог. Одна стропа парашюта зацепилась за правое плечо и в момент рывка при раскрытии купола вызвала растяжение сухожилий.

После приземления я попытался уложить парашют, чтобы подготовить его к новому прыжку во второй половине дня, но сильная боль в плече, распространившаяся на всю руку, не позволила

мне даже дотронуться до парашюта. Пришлось поручить укладку другому испытателю.

Однако в целом групповой прыжок прошел успешно. Нас посадили в шесть бомбардировщиков образца 96, и впервые за все время наших испытаний мы приоткрыли «завесу тайны», свободно поднявшись в воздушное пространство над Касумигаура.

Кругом все сияло в ярких ласкающих лучах весеннего солнца. И вот в чистом весеннем небе вдруг сразу расцвело множество белоснежных куполов. Наблюдавшие с кораблей восторженно аплодировали нам. Однако члены экипажей молчали. Уже потом, когда мы собрались после окончания учений, один из летчиков подошел ко мне и с раздражением проговорил:

«Им, дуракам, весело: они чувствуют себя как в цирке». Его настроение могут понять лишь настоящие покорители неба.

Вскоре пришел приказ о нашей передислокации снова в артиллерийскую школу ВМФ в Татэяма, и мы покинули йокосукский авиаотряд. Это произошло 1 июня 1941 года.

Период обучения

Рождение парашютно-десантных войск военно-морского флота

Еще в период завершения испытательных прыжков в йокосукском авиаотряде был проведен опрос всего личного состава с целью выявить желающих занять командные должности в будущих парашютных частях. Было решено отобрать для этого только добровольцев.

За исключением некоторых испытателей, которым не позволяли семейные обстоятельства или другие причины, все решили остаться в парашютных войсках и продолжать испытательные прыжки, из 92 человек осталось 75.

Пятнадцать человек выбыли из наших рядов в результате катастроф и аварий, а остальные — по собственному желанию. Нас зачислили в списки личного состава школы. Появилась новая военно-учетная специальность — хикотокугихэй (авиадесантник). Так стали называть парашютистов.

Теперь основное внимание было обращено на изучение пехотного оружия и на общевойсковую подготовку, которой мы не могли заниматься в период испытаний парашютов. Тренировочные

прыжки мы стали проводить в морском авиаотряде, который располагался в 30 минутах езды на автомашине от школы.

Формирование парашютно-десантных войск решили проводить следующим образом: с каждым набором в военно-морскую артиллерийскую школу зачислять по несколько сот человек в качестве обычных курсантов. Там они должны были проходить обучение прыжкам с парашютом, чтобы пополнять будущие парашютные войска.

В период маневров сухопутных войск парашютистам выдавали сухой пятидневный паек и забрасывали их в «тыл противника». Во время одних таких учений парашютист Ито повредил себе глаз учебным патроном от легкого пулемета, который он имел при себе, и чуть не потерял зрение. Причиной этого происшествия явилось отсутствие должных мер по обеспечению безопасности прыжков с оружием.

В первой декаде сентября для обучения нового пополнения прыжкам мы были переведены в морской авиаотряд Татэяма. Вскоре за этим последовал приказ военно-морского министра:

«Срочно сформировать и подготовить два парашютных подразделения[1] численностью 750 человек каждое. Подготовку подразделений закончить к 1 декабря 1941 года».

Для нас, испытателей парашютов, живших в условиях строгой конспирации, этот приказ означал многое. Нас поражал слишком малый срок для выполнения задания. Необходимо было в течение всего трех месяцев подготовить два батальона парашютистов общей численностью 1500 человек. Кроме того, их надо было хорошо обучить приемам общевойскового боя.

«Какой странный приказ. Наверное, скоро война начнется», — так думали многие из нас.

Разумеется, поскольку эти подразделения готовились для нанесения молниеносного удара, то следовало спешить. Однако я никак не мог себе представить, как можно в такой короткий срок подготовить 1500 человек. Мне казалось, что у нас не хватит возможностей для того, чтобы каждый из них сделал минимум по одному-два первых прыжка.

По решению командования весь первый специальный набор в школу был влит в состав формируемых парашютных подразделений.

[1] Ввиду того, что в дальнейшем изложении в приказах командования эти подразделения иногда именуются батальонами, ниже мы будем так их и называть. *(Прим. ред. 1959 г.)*

Военно-морская артиллерийская школа в Татэяма получила название «школы морской пехоты». Она около года назад выделилась из йокосукской артиллерийской школы ВМФ с целью подготовки специалистов — морских пехотинцев и артиллеристов наземных частей ПВО.

20 сентября было объявлено о создании парашютно-десантной части. Она получила название «Первый особый воздушно-десантный отряд базы Йокосука». Командиром этого отряда был назначен капитан 2-го ранга Хоригути, признанный мастер спорта на флоте. В отряд начали прибывать курсанты школы в Татэяма, а также откомандированные из экипажей военно-морских баз и кораблей. На авиабазу в Татэяма для нас стали поступать транспортные самолеты, переделанные из средних бомбардировщиков образца 96.

Авиабаза Татэяма, омываемая тихими водами залива Татэяма, становилась все оживленнее по мере прибытия туда новых контингентов будущих парашютистов и транспортных самолетов.

Здесь, в этом тихом уголке Японии, формировалась первая парашютно-десантная часть ВМФ общей численностью 1500 человек. После завершения тренировочных прыжков весь личный состав предстояло разбить на два батальона. Предполагалось, что командиром одного батальона будет капитан 3-го ранга Фукуми, прославленный герой, участник войны в Китае.

Обучение парашютистов накануне войны

Невозможно было разработать удовлетворительную программу массовой подготовки парашютистов, рассчитанную всего на два месяца. Составленный план обучения концентрировал все внимание на проведении тренировочных прыжков с парашютами. Тактику наземного боя решили изучать в свободное от прыжков время, причем каждое подразделение проводило такие занятия по своему усмотрению.

26 и 27 сентября мы, бывшие испытатели парашютов, в количестве 75 человек совершили групповые прыжки. Одновременно с нами к прыжкам приступили курсанты первого набора артиллерийской школы ВМФ в Татэяма, которые уже завершали наземную подготовку к прыжкам с парашютом.

Было решено нас, 75 человек, назначить инструкторами, образовав десять команд, которые должны были проводить обучение вновь прибывающих. Совершившие по несколько прыжков из чис-

ла новичков поступали в наше распоряжение как помощники инструкторов. К тому времени в нашем распоряжении было всего лишь 150 парашютистов. По заказу штаба военно-воздушных сил и управления вооружения и боеприпасов на авиационном заводе компании «Фудзикура» срочно изготовляли парашюты, и они партиями на транспортных самолетах доставлялись к нам.

Основная подготовка к прыжкам с парашютом вновь поступающего включала: двухчасовую наземную тренировку по датской системе. Одночасовое занятие на качелях и прыжки, три часа — укладка парашюта, один час — групповой полет, один час — изучение самолета и материальной части парашюта.

На следующий же день после прибытия новички под руководством инструкторов приступали к тренировкам. После завершения этой наземной подготовки каждый самостоятельно укладывал свой парашют, прикреплял его к манекену и сбрасывал с самолета. Это была проверка парашютов на раскрытие.

Отряд взял на себя испытание новых парашютов. Он это сделал по двум причинам. Во-первых, потому, что поставщик, авиационный завод компании «Фудзикура», которому был дан жесткий срок, не успевал это делать сам (по правилам парашюты считались пригодными для отправки в часть только после заводских испытаний и приемки их нашим представителем). Во-вторых, парашют являлся для парашютиста такой важной принадлежностью, от которой зависела его жизнь, поэтому собственноручное испытание парашюта вселяло в будущего парашютиста уверенность, которая очень необходима при совершении первых самостоятельных прыжков.

Первый прыжок парашютист совершал на следующий день после проверки парашюта на раскрытие с помощью манекена. Парашют для парашютиста — все. После отделения от самолета он полагается только на парашют. Ночью перед первым прыжком некоторые молодые парашютисты спали в обнимку с парашютом, а любители спиртного даже не прикасались накануне к чарке и на ночь ставили бутылочку сакэ на ранец с парашютом в качестве приношения богам, которые должны был ниспослать им удачу.

Никому не хотелось погибать зря в период обучения. Нашей первоочередной задачей как инструкторов было прежде всего сохранение жизней будущих парашютистов. Нашим девизом при обучении новичков прыжкам с парашютом были слова: «осторожность», «точность», «решительность».

Аэродром авиаотряда Татэяма длиной 1500 и шириной 1000 м был несколько тесен для тренировок в выброске парашютного десанта. К тому же этот аэродром с трех сторон окружен водой. Неопытный парашютист мог упасть на крыши домов или в море. Однако, учитывая то, что предполагаемая территория противника, где нам придется приземляться, могла оказаться еще более тесной, все же этот аэродром был достаточно большим участком, не имеющим к тому же особых препятствий для десантирования.

Перед командным пунктом строго в линию выстроились новички. Отдается приказ: «Ветер норд-норд-вест. Скорость — 5 м/сек. Прыжок с высоты 300 м. Заход с запада, со стороны моря. По машинам!»

Со строгими и сосредоточенными лицами парашютисты занимают места в самолете. Для того чтобы парашютисты приземлились кучнее, самолет заходит против ветра, вот он делает круг и пролетает над аэродромом. Совершающие первый прыжок парашютисты по одному покидают самолет. (На первый прыжок требовалось много времени. Так, например, если бы 1500 человек сбрасывать только с десяти самолетов, то каждому самолету нужно было бы пройти над аэродромом 150 раз. Для очередного захода требовалось несколько минут. Общее время можно было бы значительно сократить, сбрасывая сразу по несколько человек. Но для этого требовался более широкий аэродром.)

Раздаются два протяжных сигнала зуммера, которые означают, что надо подготовиться к прыжку. Самолет ложится на курс сбрасывания, все готовятся к прыжку.

Скоро аэродром. Через некоторое время слышится новый сигнал зуммера: «Внимание!» У всех на мгновение от напряжения перехватывает дыхание. Наконец следует сигнал: «Пошел!»

И вот, описывая параболы, летят вниз черными комочками парашютисты. Над ними извивающейся белой лентой показываются полотнища парашютов. Парашютист свободно падает около 60 м. Затем он слышит над собой характерный хлопок, и над ним, словно огромный белый цветок, раскрывается купол парашюта. Парашютист движением рук и ног в воздухе стремится расправить закрутившиеся стропы.

А с земли в мегафон кричит инструктор: «Поворачиваться спиной к ветру! Ноги держать вместе!» Распугивая красных стрекоз, тучами носящихся в ясном осеннем небе, парашютист приземляется.

Прыжок окончен. «Все в порядке!» — докладывают бодрым, слегка дрожащим от волнения голосом парашютисты инструктору о своем первом прыжке. В руках они держат парашюты. Настроение у всех приподнятое. Парашютисты уже не чувствуют боли в суставах и мышцах после утомительной наземной подготовки, продолжавшейся непрерывно в течение двух недель. После удачного прыжка всю боль как рукой сняло.

Так как времени на подготовку оставалось очень мало, то пришлось при первых тренировочных прыжках за один заход самолета сбрасывать не одного, а сразу трех парашютистов.

Парашютисты, совершившие первый прыжок, в дальнейшем прыгали группами по 6—12 человек. На этой стадии обучения уже легко было обеспечить до 300 прыжков в день.

Таким образом, над базой Татэяма весь день в воздухе парили белые купола парашютов. Это было красивое, но пока еще мирное зрелище. При таком темпе подготовки нам стало казаться возможным завершить работу к назначенному в приказе сроку.

8 октября. Трава на летном поле еще не высохла от недавно прошедшего мелкого осеннего дождя, но прыжки все же было решено проводить. Уложив парашюты, которыми мы пользовались для тренировок в первой половине дня, мы после обеда возобновляем прыжки. И вот над Татэяма снова белеют купола парашютов. Один, два, три... Между ними сохраняется интервал около 50 м. Все больше и больше появляется в небе белых облачков, превращающихся в купола, словно бутоны в огромные цветы.

Но вот одно облачко вытягивается в извивающуюся ленту и начинает быстро снижаться, обгоняя другие. «Что за странное явление», — думаю я, внимательно следя за ним. Парашютист продолжает падать. Я начинаю нервничать. «Раскройся!» — наконец кричу я, топая ногами от волнения. С земли кажется, что парашютист падает с ужасной скоростью. Он судорожно болтает ногами и руками — значит, не потерял сознания. Но помочь ему уже ничем нельзя. У меня сердце готово остановиться, я весь съеживаюсь. Вот до земли остается 50, 30, 20 метров. Беда! В какое-то мгновение мне кажется, что я слышу звук удара парашютиста о землю. Я закрываю глаза: «Разбился!»

Даже по радио с земли уже невозможно хоть на время остановить выброску парашютистов. А транспортные самолеты непрерывно продолжают выбрасывать парашютистов, и они, легко покачиваясь в воздухе, медленно приближаются к земле. Их несколь-

ко десятков. Вот опять появляется длинная белая лента. Неужели опять не раскроется? До земли остается 60, 50, 40... 30 метров. О ужас! Раскройся же! Парашют раскрылся почти в тот момент, когда парашютист ударился о землю. Он остается лежать на месте в таком же положении, как упал. К месту падения бежит инструктор, вокруг собирается толпа. Я тоже, пробираясь сквозь толпу, спешу к месту катастрофы.

Подбегаю и вижу, что на земле лежит уже мертвый матрос 1-го класса Тиба. Новички, еще не знавшие всех правил, пытаются начать сборку парашюта Тиба. Я их останавливаю, чтобы выяснить, правильно ли была произведена укладка парашюта до этого. Осмотрев внимательно все части парашюта, убеждаемся, что укладка была сделана нормально. Но почему же не раскрылся парашют?

Причина отказа парашюта в работе остается неизвестной. Я страшно переживаю. Это первый случай, когда мне не удается установить причину катастрофы. Какие же принимать меры? Чувствую, что парашютисты волнуются. Однако война на носу и раздумывать нет времени. Пока делаем предположение, что парашют, видимо, отсырел во время вчерашнего дождя, поэтому и отказал в работе.

— Убрать труп, продолжать учебные прыжки! — отдаю я распоряжение.

Я был главным инструктором по учебным прыжкам и сам совершал ежедневно один прыжок. После этого случая я специально прыгнул первым.

На следующий день, 9 октября, мы встречали принца Такамацу, прибывшего инспектировать наш отряд. Снова оживление в воздухе. В небе белеют купола парашютов. Несколько сот человек приземляются благополучно. Но вот опять белое облачко одного парашюта вытягивается в ленту и, опережая другие, стремительно приближается к земле — точное повторение вчерашнего. Еще один молодой парень гибнет при исполнении служебных обязанностей. Сажусь в стоящую наготове машину и спешу на место падения.

Охваченные тревогой за судьбу остальных 1500 парашютистов, исследуем парашют, перебирая стропу за стропой, и приходим к выводу, что причина отказа лежит в самой конструкции парашюта.

Командование авиаотряда, командир нашей парашютной части Хоригути и ответственный за испытания парашютов Сумида, несмот-

ря на то что время было очень напряженное (война с Америкой могла вот-вот разразиться), решают пока отказаться от проведения тренировок. Следует команда: «Прекратить учебные прыжки!»

Теперь мне хочется кратко объяснить причины этих трагических случаев. У парашюта принудительного действия, которым мы пользовались, площадь купола составляла примерно 35 м². Он имел 20 или 24 стропы. Обрывная стропа разрушалась только тогда, когда купол и стропы, выйдя из ранца, вытягивались в одну линию. Иногда случалось так, что под действием воздушной струи, создаваемой пропеллером, стропы и полотнище купола скручивались жгутом подобно мокрому полотенцу, и при наблюдении с земли такой парашют напоминал узкую ленту, развевающуюся как вымпел. Что же придумать? Надо было что-то изменить, чтобы парашют не скручивался. Имелось несколько предложений на этот счет, но времени на переделку не было, война приближалась.

Наконец после упорного труда специалистов появился усовершенствованный парашют с внутренним «парашютиком». Его назвали «Особый парашют образца 1».

По словам инженеров авиазавода компании «Фудзикура», даже и сейчас парашюты такой системы не уступают американским. Устройство этого внутреннего парашютика напоминает собой ветровой конус. Если поток воздуха не попадет внутрь купола, он не наполняется. В центре купола устроено полюсное отверстие диаметром примерно 20 см. По краям этого отверстия было вмонтировано упругое резиновое кольцо, поэтому оно является саморегулирующимся: при раскрытии парашюта его диаметр увеличивается примерно до 80 см, что смягчает динамический удар. Так был усовершенствован парашют.

В нашем только что сформированном отряде было много неясных вопросов, требовавших разрешения. Однако все наши труды оказались бы напрасными, если бы нас в случае войны нельзя было использовать как особую ударную часть. Быстрота на войне — самое главное.

Я срочно вылетел на авиазавод компании «Фудзикура», чтобы ускорить производство запасных парашютов, в которых мы теперь нуждались. Примерно через десять дней после катастрофы запасные парашюты были готовы.

Получив их, мы с 21 октября возобновили учебные прыжки. Теперь в случае нераскрытия основного парашюта можно было ввести в действие запасной. Увеличили и высоту, с которой про-

изводились тренировочные прыжки. Вскоре у одного парашютиста опять парашют в воздухе свернулся жгутом. Но на этот раз его выручил запасной парашют. Прыжок совершал матрос 3-го класса Арами.

Итак, запасные парашюты позволили надеяться на стопроцентное раскрытие парашютов в воздухе. Теперь настроение у парашютистов поднялось. Все внутренне подбадривали себя, помня о том, что в нашем трудном деле нас не должны останавливать никакие жертвы. Личный состав отряда предчувствовал близость войны и понимал, что она сопряжена с еще большими испытаниями. У парашютистов крепла решимость преодолеть все невзгоды, которые встретятся на пути. В этом их укрепляло сознание того, что они служат в 1-м парашютно-десантном отряде военно-морского флота.

И какие бы меры предосторожности мы ни предпринимали, нас постоянно подстерегала опасность. Мы не могли избежать несчастных случаев из-за непредвиденных случайностей или ошибок в результате недостаточного внимания.

Однажды транспортный самолет с парашютистами, едва отделившись от стартовой дорожки, упал в море.

— О всевышний Будда, спаси нас,— молились парашютисты, закрыв глаза от ужаса. Однако, придя в себя, они с удивлением увидели, что самолет мирно покачивается на волнах и не тонет и что к нему уже спешит спасательный катер.

Позже выяснилось, что от удара при падении у самолета оторвались оба мотора, поэтому, значительно облегченный, он сразу не пошел ко дну. Спасательный катер подобрал всех, за исключением одного парашютиста, который находился в самом дальнем углу кабины и не успел выскочить, так как вода просочилась в самолет, и он затонул. Потребовалось два дня, чтобы поднять машину со дна моря.

Еще один трагический случай произошел 28 октября. Транспортный самолет летел над заливом. Вдруг от самолета начали отделяться черные точки. Одна, две, три... шесть. У всех шестерых парашюты раскрылись над морем. Послышались возгласы:

— Они же над морем, что они делают, срочно спасательный катер!

— Но почему они это сделали?

Экипаж спасательного катера был озадачен и растерянно наблюдал за парашютистами, недоумевая, что их заставило прыгать

над морем. Мотор, как часто бывает в таких случаях, не заводился, и команда беспомощно металась по судну.

— Бросайте запасной парашют, отстегивайте подвесную систему перед погружением в воду! Можете запутаться в стропах! — до хрипоты кричали мы парашютистам, но наши слова не долетали до них. Вместе с парашютами они скрылись в морской пучине.

Когда на место прибыл спасательный катер, было уже поздно. Едва можно было различить в воде белые полотнища парашютов. Один парашют заметили на глубине 10 м. Хотели его достать бамбуковым шестом, но не смогли. Шест был короток. Скоро все парашюты исчезли во мраке морских глубин.

Что же произошло? Оказалось, что виноват во всем был летчик-наблюдатель. Он случайно рукой нажал на кнопку зуммера, раздался сигнал. Парашютист, сидевший около люка, принял его за сигнал «Пошел!» и выпрыгнул, а за ним автоматически последовали еще пять человек. Они, видимо, не знали, что самолет в то время находился над морем. Экипаж, услышав топот и возню в кабине, хотел было остановить парашютистов — но было уже поздно.

Для того чтобы предотвратить повторение такой ошибки, на первое место возле люка стали сажать самого подготовленного парашютиста. Однако и после этого имел место аналогичный случай, в результате которого погиб матрос 3-го класса Мэгуми.

Море в районе Татэяма кажется спокойным. Но в глубине, почти по самому дну несет свои воды коварное теплое течение Куросиво. Неподалеку от Татэяма есть прекрасный морской пляж Суноура. Местные рыбаки говорят так: «Если попал в воду, старайся плыть в сторону открытого моря. Поплывешь к берегу, затянет на дно».

Течение Куросиво, берущее начало у экватора, проходит через моря и океан на протяжении нескольких тысяч миль. На своем пути оно накапливает огромную энергию и со страшной силой обрушивается на полуостров Босо. Отражаясь от него, мощный поток устремляется по дну в открытый океан. И уж если этот поток захватит вас в свои объятия, то прощайтесь с жизнью.

Я не собираюсь рассказывать дальше о прихотях океана. Давайте лучше наденем ранец с парашютом, сядем в самолет, поднимемся в воздух и посмотрим оттуда на землю. Какое лучше выбрать место для приземления? «Место с ровной поверхностью», — скажете вы, если вам удалось совершить один или два

прыжка. Уже инстинкт самосохранения подсказывает человеку, что даже в случае аварии падать всегда выгоднее в такое место, где можно избежать удара о твердые и острые предметы. Поищем такое место.

Присмотримся к тому, что нас окружает. Вот аэродром. Годится ли он для приземления? Нет. Грунт там очень твердый. Вон вдали виднеется лесок. Он, словно разостланный ковер, невольно привлекает вас своей кажущейся мягкостью. А вот море. Его поверхность ровная, как скатерть. Но ведь это вода, хотя она и мягкая.

И наконец, когда вы избрали себе место для приземления, вы быстро отрываетесь от самолета. Приземляться нужно обязательно на обе ноги. Если вам предложат перепрыгнуть сразу через 12 ступенек лестницы с приземлением на одну ногу, вы откажетесь, так как это опасно. Когда вы приземляетесь с парашютом, то вам необходимо обязательно коснуться земли двумя ногами. Но при спуске с парашютом вы все время раскачиваетесь в разные стороны. Чтобы добиться устойчивого положения в воздухе в момент приземления, вы машинально разводите ноги в стороны, поэтому не исключена возможность приземления на одну ногу, что так же опасно, как и при прыжке сразу через 12 ступенек лестницы.

Когда я еще учился в йокосукской артиллерийской школе, преподаватель физической подготовки как-то рассказывал нам о приемах, которыми пользуются воры для спрыгивания с поезда на ходу. Вор обычно заранее намечает место, где ему следует выпрыгнуть из идущего на полной скорости поезда. Это место выбирается на насыпи, боковая поверхность которой находится примерно под углом 30° к полотну железной дороги. Когда поезд приближается к этому месту, он рассчитывает по телеграфным столбам момент прыжка и прыгает. Причем ноги он старается держать вместе, а сам сжимается в комок. Этот комок катится по наклонной поверхности насыпи и не получает повреждений.

Разумеется, мы учились технике приземления не у воров, но в принципе в их способе спрыгивать на ходу с поезда есть много общего с приемами приземления с парашютом.

Я немного отошел от основной темы. Итак, при первых тренировочных прыжках с парашютом парашютист в значительной степени находится во власти инстинкта самосохранения и инстинкта устойчивости (термин мой. — *Я. М.*). Действие этого

инстинкта мгновенно, оно неповторимо, кажется, что парашютист делает все как бы бессознательно.

Даже теперь, когда мне снова приходится пролетать над лесом, он мне кажется таким заманчиво мягким ковром, что невольно хочется в этот момент прыгнуть с парашютом. Этот инстинкт кажущегося самосохранения иногда очень опасен. Припоминаю такой случай. Во время напряженных маневров флота под конец вахты один машинист поднялся из жаркого машинного отделения на бронированную палубу корабля и бросился в манящую своей прохладой сильную струю от винтов за кормой. Разумеется, он погиб. Даже сердитое море иногда обладает дьявольской притягательной силой.

1 ноября. Все инструктора совершили групповой прыжок, который должен был служить образцом для личного состава отряда. Время летело со страшной быстротой. Вот уже 16 ноября. Мы проводили учения. Была поставлена задача: «Сбросить десант с целью овладения базой авиаотряда Касумигаура». Группа в 30 с лишним самолетов с отрядом парашютистов ВМФ взяла курс на Касумигаура. В небе раздавался мерный рокот моторов. Скоро началась выброска одновременно нескольких сотен парашютистов, это было красивое зрелище.

По вине летнабов, которые ошиблись в поправке на ветер, часть парашютистов приземлилась не там, где следовало. Одних парашютистов отнесло на бамбуковые заросли около строений, другие приземлились на заливные поля и завязли в липкой грязи. Среди них оказались и пострадавшие. Тем не менее «ожесточенный бой» между наступающей и обороняющейся сторонами разгорелся вовсю. В районе «боя» приземлился транспортный самолет «Дуглас» с противотанковыми пушками.

На этих учениях я командовал штурмовым отделением авангарда. Стояла поздняя осень. Небо было ясное. Я лежал на траве и наблюдал за ходом учений. Приятно было видеть, как умело и отважно действовали парашютисты.

Это было последнее учение парашютно-десантной части ВМФ на территории Японии в присутствии начальника морского генерального штаба. Во время формирования и подготовки мы, парашютисты ВМФ, представляли собой одну организованную единицу, состоящую из двух подразделений (батальонов) по 750 человек. Это были первые особые парашютно-десантные подразделения. Одним из них командовал Хоригути, а другим — Фукуми.

Наша мечта — сражаться в первом же бою

26 ноября 1941 года лайнер «Синда-мару», на борту которого находился наш отряд, глубокой ночью вышел из Токийского залива в океан. От южной оконечности острова Кюсю лайнер взял курс на остров Тайвань. И только здесь мы узнали, что высадка будет на Тайване.

Позади трудное время учебы и тренировок, когда парашютисты вставали и ложились, думая только о прыжках с парашютом. Развалясь на койке в каюте, я погрузился в воспоминания. У меня всплыли в памяти образы молодого, не достигшего еще двадцатилетнего возраста матроса 3-го класса Цутитама, погибшего во время испытаний парашюта, матроса 1-го класса Тиба, разбившегося во время ускоренной подготовки на базе Татэяма. «Отомщу врагу за них, непременно!» — даю себе клятву и чувствую прилив воодушевления.

Узкая полоска побережья Кюсю постепенно исчезла из виду, я еще раз взглянул в сторону родных берегов, и сердце наполнилось горечью разлуки.

Однако в целом нам было на судне не скучно. «Синда-мару», недавно спущенный на воду пассажирский лайнер, был предоставлен в наше распоряжение в знак признания нашей особой миссии. Парашютисты разместились в каютах первого и второго классов. Обслуживание было поставлено по американскому образцу. Чтобы не было скучно, мы занимались фехтованием. В нашем отряде было много известных фехтовальщиков, и в том числе чемпион флота по фехтованию мичман Сэнно. Некоторые учились передавать сигналы по флажному семафору, не умеющие плавать — обучались плаванию в бассейне и т. п.

1 декабря завершилось наше веселое морское путешествие, и мы вошли в тайваньский порт Гаосюн (Такао). На рейде стояли транспортные и эскортные корабли, в порту находились части сухопутных войск. Все окружающее говорило о приближении войны.

В целях сохранения тайны парашютистов высадили на берег ночью и доставили на авиабазу сухопутных войск, расположенную в пригороде Каги. На базе не было ни одного солдата. Сразу же за нами на базу прибыл отряд транспортных самолетов, которым командовал капитан 3-го ранга Мори.

Нашему парашютно-десантному отряду, сформированному недавно, необходимо было перед отправкой на выполнение бое-

вой задачи заняться повышением боевой подготовки. С этой целью днем мы обычно тренировались в прыжках, а ночью отрабатывали приемы общевойскового боя.

Тренировочные прыжки проводились в условиях, приближенных к боевой обстановке. Основное внимание обращалось на взаимодействие парашютистов с отрядом транспортных самолетов. В целях сокращения потерь при выброске парашютистов и матчасти с парашютами самолет перед выброской переходил на планирующий полет, чтобы, теряя высоту, тем самым затруднять прицеливание зенитчикам. Парашютисты прыгали в полном вооружении и в стальных касках.

Вокруг аэродрома Каги на площади, как мне показалось, около 4 км^2 простирались бесконечные заросли сахарного тростника. Привыкшим видеть в Японии узкие, тесные аэродромы военно-морского флота, нам этот простор напоминал Маньчжурию. Как здесь легко и свободно дышалось — парашютисту не надо было беспокоиться о том, что его ветром унесет в море. Однако в этом таилась иная опасность. Стоило парашютисту приземлиться в тростниковых зарослях, как он сразу терял ориентировку. Выбирался он оттуда не скоро, словно побитый, с расцарапанным до крови лицом.

— О, дьявол, даже корни у тростника колючие!.. — ругались парашютисты, когда, обливаясь потом, выбирались из непролазных зарослей.

Южное солнце светило особенно ярко. Ежедневно в небе над Каги парили белые купола парашютов. И вот однажды произошло несчастье, в воздухе среди куполов появилась длинная, узкая белая лента нераскрывшегося парашюта и стремительно понеслась к земле. Парашютист разбился.

В тот период батальоны Хоригути и Фукуми проводили тренировочные прыжки поочередно. Несчастье случилось в тот день, когда тренировался личный состав батальона Хоригути. Я в то время, как командир 1-й роты, отрабатывал с десантниками задачу: «Ведение боя после приземления». Узнав о случившемся, я поспешил к месту происшествия. Увидев разбившегося парашютиста, я спросил:

— А где же запасной парашют?

— Он не надевал его, ведь скоро выступаем, — был ответ.

— Дурачье, — в сердцах выругался я, но потом остыл.

Как я говорил выше, уже первый удачный прыжок заставляет

думать парашютиста о том, что «не так страшен черт, как его малюют». А после 5—6 прыжков он начинает вообще относиться к ним иногда просто легкомысленно. Я всегда подчеркивал опасность таких настроений, но некоторые из слишком высокомерных офицеров строили гримасу во время моих замечаний и пропускали сказанное мною мимо ушей. Для них все было нипочем. Это меня порою приводило буквально в ярость. Я ведь, не щадя себя, делал все для предотвращения несчастных случаев. (К тому времени на моем счету было уже 50 прыжков, что являлось рекордом в военно-морском флоте. Тогда рекордом считалось даже меньшее количество прыжков. При этом нельзя забывать, что тогда парашюты раскрывались далеко не всегда.)

Уже год, как я имел дело с парашютами. На моих глазах было совершено около 10 000 прыжков с парашютом. Окружающие, видимо, смотрели на меня как на весьма ограниченного человека, который, кроме парашютов, ничего не знает. Среди летчиков, моих предшественников, был один веселый парень, который иногда, остановив кого-нибудь, спрашивал: «Послушай, у меня, должно быть, глупый вид? С утра до вечера я, как дурак, сижу за пультом управления и таращу глаза на приборы».

Я и сейчас вспоминаю об этом. Действительно, и я был в таком положении. Пусть мое поведение казалось тогда людям дурацким, однако именно я понимал истинные причины наших неудач. Вероятно, только поэтому, когда все были подавлены тяжелым чувством во время несчастных случаев, я особенно не боялся. И, напротив, когда все радовались тому, что все парашюты раскрывались и происшествий не случалось, меня охватывало чувство какого-то страха и опасения за то, что радоваться еще не время.

В то время моим искренним желанием было убедить руководящих офицеров в том, что радоваться успехам еще рано, так как надо вообще ликвидировать трагические случаи, связанные с потерей драгоценных нам людей в период обучения. Но мои старания не давали большого эффекта.

Я твердо знал, что недавно созданный парашютный отряд нуждается в очень серьезной подготовке, и целиком отдавался этому делу. Однако каждый человек имеет свои возможности, и вскоре жестокая действительность сделала все мои благие намерения ненужными. Наш парашютно-десантный отряд в то время напоминал цыпленка, только что вылупившегося из яйца, причем един-

ственного во флоте. Но этот совсем еще не оперившийся цыпленок уже готов был броситься на орла. Полные боевого задора, но не знавшие действительности парашютисты проявляли большую опрометчивость. И вот близился час, когда они должны были вступить в бой.

Вскоре я узнал от командира отряда содержание секретного приказа, в котором говорилось о том, что Япония вступила в войну с Америкой. Наступал решительный момент, когда нация Ямато мощным ударом в самое сердце должна была отомстить ненавистным англосаксам, которые в стремлении захватить весь мир стали распоряжаться на Тихом океане.

Поистине было досадно то, что как раз в это время пришлось отправить в Японию 10 парашютистов, получивших травмы во время тренировочных прыжков, а также прах одного погибшего.

Два раза в неделю в свободное от занятий время нам разрешалось уходить из расположения части, и мы старались как можно веселее провести это время. В многочисленных лавчонках, устроенных прямо на улице, в изобилии продавалась всякая снедь, овощи, фрукты — выбирай и ешь, что хочешь. Мы очень обрадовались, так как в Японии в этом отношении было трудно. В хорошем расположении духа под влиянием перемены обстановки мы ждали «дня Х». Мы надеялись и верили в то, что войну начнем именно мы, что нас сначала перебросят на Филиппины, а затем на остров Таракан.

8 декабря 1941 года. Рано утром в казармах раздался сигнал «Тревога!». Командиры отрядов объявили: «„День Х" наступил, к югу от Японии, в районе Тихого океана, начались военные действия».

Вот и пришло наконец время, которого мы так ждали. Именно ради этого дня я пришел в военно-морской флот и преодолел столько трудностей.

Последовал приказ, который гласил:

«Выделить из состава парашютно-десантного отряда два парашютных взвода и немедленно выслать их для овладения островом Батан с целью обеспечения подготовки аварийных посадочных площадок для самолетов, действующих против Филиппин».

В соответствии с этим приказом два взвода под командованием лейтенанта Такэноути немедленно и с большим подъемом отправились на выполнение задания.

Вскоре совершенно неожиданно командир отряда сообщил личному составу о том, что наши самолеты сегодня на рассвете внезапно атаковали Гавайские острова[1]. Криками «Свершилось! Банзай! Банзай!» было встречено это сообщение парашютистами, многие из которых от радости прослезились. Всюду зазвучал знакомый мотив патриотической песни, всех охватило какое-то особенное волнение.

Однако очень скоро ликование сменили мрачные настроения. Отряд не получал приказа о выступлении. Все горели желанием сражаться, рвались в бой, а приказа не поступало. Среди парашютистов стали расти упаднические настроения. Командование успокаивало нас:

«Парашют — это терпение». И мы должны были выслушать эти горькие для нас слова в самом начале войны.

Операция по захвату Манадо[2]

Путь на Давао

С началом военных действий в районе Филиппин наш парашютно-десантный отряд, находившийся на авиабазе Каги, в оперативном отношении был подчинен 11-й воздушной эскадре.

В конце декабря 1941 года батальону Хоригути было приказано отбыть на Филиппины, в Давао[3]. Провожаемый парашютистами остающегося на месте батальона Фукуми батальон Хоригути покинул авиабазу и отправился в путь.

Для общего руководства воздушно-десантной операцией из йокосукского авиационного отряда к нам был направлен из штаба капитан 3-го ранга Сумида — тот самый Сумида, который с первых дней был ответственным за испытательные и тренировочные прыжки парашютистов еще в йокосукском отряде. Побывав на авиабазе Каги, он вылетел самолетом в Давао.

Я был в то время командиром роты в батальоне Фукуми и одновременно руководил тренировочными прыжками обоих подразделений. Поэтому, как руководитель боевой подготовки всего отряда, я тем же самолетом направился в штаб 11-й воздушной эскадры в Давао. Судно, на котором подразделение Хоригути отплыло из порта Такао, в пути попало в шторм, но до Давао подразделение добралось благополучно. Штаб батальона обосновал-

[1] В тексте автор датирует это событие по Токийскому времени. *(Прим. перев.)*
[2] Манадо — город в северной части острова Целебес. *(Прим. перев.)*
[3] Давао был захвачен японскими войсками 20 декабря 1941 года. *(Прим. ред.)*

ся в здании японской начальной школы. На него было возложено несение караульной службы.

Местность в районе расположения батальона имела зловещий вид. Недалеко от берега сидело на мели брошенное врагом судно, в стороне от города горела кокосовая роща, распространяя по окрестности едкий дым. Кругом валялись разлагающиеся трупы, над которыми роились тучи мух. Трупный запах был настолько сильным, что захватывало дыхание.

Вот что мы услышали от местных японцев. Как только началась война, всех японских поселенцев насильно согнали в одно место и создали лагерь. Каждую ночь туда приходили солдаты филиппинской армии. Они уводили с собой японских девушек и замужних женщин и издевались над ними. Некоторые женщины после этого кончали жизнь самоубийством. Мужья, стремясь спасти своих жен, нападали на филиппинские казармы и гибли под пулями. Дома японцев сжигали, а их имущество расхищали.

И вот теперь соотечественники, спасенные японской армией, сквозь слезы рассказывали нам о пережитом, пробуждая у молодых парашютистов жгучую ненависть к врагу. У них крепла решимость драться до полной победы.

Нести караульную службу было нелегко, особенно ночью. Часовые страдали от укусов скорпионов и москитов, их часто пугали дикие кабаны и буйволы, забредавшие из лесной чащи. Большие хлопоты парашютистам доставляло то, что не было подходящего места для просушки и укладки парашютов. Парашютисты вынуждены были занять для этой цели кинотеатр и дома местных китайцев. В результате прибытие парашютного подразделения в Давао не могло оставаться тайной для противника.

Тем временем штаб эскадры и офицеры нашего подразделения разрабатывали план внезапного захвата аэродрома Какас (Лангоан) в районе Манадо на острове Целебес.

10 января 1942 года. Командир батальона Хоригути с командирами рот вылетел на разведку в район аэродрома Какас. В донесении о результатах этой разведки говорилось, что «противника на аэродроме или каких-либо других препятствий для захвата аэродрома не обнаружено».

По радио с нашей подводной лодки, находившейся недалеко от Манадо, была получена сводка погоды в районе аэродрома. Погода была ясная, ветер слабый. Это сообщение ободрило нас, так как условия погоды благоприятствовали прыжкам с парашютами.

В этот же день вечером в здании школы, где временно размещался штаб нашего подразделения, был собран весь личный состав. Командир подразделения Хоригути — ветеран войны, прошедший долгий боевой путь, общепризнанный «бог гимнастики» на флоте — твердым голосом зачитал следующий приказ:

«Приказ батальону.

1. Противник, обороняющий аэродром Лангоан в районе высоты Минахаса на острове Целебес, имеет танки и другую боевую технику.

2. Задача батальона — завтра на рассвете выбросить парашютный десант у аэродрома Лангоан в районе господствующей над местностью высоты Минахаса. Во взаимодействии с комбинированным десантным отрядом военно-морской базы Сасебо, высаживающимся под прикрытием наших надводных кораблей в районе Манадо и порта Кема, уничтожить противостоящего противника, овладеть аэродромом и прилегающим к нему районом и тем самым облегчить боевые действия нашей авиации.

3. 1-й роте по овладении аэродромом быстро занять Лангоан и, если позволит обстановка, удерживать важные объекты на дороге, ведущей к Манадо.

4. 2-й роте выйти с востока к дороге, идущей на Какас, овладеть гидроаэродромом Какас и, удерживая его, обеспечить связь с нашими гидросамолетами. Выслать офицеров для разведки обстановки и положения войск противника в районе города Дондано.

5. 3-я рота находится в резерве.

6. Пароль и отзыв — «Гора — река».

Я вместе с взводом управления буду находиться с 1-й ротой. Командирам рот, взводов, отделений разъяснить каждому парашютисту содержание приказа и план завтрашнего боя. Сегодня в течение дня подготовить вооружение и погрузить его на транспортные самолеты».

Подготовка была закончена к вечеру, но в самолеты предстояло садиться только на рассвете. Ночью соединение бомбардировщиков В-17 совершило налет на наши тяжелые крейсера в заливе Давао. В помещении, где располагалась моя рота, стояла страшная духота, так как окна и двери были закрыты наглухо в целях светомаскировки. Парашютисты готовились к выступлению. Одни, отмахиваясь от комаров, пили пиво за успех в предстоящем

бою, другие с этой целью закладывали бутылочки сакэ в парашюты в качестве приношения богам. В эту ночь уже не нужно было стоять на часах и беспокоиться о том, что лицо опять распухнет от укусов назойливых москитов. Караульную службу вместо нас несли матросы с кораблей, стоявших в порту.

Я улегся спать рано, но долго не мог заснуть из-за духоты. Обливаясь потом, я лежал на койке, отдавшись воспоминаниям. Вспомнил сквозь сон родину, девушку, которую видел в порту. Уже поздно потушили свет, и потекла трудная, бессонная ночь перед боем.

Наша цель — горы Минахаса

Миновала беспокойная ночь, настало утро. 11 января 1942 года. Парашютисты проснулись очень рано.

Моросил дождь, на сердце было неспокойно. Прощаясь под пальмами со своими соотечественниками, парашютисты садились в автомашины, которые доставят их на аэродром. Там они получат последние указания от командира эскадрильи Цукахара и вместе с экипажами сядут в самолеты.

Вот они уже и на аэродроме. Раздалась команда; рев запускаемых моторов нарушил предрассветную тишину. Транспортные самолеты с парашютистами, по 20 человек в каждом, с вооружением и боеприпасами один за другим начали выруливать на взлетно-посадочную полосу. Машины делали разбег и, с трудом отрываясь от земли, начинали медленно набирать высоту.

Все, сняв головные уборы, посылали земле прощальный привет, некоторые махали платками из окошек кабины. Тяжело нагруженные машины одна за другой, потушив бортовые огни, продолжали набирать высоту. Рев моторов, подобно раскатам грома, сотрясал свежий утренний воздух. Тридцать транспортных самолетов в строгом строю растворялись в синей дымке[1].

Итак, до свидания, друзья!

Парашютисты продолжали махать платками до тех пор, пока не скрылись из виду фигуры провожающих. Под крыльями самолета проплыли кокосовые рощи, в стороне остался залив Давао. Машины набирали высоту, пробиваясь сквозь облака. И вот они уже над облаками. Под нами разлилось волнистое облачное море. Стало холоднее.

[1] Последующее описание боев за Манадо я даю на основании статей, присланных в редакцию участником этих боев Араки Тадао, а также отчета о боевых действиях парашютно-десантного отряда, представленного после завершения операции.

Постепенно в кабине сделалось тише, был слышен только ровный гул мотора и дребезжащий звук вибрирующей антенны. Некоторые парашютисты закрыли глаза и о чем-то задумались. Я смотрел на самого молодого из них, еще совсем юнца, которому едва исполнилось восемнадцать лет, и мое сердце наполнялось трогательным чувством отеческой заботы о нем.

Через несколько часов эти молодые парни будут драться, возможно, некоторые погибнут. Как ни опечалятся родители, получив извещение о гибели своих сыновей, все же они будут горды тем, что их дети погибли, сражаясь в первых рядах парашютно-десантного отряда.

Вдруг самолет внезапно вошел в грозовую зону. Сверкнула молния, полил дождь. Вода начала проникать через окна в кабину. Парашютисты, опасаясь, как бы не намокли парашюты, от которых теперь зависела их жизнь, стали закрывать своими телами ранцы с парашютами. Их беспокоило то, что такая же скверная погода может застать десант в районе выброски.

Теперь уже самолеты летели над самой поверхностью моря, казалось, что белые гребешки волн касаются плоскостей. Все молили бога о том, чтобы гроза скорей прекратилась. А вот и желанные разрывы в облаках; показалось ясное синее небо. Зона грозы осталась позади. Самолеты вновь стали набирать высоту.

Внизу под ними, разрезая волны, в кильватерном строю шло соединение миноносцев. Оно держало курс на остров Целебес. Это была часть кораблей поддержки, которые должны были обеспечивать высадку нашего десанта. Парашютисты смотрели на летчика, который уверенно держал штурвал самолета. Он жестом показывал им, чтобы они не робели.

Над проливом Целебес все лакомились печеньем, запивая его водой. За борт в воду летели пустые пакетики. До чего же приятно выпить несколько глотков прохладной воды здесь, в воздухе.

Наконец штурман подал сигнал правой рукой: «Приближаемся к острову». Парашютисты начали снимать спасательные жилеты, доставать парашюты и надевать их, поправляя друг у друга ремни подвесной системы.

Нас атакуют свои

Неожиданно летчики заволновались:

— Самолеты противника!

И вот самолет № 5 уже открыл пулеметный огонь.

Внезапно по правому борту нашей машины скользнула огромной птицей тень самолета. Спустя некоторое время этот же самолет развернулся и снова пошел в атаку.

Та-та-та... та — строчил пулемет. Звук пулеметной очереди с вражеского самолета показался очень знакомым.

— Да это же наш самолет, нас обстреляли с японского самолета! — крикнул кто-то.

Летчик, посмотрев направо, увидел разворачивавшийся морской разведчик «Зеро» с поплавками.

— Дурачье, словно малые дети! — закричали в один голос возмущенные члены экипажа и парашютисты.

Момент был опасный. Вот уже самолет № 5, выбрасывая черные клубы дыма из выхлопных труб, постепенно стал терять высоту.

— Крепись, скоро земля, — пытались ободрить бедствующий самолет парашютисты.

Но разве мог летчик самолета № 5 услышать их слова? Вдруг оба мотора самолета вспыхнули. В это же время открылся люк и из него начали выпрыгивать парашютисты. Однако от сильного огня вытяжные веревки мгновенно перегорают, и парашютисты с нераскрывшимися парашютами камнем летят вниз.

Высота была примерно 6000 м; парашютисты быстро превратились в маленькие черные точки, и скоро мы их потеряли из виду.

«Сейчас взорвемся...» — таково было последнее сообщение по радио с горящего самолета. Объятый пламенем, он падал в море.

На самолете взорвались бензобаки, когда до воды оставалось около 1000 м. От взрыва тут же загорелись один за другим пять появившихся в этот момент куполов парашютов. Парашютисты стали падать в море. Однако их обогнала горящая машина, за которой тянулся шлейф черного дыма. Она перевернулась через крыло и рухнула в море. За ней упал в море еще один наш подожженный самолет.

Один эсминец, заметив дым, поспешил на помощь. Некоторое время на воде плавали белые полотнища парашютов, но потом скрылись в морской пучине.

В транспортном самолете № 5 находилось 24 парашютиста 3-го взвода 2-й роты. Разве могли они подумать, что им суждено погибнуть перед самым боем, да еще от руки своих. Сердце защемило у нас от обиды, на глаза навернулись слезы. Почти над самыми позициям врага парашютисты поклялись сражаться до

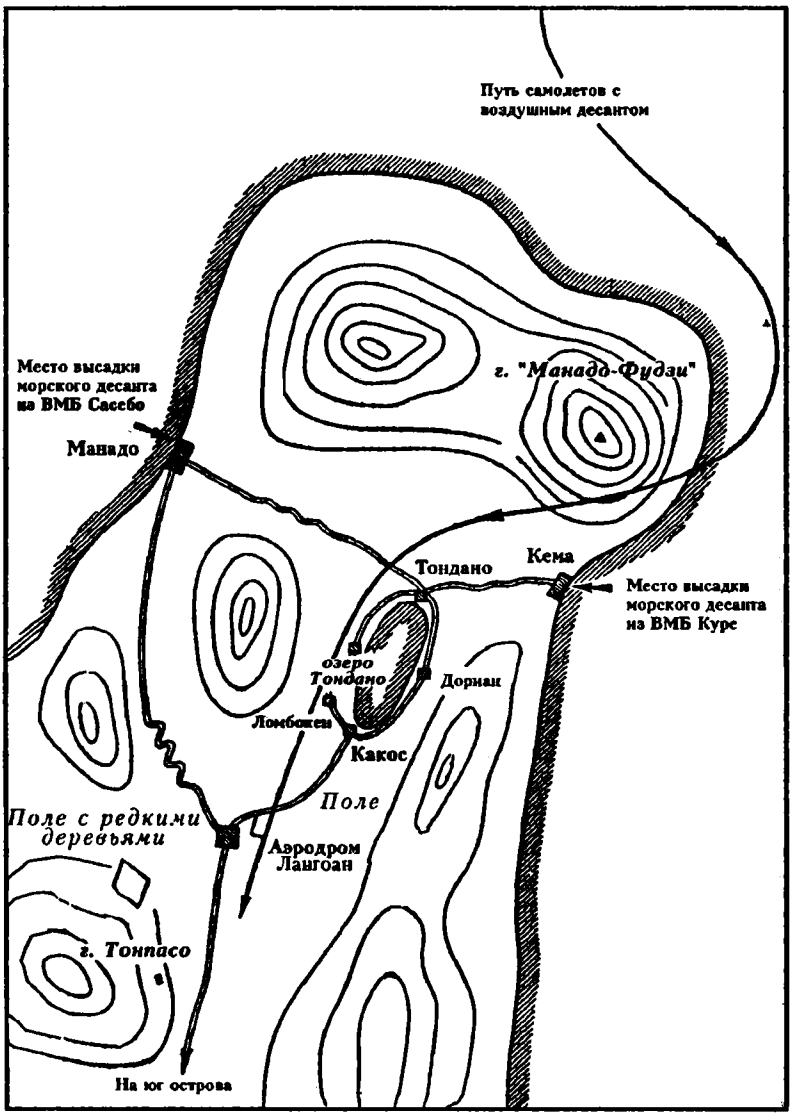


Схема района Манадо на острове Целебес

последней капли крови во имя павших товарищей из 3-го взвода 2-й роты и экипажей транспортных самолетов.

Бой за аэродром Лангоан

Транспортные самолеты уже над Манадо. Порты Манадо и Кема, обстрелянные кораблями поддержки с моря, охвачены огнем пожаров. Высоко в небо поднимаются столбы черного дыма. На песчаный берег тихо и мирно накатываются волны, широким ковром раскинулась зеленая кокосовая роща, она будто погрузилась в спокойный долгий сон. Кажется, что природа равнодушна ко всему, ее не трогает огонь войны.

Пролетаем над вулканом Клабат. Он ассоциируется у нас с родной горой Фудзияма. Парашютисты называют Клабат по-своему: «Фудзияма острова Целебес» или «Манадо-Фудзи».

Транспортные самолеты перестраиваются и принимают боевой порядок. 1-е звено самолетов, на которых летит штаб парашютного отряда, следует далеко внизу, за ним идут самолеты 2-го и 3-го звеньев, на которых летит 1-я рота, замыкающим является 4-е звено, на котором находится Араки Тадао со 2-й ротой. Дистанция между звеньями — 1000 м. Самолеты идут на снижение. В ушах гул моторов, фюзеляж вибрирует. Сидящий у люка старшина Иваока открывает люк. Внизу показывается озеро Тондано. Все встают, готовят парашюты, закрепляют вытяжные веревки парашютов.

С воздуха горы на западе острова, поросшие густым лесом, кажутся выше, чем они есть в действительности. Два протяжных сигнала зуммера. Самолет ложится на курс для выброски десанта. Высота 100—150 м. Лица парашютистов бледны от напряжения. Самолет переходит на горизонтальный полет.

Тон-тон-тон — раздается новый сигнал зуммера. Он означает, что надо сбрасывать контейнеры с оружием. Когда оружие сброшено, первым подходит к люку и просовывается в него старшина Иваока, и сразу же следует протяжный сигнал зуммера: «Пошел!»

За командиром отделения Иваока прыгают остальные. Под тяжестью стальных касок парашютисты переворачиваются в воздухе и летят вниз головой. Показываются белые ленты полотнищ парашютов, а затем они превращаются в купола. Парашютисты принимают нормальное положение.

Первое препятствие преодолено. Спускаемся восточнее взлетно-посадочной полосы. Парашют сильно раскачивает, земля то уходит куда-то в сторону, то снова возвращается.

Бьют вражеские пулеметы, визжат пули. Они прошивают купола парашютов. На взлетно-посадочной полосе множество заграждений из колючей проволоки и рогаток. А разведка вчера сообщала, что на аэродроме никаких препятствий нет. «Не попали ли мы в ловушку?» — мелькает в голове. Но вокруг аэродрома уже идет беспорядочный бой.

С пулеметными очередями сливаются частые выстрелы с той и другой стороны. Рвутся ручные гранаты.

Над аэродромом проносится на бреющем полете истребитель «Зеро», но он не может вести огонь из своих пулеметов, так как невозможно понять, где свои и где чужие.

9 час. 44 мин. утра. Наш штаб приземлился всего в 30 м от укрепленной точки противника. У противника в западной части аэродрома было оборудовано восемь укрепленных точек, откуда парашютистов поливали пулеметным огнем.

Пулеметы били с близкой дистанции, пули пролетали низко над землей, скашивая траву, ударяясь в рогатки заграждений. Местность была очень ровная. Парашютисты лежали, прижавшись к земле, и не могли продвинуться ни на шаг, так как им мешали рогатки и проволочные заграждения. Контейнеры с оружием оказались далеко от места приземления, парашютисты имели при себе только ручные гранаты и пистолеты. Повсюду белели испачканные в грязи полотнища парашютов, изрешеченные пулями врага; на них проступали темно-красные пятна крови. (После боя в парашюте одного парашютиста из взвода управления батальона, который летел на самолете первого звена, насчитали 96 пробоин.)

Больше половины парашютистов, приземлившихся на взлетно-посадочную полосу, было скошено пулеметным огнем. Оставшиеся в живых широкими складными ножами и касками старались окапываться, чтобы спрятать хотя бы голову. Всегда веселый, полный энергии адъютант командира батальона капитан-лейтенант Сомэтани встал во весь рост с гранатой в руке и, выкрикивая ругательства, бросился на дула вражеских пулеметов — но тут же был сражен вражеской пулей.

— Держись, адъютант! — крикнул находившийся всего в 30 м от вражеского пулемета командир батальона Хоригути, который был прижат к земле огнем и буквально не мог пошевельнуться.

Командир 1-й роты лейтенант Мутагути и его ординарец, летевшие на самолете второго звена, во время сбрасывания оружия в спешке сами были увлечены тяжелыми контейнерами и выва-

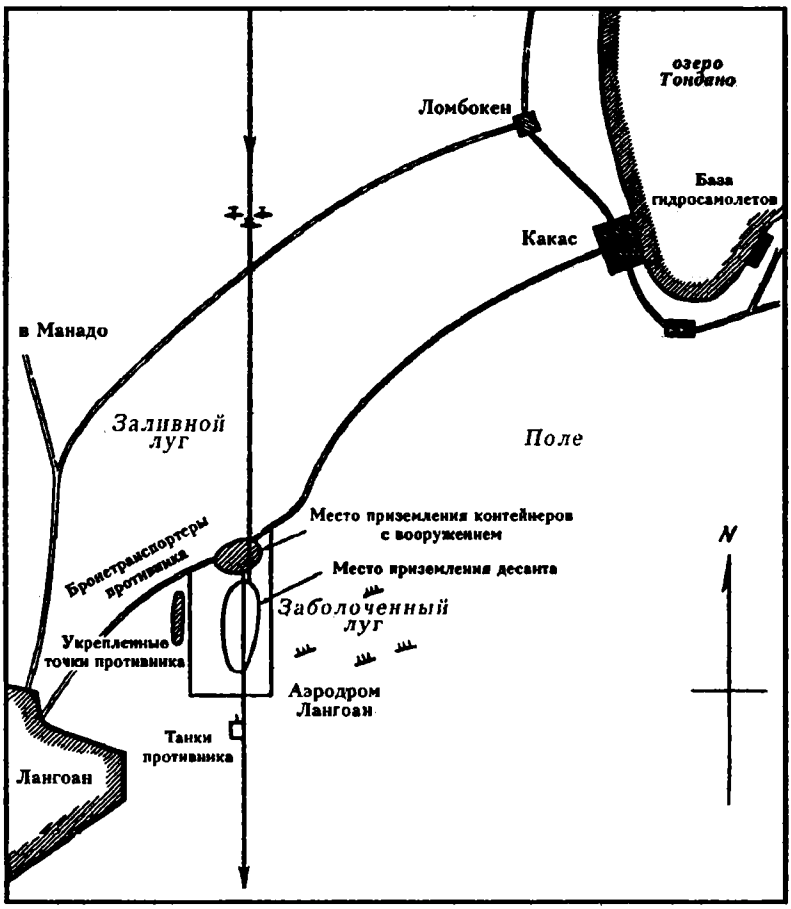


Схема района Какас и расположения аэродрома Лангоан

лились через люк. Высота была 120 м, они не успели опомниться и раскрыть парашюты. Оба, превратившись в живые снаряды, упали перед самой вражеской огневой точкой, подняв облако пыли.

Со стороны возвышенности на южной оконечности аэродрома появились вражеские танки и открыли огонь по нашему десанту. С севера, по дороге на Какас в сторону аэродрома, на полной скорости мчались бронетранспортеры противника, поливая десантников пулеметным огнем. Передовая часть десанта почти полностью оказалась в окружении и совершенно не могла продвигаться вперед из-за сильного огня.

Младший унтер-офицер взвода управления Камида, шутник, душа всего батальона, на глазах у противника добрался до контейнера с оружием, но огонь был настолько сильным, что он не мог открыть его и взять оружие. Тогда он прибегнул к хитрости. Маскируясь контейнером, он накрыл его парашютом и под его покровом распаковал контейнер и установил пулемет. Убедившись в том, что противник его не видит, Камида спокойно взял на мушку вражеского пулеметчика и открыл огонь. Пулемет врага замолчал. Камида был, пожалуй, первым, кому на глазах у противника удалось достать из контейнера оружие и привести его в действие.

Младший унтер-офицер Миямото еще в воздухе получил пулю в бедро. Хотя он кое-как приземлился, но двигаться не мог. Он лежал на взлетно-посадочной полосе, которая казалась ему горячей, обливаясь кровью, по его щекам текли слезы. Миямото, как во сне, слышал пулеметную стрельбу, крики своих товарищей, которые вели жаркий бой; скоро он потерял сознание.

Потери росли с каждой минутой. Вскоре был убит еще один офицер батальона; тяжелое ранение получил командир взвода управления. Затем был убит командир 1-го взвода 2-й роты младший лейтенант Миура. Он наблюдал за противником в бинокль примерно в 100 м от огневой точки. Пуля разбила бинокль и поразила Миура в голову.

После него был сражен ординарец старший матрос Сакума; пуля угодила ему в щеку. Другой ординарец, младший унтер-офицер Такаки, бросился к нему на помощь, стреляя из пулемета на ходу, но тоже был ранен и упал на горячую землю. На помощь командиру взвода управления поспешил мастер дзюдо старшина Араки, который позже в схватке заколол голландского офицера. Однако он ничего не мог сделать. По-видимому, снайперы противника специально охотились за нашими офицерами и расстреливали их с близкой дистанции.

Положение было отчаянное. Парашютисты лежали, прижатые огнем к земле, боясь пошевелиться. Каждое движение привлекало внимание врага, и он открывал еще более ожесточенный огонь. Десантникам оставалось надеяться только на то, что авось у врага кончатся боеприпасы или к ним прибудет подкрепление. А пока они лежали и молчали. Некоторые ухитрились даже закурить.

Еще в начале боя унтер-офицер Носисаки заметил молодого восемнадцатилетнего матроса 3-го класса, который с пистолетом в руках метался в центре аэродрома, делая короткие перебежки.

— Ложись! Что ты делаешь? — крикнул Носисаки.

— Я разыскиваю контейнер с оружием! — ответил матрос.

Носисаки сделал рывок вперед, сбил матроса с ног и вместе с ним залег. Пули пролетали во всех направлениях, и трудно было определить, где свои и где враг. Выбрав направление, они стали ползком передвигаться в сторону огневых точек противника, но в конце концов оба были убиты.

Не думали десантники, что они в первом же бою попадут под такой жестокий обстрел. Однако постепенно огонь ослаб, и парашютисты, подобравшись к контейнерам с оружием, начали брать в кольцо вражеские пулеметные точки. Около них стали рваться снаряды, поднимая фонтаны земли. Прибыло подкрепление. В тылу укрепленных точек и над ними были сброшены парашютисты, прибывшие на самолетах 6-го и 7-го звеньев.

Когда старший матрос Харада спускался с парашютом, купол парашюта то и дело пробивали пули. Он приготовил пистолет к бою, но не мог понять, откуда в него стреляли. Под ним были кокосовые пальмы. Подтягивая стропы парашюта, он лавировал, чтобы не попасть на деревья, но все же угодил на кокосовую пальму.

Спустившись по стволу дерева на землю, Харада увидел, что он приземлился в непосредственной близости от пулеметной точки противника. Рядом стояла вражеская автомашина. Пулеметчики вели огонь и не заметили парашютиста. Вместе с другим парашютистом, приземлившимся поблизости, Харада решил напасть с тыла на укрепленную точку. Он выстрелил в мотор машины и бросился на врага. Вражеские солдаты, застигнутые врасплох, вышли из-за укрытия с поднятыми руками и были застрелены.

Другой эпизод. Молодой парашютист приземлился прямо на покрытие укрепленной точки. В это время десантники, поднявшись в атаку, двигались по взлетно-посадочной полосе. Парашютист, обеспокоенный тем, что его могут убить свои, недолго думая, бросил ручную гранату в укрытие, быстро достал из кармана японский флаг и стал им размахивать. Наступавшие, увидев его, стремительным броском достигли укрепленной точки.

— Молодец, здорово придумал! — похвалил его командир.

Внутри укрепленной точки валялось около десятка убитых солдат противника.

А вот еще эпизод. Матрос 3-го класса Оцура, приземляясь, очутился на спине коровы, которая паслась южнее аэродрома. Коро-

ва, не ожидавшая такого седока, очень испугалась и начала метаться. Оцура упал. Когда он, освободившись от парашюта, поднялся, корова уже лежала без движения, сраженная пулей. Через некоторое время послышался рокот мотора вражеского танка. Оцура, приготовив гранату, укрылся за трупом коровы. Но гул постепенно удалился, видимо, танк прошел мимо.

В результате удара с тыла скоро еще одна укрепленная точка была захвачена парашютистами. Пулеметная стрельба постепенно затихла. Почувствовав это, командир 2-й роты лейтенант Сайто с мечом в руке поднялся и увлек за собой в атаку оставшихся в живых парашютистов. Впервые на аэродроме раздался сигнал трубы: «Атака!» Десантники устремились на укрепленную точку, вот они уже достигли мертвого пространства, стреляя на ходу по амбразурам. В амбразуры бросили гранаты. Взрыв! В узком каземате укрепления разрушительное действие гранаты особенно велико. Смерть врагу! Пытавшиеся спастись бегством были застрелены.

Повсюду уже шел бой на позициях противника. Постепенно все укрепленные точки врага в западной части были уничтожены. В результате положение десантников изменилось к лучшему. Противник, находившийся в укреплениях на южной окраине аэродрома, спасался, удирая на автомашинах через густой лес. Преследуя его, парашютисты вели по отступавшим огонь. Вражеские танки и бронетранспортеры в результате нашей стремительной атаки тоже начали отходить.

— Эх, теперь бы скорострельную пушечку! — чуть не плача от досады, сказал 19-летний матрос. Он лежал на земле, сжимая в руке бронебойный снаряд, и наблюдал за вражескими машинами.

Частью уничтоженный, частью рассеянный отряд противника уже не представлял опасности для превосходивших его во сто крат в храбрости парашютистов. Скоро аэродром оказался полностью в их руках. Десантники выносили тяжелораненых, оказывали им первую помощь. Над ними роились тучи мух.

Командир 1-й роты был тяжело ранен в голову. Командование ротой взял на себя решительный и смелый командир первого взвода младший лейтенант Комэхара. Рота ворвалась в город Лангоан и полностью овладела им.

2-я рота под командованием лейтенанта Сайто, продвигаясь в восточном направлении, по дороге на Какас, вышла для захвата базы гидросамолетов Какас, которая еще оставалась в руках про-

тивника. Младший унтер-офицер Кобаяси, высланный от взвода управления батальона в дозор в направлении на Какас, встретил бронетранспортер противника и вступил с ним в схватку. Бронетранспортер открыл ожесточенный огонь. Кобаяси, стиснув зубы, упорно держался и вел огонь по смотровым щелям. Убив водителя транспортера, он расправился с остальными членами экипажа. Бронетранспортер достался нам в полной исправности и пополнил нашу боевую технику.

Во второй половине дня 2-я рота была уже на подступах к Какасу. По десантникам вела пулеметный огонь поспешно сооруженная огневая точка. Для ее подавления был выдвинут тяжелый пулемет образца 92. Вскоре засевшая в укреплении группа солдат противника обратилась в бегство.

Неожиданно по авангарду, продвигавшемуся по шоссе к Какасу, начали стрелять из дома, стоявшего в густом лесу в 30 м правее дороги. Младший унтер-офицер Исии и матрос 3-го класса Коутияма, пораженные пулями в грудь, упали замертво. Младший унтер-офицер Араки и старший матрос Фукубу открыли огонь из легкого пулемета. С деревьев посыпались скошенные пулеметной очередью листья. Противник обратился в бегство. По нему одновременно открыли огонь четыре наших тяжелых гранатомета. Вдали послышались разрывы мин.

По приказу командира роты лейтенанта Сайто десантники начали бой по очистке города от противника. В этом приказе говорилось: «Внимательно следить за действиями наших войск, чтобы не поразить своих. На перекрестках держать всестороннюю связь».

Части противника, поспешно отходившие в восточном направлении, продолжали оказывать сопротивление; в городе вспыхнули пожары. В небо высоко поднимались столбы черного дыма — горели казарма, школа, склад боеприпасов, потом запылали цистерны с горючим, манговые и кокосовые деревья.

Дорога, идущая вдоль противоположного берега озера Тондано, была забита вражескими грузовиками, автобусами, легковыми автомашинами — все это в беспорядке двигалось в направлении горного района. В городе царил страшный хаос. Всюду метались свиньи, куры, брошенные своими хозяевами. В такой обстановке 2-я рота овладела Какасом и базой гидросамолетов на озере Тондано. Над базой взвился флаг японского военно-морского флота.

Вскоре на озере совершили посадку два японских гидросамолета, которые доставили артиллеристов, медиков и корреспонден-

тов. Потери у нас были большие, поэтому командир батальона сразу же установил связь с гидросамолетами на предмет эвакуации раненых.

Над городом сгущались сумерки, высота Минахаса постепенно исчезала из поля зрения. Ночью ожидали непременной контратаки противника. Была отдана команда укрепиться и выставить усиленное охранение. Из подручных материалов были сооружены временные укрепления, затем были определены сектора обстрела и выставлены часовые.

Бой прекратился. Ужасный день закончился. Только время от времени раздавались одиночные выстрелы, нарушая тишину южной ночи. Видимо, противник пытался вести разведку. Ночь на высоте в 700 м была довольно прохладной. Уставшие десантники дрожали от холода. Думая о том, как бы выпить немного сакэ, чтобы согреться, они не могли избавиться от навязчивой мысли о погибших боевых товарищах. Каждый в душе давал клятву отомстить за них своим врагам[1].

На следующий день, 12 января, транспортные самолеты доставили подкрепление, был сброшен еще один десант. «Манадо-Фудзи» в этот день была поистине великолепна. Мы встретились с передовым танковым подразделением нашего комбинированного десанта, который после высадки в районе портов Кема и Манадо стал преследовать отступающего противника. Так парашютный батальон наконец установил тесный контакт с частями наших вооруженных сил. Было решено во что бы то ни стало овладеть северо-западной частью острова Целебес.

Вечером того же дня на аэродроме Лангоан приземлились наши штурмовики.

«На белом коне бог приедет с севера, чтобы освободить нас!»

Всю ночь мы сжигали трупы погибших товарищей, и пламя костров до самого рассвета ярко освещало кокосовые пальмы. Утром 13 января местные жители начали на повозках постепенно возвращаться в город — правда, пока это были в большинстве своем лишь старики и старухи. Но вскоре местное население показало, что оно благожелательно относится к японцам. Однажды, ког-

[1] Всего в Манадо находилось около 1500 голландских солдат, из которых лишь 400 принадлежали к регулярной армии. В операции принимало участие 334 японских парашютиста, сброшенных с 27 самолетов. Морской десант высаживался с 11 транспортов. *(Прим. ред.)*

да младший унтер-офицер Араки был в карауле вместе с матросами 3-го класса Исии и Сугавара, перед ним остановилась пролетка, с которой сошли интеллигентные на вид индонезийцы. Они боязливо приблизились к часовым. Один из них, теребя пальцами кожу на своем лице, проговорил по-малайски: «У нас такой же цвет кожи, как и у господ японцев». После этого он стал щупать кожу на руке Араки. Араки, догадавшись в чем дело, с каким-то особым чувством вынул из кармана малайский словарь, отыскал нужную фразу и ответил ему на малайском языке: «Японские солдаты считают вас своими друзьями!» Они, довольные, уехали. Вскоре почти все беженцы возвратились к своим очагам.

В первой декаде февраля в городе временами внезапно появлялись и исчезали вражеские лазутчики и совершали террористические акты против прояпонски настроенных местных жителей и влиятельных людей города, поэтому командир батальона Хоригути с помощью своих агентов из числа гражданского населения стремился выловить лазутчиков. Через некоторое время в горах восточное Какаса были обнаружены замаскированные вражеские казармы. Из штаба батальона пришел приказ захватить в плен вражеских солдат, и, чтобы предотвратить действие контрразведки противника, ночью из состава 2-й роты была выслана вперед небольшая группа. Впереди шел проводник из местных жителей. Опасаясь, как бы он не сбежал, его привязали на веревку, конец которой крепко держал в своих руках один из парашютистов.

Вскоре группа, двигаясь по горной дороге, вошла в густой лес. В темноте порхали светлячки, кричали неизвестные птицы, в траве шуршали ящерицы. Все кругом было таинственно и загадочно.

В два часа ночи, разделившись на две части, группа окружила две временные казармы противника и бесшумно начала подбираться к ним. Вдруг послышался лай сторожевых собак; их, видимо, было три. «Неужели нас обнаружили?» — мелькнуло у каждого. Парашютисты стремительно ворвались в первую казарму, впереди был мичман Иваока. Быстро обезоружили и связали спавших с женщинами вражеских солдат, которые спросонок не могли понять, что произошло.

Другая группа, в которой были старшина Араки и младший унтер-офицер Араки, устремилась к следующей казарме. Неожиданно застрочил пулемет, в темноте были видны язычки пламени, вырывавшиеся из дула пулемета. В тот же миг парашютисты попадали на землю примерно в десяти метрах от пулеметчика, а за-

тем отползли и укрылись за стволами ближайших деревьев. Только старшина Араки не мог удержаться на крутом спуске и скатился прямо на голландского офицера. Началась ожесточенная рукопашная схватка. Они, вцепившись друг в друга, клубком покатились по склону. Мастерски владея приемами дзюдо, сильный Араки сдавил голову врага и заколол его штыком.

Солдаты противника отчаянно защищались, видимо, потому, что с ними, как и в первой казарме, были женщины. Командир взвода Такахаси собрал вокруг себя десять парашютистов и приказал подготовить ручные гранаты. Скоро они одна за другой полетели в сторону казармы. Послышались взрывы, взвились столбы пламени. Противник сразу прекратил стрельбу.

— В атаку! — раздалась команда. Парашютисты ринулись на ошеломленного врага. Часть вражеских солдат была взята в плен, остальные, прыгнув с крутого обрыва, обратились в бегство, выкрикивая что-то на ходу. Десантники подожгли строения и отправились в расположение батальона. Так закончился этот налет.

Десантники впоследствии выловили и захватили в плен много солдат противника. К этому времени увеличились потери и среди парашютистов. 13 марта остатки разгромленной вражеской части появились в деревне Тонпасо, расположенной к западу от аэродрома Лангоан, вражеские солдаты грабили местных жителей, убивали их, поджигали дома. Местное население обратилось к нам за помощью.

Немедленно было выделено два отделения из 2-й роты, которые выехали на грузовой автомашине в указанный район. По дороге, проходящей у подножия горы Амуранг, парашютисты встретили группу солдат противника, обратили ее в бегство и начали преследовать. Когда машина оказалась в долине, с гор по ней был открыт сильный огонь. Старший матрос Сасаки был ранен в голову и тут же умер. Парашютистов это не обескуражило, они контратаковали врага, захватили несколько человек в плен, а остальных уничтожили. На следующую же ночь один из захваченных в плен голландцев убил своего раненого товарища, который добровольно сдался в плен, а сам повесился. Мы похоронили их как храбрых воинов, несмотря на то что они были нашими врагами.

У некоторых погибших в боях с нами солдат из местного населения остались жены. Теперь они стали вдовами. Парашютисты, видя, как тосковали эти молодые женщины, иногда забывали, что их мужья были врагами. Особенно этим отличался старший мат-

рос Сасаки. Это был очень серьезный, необыкновенно серьезный двадцатилетний парень. В Йокосуке он бывало занимался даже в те дни, когда разрешалось увольнение в город. Скрытно от друзей он хранил у себя на груди фотокарточку семнадцатилетней девушки из Йокогамы, с которой был помолвлен. Он очень тосковал по ней, и поэтому ему была близка и понятна тоска молодых вдов по своим мужьям. У него, как и у многих других парашютистов, возникало чувство отвращения к кровавой резне, которая происходила в связи с очисткой местности от противника, появлялось даже чувство жалости к убитым солдатам противника, однако он не мог избежать и тех романтических настроений, которые, естественно, возникают у молодых людей.

В результате между парашютистами и молодыми индонезийскими женщинами завязалась дружба, очень похожая на любовь.

Девушки с гор Минахаса так же прекрасны, как японские девушки, у них привлекательные лица и такой же цвет кожи, как у японок. Они носят платье, однако ходят босиком почти всю неделю, кроме субботы; в 15—16 лет они — уже совсем взрослые женщины.

Молодые японцы питали к ним хорошие чувства, женщины отвечали тем же. Не раз 18—19-летние девушки без стеснения говорили 20-летним японским парням «я люблю тебя», чем иногда приводили их в смущение. Когда парашютисты покидали Целебес, чтобы наводить порядок на Малых Зондских островах, они с плачем цеплялись за машины, не желая расставаться с теми, кто им пришелся по сердцу. Это выглядело поистине романтично.

Следует сказать, что в этих краях принято почитать женщину. Они здесь ходят гордо подняв голову. Среди них были и такие, которые не здоровались при встрече с японскими часовыми. На этой почве были даже инциденты. Так, младший унтер-офицер Араки то ли от высокомерия, то ли от того, что у него было ранение в голову, ударил двух-трех женщин за непочтительное отношение к нему и тем самым испортил себе репутацию. Его стали называть «скверным Араки». Однако Араки решил исправиться. Он стал во время воскресного богослужения раздавать беднякам деньги, присутствовать на похоронах убитых местных жителей, возлагать цветы на могилы погибших солдат противника. И скоро жители Какаса заговорили об Араки совершенно по-другому, как о добродетельном и справедливом человеке. Когда он проходил по улицам города, с ним вежливо здоровались, приглашали в дом и угощали.

Парашютисты создали юношескую организацию из местной молодежи. С индонезийскими мальчиками и девочками они разучивали японские песни, учили детей японскому языку. Председателем этой организации был юноша Хертон, а его заместителем — девочка Нумари. С утра до вечера в окрестных деревушках распевали японские песни. Девушки с огромными букетами цветов навещали раненых парашютистов, которые лежали в полевом госпитале. На могилах погибших воинов свежие цветы не переводились.

В горы Минахаса и их окрестности пришли мир и счастье. На северной окраине аэродрома Лангоая были оборудованы братские могилы, состоялась торжественная церемония увековечения памяти погибших воинов. На надгробных надписях звания погибших воинов специально были указаны на один-два ранга выше.

На аэродроме день и ночь ревели моторы. Строгими рядами стояли там, сверкая серебристыми крыльями, бомбардировщики и истребители. Кокосовые пальмы были спилены, на их месте стояли палатки. Трудно было поверить, что здесь происходили ожесточенные бои. Местные жители с живым интересом наблюдали за всем происходящим. Смешно показывая большой палец, они приговаривали на своем языке: «Дзиюнпору тоан!» (Великолепно!).

По субботам местные юноши и девушки собирались на площади, пели песни, танцевали. Индонезийцы Целебеса пели песню о независимой Индонезии. Они заставляли парашютистов разучивать эту песню на индонезийском языке. Смысл этой песни сводится к следующему:

«На белом коне Бог приедет с севера, чтобы освободить нас!»

Конечно, в этой песне есть элементы суеверия: под белым конем подразумевается неизвестно кто. Но зато ясно одно — стремление угнетенного колониального народа к независимости.

Операция по овладению Купангом

С тех пор как появилось выражение «осада с воздуха», когда войну стали вести в трех измерениях, прошло немало времени. Преимущества такой «осады» вполне очевидны. Высадка десанта прямо перед позициями противника, вполне естественно, связана с огромными потерями. Отсюда — необходимость прибегать к обходу позиций противника с флангов, к предварительному захвату и удержанию плацдармов там, где оборона не так крепка, или к другим способам. Одним из таких способов и является «осада с воздуха», которую осуществляют живой силой. Причем многие

уже давно считают этот способ наиболее подходящим и эффективным. В связи с этим и возникла необходимость в парашютных войсках и планерных частях. Но использовать их в широком масштабе в самом начале войны командование пока еще боялось. Тогда господствовало мнение, что морские десантные операции будут наиболее успешными и что японские войска почти не встретят сопротивления противника.

К великому сожалению, наши потери во время выброски парашютного десанта в районе Манадо были очень большими. Поэтому командующий высказался следующим образом: «Так как достигнуть поставленных целей можно только при помощи высадки десантов с моря непосредственно перед оборонительными позициями противника, то можно не прибегать к выброске воздушных десантов, которая связана с большими потерями».

Я в то время находился в госпитале в Давао. Слова командующего меня очень обеспокоили. Я полагал, что они могли плохо повлиять и на боевой дух парашютистов. Мне хотелось, чтобы это мнение не выходило за пределы частной беседы. Война ведь только начиналась, и было пока неизвестно, какие события ожидают нас впереди. Еще много неожиданностей было у парашютных войск на пути их развития. Обдумав все как следует, я подал в штаб эскадры рапорт с просьбой как можно скорее использовать парашютистов в любой из боевых операций. Затем я возвратился на базу Каги.

В середине января наш батальон под командованием Фукуми на пароходе «Асама-мару» отбыл к острову Таракан, только что захваченному нашими войсками. В порту всюду плавали набухшие от воды трупы наших и вражеских солдат. Противник в форту вывесил белый флаг о капитуляции, поэтому наш эскадренный миноносец, прекратив обстрел побережья, приблизился к берегу. Однако из форта по миноносцу открыли огонь, и корабль затонул с командой на борту[1].

В городе пахло пороховым дымом, в пригороде горели склады горючего, которые поджег противник, и черные клубы дыма высоко поднимались в небо. Глядя на это, парашютисты думали: «Неужели наш флот, нуждающийся в горючем, не сможет восполь-

[1] При захвате острова Таракан 11–12 января 1942 года японцы не теряли боевых кораблей. Возможно, автора подводит память, и он имеет в виду гибель 24 января во время высадки в Баликпапане десантного транспорта № 37 (бывший эсминец «Ниси»), затопленного на мелководье после обстрела американскими эсминцами «Поуп» и «Пэррот». *(Прим. ред.)*

зоваться нефтяными промыслами?» Они втайне лелеяли надежду, что последует приказ о выброске парашютного десанта в нефтяные районы Баликпапана или Банджермасина.

Здесь мы обнаружили довольно интересный плакат, изданный голландской армией. Плакат состоял из трех картин. На первой была изображена индонезийская женщина с ребенком за спиной, внимательно наблюдающая за спуском парашютистов японской армии, на второй картине женщина сообщает об этом командованию голландской армии и, наконец, на третьей — танковое подразделение голландской армии окружает японских парашютистов.

По этому факту можно было судить о том, как тщательно голландская армия, на собственном опыте убедившаяся во время наступления немцев в силе ударов немецких парашютистов, готовилась к действиям против парашютно-десантных войск японской армии. Впредь нам было необходимо всегда помнить о такого рода подготовке врага. И нам пришлось серьезно готовиться к предстоящим боям, чтобы не повторилась та печальная картина, которая была при высадке парашютного десанта в районе Манадо.

Ожидали, что нашему батальону придется участвовать в захвате Баликпапана. Но оказалось, что 24 января наши сухопутные части, продолжавшие стремительное наступление, уже овладели этим пунктом[1], и нам оставалось только сожалеть о том, что не пришлось участвовать в этом бою. Но впереди еще одна операция — захват нефтяного района Банджермасин. С мыслями об этой операции мы в конце января покинули остров Таракан и прибыли на авиабазу Кендари на острове Целебес, только что захваченном нашими войсками.

Авиабаза Кендари

Из порта мы примерно час ехали на грузовиках под палящими лучами южного солнца по дороге, проходящей через кокосовую рощу. Замечательная природа, зелень деревьев — все вокруг напоминало нам о тихой, мирной жизни. Настроение было такое, словно мы ехали на пикник, а не на выполнение боевого задания.

База Кендари представляла собой огромное, покрытое чудесным травяным ковром поле в уединенном уголке острова. Штаб батальона расположился в особняке, построенном в голландском стиле, недалеко от аэродрома. Парашютисты были расквартированы в домиках местных жителей, напоминавших хижины отшель-

[1] Баликпапан был взят высадкой с моря. *(Прим. ред.)*

ников, и в дощатых, построенных наспех бараках. Немедленно по прибытии приступили к подготовке к предстоящей операции. Часть батальона Хоригути, закончившего боевые действия в Манадо, была выделена для охраны аэродрома.

Сначала обстановка на авиабазе показалась нам спокойной, как будто бы война проходила где-то стороной. Однако скоро сквозь эту завесу внешнего спокойствия стали все яснее проступать черты жестокой воздушной войны. Возвращавшиеся на базу с задания штурмовики имели множество пробоин. Порой самолет едва дотягивал на одном моторе до аэродрома. Случалось так, что мотор отказывал перед самой посадкой. У одного самолета заклинилось шасси, на другом из всего экипажа остался в живых один летчик.

В душе парашютисты уважали летчиков, которые становились основной силой в войне, за их ратные, боевые дела. Заслуживали их благодарность и члены строительного отряда ВМФ, состоявшего из вольнонаемных, которые прибыли на авиабазу почти с пустыми руками и в поте лица трудились на строительстве аэродрома.

Вскоре батальон Фукуми получил приказ захватить с помощью воздушного десанта аэродром Купанг на острове Тимор, который являлся передовым опорным пунктом на подступах к Австралии.

Парашютисты развесили на кокосовых пальмах парашюты для просушки, затем разостлали брезент и на открытом воздухе произвели укладку парашютов. На транспортных самолетах делали специальные приспособления для сбрасывания контейнеров с оружием, которых не было у нас при высадке парашютного десанта в районе Манадо. Решено было легкие пулеметы не сбрасывать в контейнерах, а брать с собой.

Десантники приступили к изучению опыта боев за Манадо и усиленно стали готовиться к предстоящим боям, с тем чтобы не повторить ошибок, допущенных в первой воздушно-десантной операции.

О положении противника к тому времени в общих чертах было известно следующее:

1. Остров Тимор — передовой опорный пункт на подступах к Австралии — обороняли голландские и австралийские войска общей численностью около 3000 человек.

2. Предполагалось, что за последнее время на этот остров, яв-

лявшийся голландской территорией, из Австралии поступило подкрепление, в связи с чем оборонительные сооружения укреплялись с каждым днем.

3. На аэродроме Купанг временами появлялись самолеты противника.

Учитывая боевой опыт проведения операции по выброске парашютного десанта в Манадо, было решено сбросить парашютистов не на аэродром, а на луг в 40 км северо-восточнее аэродрома Купанг, чтобы оттуда ударить по аэродрому с тыла и овладеть им. Чтобы противник не мог раскрыть наши намерения относительно проведения авиадесантной операции, командование решило принять меры предосторожности в ведении воздушной разведки, в частности оно решило не проводить разведку основного места десантирования накануне проведения операции.

Боевой порядок на десантирование был следующий:

— первый эшелон (около 450 человек), он состоял из авангарда (1-я рота) и ядра (штаб батальона и 3-я рота);

— второй эшелон (около 250 человек) в составе 2-й роты и части сил 3-й роты;

— морской десантный отряд в составе двух взводов под командованием мичмана Накао, а также медицинского, интендантского, транспортного и строительного подразделений.

На каждый самолет образца 96 садилось по 12, а на самолет образца 1 — по 18 парашютистов. Был установлен порядок выброски с самолетов, согласно которому командиры рот и взводов прыгали вместе со своим личным составом, с тем чтобы немедленно после приземления непосредственно руководить боем. Первыми прыгали наиболее подготовленные парашютисты.

Из вооружения при себе десантники имели: пистолеты, ручные гранаты, тяжелые гранатометы, несколько ручных пулеметов в разобранном виде. Остальное вооружение было уложено в контейнеры и в таком виде должно было сбрасываться с парашютами. Запас продовольствия десантников был рассчитан на трое суток. «Нигиримэси» (рисовые колобки) были завернуты в целлофан и обработаны антисептиком в целях предохранения от порчи.

Накануне вылета парашютисты целый день были заняты завершением всех приготовлений. Это был очень напряженный день.

Вслед за огневым валом

Мы чувствовали, насколько опасным будет взлет перегруженных до предела самолетов с неровного, покрытого травой аэродрома Кендари, поэтому было решено сажать на самолеты не по 12, а по 11 человек.

Контейнеры с оружием и бомбы были подвешены к бомбодержателям под крыльями и фюзеляжем. Перед стартом, чтобы уменьшить нагрузку на хвостовую часть самолета и тем самым облегчить отрыв от взлетной дорожки, десантники временно переместились к кабинам летчиков и ждали сигнала. Аэродром был окутан легким предрассветным туманом. Нас вышли провожать обслуживающий персонал базы и парашютисты из батальона Хоригути.

Вот первый самолет начал разбег. Постепенно развив скорость, он оторвался от земли и взлетел. Подпрыгивая на неровностях, один за другим оторвались от земли и уходили в небо остальные машины. Ревели моторы, воздух содрогался от мощных винтов. Самолеты подстроились к головной машине.

Когда самолеты выстроились и легли на заданный курс, было уже совсем светло, наступил день. Это было 20 февраля 1942 года. Я, как командир авангарда парашютного десанта, летел с одиннадцатью парашютистами на головной машине, которую вел командир отряда транспортных самолетов капитан 3-го ранга Мори. Машины взяли курс на аэродром Купанг на острове Тимор — своеобразные ворота в Австралию, которые надо было захватить. Предстояло пролететь над океанскими просторами около 400 морских миль.

Скоро вдали скрылись очертания острова Целебес. Под нами простиралась подернутая дымкой темная, спокойная гладь океана. Далеко впереди показались гряды белых грозовых облаков, которые свойственны южным экваториальным широтам. Словно огромные вершины гор, они поднимались высоко в небо. Группа в 30 с лишним самолетов летела все дальше и дальше, приспосабливаясь к этим облакам. Высота достигала 6000—7000 м.

Погода стояла хорошая. Светило солнце, дул легкий ветерок. Условия были вполне подходящие для выброски десанта. Впереди транспортных самолетов летели средние бомбардировщики. Истребители «Зеро», следуя параллельным курсом, прикрывали нас. Во всем сказывалась тщательная подготовка.

Парашютисты от скуки переговаривались жестами с товарищами, летевшими на соседних самолетах:

— Эй, ты что-то побледнел!

— Не смейся, погляди на себя, на тебе вообще лица нет!

Посасывая леденцы и стараясь перекричать шум моторов, парашютисты отпускали шутки по адресу товарищей, летевших в соседнем самолете. В многочисленных карманах комбинезонов парашютистов были рассованы пакеты с сухим пайком, фляжки с водой. Некоторые захватили с собой немного сушеной макрели, очищенную селедку, соль. В небольшой вещевой мешок кое-как были засунуты бинты, стерильные тампоны, настойка йода и бутылка виски. Боковые карманы комбинезона как у рядовых, так и у офицеров оттягивали браунинги или пистолеты образца 99, а также ручные гранаты. Каждый имел на поясе большой складной нож, а также небольшую лопату.

К сожалению, в то время основное вооружение не было приспособлено для прыжков с ним с парашютом, что было крайне неудобно. Легкие пулеметы, которые пулеметчики имели при себе, а также гранатометы[1] разбирались. Отдельные части их гранатометчики крепили на груди и в таком виде прыгали с парашютом. Другое же вооружение, в том числе карабины, а также и боезапас были упакованы в контейнеры. Патроны с собой брали в лентах, которыми парашютисты перепоясывались через плечо, как это делали солдаты китайской армии в 1937 году.

Карабины кавалерийского образца, которыми были вооружены парашютисты, мешали во время прыжка, что вызывало у парашютистов сильное беспокойство. Поэтому каждому разрешили брать с собой карабин по своему усмотрению, учитывая печальный опыт приземления во время десантирования в Манадо. Я, например, решил взять карабин с собой, так как он мог сразу же понадобиться в бою.

Все парашютисты были в стальных касках и специальных «бутсах парашютиста» (шнурованные кожаные высокие ботинки на каучуковой подошве). Таково было боевое оснащение десантников. В целом каждый парашютист во время прыжка с самолета имел при себе около 20 кг груза.

При выброске всего десанта в одном месте в случае окружения, как это было в Манадо, действия парашютистов могли бы оказаться неэффективными, поэтому на этот раз было решено выбрасывать десантников не в одном месте, а в нескольких. Пер-

[1] Очевидно, имеется в виду так называемый коленный 50-мм миномет, имевший спусковой механизм и способный вести почти настильный огонь. *(Прим. ред.)*

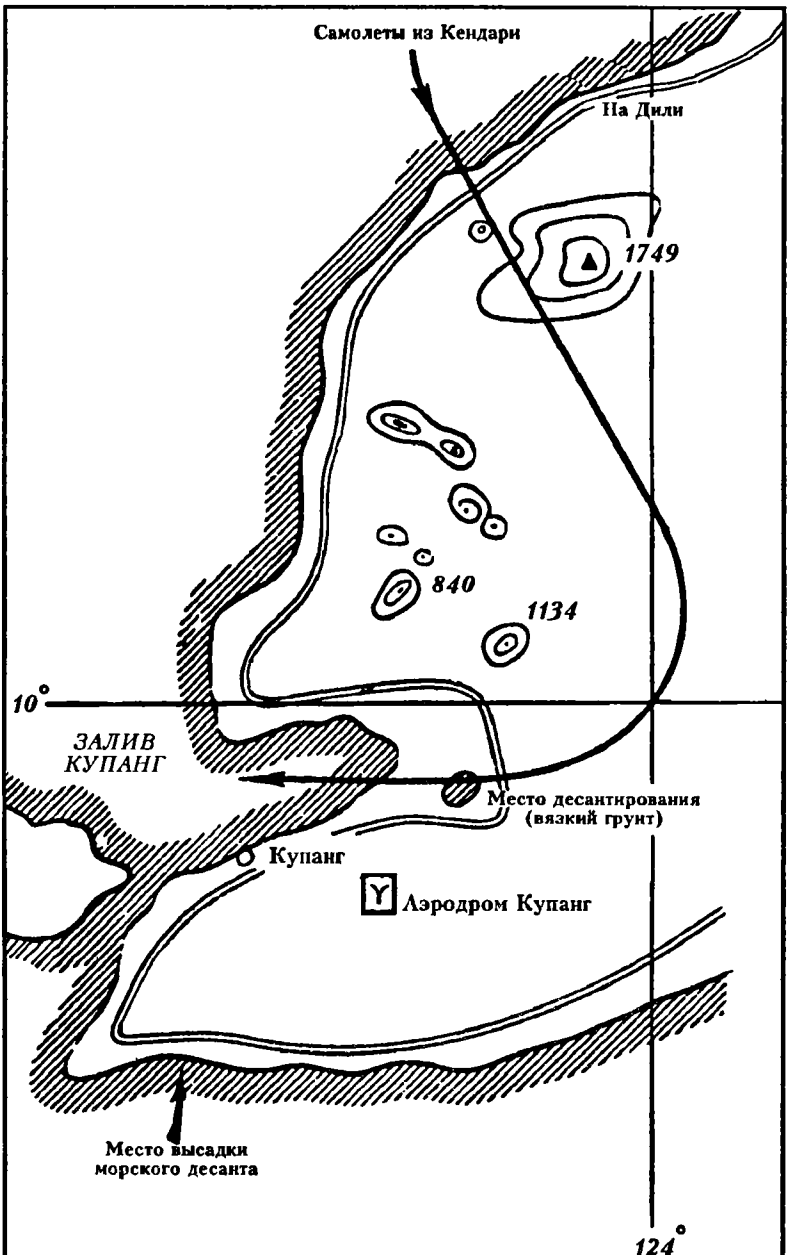


Схема Купанга и его окрестностей (остров Тимор)

вой в качестве авангарда десантировалась 1-я рота, которой командовал я. В 4—5 км от нее десантировало ядро десанта. Таков был порядок десантирования.

Как бы сплюснутый водами Арафурского моря и моря Банда вытянулся вдоль 10-й параллели малоизвестный остров Тимор. С аэродрома Купанг, расположенного почти на самом побережье острова, до северного берега Австралии по карте всего лишь 350 миль. Овладев этим аэродромом, наши средние бомбардировщики и истребители могли совершать налеты на Австралию.

О чем же думали молодые парашютисты, сидевшие в самолетах? Несколько тысяч миль отделяли их от родины. Кругом, куда ни глянь, простиралась безбрежная голубая гладь моря, в воздухе особенно ощущалось огромное расстояние до родных берегов. Самый близкий путь на родину лежал через Купанг — пункт, где ожидалась встреча с сильным противником. Это был трудный путь тяжелых боев и побед. Погода стояла хорошая, самолеты не болтало, слышался ровный гул моторов. Вот появился один из островов восточной части Малых Зондских островов. Парашютисты развернули походные завтраки, чтобы утолить голод. Внизу была видна прибрежная полоса острова, она казалась белой от морской пены. Лететь до Купанга оставалось не более сорока минут.

Вот уже позади остался последний остров из группы Малых Зондских островов. Пока не встретился ни один самолет противника. Наблюдая за воздухом, парашютисты стали надевать парашюты. Вдали показался остров Тимор.

Люди насторожились.

— Желаю успеха в бою. Держитесь крепче! — проговорил командир нашего отряда транспортных самолетов капитан 3-го ранга Мори, передавая мне бутылку сидра. В свою очередь я передал ему свою бутылку.

Парашютисты и летчики стали пить сидр, обмениваясь бутылками. То и дело слышались возгласы: «Кампай! Кампай!»[1]

— Внимательно следить за воздухом! — раздалась команда. Летчики и парашютисты молча устремили взгляды вперед: не появятся ли самолеты противника?

Отряд транспортных самолетов, летевших на большой высоте, сделал широкий правый разворот и вышел на остров Тимор.

[1] «Кампай» («Выпьем!») — возглас, которым обычно сопровождается провозглашение тоста. *(Прим. ред. 1959 г.)*

Этот остров сверху нам показался целым континентом, видимо, потому, что во время полета мы видели только морские просторы. Остров казался почти оголенным, если не считать участка густого леса, расположенного в центре. В других частях острова лес был очень редким.

Вражеские зенитки пока еще огня не открыли. Остров казался безлюдным. Командир отряда Мори отдал команду: «Рассредоточиться! Принять боевой порядок!»

Самолеты постепенно выстроились в колонну по одному за кораблем командира, на котором находился и я.

— Следить внимательно за зенитными пулеметами на высотах! — раздалась команда.

Впереди под нами можно было уже различить огромную поляну, покрытую зеленой травой, внезапно появившуюся перед покрытыми лесом высотами. На нее мы и должны были приземлиться.

По команде самолет начал снижаться. Резкая перемена атмосферного давления сразу дала о себе знать болью в ушах и в носоглотке. Парашютисты учащенно глотали слюну. Первый эшелон был готов к выброске десанта.

Раздались два привычных сигнала зуммера, которые означали: «Выходим на курс, приготовиться к прыжку!» Парашютисты, ожидавшие этого сигнала, уже пристегнули карабины вытяжных веревок и приготовились покинуть самолет. Он, снижаясь, проходил над возвышенностью, покрытой густым лесом. С небольшой высоты можно было ясно различить отдельные кокосовые пальмы, как на ладони. Мы пришли к выводу, что пулеметных точек на высотах нет, иначе противник давно уже открыл бы по самолетам огонь. Для начала это было неплохо.

Промелькнула последняя высота, приближалось широкое зеленое поле. Раздались три сигнала зуммера: «Внимание!» Вслед за этим послышались звуки разрывов бомб, сброшенных на зеленое поле нашими самолетами.

Наконец последовал один протяжный сигнал зуммера: «Пошел!» Ориентируясь по столбам пыли, поднятым взрывами, парашютисты покинули самолет.

Учитывая, что после приземления мне придется руководить боевыми действиями, я прыгнул пятым. Под тяжестью оружия я падал головой вниз, хорошо различая землю. Все шло как во время тренировочных прыжков. Только на сей раз казалось, что тело

будто стало легче и устремлялось куда-то вверх. Видимо, скорость падения была меньшей, чем раньше. Когда раскрылся купол, я, управляя стропами и усиленно работая руками и ногами, старался сделать поворот вправо. Вдруг раздалась резкая пулеметная очередь. «Наверное, противник!» — мелькнуло у меня в голове. Я схватил гранату, зубами выдернул предохранительную чеку. Однако тревога моя оказалась напрасной: огонь вел наш истребитель.

Первые парашютисты авангарда были почти у земли. Истребители летали в разных направлениях, прикрывая выброску десанта огнем пулеметов. После печального опыта боев за Манадо была предусмотрена поддержка парашютистов с воздуха огнем из пулеметов до тех пор, пока они не приземлятся и не изготовятся к бою.

Я приземлился удачно. Ноги вязли во влажной почве, покрытой высокой травой. Она хорошо маскировала, но стоило мне лечь на землю, как я потерял из виду своих.

Приземлялись все новые партии парашютистов. От бомбодержателей отделялись контейнеры с оружием. Порядок сбрасывания оружия строго выдерживался. Грузовые парашюты были окрашены в красный, желтый и зеленый цвета в зависимости от содержания контейнеров, а обычные парашюты имели белую окраску. На фоне голубого неба появилось множество ярких разноцветных точек. Картина была изумительно красивая, но ее можно было наблюдать недолго.

Я бросился к контейнеру с оружием, на котором стояла большая цифра «1». Она означала, что контейнер принадлежит 1-й роте. Он упал в десяти метрах от места моего приземления.

Ко мне поспешили мичман Сэнно и посыльный матрос 1-го класса Дан. Мы вместе распаковали контейнер. Я из бинокля начал осматривать прилегающую местность, но не увидел ни одного вражеского солдата.

Авангард парашютного десанта постепенно собрался вокруг меня. Пулеметы были наготове. Наши истребители продолжали из пулеметов обстреливать прилегающую местность. Примерно в 200 м от нас приземлился штаб батальона. Мы не встретили никаких препятствий, созданных противником, да и самого противника не обнаружили. На некоторое время нас охватило разочарование.

Десант приземлился благополучно. Все подразделения приняли боевой порядок и приготовились к боевым действиям. Командир батальона Фукуми отдал приказ:

«В авангарде — 1-я рота. Она двигается на 250 м впереди основных сил десанта, являясь его охранением».

Ожесточенный бой в джунглях

По данным аэрофотосъемки воздушных разведчиков и по нашим наблюдениям с самолетов, место приземления представляло собой большую ровную поляну, покрытую травой и вполне подходящую для выброски авиадесанта. Однако когда мы приземлились, то грунт на этой поляне оказался очень вязким. Танки противника при всем желании не могли окружить нас. Если бы такие же условия местности были в Манадо, то мы не понесли бы больших потерь. (Позднее разведка выявила, что грунт по мере приближения к побережью моря становился все более вязким, что затрудняло передвижение.)

Конечно, здесь противник не мог оборудовать позиций. Мое подразделение приземлилось благополучно, но к чему были нужны бомбардировка и обстрел из пулемета района десантирования? Это была бесполезная трата боеприпасов.

Настроение было отвратительное, мы оказались в глупом положении. Противник не оказывал никакого сопротивления. Нам даже не верилось, что мы передвигаемся по вражеской территории. Все было очень похоже на сухопутные маневры, в которых мы участвовали в Японии.

Продвинувшись по густому лесу вдоль дороги на Купанг метров на тысячу от места нашего приземления, авангард вышел на открытую поляну, но, пройдя по ней около 200 м, опять углубился в густые заросли кокосовых пальм.

В это время от передового дозора было получено донесение о том, что впереди, примерно в трехстах метрах, замечены временные казарменные постройки противника.

Меня беспокоило отсутствие командира первого взвода младшего лейтенанта Нагаминэ. Я не видел его с момента приземления. Я думал, что он, будучи горячим человеком, идет где-либо по лесу впереди нас. Я справился о нем у дозорного.

— Командир первого взвода с двумя посыльными скрылся вон в том лесу, а после я их больше не видел, — ответил дозорный.

Внимательно осмотрев в бинокль видневшиеся впереди заросли кокосовых пальм, я ничего не заметил.

Я распорядился выпустить 5—6 мин по лесу. Вот в воздухе засвистели мины, и скоро в лесной чаще послышались гулкие

взрывы. Стали ждать ответных выстрелов, но их не последовало. Вновь наступила мертвая тишина. Обстановка в лесу оставалась неясной.

Примерно в это время на противоположной стороне острова у мыса Марпи происходила высадка нашего морского десанта в составе пехотной бригады и отряда морской пехоты. Десант, видимо, намеревался захватить Купанг. Нам предстояло захватить аэродром. Для этого нужно было пересечь джунгли, и мы оказались бы у самого аэродрома. До него оставалось каких-нибудь 3 км.

Что же произошло с командиром, которого я потерял из виду? Дело обстояло так. Командир первого взвода младший лейтенант Нагаминэ с двумя ординарцами по своей инициативе решил провести разведку боем у вражеских казарм, но был окружен противником численностью в несколько десятков человек. Нагаминэ был ранен в бедро.

— Немедленно доложите обстановку командиру роты! — падая, крикнул он ординарцам.

— Мы не можем бросить своего командира,— последовал ответ.

— Авангарду грозит опасность. Идите скорее туда,— приказал Нагаминэ.

Более десятка вражеских солдат с пулеметами наготове ждали, когда поднимутся ординарцы. Со слезами на глазах они вынуждены были оставить своего командира. Отстреливаясь, ординарцы стали отходить. Скоро одного из них сразила вражеская пуля. Другому удалось прорваться. Он нашел меня и доложил подробно об обстановке. Это был матрос 1-го класса Кобаяси. Я вызвал мичмана Сэнно и приказал ему заменить Нагаминэ.

Моя рота получила приказ: «С боем пробиться через лес и, уничтожая противника, продолжать движение в направлении аэродрома; боевой порядок — в два эшелона, в первом эшелоне слева двигается 1-й взвод, справа — 2-й взвод; резерв — 3-й взвод; исходный рубеж — опушка густого леса слева от дороги».

Рота выдвинулась на исходный рубеж, развернулась и начала продвижение. Сквозь кокосовые пальмы, примерно в ста метрах прямо перед нами, виднелись домики, которые и были временными казармами противника. Солдаты первого взвода с ходу ворвались в дом. Он был пуст. Однако в столовой на столах нашли недопитые стаканы с еще теплым кофе, хлеб, масло, консервы.

— Да они только что убежали! — крикнул кто-то.

Скоро ко мне приволокли нескольких пленных австралийских солдат. Я впервые встретился с австралийцами. Одеты они были в тропическую форму: шорты, носки до колен, рубашки с короткими рукавами, широкополые зеленые шляпы. Длинноногие, худые, лежали они на земле, вид у них был очень жалкий. Вскоре мы увидели еще несколько хижин местных жителей. Раскрыли карту и узнали, что находимся в деревне Бабау. Кто-то обнаружил склад с пивом. Доложили мне. Я отдал распоряжение, чтобы пивом особенно не увлекались, а довольствовались мясными консервами.

Пока шли разговоры о пиве, к нам подошло ядро десанта. Я приказал доставить пленных в штаб на допрос. Слабое знание английского языка не дало нам возможности выяснить что-либо у пленных.

Слева из густых зарослей начал бить вражеский пулемет. Туда сразу же выдвинулся 2-й взвод.

— Командир, пленные могут убежать. Что с ними делать? — спросили меня.

— Привяжите их к деревьям. Их еще нужно допросить. Если попытаются бежать, пристрелите,— отдал я распоряжение.

Впереди, справа, среди деревьев замелькали фигуры солдат противника, двигавшихся по дороге. Один, два, три... всего около тридцати человек. За ними могли быть еще. Противник, видимо, нас не замечал и двигался в нашем направлении. Вот нас уже отделяло не более 30 м. Мы хорошо различали рослых длинноногих австралийцев. Они походили на тех солдат, которые только что были захвачены в плен.

Пулемет открыл по ним огонь. И в ту же секунду раздались ответные выстрелы. Над нашими головами просвистели пули.

— Быть начеку, противник прямо перед нами! — предупредил я своих.

Для того чтобы закрыть незначительный разрыв, образовавшийся между подразделениями второго взвода, противостоявшего противнику, укрывшемуся на склоне, я приказал слева выдвинуться на первую линию резерву — 3-й роте.

2-й взвод уже перешел в контратаку. Чтобы определить силы противника, надо было с ним сблизиться по крайней мере на 20 м. Он укрылся в густых зарослях, и нам никак нельзя было определить, какими силами и средствами он располагает. Перед нами могла быть группа в 400—500 человек, и притом ее оборона могла быть эшелонирована в глубину.

Бой разгорелся вовсю. 3-я рота под командованием лейтенанта Миямото развернулась в зарослях кокосовых пальм справа от дороги. Моя 1-я рота вела бой слева на участке от дороги до высоты. В тылу у меня развернулся штаб батальона.

Таким образом, все силы десанта находились всего лишь в нескольких десятках метров от противника, боевой состав которого нам был неизвестен. Обе стороны старались маскироваться в густых зарослях. Гранаты наших тяжелых гранатометов со свистом летели в сторону противника и рвались где-то в его тылу. Однако причиняли ли они какой-либо урон противнику — об этом мы не знали, да и выяснить это не представлялось возможным. Противник тоже вел ожесточенный огонь, кругом свистели пули. То тут, то там они вырывали свои жертвы. Одни, пораженные прямо в сердце, падали замертво без единого звука, другие что-то кричали в последнюю минуту. Скоро лес наполнился безумными криками раненых и умирающих с той и другой стороны.

— Командир! Такасаки убит! — скоро доложили мне о гибели командира 2-го взвода. Командиром взвода я назначил унтер-офицера Хирасаки, который через некоторое время тоже был убит.

Когда я отдавал приказ о назначении нового командира взвода, пуля вражеского снайпера пробила мой комбинезон.

— Командир, осторожней! — крикнул лежавший впереди меня ординарец, матрос 1-го класса Дан; он приподнялся и своим телом загородил меня. Я в душе поблагодарил матроса. Сообразив, что снайперы выискивали офицеров, я приказал командирам взводов снять знаки различия и сам сделал то же.

Бой становился все ожесточеннее. Прошло более двух часов, как мы вступили в деревню Бабау, а продвинулись мы за это время всего лишь на какую-нибудь сотню метров. Вдруг у нас над головами застрочил пулемет, он бил в сторону противника. Что такое? Посмотрел вверх и не поверил своим глазам. Низко, почти касаясь верхушек кокосовых пальм, летел наш самолет «Зеро» с поплавками. Видимо, летчик решил поддержать нас, чтобы загладить свою вину перед нами за Манадо.

— Командир, с воздуха вымпел! — доложили мне и передали записку. В ней было сказано: «Молим бога, покровителя воинов, за ваши боевые успехи». А противник все ожесточеннее поливал нас свинцом.

К сожалению, скоро мы были вынуждены ослабить огонь, так как требовалось экономить боеприпасы. Я отдал приказ стрелять

только наверняка, а враг непрерывно строчил из пулеметов, не разбирая цели. К этому времени дистанция между нами и противником сократилась до 20 м. Стоило врагу перейти в атаку, и нам бы пришел конец.

Вот доложили о гибели командира 3-го взвода мичмана Сакамото. Я распорядился, чтобы командование взводом принял на себя унтер-офицер Такано. Таким образом, в моей 1-й роте были убиты все три взводных. Последовал приказ развернуться взводу управления, а затем в бой был введен резерв. Я со своей ротой несколько выдвинулся вперед. Вдруг из-за поворота дороги, скрытого густыми зарослями, показался бронетранспортер противника. Один из парашютистов, поднявшись во весь рост, начал стрелять по нему из карабина. Это был матрос 1-го класса Фукунага. По нему начал бить пулемет противника, и Фукунага спрятался за деревья. Умело маскируясь, он продолжал вести огонь по вражеской машине. Ему удалось убить водителя, но, когда он уже вскочил на бронетранспортер, пулеметный огонь из леса усилился и храбреца сразила пуля врага. Вот несколько парашютистов сделали рывок вперед и окружили бронетранспортер. Вокруг машины, лишенной водителя, разгорелась ожесточенная схватка. К тому времени 3-я рота, действовавшая справа от дороги, захватила еще несколько бронетранспортеров противника.

Впереди нас загорелся дом. С треском запылало сухое дерево стоек, которые лизали яркие языки пламени. Дом, видимо, поджег противник. Старшина Идзу, ругаясь, выхватил гранату и бросился вперед. Но пуля врага поразила его прямо в грудь. Старшина вздрогнул и тяжело рухнул на землю. Враг открыл по нему бешеный огонь. К упавшему парашютисту подбиралось пламя, но из-за сильного огня никто не мог прийти к нему на помощь. Слышно было, как с обеих сторон на землю падали тела сраженных бойцов.

Из первого взвода, который почти вплотную приблизился к противнику, мне доложили по цепи, что напротив дома находится вражеский окоп. И действительно, на правом фланге напротив горевшего дома проходила траншея, которая была скрыта в тени пальм и других домов.

— Подготовиться к атаке на позиции противника против дома! — отдал я приказание. Вокруг меня стал сосредоточиваться взвод управления под командованием мичмана Мияо. Я коротко разъяснил задачу: «Как только наши гранаты прижмут противника к земле, врываемся на его позиции. Малейшая задержка —

мы погибли. Противник сильно укрепился. Без рукопашной нам успеха не добиться». Затем я приказываю приготовить гранаты. По команде «разбить капсюли!» все разом выдернули предохранительные чеки. У каждого в гранате с шипением загорелся дистанционный состав. По команде «огонь!» гранаты полетели в траншею, послышались характерные звуки разрывов. Одна из гранат, ударившись о карниз крыши, срикошетировала и скатилась обратно, упав примерно в метре впереди меня. Я весь сжался, стараясь укрыться за стальной каской, края которой были обрезаны. Я прижался к земле, закрыл глаза и стал ждать. Секунда, другая. Граната не взорвалась. Какое счастье! Я с облегчением вздохнул.

Я снова приказал приготовить гранаты к бою. Повторилось все сначала. Гранаты вновь полетели в траншею. На этот раз мы поднялись и, минуя дом, устремились к траншее. От разрывов собственных гранат темнело в глазах. Солдаты противника прятали головы в траншее. И вот уже под моим мечом зазвенела стальная каска вражеского солдата. В это время противник открыл пулеметный огонь по атакующим. В ту же секунду упали, как подкошенные, мичман Мияо и матрос 1-го класса Хатта, которые следовали за мной. Но весь 1-й взвод с карабинами наперевес дружно ворвался в траншею. Мой первый удар по голове вражеского солдата не удался. Стальная каска с широкими полями прикрывала не только голову, но и его плечи. Он уже собирался выстрелить в меня из винтовки, но я, изловчившись, вонзил ему меч в шею, которая на секунду показалась из-под каски. Солдат мешком осел на дно траншеи. (После этого случая я решил первым ударом опрокидывать врага, а вторым — отрубать голову мечом.)

В результате нашей штыковой атаки противник был смят. Он оставил траншею и обратился в бегство. Парашютисты стали преследовать убегающих. Не успевшие спастись бегством молили о пощаде, пятясь назад под дулами наших пистолетов.

Нас сильно беспокоило то, что главные силы противника могли начать отход из Купанга в нашем направлении, и нам пришлось бы вступить с ними в бой. Таким образом мы могли погибнуть, находясь совсем близко от нашей цели — аэродрома.

Начало смеркаться. Мы ускорили движение к аэродрому, а чтобы избежать встречи с главными силами противника, решили уклониться влево, преодолеть лесистую возвышенность и подойти к аэродрому с тыла.

Последовал приказ воспользоваться временным затишьем и

сосредоточить подразделения вблизи штаба батальона. Я со своей 1-й ротой должен был проложить путь до лесистой возвышенности слева. Рота почти вся собралась возле меня.

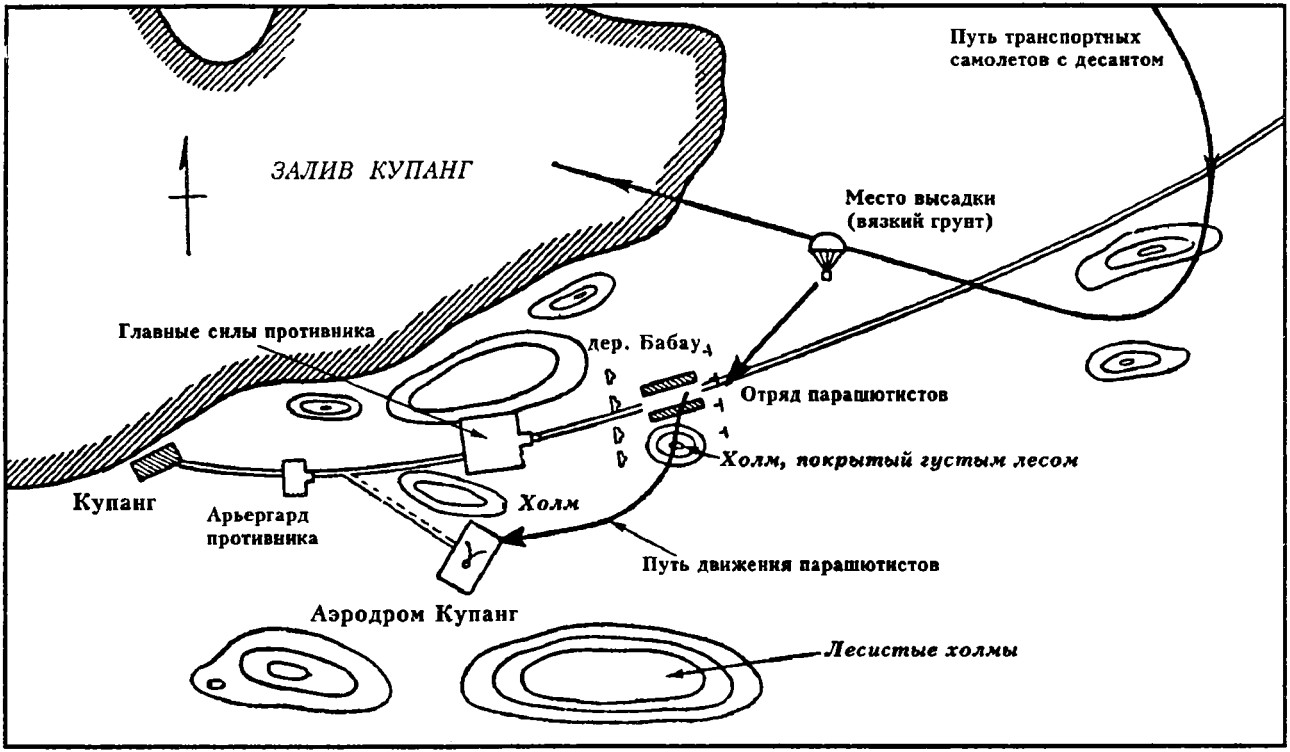
— Командир, справа на дороге противник! — доложили мне. Скоро я и сам увидел вражеских солдат. Один, два, три... всего около пятидесяти человек. Слева из леса противник возобновил пулеметный огонь.

«Неужели враг разгадал наши намерения?» — подумал я. Сердце защемило от одной мысли, что придется отступать.

Вдруг вперед выскочил с легким пулеметом смельчак, матрос 2-го класса Ямамото из взвода управления.

— А ну, попробуй подойди, деревенщина! — закричал он на австралийских солдат и открыл огонь. В душе моля бога, чтобы матрос продержался хоть немного, я присоединился к 1-му взводу. Кругом со свистом пролетали пули. Из легкого пулемета открыл огонь по противнику унтер-офицер — командир отделения первого взвода Фудзисава. Под прикрытием двух пулеметов я стал пробираться к возвышенности, стремясь войти в густые заросли, за мною устремилась моя рота. Фудзисава и Ямамото держались стойко, прикрывая нас своим огнем. Я пробирался сквозь густые заросли с японским мечом в правой руке и пистолетом — в левой, держа палец на спусковом крючке. За мной двигались остальные, поддерживая под руки легкораненых, а тех, кто не мог идти, несли на себе. Тяжелораненых мы были вынуждены оставлять.

Передвигаясь с трудом, мы достигли вершины высоты, когда уже наступила ночь. Высоту, покрытую густыми зарослями, окутала такая тьма, что вокруг ничего нельзя было различить. Смельчак матрос 2-го класса Ямамото, вызвавшийся добровольно прикрывать нас огнем в трудную минуту, погиб. Пали смертью храбрых матросы 2-го класса Осэра и Тамэики. Не зная, что мы изменили направление, они продолжали пробиваться к дороге на Купанг. Мы узнали об их смерти позднее, когда противник был окончательно разгромлен. Их трупы нашли под кокосовой пальмой почти у дороги примерно в километре от деревни Бабау. Рядом находился легкий пулемет, повернутый в сторону противника. Отступающий противник не мог не заметить их, но надругательств над ними никаких не сделал. Позднее тяжелораненые рассказали, что санитары австралийской армии оказывали помощь японским солдатам, получившим тяжелые ранения, и оставляли их на месте. Мы не могли не благодарить их от всего сердца за это, хотя они и были нашими врагами.



Бой парашютного отряда

Мы выручаем своих товарищей

Поздней ночью на высоте закончилось сосредоточение оставшихся в живых парашютистов, которым удалось оторваться от противника. Всех беспокоила одна и та же мысль, что мы еще не выполнили поставленную перед нами задачу — овладеть аэродромом Купанг.

В бою, который нам пришлось вести в течение дня, мы понесли большие потери, поэтому для нового наступления и овладения аэродромом нам необходимо было именно здесь провести перегруппировку сил, оказать первую помощь раненым, привести в порядок оружие, распределить боеприпасы и, наконец, принять пищу, так как мы с утра ничего не ели. Нигиримэси, которыми нас снабдили в поход, так сильно пахли антисептикой, что их нельзя было взять в рот. Парашютисты с удовольствием пили только воду. Многие хотели захватить аэродром ночью, но для перегруппировки требовалось время, поэтому пришлось от этого отказаться. Выступать решили на рассвете.

Моя рота, которая днем приняла на себя всю силу вражеского удара, имела самые большие потери. Все командиры взводов были убиты, погибла половина личного состава. Поэтому ее назначили в арьергард.

До аэродрома оставалось менее двух километров. Нас волновала судьба двух наших тяжело раненных товарищей — младшего лейтенанта Нагаминэ и матроса 3-го класса Йоцумото, оставленных в деревне Бабау. Было решено сходить за ними. В сопровождении ординарца матроса 1-го класса Дана и трех-четырех парашютистов из взвода управления я отправился на их розыски.

Скоро мы достигли деревни Бабау. Приблизились к одинокой хижине. Мы действовали очень осторожно. Меня могли убить, а тогда кто бы стал командовать ротой в самый ответственный момент — при захвате аэродрома. Послышались шорохи. Мы напряженно вслушивались. В зубах мы держали полотенце, чтобы заглушать звуки собственного дыхания. Но вот шорохи смолкли, и мы не смогли определить, кому они принадлежали — вражеским разведчикам или диким свиньям, собиравшим отбросы.

Стояла мертвая тишина, деревня казалась безлюдной, только изредка раздавался отдаленный лай собак. Кругом была непроглядная тьма. Неужели в деревне нет противника? Да у нас и не было ни малейшего желания вступать в бой с врагом, нам нужно было отыскать своих товарищей.

Вдруг снова послышались какие-то странные звуки. Мы замерли. Что-то двигалось в нашем направлении. Я до боли напряг глаза и в черной тени, которая приблизилась к нам, разглядел бездомную собаку. Невольно вырвался вздох облегчения. Только бы не залаяла, тогда беда. Я лег на траву и замер. Остальные сделали то же самое. Вот собака остановилась совсем рядом. Тут я вспомнил рассказ из школьного учебника о том, как один мальчик в лесу притворился мертвым и его медведь не тронул. Я решил сделать то же самое, только слегка приоткрыл глаза, чтобы быть наготове на всякий случай. Животное обнюхало меня с головы до ног и удалилось. Опасность миновала.

Двигаясь дальше, мы заметили на дороге бронетранспортер, отбитый у противника во время дневного боя. Поблизости никого не было видно. Держа наготове пистолет, я осторожно приблизился сбоку к бронетранспортеру и негромко произнес: «Раккасан!»[1] Внутри послышался шорох. Я крикнул еще раз и услышал ответ: «Раккасан!» Оказалось, что там сидели разыскиваемые нами командир взвода младший лейтенант Нагаминэ и матрос 3-го класса Йоцумото. Подошли сопровождавшие меня парашютисты, и мы вытащили из бронетранспортера своих товарищей. Я взвалил на плечи Йоцумото, дал ему в руки свой пистолет, и мы тронулись в обратный путь.

Услышав шаги, сидевшие в бронетранспортере Нагаминэ и Йоцумото подумали, что приближается враг, чтобы захватить их в плен. Они уже приготовили ручные гранаты.

По очереди неся на спине раненых, мы благополучно возвратились на высоту, но пришли туда значительно позже намеченного времени. За нас беспокоились, так как уже началась подготовка к выступлению.

Матрос 3-го класса Йоцумото, раненный в плечо, скончался, едва мы вернулись в расположение батальона. Ему не помогла перевязка из индивидуального пакета. Перед смертью этот совсем еще молодой матрос жадно выпил несколько глотков воды и вскоре затих.

— Всем примкнуть штыки! — раздалась приглушенная команда командира батальона. Мы с волнением примкнули штыки, взяли карабины на караул и отдали последние почести умершему воину. В темноте зловеще поблескивали лезвия штыков. Установилась мертвая тишина. Затем эту тишину нарушила новая команда:

— Вперед, на вражеский аэродром!

[1] Раккасан — по-японски парашют. *(Прим. ред. 1959 г.)*

Аэродром был пуст

Мертвая тишина стояла в густом лесу в этот ночной час. Казалось, что деревья погрузились в глубокий сон. Даже москиты, которые постоянно досаждали нам, и те притихли.

Еще днем нам удалось задержать четырех местных жителей. Мы их решили использовать в качестве проводников, и теперь они шли в голове нашего батальона. Трое из них скоро сбежали, оставшегося пришлось привязать на веревку.

В моей роте было много раненых, необходимо было нести их на плечах или поддерживать под руки. Особенно тяжело было преодолевать спуски и пробираться сквозь колючий кустарник и деревья, опутанные лианами. Всех мучила жажда. Останавливались пить у каждого источника, который попадался на пути. Люди пили и наполняли водой пакеты из целлофана, чтобы захватить с собой. По грубым подсчетам, до аэродрома должно было быть примерно два километра. Мы планировали до рассвета быть на месте, однако просчитались. Времени потребовалось значительно больше. И когда мы достигли последнего холма, с которого был виден аэродром, уже наступил рассвет.

Угостив здесь туземца конфетами, мы отпустили его. И тут произошел забавный инцидент. Вдруг один из парашютистов отчаянно завопил. Туземец внезапно впился ему губами в руку. Парашютист подумал, что тот его собирается убить, но, видимо, у туземцев так было принято выражать свою благодарность.

Несмотря на то что батальон понес большие потери и мы не успели до рассвета подойти к цели, парашютисты были полны решимости атаковать аэродром и захватить его. Я взял бинокль и стал внимательно наблюдать за обстановкой на аэродроме. В стороне от взлетно-посадочной полосы виднелся одинокий барак, видимо, там был командный пункт. Но кругом ни одного самолета! Пусто! А может быть, это не аэродром Купанг?

Кругом царила необыкновенная тишина. Никаких внешних признаков нахождения поблизости противника не удалось обнаружить. Вскоре возвратился наш дозор и доложил, что солдат противника не видно, а наши войска уже здесь.

В Купанге к тому времени уже были наши сухопутные части. На аэродром под командованием мичмана Накао прибыли два взвода из состава морского десанта. Противник одновременно с высадкой морского десанта оставил Купанг и отошел по шоссе,

идущему из Купанга к португальскому порту Дили, расположенному в северо-восточной части острова Тимор.

Так как у нас было много раненых, командир батальона Фукуми обратился к командованию с просьбой выслать нам на помощь медиков. В тот же день около полудня на аэродроме приземлился транспортный самолет, на котором прибыл военный врач Когима и с ним необходимый медицинский персонал.

Охрана аэродрома Купанг

В тот же день, то есть 21 февраля, когда первый эшелон парашютного десанта вступил на аэродром Купанг, оставленный врагом, второй эшелон десанта численностью около 250 человек под командованием лейтенанта Сакурада должен был быть выброшен на ту же поляну, покрытую зеленой травой, где приземлились и мы. По этой долине проходила единственная дорога, которая шла через деревню Бабау и связывала Купанг с восточной португальской частью острова. Как раз по этой дороге и отступал противник.

Наш парашютный десант, задачей которого было овладение аэродромом Купанг и обеспечение его охраны, не должен был попусту вступать в бой с отходящим противником.

Командир батальона отдал приказ обеспечить продвижение второго эшелона десанта к аэродрому Купанг, не вступая в схватки с противником. Для того чтобы провести второй эшелон к аэродрому, было решено послать навстречу ему знаменосца батальона старшину Уэхара и еще двух парашютистов. Старшина Уэхара был энергичным, остроумным парнем; я его знал еще с периода первого набора испытателей парашютов.

Получив задание, парашютисты, невзирая на усталость, сразу же отправились по тому пути, по которому продвигался первый эшелон. Им пришлось пересечь путь отступающего противника, даже вступить в перестрелку. В долине парашютисты нашли второй эшелон и провели его к аэродрому. Противник продолжал отходить по дороге на Купанг. Все же и второму эшелону пришлось столкнуться с врагом.

У выхода на дорогу, ведущую через густые заросли к аэродрому Купанг, парашютистов окликнули по-японски:

— Вы японские солдаты? Покажитесь!

Кто-то из парашютистов попытался выйти из зарослей на прогалину, но в этот момент раздалось сразу несколько выстрелов и

над ним, сбивая листья и сучья, защелкали по деревьям вражеские пули. С этого момента парашютисты стали осторожнее.

Пробираясь через густые заросли, изредка отстреливаясь, они наконец оторвались от противника и уже в сумерках прибыли на аэродром. Не обошлось без потерь. Погибло несколько человек, в том числе старший унтер-офицер Тогути. Появление нашего десанта замедлило отход противника. Но он был настигнут главными сухопутными силами и уничтожен только через день после того, как мы прибыли на аэродром Купанг.

Одна пехотная рота, высадившаяся на мысе Мали, обходным маневром пересекла путь отступавшим войскам противника. Это произошло на следующий день, после того как был сброшен второй эшелон парашютного десанта. Рота оборудовала позиции на высотах вдоль дороги на Купанг и встретила огнем главные силы отступающего противника. Однако в результате танковой атаки и обстрела тяжелой артиллерией противника она была почти полностью уничтожена вместе с командиром. Остались в живых один-два солдата.

Скоро к нам на аэродром прибыл офицер из штаба пехотной части и в беседе с командиром батальона Фукуми задал ему следующий вопрос:

— Почему ваш батальон, ведя бой с главными силами противника, не информировал об этом армейское командование?

Пехота, высадившаяся без боя, была поражена, не встретив противника в городе Купанге, и ничего не предпринимала, оставаясь в неведении о противнике. По этому поводу мне хотелось бы сказать несколько слов. Это произошло в основном из-за отсутствия средств связи в армии. Если в ВМФ придавали большое значение радио и всемерно развивали современные средства радиосвязи, то в сухопутных войсках дело обстояло совершенно по-иному. Один специалист по связи указывал, что радиосвязь в сухопутных войсках была еще только в зачаточном состоянии. Мы вполне разделяли его мнение и с самого начала нашей операции не надеялись на радиосвязь с сухопутными частями. Я сам пришел к выводу, что надо было учесть все слабые стороны нашей операции в районе Манадо, тогда бы мы действовали с меньшими потерями в операции по захвату аэродрома Купанг.

Непреложным фактом остается то, что противник не хотел вступать с нами в бой. Мы вынудили его к этому сами, оказавшись на его пути к отступлению. Может быть, мое сравнение бу-

дет грубым, но получилось как по пословице, которая гласит, что «загнанная в угол крыса бросается на кошку».

Излишек бывает так же нежелателен, как и недостаток. Но будь у нас на вооружении не устаревшее пехотное оружие, а новое, автоматическое, с которым легко воевать в густых лесах, имей наша армия на вооружении портативные радиопередатчики — все обстояло бы гораздо проще и мы, несомненно, выполнили бы задачу с меньшими потерями.

Мы хотели победить в бою, мы должны были во что бы то ни стало выйти победителями. Таким образом, наше желание было в то же время и требованием. Бои были серьезные, каждый должен был относиться к ним с полной ответственностью. У нас оставался только один путь — продвижение вперед.

На аэродроме нам достались 40-мм зенитные автоматы противника в полной исправности. Боеприпасов к ним было вполне достаточно, поэтому мы оборудовали вокруг аэродрома восемь пулеметных точек и поставили там трофейные автоматы вместо наших 20-мм автоматов.

Подразделение аэродромного обслуживания, высадившееся вместе с сухопутными частями, сразу же приступило к своим обязанностям, и через несколько дней аэродром был готов к приему самолетов.

Ночью самолеты противника совершали налеты с территории Австралии и бомбили аэродром. Самолеты летали на большой высоте, так что огонь 40-мм зенитных автоматов был им не страшен, однако в то же время и сброшенные бомбы не попадали в цель, поэтому взлетно-посадочная полоса оставалась целой.

Вскоре на аэродром прибыли истребители «Зеро» 3-го авиационного отряда. Ежедневно днем над аэродромом появлялись один-два самолета типа «Локхид». Как правило, их у нас на глазах сбивали наши истребители.

Позже самолеты противника стали летать на бреющем полете, причем они появлялись непременно со стороны суши. Заметив на горизонте вражеские самолеты, наши истребители немедленно подготавливались к вылету, но часто случалось и так, что какой-либо самолет не успевал подняться и его накрывали вражеские бомбы.

Для своевременного оповещения о появлении самолетов противника мы решили оборудовать посты ВНОС в 20—30 морских милях от аэродрома на трассе, по которой совершали полеты вражеские самолеты. В деревню Блайн с этой целью были посланы

два отделения. Они по радио сообщали на аэродром о появлении самолетов врага (радарных установок в то время еще не было).

Однажды на старшего унтер-офицера 1-го взвода Такано, когда он направлялся на наблюдательный пункт в сопровождении нескольких парашютистов отряда, неожиданно напали местные жители. Такано выхватил меч, нанес удар, и голова одного туземца отлетела прочь. Остальные в страхе разбежались. После этого случая Такано прослыл героем среди туземцев. С созданием поста ВНОС в деревне Блайн была ликвидирована опасность внезапного налета вражеских самолетов.

Позже на аэродром прибыли наши средние бомбардировщики. Они начали совершать налеты на порт Дарвин. Их прикрывали истребители «Зеро». Так аэродром Купанг стал важной авиационной базой, опираясь на которую можно было наносить удары непосредственно по Австралии.

Боевые действия по умиротворению. Переформирование

Оба парашютных батальона, действовавших в районе Манадо на острове Целебес и в районе Купанга на острове Тимор, в последующем получили приказ на проведение операций по умиротворению на близлежащих островах. Для выполнения этой задачи потребовалось несколько месяцев.

Батальон Хоригути, действовавший на острове Целебес, в ходе боев за Лонбокен, Тонпасо и другие пункты на полуострове Минахаса захватил много пленных, потеряв при этом всего несколько парашютистов.

1-й взвод 2-й роты, посланный для охраны аэродрома Давао на острове Минданао (Филиппины), при отражении ожесточенных налетов авиации противника был почти полностью уничтожен.

В последней декаде апреля 1942 года батальон Хоригути был направлен с острова Целебес на Малые Зондские острова для проведения операции по умиротворению. В мае он высадился с моря на островах Ломбок, Сумба, Сумбава и Флорес и выполнил поставленные задачи.

Батальон Фукуми, завершив боевые действия в районе острова Тимор, в мае 1942 года передислоцировался на остров Амбоина, занимающий господствующее положение в северной части моря Банда. Используя этот остров в качестве плацдарма, баталь-

он с боем высадился с кораблей на острова Кай, Ару, Танимбар и овладел ими.

В это время на острове Новая Гвинея и Соломоновых островах продолжались ожесточенные бои[1]. В качестве подкрепления командование направило туда часть флота, действовавшего в районе Южных морей. В сентябре 1942 года отдельные корабли были срочно переброшены к острову Мили (Маршалловы острова) для обеспечения его обороны.

В конце 1942 года парашютные батальоны вернулись в Японию для переподготовки.

Вскоре после прибытия на родину командир батальона Фукуми, сильно подорвавший свое здоровье в результате длительного пребывания на фронте (с первых боев под Шанхаем в 1937 году до окончания описанных выше боевых действий в районе Южных морей) и отсутствия должной медицинской помощи, попал в военно-морской госпиталь и через некоторое время умер.

Для прохождения специальной подготовки личный состав обоих батальонов был направлен в военно-морскую артиллерийскую школу в Татэяма. Меня тоже прикрепили к инструктору, и я всецело отдался изучению способов ведения борьбы с авиацией противника и тактики наземных действий десантников.

В марте 1943 года подготовка в указанной школе была закончена. Личный состав обоих батальонов был снова сведен в одну парашютную часть, получившую название 1-го особого парашютно-десантного отряда военно-морской базы Йокосука.

Командиром отряда был назначен капитан 3-го ранга Кавасима, а его заместителем — капитан-лейтенант Мураяма, окончивший военную школу вместе со мной. Отряд получил пополнение, и его численность достигла 1500 человек. Для завершения формирования он был переброшен в район Курихама (префектура Канагава), где разместился во временных казармах на берегу моря.

Парашютная подготовка личного состава отряда проводилась на базе военно-морской авиации Кисарадзу (префектура Тиба), куда он был направлен из района Курихама. Здесь же отряд заканчивал приготовление к выступлению.

Как уже отмечалось выше, еще до войны, во время проведения тренировочных прыжков с парашютами на авиационной базе

[1] Тяжелые бои на Новой Гвинее (на полуострове Папуа) развернулись с 22 июля 1942 года, когда японский десант высадился в Буне и Гоа с целью начать наступление на Порт-Морсби. Бои на Соломоновых островах начались 7 августа высадкой американцев в Тулаги и на Гуадалканале. *(Прим. ред.)*

Татэяма были случаи нераскрытия парашютов в воздухе, которые приводили к потерям в личном составе. Однако мы не имели тогда возможности принять все меры к устранению причин аварий и были вынуждены отправиться на выполнение боевых заданий с несовершенными парашютами. Теперь же, после возвращения на родину, мы снова стали настойчиво добиваться улучшения парашютов, и дело увенчалось успехом. Усилия парашютистов и специалистов из соответствующих служб в конце концов привели к тому, что парашют образца 1 был значительно усовершенствован. Производство более совершенных парашютов системы «Найно» (подробнее о них см. в приложении) было налажено на заводе компании «Фудзикура», которая стала снабжать ими отряд.

Новые парашюты, конечно, тоже полностью не гарантировали нас от несчастных случаев. Но зато теперь исключалась возможность нераскрытия парашютов в воздухе и, следовательно, гибель парашютистов по этой причине.

При подготовке к проведению выброски десантов в районах Манадо на острове Целебес и Купанга на острове Тимор прыжкам с парашютами обучались только боевые подразделения. Личный состав подразделений обслуживания к этому виду подготовки не привлекался.

Однако опыт боев в указанных районах показал, что наши взгляды на этот счет и действия были ошибочными. Во время боев за Купанг мне и моим товарищам приходилось переносить на себе раненых, в результате чего значительная часть парашютистов не могла активно участвовать в выполнении боевых задач. Кроме того, личный состав боевых парашютных подразделений по своему моральному уровню существенно отличался от личного состава подразделений обслуживания, и это затрудняло управление отрядом в целом. Тогда я понял, что бой должен вестись совместными усилиями всех родов войск и служб. Поэтому было решено в будущем при проведении воздушно-десантных операций с парашютами выбрасывать весь личный состав отряда, включая так называемые подразделения обслуживания.

Были приняты также меры по улучшению вооружения парашютистов. Во время боевых действий в районах Манадо и Купанга парашютисты имели при себе пистолеты и ручные гранаты. Прыгать с более громоздким оружием, например с карабинами и легкими пулеметами, было очень трудно и опасно, так как это могло привести к нераскрытию парашютов. Правда, в районе Купан-

га отдельным парашютистам удалось выброситься, имея при себе легкий пулемет или тяжелый гранатомет, но такой прыжок не всегда мог быть удачным.

До начала войны мы неоднократно поднимали вопрос о специальном оружии для парашютистов. Но ввиду того, что военно-морской флот в то время не имел собственных предприятий по производству вооружения для воздушно-десантных войск и вынужден был получать его у сухопутной армии, наши требования и конкретные предложения остались невыполненными, и мы были вынуждены первый раз отправиться на фронт с обычным оружием.

Теперь же, после возвращения в Японию, наши желания были удовлетворены: мы получили разборное и складное оружие. Например, карабин или винтовку можно было легко разъединить на две части и затем снова без труда собрать. У модернизированного легкого пулемета сошки складывались надвое, и когда ствол отделялся от рамы, то пулемет представлял собою две компактные части.

Во время проведения тренировочных прыжков мы освобождали ранец запасного парашюта, подвешиваемого на груди, и помещали в него оружие в разобранном виде. Это позволяло нам легко совершать прыжки с оружием. (Для прыжков с оружием в боевой обстановке потом были изготовлены специальные приспособления.)

Попытка спасти остров Атту

Создание отряда «Сирагику»[1]

Личный состав нашего парашютного отряда, размещенного в районе Курихамы, через некоторое время был переброшен на базу морской авиации Кисарадзу, где с ним усиленно проводились занятия по парашютной подготовке и тактике наземных действий с целью быстрее и лучше подготовить батальон на случай срочного выступления.

Я занимал должность командира 1-й роты и одновременно отвечал за парашютную подготовку всего отряда, поэтому безотлучно находился в Кисарадзу.

В то время в районе Новой Гвинеи и Соломоновых островов продолжались напряженные бои за отдельные острова и важные опорные пункты.

[1] Сирагику в переводе на русский язык означает «Белая хризантема». *(Прим. перев.)*

С августа 1942 года, когда противник высадил десанты сначала в Тулаги, а затем на острове Гуадалканал, части нашей сухопутной армии и военно-морского флота вели тяжелые бои. В феврале 1943 года японские войска закончили планомерный отход с острова Гуадалканал и в связи с активизацией действий противника, создавшего в этом районе перевес в силах, стали переходить к обороне.

На южном участке фронта, в районе Новой Гвинеи и Соломоновых островов, создалось серьезное положение. Даже молодежь в армии, до этого мечтавшая только о блистательном наступлении, поняла, что в будущем предстоят еще большие трудности, и прониклась чувством большой ответственности.

12 мая 1943 года американские войска неожиданно начали высадку на остров Атту[1]. Таким образом, противник начал переходить к наступательным действиям не только на южном, но и на северном направлениях. Военная обстановка все более складывалась не в нашу пользу.

Гарнизон острова Атту был изолирован. В случае его гибели наша оборона на северном направлении могла оказаться под угрозой. Более того, утрата острова Атту и находившегося на нем гарнизона могла отрицательно повлиять на моральное состояние других наших гарнизонов на обширном театре военных действий.

В целях удержания острова Атту и, что более важно, поднятия боевого духа личного состава вооруженных сил верховная ставка и морской генеральный штаб приняли решение срочно направить туда на средних бомбардировщиках образца 1 сводное парашютное подразделение численностью 800 человек (500 человек для укомплектования этого подразделения должна была выделить армия, остальных — военно-морской флот).

Для успешного выполнения задачи такими небольшими силами необходимо было тщательно отобрать людей. Не дожидаясь сформирования сводного парашютного подразделения, наш командир Кавасима отобрал из числа подчиненного ему личного состава 300 лучших парашютистов и организовал из них отряд, которому мы сами дали название «Сирагику». Командиром этого отряда был назначен я. Мы сразу же, не теряя времени, начали подготовку к предстоящим действиям в условиях севера. Отряд, состоявший почти из одних унтер-офицеров, представлял собой цвет японских парашютистов ВМФ.

[1] Один из островов Алеутской гряды, занятый японцами в июне 1942 года. *(Прим. ред.)*

На задание отряд должен был вылетать с авиабазы военно-морского флота в Титосэ на острове Хоккайдо. Поскольку средние бомбардировщики, на которых мы должны были лететь, едва покрывали расстояние до острова Атту, а также ввиду большой облачности над этим островом и скорости ветра, достигавшей 20 м/сек, операция была крайне опасной. Но экипажи самолетов и парашютисты были преисполнены решимости выполнить задачу во что бы то ни стало, понимая, что надежды вернуться на свою базу у них нет.

После получения приказа о подготовке к проведению воздушно-десантной операции на острове Атту в целях обеспечения ее секретности нам запретили увольнения из расположения отряда. Все время отнимали занятия, в ходе которых отрабатывались прыжки с парашютами и наземные боевые действия десантников.

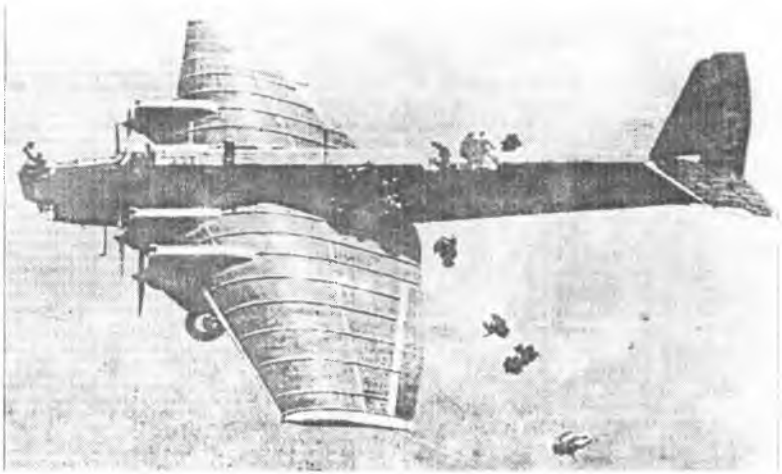
В это время в военно-морской госпиталь Нокоро, находившийся недалеко от Курихама, в тяжелом состоянии был помещен мой младший брат, служивший на подводной лодке в качестве старшего артиллерийского офицера. В период боевых действий в водах Соломоновых островов он заболел лихорадкой, к которой затем прибавились сильные боли в области грудной клетки. Состояние здоровья брата было тяжелое: он находился при смерти. Однако я из-за чрезмерной занятости по службе совершенно не имел времени навестить его. В самый последний момент, перед вылетом на остров Атту, мне все же удалось побывать у него в госпитале.

Выслушав мой рассказ о смелой операции, в которой мне предстояло участвовать, брат очень обрадовался. Сильно похудевший и окончательно прикованный болезнью к постели, он слабым голосом подбадривал меня.

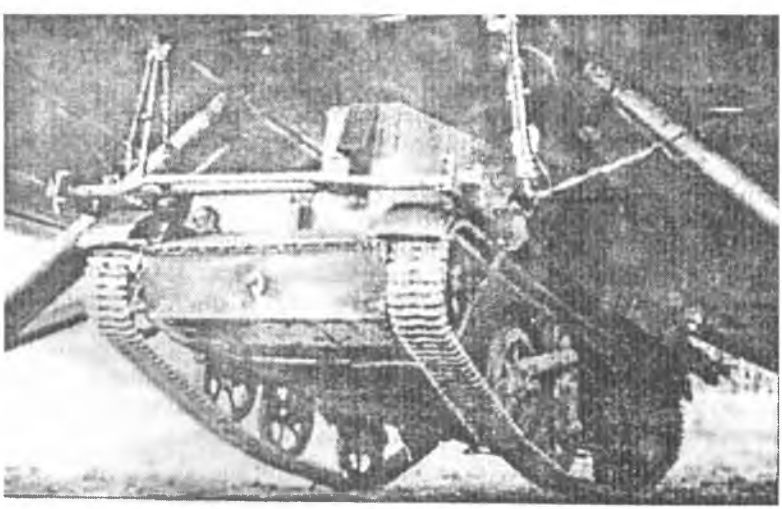
Вернувшись в Кисарадзу, я через несколько дней получил телеграмму о смерти брата. Немедленно выехав в госпиталь, я застал холодный труп, накрытый покрывалом. С помощью друзей, искренне сочувствовавших мне в постигшем горе, я похоронил брата.

Утрата была очень тяжелой для меня. Я потерял горячо любимого брата. Но плакать я не мог — уже не было слез. Они еще раньше были израсходованы на оплакивание многих товарищей, погибших на моих глазах. К тому же личное горе оплакивать нельзя.

«Я отомщу врагу за тебя, брат! Возможно, и мне в скором времени придется лечь рядом с тобой», — так рассуждал я, пытаясь отделаться от охватившей меня печали.

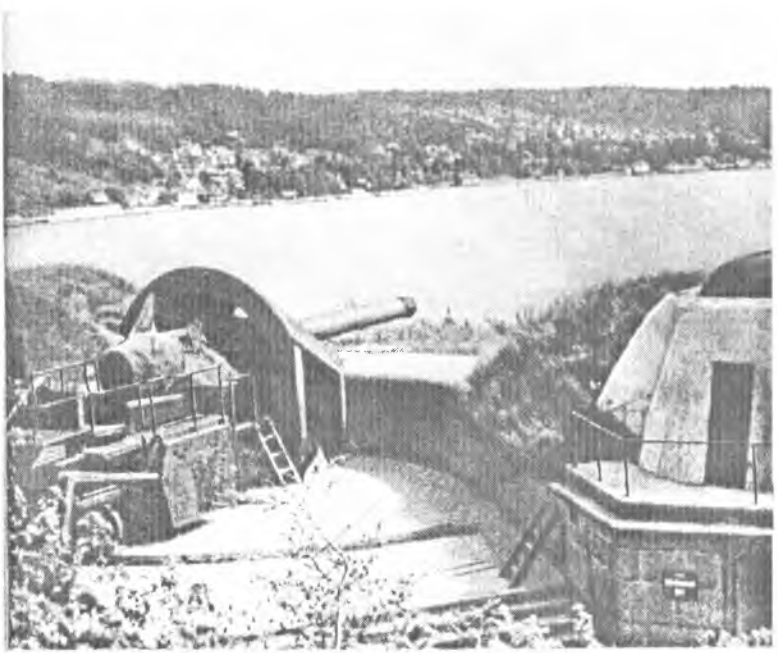


Выброска парашютистов с самолета ТБ-3



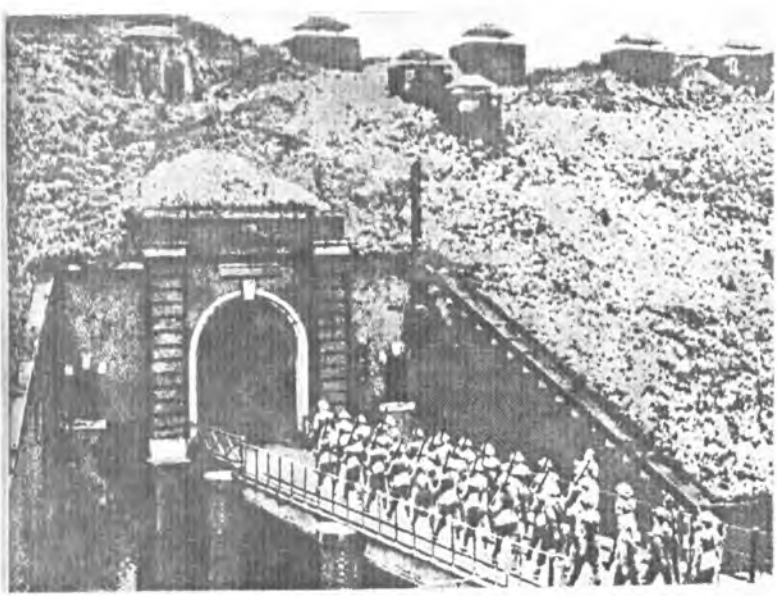
Подвеска танка Т-38 под бомбардировщик ТБ-3

Немецкие десантники в Нарвике



Батареи Осло-фьорда

Ju 52 на растаявшем ледовом аэродроме.
Норвегия, лето 1940 г.



Французский форт, 1940 г.

Посадка немецких парашютистов в самолеты

Немецкий парашютист

20 мая 1941 года.
Выброска немецкого десанта в Гераклионе на Крите

Парашютисты отражают контратаку новозеландских частей.
Галатас, май 1941 г.

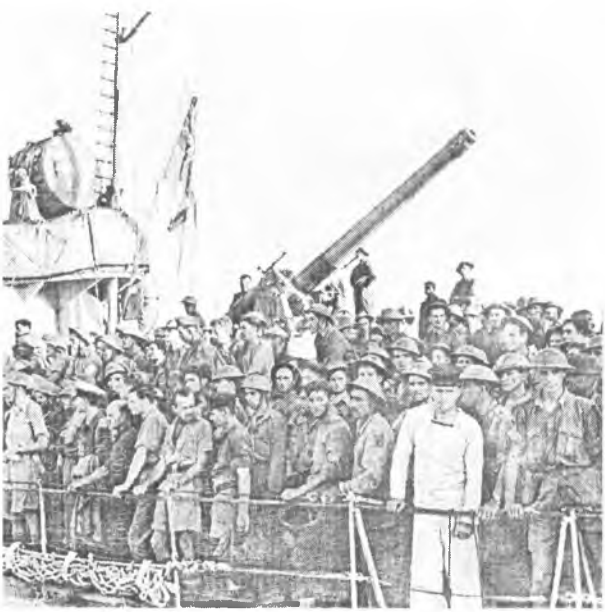
Немецкие зенитчики на аэродроме Малеме

Аэродром Малеме под обстрелом

Парашютисты в горах Крита

Разбитый немецкий планер

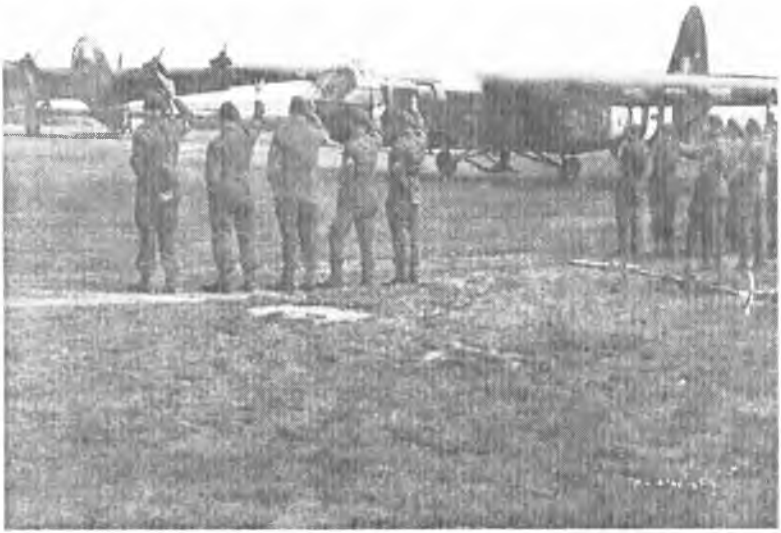
Английские солдаты в бухте Суда



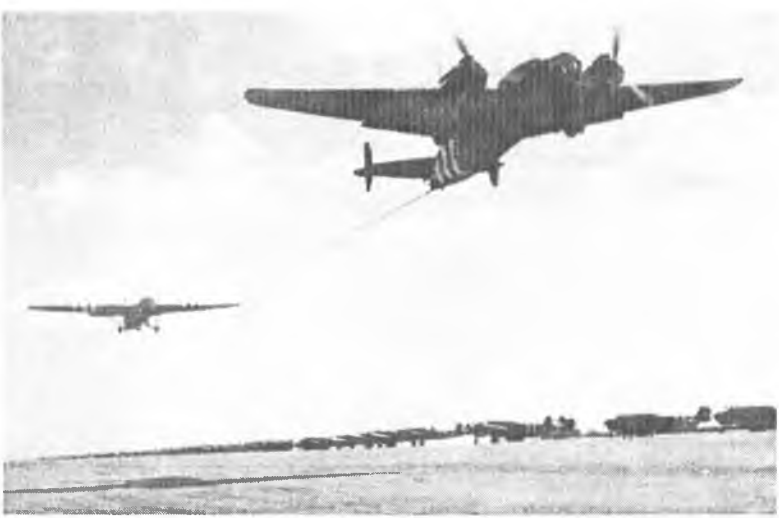
Эвакуация английских войск с Крита, май 1941 г.

Японский десантный планер

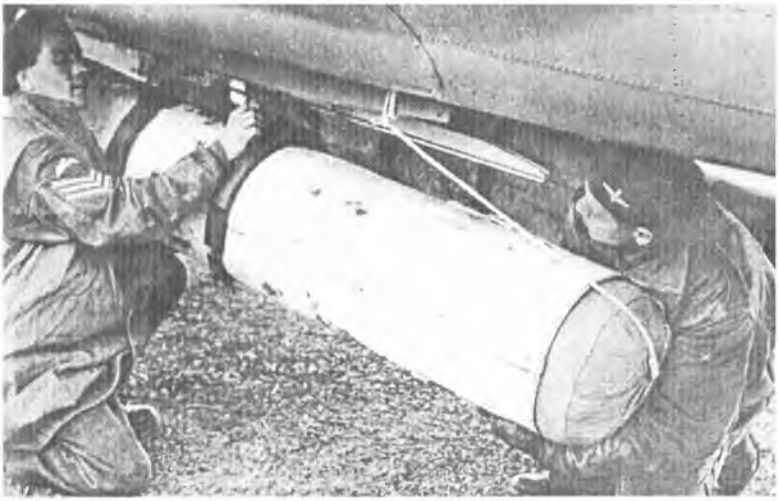
Японские парашютисты



Британские десантные планеры эскадрильи «А» готовы к вылету

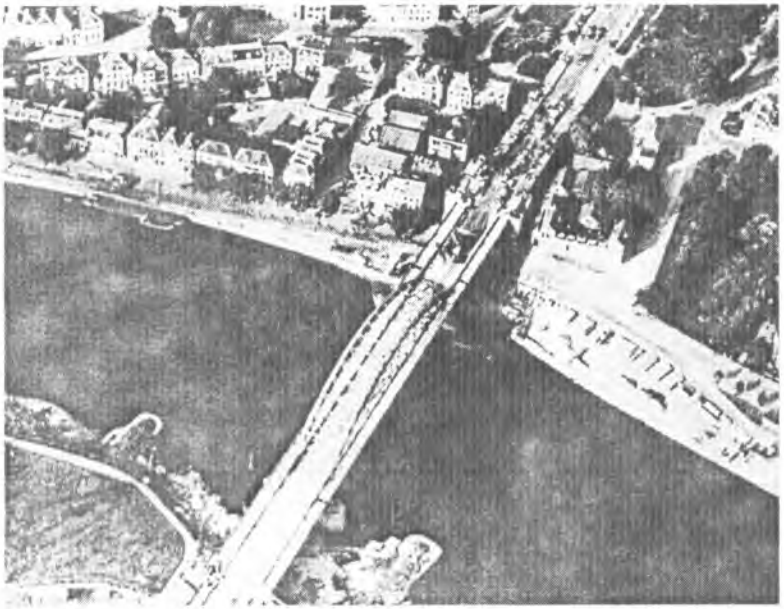


Десантный планер «Хорса» буксируемый за средним бомбардировщиком «Албемар»



Подвеска контейнера со снаряжением
под транспортный самолет

Разгрузка поврежденного планера «Хорса»



Арнемский мост (Снято разведывательным «спитфайром» 18 сентября 1944 г.)

Парашютисты союзников приземляются на луг вблизи арнема, сентябрь 1944 г.

Немецкий комендант Арнема генерал Фридрих Кюссин

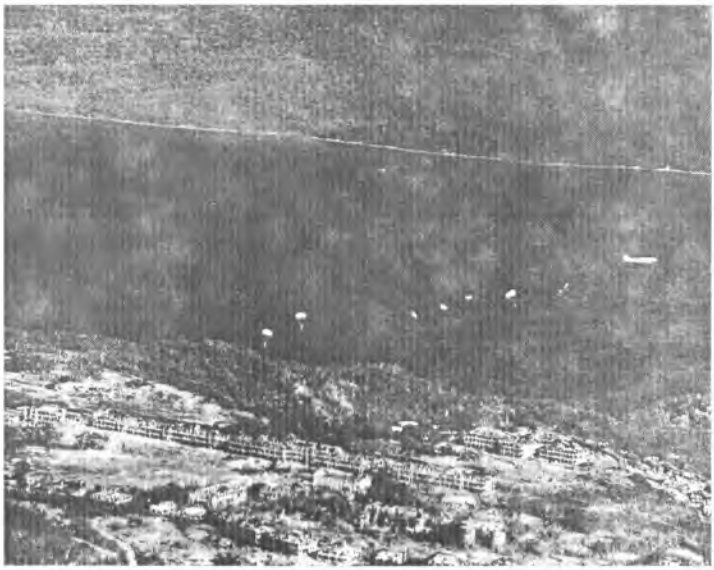
Генерал-майор Сосабовский и генерал-лейтенант Браунинг

Солдаты 82-й воздушно-десантной дивизии США
на Неймегенском мосту, 21 сентября 1944 г.

Взятые в плен под Арнемом немецкие «панцергренадеры»

Германские солдаты атакуют позиции английских парашютистов в Остербике, 24 сентября 1944 г.

Пленные английские парашютисты в Остербике, 24 сентября 1944 г.



Высадка воздушного десанта на Коррехидоре.
За проливом — п-ов Батаан.

Остров Коррехидор, 16 февраля 1945 г.
Одновременная высадка воздушного и морского десанта

Мой брат умер в одиночестве, молясь за победу в войне и безопасность родины. Его черные глаза, ставшие безжизненными, еще несколько дней назад выражали сначала успокоение, а затем радость от того, что я был рядом с ним. Я чувствовал себя виноватым перед ним. Если бы я чаще навещал его, было бы лучше. Но война, служба, положение командира и сама совесть не позволяли мне сделать это. Я никогда не забывал о служебном долге, даже за чашкой сакэ в свободное время. Воинская дисциплина, дух императорского флота и, наконец, борьба были превыше всего.

Трудно перечислить всех молодых людей, которые расстались с жизнью в годы войны, будучи такими же чистыми и невинными в своих мыслях, как мой брат.

Когда самолеты, которые должны были доставить отряд «Сирагику» на остров Атту, сосредоточились на авиационной базе военно-морского флота Кисарадзу и уже закончили подготовку к вылету, пришло известие о том, что героически сражавшийся гарнизон острова Атту погиб[1]. Верховная ставка и Морской генеральный штаб, считая, что наша воздушно-десантная операция на острове Атту не поможет выправить создавшееся положение, да к тому же ее было трудно осуществить технически из-за сильных ветров и туманов в районе этого острова и значительного расстояния до него, отменили приказ. Настроение у нас от такого оборота дела резко ухудшилось.

Парашютный отряд, забытый в районе Южных морей

Положение на южном фронте в районе Соломоновых островов, где основной нашей базой был Рабаул (остров Новая Британия), становилось все более напряженным. Ежедневно с утра до наступления темноты там шли ожесточенные воздушные бои.

В ходе этих непрерывных тяжелых боев выявилась нехватка у нас самолетов и летного состава. Хотя Япония выпускала значительное количество самолетов и широко развернула подготовку летного состава, этого все же было далеко не достаточно, чтобы полностью удовлетворить потребности фронта в условиях подавляющего материального превосходства противника и высоких темпов его наступления.

[1] Высадка американских войск на Атту была произведена 12 марта 1943 года, бои продолжались до 30 марта. *(Прим. ред.)*

Вследствие этого многие оперативные планы, разрабатывавшиеся японским командованием с целью воспрепятствовать противнику вести активные наступательные действия, оказались неосуществленными. Такая же участь постигла и воздушно-десантную операцию, которую намечалось провести на острове Атту с целью оказания помощи осажденному гарнизону.

Спустя некоторое время пошли слухи о готовившейся воздушно-десантной операции с целью захвата аэродрома у подножия хребта Оуэн-Стэнли на острове Новая Гвинея. Этот аэродром использовался противником для вывоза золота с местного прииска. Он имел также большое военное значение: захватив его, мы смогли бы обеспечить себе превосходство в воздухе в этом районе и оказывать поддержку наземным войскам в случае их контрнаступления на острове Новая Гвинея. Однако время для осуществления и этой операции было упущено.

Наступил сентябрь 1943 года. Парашютный отряд, располагавшийся в районе Курихама, получил приказ командования направить роту Сумида и роту Миямото на уединенный остров Науру для несения гарнизонной службы. Главные силы отряда в составе трех парашютных рот, а также подразделений: скорострельной артиллерии, связи, медицинского, транспортного, инженерного и финансового, общей численностью около 900 человек, во главе с командиром Кавасима были переброшены на остров Сайпан (Маршалловы острова).

Переброска на Сайпан устраивала парашютистов по следующим причинам. Во-первых, они сами неоднократно обращались в Морской генеральный штаб с просьбой предоставить им возможность участвовать в боевых действиях; штаб принял решение перебросить главные силы нашего отряда на остров Сайпан, полагая, что отсюда при необходимости отряд без особого труда может быть брошен на любой участок южного фронта. Во-вторых, смерть даже в результате несчастного случая во время тренировочных прыжков на острове Сайпан можно было считать как гибель на боевом посту, тогда как в случае нахождения в самой Японии этого нельзя было сказать. Далее, остров Сайпан в отличие от Японии в тот период был богат сахаром и фруктами — что, безусловно, должно было обрадовать парашютистов. Одним словом, решение Морского генерального штаба о переброске отряда на остров Сайпан явилось, с одной стороны, проявлением чуткости к парашютистам, а с другой — мероприяти-

ем, направленным на усиление обороны во внутренней зоне района Южных морей.

По прибытии на Сайпан меня, как и раньше, назначили ответственным за проведение парашютной подготовки личного состава. Однако, к большому сожалению, нам не было выделено ни одного самолета, пригодного для совершения с него прыжков с парашютами. Дело в том, что все самолеты были постоянно заняты на доставке вооружения и боеприпасов войскам, действовавшим на южном фронте. И мы не имели никакой возможности получить хотя бы один самолет.

Нас расквартировали на территории базы гидросамолетов на западном побережье центральной части и в помещениях аэродрома Аслито в южной части острова. Наша подготовка заключалась преимущественно в отработке способов ведения наземных действий десантников. Самолетов на аэродроме в то время совсем не было, если не считать тех, которые совершали рейсы из Японии на фронт и иногда делали здесь посадку.

Однажды на базе гидросамолетов произошел трагический случай, который навсегда останется в моей памяти. На базу прибыла большая летающая лодка с летчиками на борту. Эти летчики были сняты с отдаленных мелких островов, входящих в группу Маршалловых. Летчиков везли в Японию. На взлете от резкого толчка взорвалась бомба весом в 60 кг, подвешенная на всякий случай. Все, кто находился на борту лодки, погибли.

Личный состав парашютного отряда из-за отсутствия транспортных самолетов был обречен на бездействие на уединенном острове, до которого противник еще не добрался.

После воздушных боев в районе острова Бугенвиль в конце ноября 1943 года противник высадил морские десанты на островах Тарава и Макин. Но, несмотря на это, у нас все оставалось по-прежнему — никакого приказа об использовании нашего отряда не последовало. Мы были в положении постороннего наблюдателя, который, сложив на груди руки, следит за происходящим на его глазах. Это означало, что наш отряд уже перестал являться боевой единицей, которую можно было бы бросить на передовую линию. Создавшаяся к тому времени сложная обстановка на фронтах и нехватка самолетов привели к тому, что отряд оказался в положении сироты, забытого в водах далеких Южных морей.

Чувствовалось, что в войне на море действия авиации стали играть ведущую роль. И нам было ясно, что Япония ощущает ост-

рую нехватку в летчиках и самолетах. Чтобы выправить положение, требовались прежде всего самолеты и летчики, а для решения этой проблемы необходимо было время.

Разве нет возможности задержать продвижение противника?

На южном фронте по-прежнему шли ожесточенные бои. Однако у нас на острове Сайпан день за днем проходил мирно и спокойно.

Аэродром Аслито почти пустовал. На нем в день приземлялось всего один-два самолета. Он расположен на отлогом склоне огромного холма в южной части острова. С аэродрома хорошо было видно, как поблескивает синее море в лучах яркого солнца.

В Аслито начинается автомобильная дорога, которая проходит по морскому побережью через населенные пункты Чаранканоа, Ореай до Гарапана, находящегося в центре острова и являвшегося единственным цветущим городом.

В этом городе имелись здания административных учреждений и компании, жилые дома местных японских жителей, торговые лавки, закусочные и т. д. По своему виду он очень напоминал японский городок. Но жизнь на богатом сахаром острове Сайпан была гораздо легче, чем в Японии.

Парашютисты вскоре завоевали большую любовь местных японцев, которые называли их «тигрятами острова». Женское «Общество защиты Родины» и другие организации устраивали для парашютистов театральные представления, между спортсменами отряда и местными японцами проводились состязания. Все это способствовало установлению дружественных отношений.

Ананасы и прекрасное виски из сахарного тростника доставляли нам огромное наслаждение. По сравнению с Японией этот остров казался нам роскошным сказочным дворцом, земным раем.

В штабе эскадры, действовавшей в центральной части Тихого океана (эскадрой командовал вице-адмирал Минамигумо), уверяли, что противник не станет занимать этот остров.

Штаб соединенной эскадры и Морской генеральный штаб, вероятно, считали, что противник, овладев Соломоновыми островами, в дальнейшем нанесет удар по Рабаулу или устремится на остров Трук. Ввиду этого не только береговые орудия, но даже и зенитная артиллерия, присланная для обороны острова Сайпан,

была срочно переброшена на остров Трук и в Рабаул. В результате этого гарнизон, оборонявший Сайпан, оказался почти лишенным артиллерии.

Смена времен года обогащает чувства людей и позволяет дольше хранить воспоминания о прошлом. Но в южных странах, где нет заметного деления на времена года, положение несколько иное. Правда, если присмотреться к природе внимательно, то можно заметить, что листья даже вечнозеленых растений примерно в течение одной декады осени темнеют и увядают, — это напоминает листопад в Японии, но обычно этого не замечают. Когда же проживешь здесь больше года, прошлое не исчезнет совсем из памяти, но трудно будет сохранить точное представление о минувших событиях, если не вести дневник, так как они не будут ассоциироваться со временем и человек не сможет установить их последовательность. Людей, у которых наблюдался такой «упадок памяти», называли «слабопамятными Южных морей».

Среди личного состава нашего отряда имелись и такие парашютисты, которые оптимистически смотрели на все и с издевкой подсмеивались над теми, кто отваживался высказывать опасения за будущее. У некоторых даже совсем притупилось чувство бдительности.

Подходил к концу 1943 год, а наш парашютный отряд, томившийся от вынужденного безделья, все более и более превращался в группу «слабопамятных Южных морей». Военная обстановка складывалась не в нашу пользу. Японские войска все чаще вынуждены были переходить к обороне. Под влиянием неблагоприятных вестей с фронта настроение у личного состава отряда ухудшалось.

В конце концов было решено послать в Морской генеральный штаб офицера с поручением добиться использования нашего отряда в боевых действиях. Выбор пал на меня, и я вылетел в Японию.

В штабе мне сухо сказали, что пока не представляется возможности использовать наш отряд в боевых действиях. Пораженный холодным отвстом, я решил остановиться на несколько дней в токийском морском клубе «Суйкося» и ежедневно ходить на переговоры с начальством, пока не добьюсь своей цели.

В самой Японии народ также был обеспокоен создавшейся обстановкой на фронте. Когда я первый раз зашел поужинать в столовую клуба и присел за стол, ко мне, загорелому, одетому в

полевую форму, которая свидетельствовала о том, что я только что прибыл с южного фронта, подошли сразу несколько человек обслуживающего персонала и стали задавать различные вопросы. Все они касались будущего положения Японии. Я заверил своих собеседников, что все будет хорошо, и дал им понять, что если противник попытается предпринять наступление на Японию, то он будет непременно разгромлен и что поэтому не следует беспокоиться.

В разговоре я намекнул на сакэ. Шеф-повар шепотом сказал мне, что их столовую посещают главным образом старшие и высшие офицеры и, несмотря на это, сакэ здесь не подается. (Я был тогда всего-навсего капитан-лейтенантом.) Но в конце концов в знак благодарности за проведенную с ними беседу он принес мне бутыль сакэ емкостью около двух литров, которую я взял с собой. При этом шеф-повар предупредил меня, чтобы я никому не говорил об этом.

Такое чуткое отношение до слез тронуло меня, фронтовика. Когда я увидел, как простой народ обеспокоен создавшимся положением, во мне с новой силой заговорило чувство долга. И, выпив сакэ, я стал раскаиваться в том, что позволил себе такую блажь в столь трудное для родины время.

Находясь в столице, я продолжал ходить в Морской генеральный штаб. Но каждый раз приходилось слышать одно и то же: «Самолетов нет и использовать ваш отряд не можем. В создавшейся обстановке не представляется возможности проводить воздушно-десантные операции».

Однако мне казалось просто нелепым в такой серьезной обстановке на фронте держать отлично подготовленную часть численностью около 1000 человек в бездействии. Я спрашивал, для чего создавали парашютный отряд, если он не нужен. Я говорил, что мы буквально до самопожертвования занимались подготовкой, стремясь как можно лучше отшлифовать свое мастерство, поэтому нас не должны игнорировать, наконец, я даже просил расформировать наш отряд, если он стал лишним. Меня успокаивали, разъясняя, что воинскую часть невозможно так просто создать или расформировать: на это требуется высочайшая санкция самого императора.

После такого ответа я уже собрался было направиться в резиденцию императора, но, подумав, что из моей затеи ничего не выйдет, отказался от своего намерения.

Тогда я стал просить, чтобы нашему отряду поручили какое-нибудь интересное дело. И тут-то я и узнал многое о военной обстановке.

Хотя молодым людям, таким, как я, и не были известны оперативные планы Морского генерального штаба, но я чувствовал, что там изучают различные способы остановить наступление противника, продвигавшегося в северном направлении и постепенно занимавшего Соломоновы острова. Одновременно принимались меры к тому, чтобы форсировать производство самолетов.

В то время в составе вооруженных сил Англии имелось несколько хорошо подготовленных диверсионно-разведывательных отрядов, называвшихся «коммандос». Эти отряды действовали обычно ночью, причем, перед тем как отправиться на задание, личный состав прибегал к маскировке: переодевался в форму противника, окрашивал руки и лица черной краской и т. п. Нащупав слабые места в расположении немецких войск, которые были сильно растянуты на широком фронте, отряды «коммандос» скрытно проникали в занятые немцами пункты на западном побережье Европы. Они совершали налеты на управления портов, радио- и телефонные станции и т. п., сильно беспокоя противника. Одним словом, с помощью этих небольших подразделений англичанам удавалось добиваться значительных результатов.

Противник, стремясь поддерживать высокие темпы продвижения в районе Соломоновых островов, не уделял должного внимания обороне занятых районов. В его слабо защищенном тылу были сосредоточены большие запасы боеприпасов, горючего и других военных материалов.

Имелась реальная возможность воспользоваться опытом действий английских диверсионно-разведывательных отрядов. Неожиданные налеты на тылы противника могли вызвать замешательство, что привело бы к замедлению темпов его наступления, и это можно было бы использовать в целях форсирования производства самолетов. Несмотря на то что необходимо было как можно быстрее подготовиться к проведению таких операций, дробить для этой цели наш парашютный отряд было нецелесообразно. Поэтому командование, решив осуществить ряд ударов по тылам противника, наметило сформировать один отряд за счет части сил нашего парашютного отряда, закончившего к тому времени подготовку на острове Сайпан, и еще несколько отрядов создать и обучить в Японии.

При этом была дана установка, что такие отряды должны будут перебрасываться в район действий на подводных лодках, скрытно высаживаться в расположении противника и внезапными налетами вызывать у него беспорядки.

Помимо обычного вооружения, имевшегося в нашем парашютном отряде, диверсионно-разведывательный отряд должен был иметь фугасные и зажигательные заряды замедленного действия, а также специальные сигнальные свистки, с помощью которых можно подражать голосам птиц, обитающих в южных странах.

Парашютисты, действующие с подводных лодок

Вернувшись на остров Сайпан, я подробно доложил командиру отряда Карасиме о результатах своей поездки в Токио, и мы сразу же приступили к формированию диверсионно-разведывательного отряда, который должен был действовать с подводной лодки.

Однако среди офицерского состава парашютного отряда нашлось много таких, которые неодобрительно смотрели на это дело. Они считали, что в будущем обязательно представится возможность проводить воздушно-десантные операции, а поэтому предлагали парашютному отряду не связываться с «неповоротливой морской черепахой», как они с пренебрежением называли подводную лодку. Они подвергали сомнению идею создания диверсионно-разведывательных отрядов, утверждая, что эта затея приведет только к ненужной гибели людей.

В то же время среди парашютистов было немало и таких, которые, услышав о предстоявших операциях, стали просить о зачислении во вновь создаваемый отряд.

Я не меньше, чем кто-либо другой, питал чувство любви и привязанности к парашютному отряду, на обучение которого отдавал все свои силы с первого дня его существования. Но я понимал, что при сложившейся военной обстановке невозможно рассчитывать на проведение воздушно-десантных операций, и поэтому был согласен с формированием за счет парашютного отряда другого подразделения, которое могло бы активно участвовать в боевых действиях — даже, если потребуется, с так называемой неповоротливой черепахи.

В моей роте служил младший лейтенант Сэнно. Он отлично владел приемами штыкового боя и был хорошим гребцом, не раз

одерживал победу на состязаниях, проводившихся между армией и флотом. Этот офицер являлся ветераном войны, участвовавшим в боевых действиях с начала войны против Китая, отличался здравым суждением. Я не раз пользовался его советами, которые были весьма ценны.

Во время нашего пребывания на юге Сэнно каждый вечер перед тем, как повесить над постелью защитные сетки от москитов, обязательно разводил под полом жилья огонь, дым которого отгонял этих надоедливых насекомых. По его совету были вырублены все деревья и кустарники, росшие у наветренной стороны жилья. Благодаря этому у нас по сравнению с другими подразделениями было очень мало случаев заболевания малярией. Сэнно поучительно говорил мне: «Командир, в походных условиях не следует устраивать роскошные казармы, обставлять их и т. п., чтобы жить в них с такими же удобствами, как в Японии. Дело в том, что во время перемещений после длительного пребывания на одном месте возникнет много забот и беспокойств, что может явиться причиной ухудшения морального состояния личного состава». Я понимал, как справедливы эти слова, и чувствовал, что настало время, когда наш отряд на Сайпане должен будет на деле последовать этому совету. Советы Сэнно касались и парашютной подготовки.

Известно, что в прошлом даже великим людям нелегко было следовать принципу: «В мирное время не следует забывать о войне». А про нас, обыкновенных смертных, охваченных слепым благоговением перед мощью императорского военно-морского флота, нечего и говорить. Подобное благоговение испытывал и я, так как мне сравнительно много пришлось соприкасаться с высшими кругами со времени начала первых опытных прыжков с парашютом.

Новый отряд был создан в основном на базе моей 1-й роты. Он получил название «101-й особый десантный отряд военно-морской базы Сасебо». В его состав вошло свыше десятка парашютистов с большим боевым опытом из других рот. Среди них был и знаменосец парашютного отряда Уэхара. Это произошло 10 января 1944 года.

В Японии тем временем в военно-морской артиллерийской школе в Татэяма формировался 101-й особый десантный отряд военно-морской базы Куре, командиром отряда был назначен капитан 3-го ранга Ямаока. Несколько позднее начал создаваться 102-й особый десантный отряд военно-морской базы Сасебо во главе с капитан-лейтенантом Цунэбан.

Эти по существу диверсионно-разведывательные отряды, предназначавшиеся для действий с подводных лодок, получили название «особых отрядов S», а операции, которые они должны были проводить, — «особых операций S».

Из Японии на Сайпан срочно прибыл специалист — офицер управления кораблестроения, и под его руководством стали проводиться практические занятия по применению фугасных и зажигательных боевых зарядов замедленного действия.

Имевшиеся в моем отряде взрыватели замедленного действия представляли собой небольшую коробочку объемом 20 см^3. В ней вместо часового механизма помещался предохранитель в виде проволочки из платинового сплава. К одному из концов этого предохранителя присоединялся детонатор. Как только происходил разрыв предохранителя, детонатор срабатывал. Перед самым подрывом или поджогом объекта коробочка наполнялась специальной жидкостью (ее название я не помню), которая разъедала предохранитель. Время замедления взрыва зависело от диаметра проволочки предохранителя. Насколько мне припоминается, у нас имелось четыре разных предохранителя, которые обеспечивали замедление взрыва соответственно на 1, 3, 15 и 30 минут.

Фугасные и зажигательные заряды были небольшими, удобными для переноски, они весили около 3 кг. Однако взрыватели замедленного действия были несовершенны. Они срабатывали неточно, что представляло собой серьезную опасность. В связи с этим я дважды вылетал в Японию, но безрезультатно.

Скоро до меня дошел слух об изобретении нового взрывчатого вещества огромной разрушительной силы, небольшое количество которого (размером со спичечную коробку) будто бы может разнести целое здание. Говорили, что якобы изобретатели этого вещества погибли при проведении опытов. Я попробовал сделать запрос об этом взрывчатом веществе в Морской генеральный штаб, но мне ответили, что слухи не соответствуют действительности.

Отправляться на выполнение сопряженных с большим риском для жизни специальных заданий, имея несовершенные заряды весом до 3 кг, было крайне опасно. Мне казалось, что в таком большом военно-морском флоте, каким являлся наш, должны быть более совершенные и мощные средства. Я писал в штаб, что с оружием, которое мы получаем от армии, можно только легко погубить себя, а не добиться крупных военных успехов, на которые рассчитывает командование, и просил помощи. В своем запросе я

не стеснялся, так как меня крайне беспокоила судьба 250 дорогих, преданных мне подчиненных, которые могли через месяц расстаться с жизнью.

«Я не обманываю вас. Это все, что мы можем дать вам при настоящих возможностях Японии. Ведь вам должно быть известно, что мы до сих пор стремились удовлетворить все запросы вашего отряда, обеспечивая его по сравнению с другими воинскими частями самыми лучшими образцами оружия», — ответил мне работник Морского генерального штаба. От этих откровенных слов мне стало не по себе. Действительно, что можно было еще требовать, если в эту войну пришлось уделять главное внимание производству самолетов и подготовке летного состава, поскольку авиация превратилась в главную силу.

В результате непрерывных боев на истощение военно-морской флот к тому времени был серьезно ослаблен. В личном составе флота появилось много совсем молодых розовощеких юнцов, которые были направлены на фронт после непродолжительного обучения и теперь участвовали в жарких боях с противником. Однако имелось еще и немало «старичков», прослуживших в армии по 20 и 30 лет, которые теперь оставались без дела. Находясь, подобно нашему парашютному отряду, на отдаленных островах, которые не интересовали противника, они вынуждены были изнывать от скуки.

Некоторые злые шутники из числа летчиков говорили, что в мире существуют три совершенно ненужные вещи: египетские пирамиды, Великая Китайская стена и японский линейный корабль «Ямато».

И в самом деле, для Японии с ее скудными ресурсами иметь такой крупный корабль было роскошью. Неужели не было другого, более разумного пути развития флота? Однако в условиях, когда господствовала теория создания крупных кораблей с мощной артиллерией, японские военные руководители, будучи приверженцами английских концепций в вопросах военно-морского строительства, не стремились последовать примеру американцев, и никакие новые идеи не встречали поддержки. Чувствовалась недооценка исследовательской работы и ее отсталость.

Рассчитывать в таких условиях на получение более совершенных видов оружия для диверсионных действий отряда было бесполезно. Оставалось только положиться на способности подчиненного личного состава и судьбу.

«Ладно, — про себя решил я, — будем врываться в расположение противника с 3-килограммовыми подрывными зарядами. Мощь нашего удара скажется в том, что от наших подрывных зарядов будут взрываться бомбы противника, причиняя ему ущерб».

Специальная подготовка к «операции S»

Из Японии на остров Сайпан прибыла подводная лодка I-43, которой командовал капитан-лейтенант Фукуда, окончивший военную школу вместе со мной. На ее борту находился «специальный катер S». Он устанавливался на палубе, подводная лодка могла погружаться вместе с ним и двигаться в подводном положении. В днище катера имелся продолговатый вырез длиной 80 см и шириной 50 см, который после всплытия подводной лодки на поверхность задраивался крышкой с резиновой прокладкой. Двигатель катера предохранял водонепроницаемый металлический кожух.

Во время высадки в расположение противника десантники должны были почти одновременно с всплытием подводной лодки быстро выбраться через люк на открытую палубу, освободить крепления катера и задраить отверстие в днище. После этого подводная лодка должна была погрузиться, а катер с десантниками — остаться на плаву. В это время требовалось снять с двигателя водонепроницаемый кожух, запустить двигатель, включить гребной винт и самостоятельно двигаться к берегу или нужному объекту.

Личный состав отряда прежде всего отрабатывал посадку на подводную лодку, затем действия во время ее погружения и всплытия и, наконец, посадку в катер для самостоятельного движения. Особых трудностей в этом деле не встретилось, и через несколько дней десантники уже могли в течение 5 минут после всплытия подводной лодки подготовить катер для следования к объекту. Затем личный состав отряда целиком переключился на отработку приемов, которые были необходимы при выполнении различных заданий.

По внешнему виду японцы значительно отличаются от англосаксов, поэтому здесь у нас было мало шансов на то, чтобы подделываться под европейцев. Однако, зная, что солдаты противника носят волосы, командир приказал всему личному составу отряда в

нарушение существовавшего во флоте порядка[1] завести прически, и мы с большим нетерпением ожидали, когда отрастут волосы.

Основное внимание в нашей подготовке обращалось на развитие способности видеть в ночных условиях. Личному составу отряда раздали специальное пособие — брошюру, которая называлась «Способы развития силы зрения в ночных условиях».

В этом пособии говорилось, что сетчатка глазного дна имеет два вида нервов, один из которых чувствителен к световым лучам днем, а другой — ночью. Мы должны были стремиться к тому, чтобы, применяя научный метод, максимально развивать нерв, чувствительный к световым лучам ночью. С этой целью в брошюре рекомендовалось принимать больше пищи, богатой витамином А, и в течение длительного времени находиться в темноте с открытыми глазами. В связи с этим мы стали проводить занятия только ночью.

С заходом солнца по сигналу трубы, означавшему для нас подъем, мы вставали, приводили себя в порядок, шли не то завтракать, не то ужинать, а потом отправлялись на занятия. В течение всей ночи отряд совершал передвижения по острову, отрабатывая учебные задачи. С восходом солнца мы прекращали занятия и, «поужинав», весь день спали под защитными сетками от москитов в казармах, которые сильно накаляло южное солнце. Сначала нам не спалось днем, во всем теле чувствовалась усталость, голова была как будто не своя. Но через две недели после перехода на новый режим самочувствие улучшилось. Привычка — большое дело!

В парашютном отряде также приходилось проводить занятия в ночное время, но они там не доходили до такой степени напряжения, как теперь у нас. В результате систематических занятий через месяц после их начала мы были настолько подготовлены, что могли действовать в ночное время почти с таким же успехом, как и днем.

Однако как бы сильно ни был развит нерв, с помощью которого человек видит в ночное время, он не может различать предметы при полном отсутствии световых лучей. Мы убедились в этом на практике.

В центральной части Сайпана находится самая высокая гора острова — Тапотчау. У ее подошвы растет очень густой лес, в его чаще даже в полдень очень темно.

[1] В японском военно-морском флоте носить прически разрешалось только офицерскому составу. При этом младшие офицеры могли иметь только короткую прическу. *(Прим. перев.)*

Однажды в этом лесу с нами произошел такой случай. Мы осторожно пробирались по тропинке, которая вела в глубь огромной лесной чащи. Вдруг я почувствовал, что моя нога, не встретив опоры, повисла в воздухе. Я успел схватиться за куст. Оказалось, что нахожусь на краю крутого обрыва. Не успел я прийти в себя от испуга и подать сигнал остальным, как раздался пронзительный крик. Это с обрыва сорвался старшина, сигнальщик Комэбана. Немедленно был подан сигнал о прекращении движения, и мы с электрическими фонарями отправились на поиски сигнальщика. Наконец он был найден. Во время падения старшина получил много ран и ушибов, состояние его было очень тяжелое.

Некоторые стали даже завидовать животным, собакам и обезьянам, которые, как они думали, могут видеть в абсолютной темноте. Но это продолжалось недолго. Мы встретились с таким фактом. В том же лесу мы наткнулись на небольшую обезьяну, которая сидела на нижнем суку дерева. Еще миг — и один из парашютистов коснулся бы лицом ее морды. Обезьяна вначале не шевельнулась и не проявила никакого беспокойства, но потом поспешно убежала. После этого случая парашютисты стали думать, что и обезьяна, подобно человеку, ничего не различает в темноте при полном отсутствии света. А может быть, она спала в это время. Тем не менее после этого случая многие перестали завидовать хорошему зрению животных.

Впоследствии, находясь на острове Трук, мы привлекали местных жителей для наблюдения за самолетами противника в дневное время — у них очень хорошее зрение — и, к немалому нашему удивлению, они, как правило, замечали самолеты противника раньше, чем лучшие наблюдатели из числа японцев.

Наш 101-й особый десантный отряд состоял из четырех взводов:
1-й взвод — командир лейтенант Сасада;
2-й взвод — командир младший лейтенант Кавагути;
3-й взвод — командир младший лейтенант Нисио;
4-й взвод — командир младший лейтенант Яно.

Во взводе было по четыре отделения численностью по 10 человек, включая командира отделения. Отделение состояло из трех групп по 3 человека в каждой. Группа предназначалась для действий против одного какого-либо объекта.

Один из членов группы был вооружен легким пулеметом. Он обеспечивал огневую поддержку двум другим десантникам, кото-

рые имели карабины или автоматы, а также боевые заряды, при помощи которых они производили подрыв или поджог объекта.

Такими объектами являлись самолеты, склады боеприпасов и горючего, электростанции, штабы и т. п. На острове были выбраны подходящие учебные объекты, на которых отрабатывались нужные приемы. Весь личный состав отряда был строго предупрежден о том, чтобы в ходе занятий не врываться в жилища и не позволять каких-либо других действий, которые могли бы встревожить жителей или личный состав отряда. Несмотря на это, однажды несколько шутников незаметно подкрались к радиолокационному посту на горе и с громким криком напали на часового сзади, сильно напугав его. Придя в себя, часовой долго смеялся вместе с виновниками этого происшествия.

Неудавшийся налет на остров Моно

Меня вызвали на оперативное совещание (и одновременно для получения поздравления в связи с моим новым назначением) в штаб эскадры, находившийся на борту флагмана — линейного корабля «Ямато», стоявшего в то время на якоре у острова Трук.

В штабе эскадры я встретился с капитаном 2-го ранга Такао, который когда-то руководил нашей учебной группой в военной школе. Теперь он стал штабным офицером эскадры по артиллерийской части. Такао многое сообщил мне о ходе войны. Он тогда сказал мне:

— Я не думал, что ты оставишь парашютный отряд и станешь командиром особого отряда. Хотя даже если бы и удалось сейчас провести воздушно-десантную операцию, от которой все пришли бы в восторг, все равно не удалось бы изменить военную обстановку, сложившуюся не в нашу пользу.

Уже по этим словам можно было судить об атмосфере, царившей в штабе Соединенного флота. А обстановка в то время действительно с каждым днем становилась все более напряженной. Видимо, и сам командующий Соединенным флотом переживал тяжелые дни.

— Теперь я уже не мечтаю о блестящей воздушно-десантной операции. Такие операции являются лишь средством для сближения с противником. Но прибегать к ним только ради этого нет необходимости, — ответил я Такао. Меня самого тогда точил червь сомнения.

Мне казалось, что медлительность с нашей стороны будет только на руку противнику: она позволит ему укрепить свои позиции, и тогда вряд ли добьются успеха наши диверсионно-разведывательные отряды. Я думал, что лучше сейчас начать действия с «неповоротливой черепахи», пока имеются какие-то возможности.

— Ямабэ! Не спеши найти себе могилу. Ведь с тех пор, как стали испытываться парашюты, уже немало погибло парашютистов, к тому же ты потерял своего любимого брата, — говорили мне некоторые офицеры в отряде. Но я отнюдь не собирался умирать собачьей смертью. Я хотел сражаться и погибнуть в бою.

Мне казалось, что метод внезапного нападения, к которому прибегал военно-морской флот в начале войны, может увенчаться успехом даже и в условиях неблагоприятной для нас обстановки.

И вот настало время, когда нужно было отказаться от мысли выжить. Только боевые действия, в которых люди заранее обрекли себя на смерть, могли теперь обеспечить непременную победу. Впоследствии, когда пал остров Сайпан, я еще не считал, что все потеряно, но у меня уже не было уверенности в победе. Настроение было такое, что я готов был делать все, не задумываясь, к чему это приведет.

Мой отряд был подчинен штабу эскадры, действовавшей на юго-восточном направлении. Вскоре из Рабаула на остров Сайпан прилетел штабной офицер по артиллерийской части капитан 3-го ранга Дои. Он был прислан в качестве представителя штаба эскадры, ответственного за операции, которые должен был осуществлять наш отряд. Доставленный им приказ гласил:

«Выйти из Рабаула, скрытно подойти ночью к острову Моно (Соломоновы острова), произвести высадку десанта и стремительным налетом уничтожить штаб противника, склады боеприпасов и горючего, самолеты и т. д.».

В конце февраля 1944 года мой отряд, погрузившись на подводную лодку и моторное судно, покинул остров Сайпан и взял курс на Рабаул.

Члены женского «Общества защиты Родины» изготовили для нас знамя, которое было освящено в синтоистском храме острова. Перед самым отплытием я под звуки барабана, в который бил настоятель храма, торжественно пронес знамя на борт подводной лодки и водрузил его на мачту.

Это знамя должно было поднять боевой дух личного состава. На нем под изображением шести старинных монет — гербом моей родной деревни Синдэнко уезда Уэда префектуры Синано — была написана крупными иероглифами молитва: «Наму Хатиман Дайбосацу»[1].

Провожавшие нас парашютисты и японские жители от души желали нам счастливого пути. Они говорили: «Желаем удачи! Будем молиться о наступлении вечного мира». Жаль было покидать Сайпан и расставаться с боевыми соратниками. Никому, кроме бога, не ведомо было, что мы прощались навсегда.

У всех у нас вызывало гнев лицемерие англосаксов, которые на словах стремятся показать себя друзьями восточных народов и много распространяются о демократии, а на деле считают за людей только себя.

По плану, мой отряд сразу же по прибытии в Рабаул должен был действовать против острова Моно. Поскольку времени у нас оставалось очень мало, я решил вместе со штабным офицером Дои отдельно от отряда выехать в Рабаул раньше для уточнения деталей и разработки предстоящей операции. 20 февраля мы переправились на соседний с Сайпаном остров Тиниан, откуда затем намеревались вылететь в Рабаул на самолете Кусадзики — начальника штаба эскадры, действовавшей в юго-восточном направлении.

На остров Тиниан прибывали из Японии самолеты 1-й воздушной эскадры, которой командовал вице-адмирал Сумида, бывший начальник учебного отдела военной школы, где я обучался. Эта эскадра создавалась за счет сосредоточения в ней всех остававшихся в Японии самолетов. Она представляла собой в тот момент единственную боеспособную эскадру базовой авиации.

В сопровождении Кусадзики мы побывали в штабе воздушной эскадры, где встретили немало офицеров, которые также были склонны перебраться в Рабаул после обеспечения господства в воздухе во внутренней зоне района Южных морей,

В то время от нашего патрульного самолета поступило донесение о том, что на востоке движется быстроходное оперативное соединение противника. Началась подготовка к отражению возможного ночного воздушного налета.

Ночью я вместе с Кусадзикой и Дои зашел в клуб «Нанье Кохацу», который находился далеко от аэродрома в западной части

[1] Хатиман — бог войны в синтоистском пантеоне, указанная фраза в примерном переводе означает: «С нами бог Хатиман!» *(Прим. ред.)*

острова. Здесь мы фотографировались на память с детьми японских служащих, пили ром, приготовленный из сахарного тростника, ели су-кияки[1] из курицы. Из клуба отправились спать с сознанием того, что, возможно, на следующий день придется участвовать в бою.

Наутро, еще до рассвета, мы вместе с начальником штаба эскадры осмотрели позиции на морском побережье, которые занимала рота Сайто из состава парашютного отряда. Ночью большая часть личного состава этой роты была направлена на аэродром для сооружения капониров, чтобы укрывать самолеты. На позициях оставалось не более 20 человек. Если бы противник предпринял попытку высадиться в этом районе, создалось бы исключительно тяжелое положение. Но, к счастью, этого не случилось.

На рассвете отдельные палубные бомбардировщики и истребители противника совершали одиночные, а затем начались массированные налеты на остров.

В результате загорелись здания сахарной компании, одно за другим получали повреждения или шли ко дну небольшие суда, стоявшие на якоре в порту.

Во время воздушных налетов противника было повреждено много наших самолетов. Самолет начальника штаба эскадры также был выведен из строя.

Через несколько дней я вылетел на бомбардировщике на остров Трук. Подводная лодка I-43, на которой отправились в Рабаул 70 человек из состава моего отряда под командованием младшего лейтенанта Кавагути, не давала о себе знать. В штабе 4-й эскадры мне сказали, что эта подводная лодка могла быть потоплена в прибрежных водах острова Трук во время недавних воздушных налетов противника. Однако не исключалась и возможность того, что она, не заходя в порт острова Трук, направилась прямо в Рабаул. Молясь о благополучном исходе дела, я в тот же день вылетел на самолете с острова Трук.

Ввиду того, что истребители противника несли непрерывную патрульную службу в воздухе, производить посадку днем было бессмысленно. Поэтому мы рассчитали свое время так, чтобы проскочить к Рабаулу после захода солнца.

Миновав Кавиенг, наш самолет попал в сильный ливень, который не давал возможности обнаружить сверху аэродром в Ра-

[1] Японское национальное блюдо. *(Прим. перев.)*

бауле. При посадке в таких условиях мы могли врезаться в гору. В конце концов на какой-то миг нам удалось через разрыв в облаках увидеть аэродром и благополучно приземлиться.

В Рабауле я нашел часть моего отряда под командованием Сасада, прибывшую туда на моторном судне. Первым долгом я спросил Сасада о подводной лодке с группой Кавагути. Он ответил, что подводная лодка в Рабаул не прибывала. Я тут же отправился в штаб эскадры, но и там ничего не знали о судьбе моих людей. Подводная лодка I-43 с частью моего отряда бесследно исчезла, и мы о ней ничего не узнали[1]. Это был очень тяжелый, если не смертельный удар для моего отряда. Трудно было пережить такую утрату.

В течение моего месячного пребывания в Рабауле авиация противника совершала ожесточенные налеты на порт. Почти все наземные сооружения были разрушены. Не уцелел даже кран, предназначенный для подъема специального катера на подводную лодку.

Скоро Рабаул из-за непрерывных налетов авиации противника стал опасным и непригодным для стоянки подводных лодок.

Если раньше мы были лишены транспортных самолетов, то теперь из-за резкого изменения обстановки на фронте оказались и без подводных лодок. Подразделения Яно и Нисио — последние подразделения моего отряда, которые также должны были прибыть в Рабаул на подводных лодках, так и остались на острове Трук.

Наши истребители перестали появляться в воздухе. Полностью прекратилось сообщение по воздуху. Только иногда отдельные самолеты с большим риском вылетали на остров Трук и возвращались обратно, выполняя особо важные задания или доставляя хинин для больных малярией.

В сложившейся обстановке наша операция против острова Моно, к которой мы так усердно готовились, не могла быть осуществлена. Напрасно погибли 70 дорогих мне подчиненных во главе с младшим лейтенантом Кавагути. Глубоко скорбя об этих жертвах, мы вынуждены были отказаться от проведения задуманной операции.

В штабе эскадры мне предложили возвратиться на остров Трук, а оттуда я вылетел в Японию для решения дальнейшей судьбы моего отряда.

[1] Подводная лодка I-43 была потоплена 15 февраля 1943 года американской подводной лодкой «Эспро» в 280 милях к юго-востоку от Гуама. *(Прим. ред.)*

Как было ни тяжело, но я вынужден был пока оставить подразделение лейтенанта Сасада в Рабауле.

В апреле 1944 года я отплыл из Рабаула на подводной лодке, которой командовал Итакура. Это была последняя подводная лодка из базировавшихся в Рабауле.

Итак, крепость Рабаул, ранее наводившая ужас на противника, теперь превратилась в осажденный лагерь, брошенный на произвол судьбы в 2600 милях от родины. В условиях полного превосходства противника в воздухе там каждую минуту можно было ожидать высадки десанта.

Сколько бы дивизий ни обороняли Рабаул, судьба его представлялась мне крайне печальной. И все это потому, что у нас в Рабауле не было самолетов.

План контрвысадки на остров Сайпан

Острова Южных морей — это острова мечты, песни и романтики. И удивительного цвета вода, и ярко-зеленая растительность под ослепительными лучами знойного южного солнца вызывают здесь какие-то особенные чувства, совершенно отличные от тех, которые возникают у людей, например, в Японии.

Остров Трук, один из таких чудесных островов, произвел на меня такое сильное впечатление, которое, вероятно, до самой смерти не изгладится из памяти. Когда мы еще во время тренировок подходили к этому острову, то я испытывал чувство, подобное тому, какое бывает у счастливого человека с незапятнанной душой, человека, любимого родителями и любящего все на свете.

Оказавшись на берегу этого замечательного острова по прибытии из Рабаула, я увидел прежде всего свежие следы недавней бомбардировки. И хотя по-прежнему сияло яркое южное солнце, такой же прекрасной оставалась растительность и так же чудесно выглядела морская вода, я не ощутил в этот раз прилива чувства радости. Теперь мне Трук уже не казался островом мечты и романтики: он предстал передо мной во всей своей суровой действительности, которую можно назвать одним словом — война. Возможно, другое отношение к острову появилось под влиянием впечатления, которое произвела на меня слабость 4-й эскадры, не сумевшей отбить жестокие удары палубной авиации быстроходного оперативного соединения противника. Личный состав находившегося на этом острове штаба этой эскадры при-

обрел худую славу. Эту эскадру стали называть «мертвой эскадрой».

На острове меня ожидал личный состав двух подразделений моего отряда, которым так и не удалось попасть в Рабаул. Подразделения размещались в казармах недалеко от берега моря. Несмотря на систематические бомбардировки, эти казармы остались совершенно невредимыми.

Таким образом, положение моего отряда в то время было незавидным. Примерно одна треть его нашла смерть в морской пучине, а оставшиеся подразделения были разрозненны: два находились здесь, а одно — в Рабауле.

Побыв некоторое время со своими людьми, я вылетел в Японию для получения дальнейших указаний непосредственно от Морского генерального штаба относительно дальнейшей судьбы отряда и его действий.

В Морском генеральном штабе мне сказали, что военное положение Японии очень тяжелое и что не может быть и речи ни о каких наступательных действиях, надежда на проведение которых все еще теплилась в моей душе. Я понял, что командованию не до нас. Мне было предложено вернуться на остров Трук и ожидать там распоряжений. Скрепя сердце я вынужден был подчиниться этому приказу.

В пути самолет сделал посадку на острове Сайпан для заправки. Улучив свободную минутку, я побывал в родном парашютном отряде. Когда я подошел к его расположению, группа парашютистов во главе с лейтенантом Кавасимой, который служил в отряде с первых дней его создания, перевозила упакованные парашюты в пещеру у подножия горы Тапотчау. Мне сообщили, что отряд временно передан в непосредственное подчинение штаба эскадры, действовавшей в центральной части Тихого океана, и на него была возложена задача по обороне одного из районов острова Сайпан. В связи с этим парашюты пока стали не нужны.

Таким образом, парашютный отряд военно-морского флота окончательно перестали считать подразделением, предназначенным для действий на первой линии, и у него уже не оставалось шансов, чтобы проявить присущие ему качества. От этого у меня на душе стало грустно.

На пристани у Гарапана повсюду были навалены материалы, выгруженные прибывшими на остров сухопутными войсками, а в самом городе беспорядочно располагались только что высадив-

шиеся пехотные части, вопрос о размещении которых еще не был решен.

Девушки, прислуживавшие в ресторанчике, в котором парашютисты иногда проводили время, днем уходили на работу по трудовой повинности, и поэтому, когда я зашел туда, никого из них не застал. Мне сказали, что они находятся на земляных работах в районе Ореай, где строилась запасная посадочная площадка.

На острове оставалось много японских граждан, в том числе женщин и детей, которые еще не успели эвакуироваться. Был среди них со своей семьей и мой земляк Мисайду, заведовавший больницей в городе Гарапан. Он не раз приглашал меня к себе и хорошо угощал. Он мне говорил, что в Японию он не поедет, а если противник высадится на остров, то он отдаст флоту все свое имущество вплоть до автомашины и пойдет воевать.

Мне рассказали, что, после того как транспортное судно с японскими репатриантами вскоре же после его выхода из порта было потоплено подводной лодкой противника на глазах у населения города Гарапан, почти у всех отпало желание возвращаться в Японию.

Так как на острове царила страшная суматоха, я спросил, не ожидается ли высадка вражеского десанта. Мне ответили, что особых оснований к тому нет. Считали, что противник скорее всего попытается высадиться в Рабауле или на острове Трук. Поэтому мне настоятельно советовали быстрее вернуться на остров Трук и принять меры к усилению его обороны.

На острове Сайпан весь личный состав парашютного отряда вместе со своим командиром Кавасимой отрывал окопы в районе маяка Катори (между городом Гарапан и базой гидросамолетов), где мы еще во время учебных занятий часто практиковались в инженерном оборудовании позиций.

В последней декаде апреля я вернулся в свой отряд на остров Трук.

15 июня 1944 года противник неожиданно начал высадку на остров Сайпан. Эта новость ошеломила личный состав моего отряда, в котором насчитывалось всего 120 человек. Она особенно поразила меня

Я живо представил себе положение на острове Сайпан перед высадкой противника. Там находилось большое количество японских жителей, которые не успели вернуться на родину. Части сухопутных войск только-только закончили размещение по своим

участкам и приступили к оборудованию позиций. Кроме батареи из четырех 150-мм орудий, установленных на берегу залива Лаулау, другой морской тяжелой артиллерии на острове не было. К тому же эти орудия были установлены в том месте, где еще перед Первой мировой войной производили высадку германские войска. Теперь же противник избрал для высадки участок побережья в районе Ореай.

На острове Маниагасса, находящемся у входа в порт острова Сайпан (мы называли его «военным кораблем»), было установлено еще одно 150-мм орудие, хотя оно могло не уцелеть в результате налетов авиации и артиллерийского обстрела с кораблей противника.

Парашютный отряд был вооружен легким оружием или оружием облегченного типа, которое не подходило для обороны острова. Наконец, неясно было, как будут обороняться части сухопутных войск.

Согласно радиосообщению, поступившему с острова Сайпан, в первую ночь высадки десанта парашютный отряд смело атаковал его и как будто полностью уничтожил. Однако, согласно радиосообщению, полученному на третью ночь, на аэродроме Аслито велась ожесточенная перестрелка трассирующими снарядами. Предполагали, что противнику удалось окружить пехотную часть или остатки парашютного отряда.

Как раз в это время я получил приказ высадиться со своим отрядом на остров Сайпан, чтобы помочь гарнизону острова ликвидировать вражеский десант. Нам представлялась возможность, которую мы давно ждали,— принять непосредственное участие в боевых действиях. На остров Трук прибыла подводная лодка, чтобы перебросить мой отряд.

Итак, нам предстояло высадиться на хорошо знакомый остров, где находился родной парашютный отряд, и нанести удар по противнику, который высадился там.

Однако в тот день неожиданно поступила телеграмма, в которой сообщалось, что противник с помощью радаров обнаружил наши подводные лодки, занявшие боевые позиции для атаки вражеских военных кораблей в водах острова Сайпан, и потопил семь из них. Это означало, что мы не сможем приблизиться к острову и произвести высадку.

Снова мы оказались связанными из-за транспорта по рукам и ногам. Мысль о том, что гарнизон острова Сайпан погибнет, вызвала слезы горечи и печали.

«Операция Z», которую военно-морской флот намечал провести с целью достижения таких же решающих результатов, как в морском сражении у Гавайских островов, не увенчалась успехом, и остров Сайпан в конце концов пал.

С этого момента Япония оказалась в зоне действий американских бомбардировщиков В-29. Негодованию, охватившему нас в связи с происшедшим, не было предела.

В моей памяти и по сей день сохраняются печальные образы оставшихся на Сайпане японских граждан, в том числе женщин и детей, которые вместе с жизнерадостными молодыми парашютистами жили верой в благополучие своей родины.

План воздушно-десантной операции на Марианских островах

Итак, благодаря перипетиям военной обстановки парашютный отряд военно-морского флота, который командование перестало рассматривать как боевое подразделение первой линии, закончил свое существование. Личный состав отряда погиб, так и не проявив в полной мере присущих ему особых качеств. 101-й особый десантный отряд военно-морской базы Сасебо, созданный за счет парашютистов и предназначавшийся для диверсионно-разведывательных действий с подводных лодок, оставался разделенным на две части: одна располагалась на острове Трук, другая — в Рабауле. Из-за отсутствия транспортных средств личный состав отряда бездействовал. Таково было положение, которое сложилось к этому времени. В Японии же не было ни одного обученного парашютного подразделения[1].

Перед самым окончанием войны, когда я находился на острове Трук, поступила телеграмма о переводе меня в Японию. По-видимому, мне предстояло участвовать в высадке парашютного десанта на острове Окинава, так как гроза надвигалась уже на Японские острова.

На Трук прибыла подводная лодка, доставлявшая предметы снабжения гарнизонам отдаленных островов. Мне было приказано отплыть на ней. Но, к немалому моему удивлению, как раз перед самым отплытием поступила вторая телеграмма с указанием отложить выезд на некоторое время. Это было связано с

[1] По другим источникам, в конце 1944 года в Японии была сформирована воздушно-десантная дивизия из отдельных частей. *(Прим. ред. 1959 г.)*

тем, что появился императорский указ о прекращении военных действий.

Долгожданный приказ о проведении воздушно-десантных операций, как теперь мне известно, все же был отдан, но это произошло в то время, когда моему отряду оставалось только бороться с голодом на далеких островах.

Однако намеченным воздушно-десантным операциям не суждено было осуществиться, так как этому помешал императорский указ о прекращении военных действий. Этот акт главы государства был вынужденным шагом, сделанным в условиях стремительных темпов наступления противника и в связи с беспрецедентным применением последним атомного оружия против нашей страны.

Воздушно-десантные операции должны были сыграть исключительно важную роль. На десантников и подводных смертников[1] возлагались надежды как на последний козырь в решающем сражении за Японские острова. Командование военно-морского флота прилагало все силы к тому, чтобы быстрее закончить приготовления. Таким образом, воздушно-десантные операции в этот период стали насущной необходимостью.

Ниже я расскажу о намерениях командования перед самым окончанием войны, которые были известны только ограниченному числу лиц высшего командного состава и командиров соответствующих отрядов. Я узнал об этом из бесед с командирами 101-го особого десантного отряда военно-морской базы Куре и 105-го особого десантного отряда военно-морской базы Йокосука, которые должны были участвовать в операциях.

«Побежденные не рассуждают о битве» — гласит пословица. Поэтому командиры двух упомянутых выше отрядов также не хотели рассказывать мне о существовавших планах, хотя они и остались только на бумаге. Однако я все же их упросил, и они согласились на то, что я опубликую сообщенные ими сведения. Мне кажется, что огласка этих данных поможет понять все трудности военно-морского флота, намеревавшегося отразить высадку союзных войск на Японские острова, и представить себе, как высок был дух личного состава отрядов, которые должны были участвовать в операциях.

В июле 1944 года пал остров Сайпан, а через четыре месяца начались налеты бомбардировщиков В-29 на Японию. В марте

[1] Имеются в виду человекоуправляемые торпеды «Кайтэн», а также, видимо, взрывающиеся катера «Синьё». *(Прим. ред.)*

1945 года та же участь постигла остров Иводзима, и с этого времени Япония оказалась в зоне действий не только бомбардировщиков, но и истребителей противника. В японских городах запылали пожары.

Наши истребители в условиях господства противника в воздухе не могли проводить активные действия. К тому же уровень подготовки летного состава сильно снизился по сравнению с тем, что было в начале войны. Одним словом, над Японией безраздельно господствовала авиация противника.

Тактико-технические данные бомбардировщиков В-29 непрерывно улучшались в ходе войны. Наступательные и оборонительные возможности этих самолетов значительно возросли, и они уже выходили победителями даже в единоборстве с нашими истребителями. Массированные налеты бомбардировщиков наносили большой ущерб.

Сначала они разрушали аэродромы, а потом стали бомбить военные предприятия на территории Японии. В последующем противник направил свои удары против баз нашей авиации и особых подводных средств, которые считались последним козырем в решающем сражении за Японские острова.

Очевидно, что если бы противнику было позволено действовать и дальше в таком же духе, то планы решающего сражения за метрополию оказались бы неосуществимыми. Встала задача уничтожить бомбардировщики В-29. В случае успешного выполнения этой задачи Япония избавилась бы на некоторое время от ожесточенных бомбардировок и получила бы возможность продолжать производство особо необходимого ей оружия, и таким образом повысились бы шансы на то, чтобы выиграть решающее сражение за Японские острова.

Основной замысел Главной ставки и Морского генерального штаба в намечавшемся сражении заключался в следующем. Военно-морской флот, которому отводилась главная роль, должен был уничтожить одну треть сил десанта противника до достижения ими побережья. Остальные две трети в случае их высадки должны были быть разгромлены на суше подвижными группами сухопутной армии.

В июне 1945 года пал остров Окинава. Следовало ожидать, что за этим последует высадка противника на один из японских островов. Предполагалось, что это будет в сентябре или октябре месяце.

Командование поставило перед собой задачу, несмотря ни на какие трудности, уничтожить бомбардировщики В-29, так как это был единственный путь к успешному проведению операций с целью воспрепятствовать войскам противника высадиться на территории собственно Японии.

Истребительная авиация, безусловно, была не в состоянии справиться с такой задачей. Нужно было изыскать другое средство. И вот у высшего командования зародился план проведения воздушно-десантных операций, которые, по его мнению, должны были привести к уничтожению бомбардировщиков на их базах. В порядке подготовки к этим операциям был намечен ряд секретных мероприятий.

В разработке плана принимали участие: покойный вице-адмирал Ониси Такидзиро, его высочество принц Такамацу, представитель Морского генерального штаба капитан 2-го ранга Сикано, офицеры штаба главнокомандующего капитан 2-го ранга Урабэ и капитан 3-го ранга Тихая, а также ответственный за проведение испытаний капитан 2-го ранга Сумида из йокосукского авиационного отряда.

В то время на аэродромах на Марианских островах, главным образом на островах Сайпан, Тиниан и Гуам, находилось около 1200 бомбардировщиков В-29. По оценке того времени, ежемесячное производство бомбардировщиков в США составляло 170 машин. Следовательно, если бы удалось уничтожить 1200 самолетов, Япония месяцев на шесть избавилась бы от массированных бомбардировок. За это время мы смогли бы полностью закончить все приготовления к решающим боям за Японские острова.

Готовя свой план, командование уже имело в виду несколько примеров смелых действий десантников на вражеских аэродромах. Так, армейский десантный отряд на трех тяжелых бомбардировщиках «Донрю» произвел в сумерках смелую посадку на аэродроме противника на острове Лейте (Филиппины) и в течение полутора суток удерживал его в своих руках. В другом случае армейское подразделение Котихо, посаженное на 11 тяжелых бомбардировщиков «Донрю», предприняло попытку приземлиться на аэродроме Короку на острове Окинава. Девяти самолетам удалось это сделать, и десантники удерживали захваченный аэродром в течение недели.

Противник, упоенный победами, был охвачен одним стремлением — наступать на собственно Японию, и не заботился об обо-

роне своих тыловых районов. Его авиабазы на Марианских островах в 1300 милях от фронта были забиты самолетами, и оборона этих баз была организована крайне слабо. Используя такую беспечность противника, можно было по примеру действий упомянутых выше армейских десантных подразделений успешно провести скрытную высадку десантов на аэродромы Марианских островов.

Таким образом, в создавшихся условиях надо было принимать все меры не к тому, чтобы сбивать бомбардировщики В-29 в воздухе, а уничтожать их на собственных базах. Это было бы более эффективным и единственно правильным способом действий.

В связи с этим и разрабатывался план проведения воздушно-десантных операций и велась необходимая подготовка к ним. Формировалось несколько посадочно-десантных отрядов численностью по 300—400 человек каждый.

Эти отряды получили название «Отори». Они были приданы 3-й воздушной эскадре и находились под общим руководством вице-адмирала Ониси.

Первым при морском авиаотряде в Татэяма был сформирован 105-й особый десантный отряд военно-морской базы Йокосука. Командиром отряда был назначен капитан 3-го ранга Кага.

По окончании обучения и оснащения отряд перевели на авиационную базу Мисава (префектура Аомори), откуда он должен был вылететь на задание. В составе этого отряда насчитывалось около 300 человек в возрасте 18—20 лет.

Укомплектование отрядов «Отори» проводилось особым порядком: в них по приказу начальника управления личного состава зачислялись только отборные унтер-офицеры.

В целях сохранения готовящихся операций в тайне план и решения по их осуществлению доводились до командиров отрядов устно через штабных офицеров. От письменных приказов и других документов, которые ранее применялись в таких случаях, совершенно отказались, то есть никаких документов по этим операциям не существует.

Вкратце план борьбы с вражеской авиацией сводился к следующему. В первом эшелоне для нанесения сильных бомбоштурмовых ударов по самолетам В-29 на аэродромах намечалось использовать реконструированные самолеты «Гинка» двух типов. Самолеты первого типа имели по двадцать 20-мм пулеметов, направленных стволами вниз; самолеты второго типа были снабжены

большим количеством малокалиберных бомб. Эти самолеты составляли первый эшелон. Вслед за ними вступали в действие посадочно-десантные отряды, составлявшие второй эшелон.

Их задача заключалась в том, чтобы произвести посадку на самолетах на аэродромы противника и затем с помощью специальных подрывных зарядов уничтожить находящиеся на аэродроме бомбардировщики В-29.

Эти операции должны были явиться действительно особыми наступательными операциями, проведение которых было связано с огромным риском. Поскольку от них зависела судьба Японии, личный состав этих отрядов был преисполнен решимости идти на самопожертвование. Но провести задуманные операции было чрезвычайно трудно, и поэтому невольно возникало сомнение в их успехе.

Уже не было уверенности в том, что война на Тихом океане приведет к победе Японии. Однако большинство личного состава отрядов «Отори» как патриоты эры Сева[1] горело желанием своими смелыми действиями сослужить службу будущему поколению поверженной Японии — как это сделали приверженцы сёгуната в последние дни его существования.

В военно-морском флоте Японии обучение проходило под девизом: «Храбрым и смелым может быть только тот, кто имеет высокую выучку». Но какими бы прекрасными качествами и высоким духом ни обладал личный состав отрядов, трудно было в условиях стремительных темпов наступления противника обучить людей должным образом.

В то время мой отряд был разбит на две части, которые находились в разных местах: одна на острове Трук, а другая — в Рабауле. Моральное состояние личного состава отряда было неудовлетворительное. В лучших условиях находился 101-й особый десантный отряд военно-морской базы Куре, сформированный с той же целью. Из-за отсутствия подводных лодок его должны были перебросить в район действий на транспортных самолетах. Этот отряд проходил обучение главным образом в военно-морской артиллерийской школе в Татэяма. В июне 1944 года он был пополнен за счет расформированного 102-го особого десантного отряда военно-морской базы Сасебо, и его численность увеличилась до 450 человек. Личный состав этого отряда, начиная с командира,

[1] Летоисчисление в Японии ведется по годам правления императоров. Сева — официальное название периода правления императора Японии Хирохито (с 1926 по 1994 год). *(Прим. ред.)*

капитана 3-го ранга Ямаока, представлял собой опытных, хорошо подготовленных воинов.

101-й особый десантный отряд военно-морской базы Куре первым из отрядов «Отори» получил боевой приказ о проведении высадки на Марианских островах. Объектами для его действий были избраны бомбардировщики В-29, находившиеся на островах Сайпан, Тиниан и Гуам.

Для доставки отряда на эти острова по всей Японии было собрано 30 средних бомбардировщиков, которые начали подготовку к операции при авиационном отряде Мисава. Здесь же сосредоточился весь личный состав отряда в количестве 450 человек.

В процессе подготовки было высказано опасение, что вследствие того, что фюзеляж и крылья бомбардировщиков В-29 имеют гладкую отшлифованную поверхность, взрывчатка не будет держаться на них. Кроме того, полагали, что из-за высокого расположения крыльев десантникам трудно будет прикреплять к ним заряды. Чтобы облегчить работу подрывникам, были изготовлены специальные присоски к подрывным зарядам, которые позволяли очень быстро прикреплять взрывчатку в любом месте самолета.

Поскольку уровень подготовки летного состава в то время по сравнению с начальным периодом войны был значительно ниже, летчики были малоквалифицированными, поэтому не представлялось возможности всей группе самолетов совершить перелет в район действий темной ночью. Было решено провести операцию при лунном свете, хотя в течение месяца для осуществления операции можно было использовать только несколько лунных ночей.

Сначала вылет был намечен на 14 июля. На каждый самолет предполагалось посадить по 15 человек. Однако в этот день самолеты маневренного оперативного соединения противника совершили массированные налеты на районы Тохоку и Хоккайдо, в результате которых были уничтожены почти все транспортные самолеты, подготовленные для переброски десантников. В связи с этим командование перенесло проведение операции на 19 августа.

Снова с огромным трудом было собрано и подготовлено 60 средних бомбардировщиков. Таким образом, вопрос обеспечения отряда самолетами был решен. Однако события развивались с необычайной быстротой.

6 августа 1945 года американцы сбросили атомную бомбу на город Хиросиму, а через несколько дней — на Нагасаки. Прошел

слух, что самолеты, доставившие эти бомбы, взлетели с аэродрома, находящегося на острове Тиниан. Необходимо было как можно быстрее вывести этот аэродром из строя. Но перед тем, как наступила долгожданная лунная ночь, был объявлен императорский указ о прекращении военных действий. Это случилось как раз за четыре дня до намеченной даты проведения воздушно-десантной операции, получившей кодовое название «Кэн» (Меч).

Если бы лунная ночь наступила четырьмя днями раньше, возможно, из личного состава 101-го особого десантного отряда военно-морской базы Куре в живых не осталось бы никого.

У парашютистов моего отряда, часть которого находилась на острове Трук, осталось в памяти от подготовки к предстоящей операции всего лишь то, как они тогда носили аккуратно причесанные с помощью кокосового масла на косой пробор длинные волосы.

Как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло. Счастье и несчастье ходят вместе. Судьба человека предопределена раз и навсегда, и узнать ее невозможно. Законы природы вечны и неизменны. Хотелось бы, чтобы такой же неизменной была и любовь к нашей родине ее сынов.

Парашютный отряд на острове Сайпан

Боевые товарищи погибли

Парашютный отряд, оставшийся на острове Сайпан, погиб в ожесточенном бою.

К счастью или к несчастью, я за три месяца до высадки противника на этот остров вылетел в Рабаул. То ли благодаря резкому изменению военной обстановки или по воле судьбы — я остался в живых.

Переводы военнослужащих из одной части в другую приводят, как считал покойный командующий соединенной эскадры Ямамато Исороку, к снижению боеспособности. Поэтому до самого окончания войны никаких перемещений среди личного состава парашютного отряда, за исключением раненых, не производилось. В результате того, что в военное время повышение в звании происходило быстро, в составе моего 101-го особого десантного отряда военно-морской базы Сасебо еще за год до прекращения военных действий не осталось никого ниже унтерофицера.

В других подразделениях военнослужащие, получившие унтер-офицерские звания, не привлекались к выполнению таких неприятных работ, как дежурство по кухне, чистка отхожих мест и т. п. В моем отряде этого осуществить было нельзя. Новоиспеченные унтер-офицеры, на долю которых выпадала такая работа, только иногда выражали недовольство ею.

В военно-морской флот я пошел ради парашюта. Поступая в военную школу, я предавался всевозможным мечтам и надеждам. У личного состава парашютного отряда была примерно такая же судьба. Все, начиная от командира отряда и кончая рядовыми, любили парашют. Во время войны мы спали под одной крышей, питались из одного котла и вместе переносили трудности и лишения. Среди личного состава установились близкие, почти родственные отношения. Мне особенно трудно забыть тех, кто был на Сайпане, и особенно дорогих мне товарищей, вместе с которыми я начал испытывать парашюты.

Заместитель командира отряда Мураяма, окончивший военную школу в одно время со мной, был смелым и энергичным, к которому я питал чувство глубокого уважения. Он очень завидовал мне, когда я уезжал в Рабаул для проведения операции в тылу противника. Занимаемая им должность заместителя командира отряда не давала ему свободы действий, и мне особенно хорошо было понятно его душевное состояние от вынужденного бездействия накануне высадки противника на остров Сайпан.

Перед выездом из Японии Мураяма должен был жениться. Он обратился ко мне за советом, как найти наилучший предлог, чтобы отказаться. В конце концов он как-то вышел из этого положения.

Капитан-лейтенант Сайто Минору незадолго перед войной справил свадьбу. Ему удалось прожить вместе с женой всего лишь около месяца. Это был молодой, энергичный мужчина, все время мечтавший о прыжках с парашютом.

Командир отряда капитан 3-го ранга Кавасима был добрым человеком. Когда мой отряд готовился к отправке в Рабаул, он, зная, что нас там не обеспечат должным образом, отдал нам почти все автоматы, необходимые для ближнего боя.

В парашютном отряде служили также Такэноути и Кавасима. Оба были командирами рот. Такэноути был холостяком, а у Кавасима, должно быть, имелась большая семья.

Я был закоренелым холостяком. Снимать квартиру мне не хотелось, поэтому я постоянно жил в казарме вместе с отрядом.

Иногда по вечерам у меня собирались друзья, и тогда мы непринужденно беседовали за бутылкой сакэ.

И теперь в моей памяти один за другим, как в калейдоскопе, проходят образы парашютистов отряда, заброшенного на остров Сайпан.

Я слышал, что парашютный отряд смело ворвался в район высадки десанта противника и почти целиком погиб в жарком бою.

Но как все это произошло? Такой вопрос, возникал у меня всякий раз, когда я вспоминал о тех, кто был в этом отряде. Я просматривал архивные документы, касающиеся боевых действий на острове Сайпан. В них подробно описывается общая обстановка на острове, но отсутствуют сведения об отряде Кавасимы.

Однако желание знать о последних днях парашютного отряда было велико. Хотелось почтить память погибших бойцов. Так мне подсказывала моя совесть — совесть человека, оставшегося в живых, который в свое время руководил парашютной подготовкой в этом отряде.

Но однажды ко мне домой зашел один из парашютистов, оставшихся в живых во время гибели отряда на острове Сайпан. Это была незабываемая встреча спустя более десяти лет. От него я впервые узнал о последних днях существования любимого парашютного отряда.

Поэтому мой рассказ о последнем бое, в котором решилась судьба отряда, я буду вести с его слов. Однако прежде чем перейти к описанию этого боя, я должен сделать оговорки.

Во-первых, то, что читатель прочтет ниже, не является художественным рассказом; это всего-навсего хронологическое изложение фактов, действительно имевших место. Мне кажется, что выбор такой формы изложения имеющегося у меня материала наиболее правилен, так как я не имею права приукрашивать боевые факты и тем более излагать их в увлекательной форме.

Во-вторых, примерно за две недели до начала работы над данной книгой я получил в подарок от одного человека, узнавшего о моем намерении, книгу «Синие воды Сайпана», написанную Аоки Такаси — еще одного члена парашютного отряда, оставшегося в живых. (Эта книга была издана несколько лет назад, но прочитать ее раньше я не имел возможности, так как до самой ратификации мирного договора как военный преступник был лишен свободы действий.) Ознакомившись с этой книгой, я снова задумался над тем, как мне лучше изложить материал.

Дело в том, что ни из книги Аоки, ни из рассказа посетившего меня парашютиста мне не удалось узнать интересовавших лично меня деталей гибели парашютного отряда. Оба этих человека, будучи по своему положению унтер-офицерами, хорошо знали боевую обстановку лишь на своих участках, но они, естественно, не имели полного представления о том, что происходило на других участках. Следовательно, они не могли знать всех подробностей боя, который явился последним для парашютного отряда. Поэтому, сколько бы я ни писал об этом бое, его картина останется неполной. Я решил привести в этой книге только достоверные факты, даже в ущерб полноте изложения. Причем положение в отряде в то время я решил обрисовать на основании того, что было известно мне самому, а о последнем бое рассказать со слов посетившего меня бывшего парашютиста. Этот парашютист был одним из немногих членов отряда, которых противник взял в плен. На острове Сайпан он был унтер-офицером отделения взвода управления 1-й роты.

После высадки десанта противника на остров гарнизон в течение десяти дней продолжал оказывать организованное сопротивление, пока связь между подразделениями окончательно не нарушилась[1]. После этого остатки гарнизона стали вести бродячую жизнь, скрываясь в лесах и пещерах. Много их погибло от огнеметов противника, а некоторые даже покончили жизнь самоубийством. Защитники острова верили и надеялись, что родина будет в безопасности и что к ним обязательно придет помощь.

Бродячая жизнь на острове продолжалась долго, и наступил момент, когда исчезла всякая надежда на помощь. Это произошло тогда, когда противник, обосновавшись на острове, в последней декаде августа начал в крупных масштабах прочесывание острова. Вследствие применения им огнеметов укрываться в пещерах было уже опасно.

У парашютиста, который рассказал мне о судьбе отряда, зародилась идея бежать с острова. Он и десять его товарищей решили захватить большую моторную лодку, стоявшую на якоре в порту Гарапан.

Под покровом ночи парашютисты вышли из леса и осторожно приблизились к берегу моря. Вдруг неподалеку раздался взрыв

[36] Высадка на Сайпан состоялась 15 июня 1944 года, организованное сопротивление японского гарнизона продолжалось до 9 июля. *(Прим. ред.)*

огромной силы. Это по какой-то причине взорвались торпеды, лежавшие на берегу. Через мгновение прожекторы кораблей противника, стоявших на внешнем рейде, разом осветили место взрыва.

«Все пропало!» — заключили парашютисты и вернулись в лес. Таким образом, попытка совершить побег на моторной лодке не увенчалась успехом.

И опять потекла бродячая жизнь. Обдумывались новые планы побега с острова, и в конце концов было решено совместно с оставшимися в живых летчиками захватить самолет противника и улететь на нем.

В течение недели парашютисты ждали удобного случая. И он наконец представился. Это было в середине сентября.

На восточном побережье острова, около поселка Донни, противник закончил строительство аэродрома. На его взлетной площадке стояли самолеты «Локхид» Летчики заверили парашютистов, что они смогут управлять таким самолетом. Вместе с парашютистами они скрытно пробрались на аэродром. Однако и на этот раз их постигла неудача. Противник заметил беглецов и открыл сильный огонь. Спасая свою жизнь, они вынуждены были отступить.

Неоднократные попытки парашютистов спастись бегством привели к тому, что противник отвел в море на несколько десятков метров от берега все лодки и другие плавсредства и крепко связал их цепями.

Тогда парашютисты решили прибегнуть к последнему средству — построить плот. Скрытно от противника они рубили деревья в лесу на горе Тапотчау и затем переносили их на берег. За день удавалось доставить только одно дерево. В результате истощения из-за плохого питания парашютисты еле двигались. В упорном и опасном труде прошло 15 дней, однако последние отчаянные усилия опять не увенчались успехом. Подготовленный плот был обнаружен и уничтожен противником.

Наступил ноябрь. Карательные мероприятия противника все более усиливались. Действовать группой стало невозможно. Парашютиста, со слов которого веду рассказ, покинули силы, и он порой, не будучи состоянии держаться на ногах, уже передвигался ползком. Чтобы не быть обузой для остальных, он остался совершенно один. Однако и в таком тяжелом положении его не покидала мысль о побеге. Он решил попытаться захватить каноэ

и на нем переплыть на ближайший остров. «Если не удастся это сделать, тогда умру здесь», — таково было его окончательное решение. Переодетый в форму противника, парашютист спустился с горы и направился к тому месту, где обычно у берега находились каноэ местных жителей. Это было в районе Ореай. Парашютист был очень слаб и поэтому все время спотыкался и падал. Каноэ у берега как назло не оказалось — они все были в море. От досады силы совсем оставили измученного беглеца. Пока он находился на берегу, его заметил часовой противника и дал знать своим. Тут же на «джипе» приехали американские солдаты, которые окружили переодетого парашютиста и взяли в плен.

Положение отряда перед высадкой противника на острове Сайпан

Как уже говорилось выше, оба парашютных батальона, действовавших в районах Манадо и Купанга, после возвращения в Японию были сведены в один отряд. Получив пополнение, отряд в марте 1943 года приступил к боевой подготовке. В сентябре того же года последовал приказ о переброске отряда на острова центральной части Тихого океана.

Основу отряда составляли пять парашютных рот. Кроме того, в непосредственном подчинении штаба отряда находились взвод скорострельной артиллерии (пять противотанковых орудий), хозвзвод, подразделение связи, а также медицинское, финансовое, транспортное и инженерное подразделения. Общая численность личного состава отряда достигала 1327 человек.

Рота состояла из трех стрелковых взводов и одного пулеметного взвода, имевшего на вооружении два тяжелых пулемета. Каждый взвод состоял из трех стрелковых и одного гранатометного отделений (четыре тяжелых гранатомета). В стрелковых отделениях имелось по два легких пулемета.

Кроме пулеметов и гранатометов, отряд имел на вооружении карабины. Они предназначались для действия в густых лесах и в ближнем бою. В отряде было также некоторое количество автоматов иностранной модели и отечественных образца 100 (потребности отряда в этом оружии были удовлетворены далеко не полностью, так как склады ведомства военного снабжения не имели его в достаточном количестве). Как указывалось выше, непосредственно у каждого парашютиста имелось также по одному пистолету и по несколько ручных гранат.

Отряд был снабжен противотанковыми гранатами. Кроме того, имелось небольшое количество малогабаритных гранат «Татэки», составлявших в то время гордость сухопутной армии. Такой гранатой можно было стрелять по танкам из карабина, насадив ее на дульную часть.

В то время в авиационно-техническом арсенале служил незаурядный специалист капитан 3-го ранга Арисака. Он достиг выдающихся успехов в создании радиоаппаратуры и мог быстро изготовить по заказу радиостанцию с нужными техническими данными.

В отличие от типовых радиостанций, имевшихся в военно-морском флоте, нашему отряду необходимы были такие походные рации, которые были бы прежде всего устойчивыми к динамическим нагрузкам, возникающим в момент раскрытия парашюта в воздухе и в момент приземления, легкими, малогабаритными, но в то же время обладавшими большой дальностью действия.

И благодаря такому специалисту, как Арисака, за короткий срок для парашютного отряда была разработана малогабаритная легкая передаточно-приемная коротковолновая радиостанция (название ее я не помню). Она позволяла осуществлять связь на расстоянии 500 морских миль. Перед отправкой из Японии наш отряд был оснащен такими рациями.

Во время подготовки японских войск к наступлению на острове Гуадалканал американцам удалось с помощью наземных технических средств подслушивания перехватить важные сообщения и тем самым сорвать намерения нашего командования. В военно-морском флоте тоже были разработаны подобные средства, которые затем стали поступать в части.

Отряд был снабжен специальными походными кухнями, на которых можно было быстро приготовлять пищу. Такая кухня была удобна в передвижении. В качестве топлива для нее употребляли мазут. Правда, с одной такой кухней на острове Сайпан произошел несчастный случай: во время приготовления пищи она взорвалась, в результате чего обслуживающий ее матрос получил сильные ожоги и умер.

В зависимости от района действий парашютные подразделения обеспечивались разборными и складными велосипедами с багажным прицепом, которые можно было сбрасывать на парашютах. Эти подвижные средства использовались ординарцами для связи и в других целях.

Все упомянутые выше виды оружия и имущества были самыми новыми и совершенными в то время в японском военно-морском флоте. Но потребности парашютного отряда в них не были полностью удовлетворены, хотя без преувеличения можно сказать, что наш отряд по сравнению с другими десантными частями флота пользовался приоритетом в вопросах материально-технического обеспечения.

Парашютный отряд представлял собой организационно оформленную и хорошо оснащенную часть. Однако в связи с ухудшением военной обстановки его силы постепенно распылялись. Так, две роты из его состава под командованием Сакурада и Миямото были посланы на остров Науру для несения гарнизонной службы, а в сентябре 1943 года большая часть отряда во главе с капитаном 3-го ранга Кавасимой была переброшена на остров Сайпан. Отряду не было выделено ни одного транспортного самолета, в результате чего не представлялось возможности заниматься парашютной подготовкой. Возмущенный таким положением и не желая сидеть сложа руки, я с болью в сердце расстался с парашютным отрядом и стал командиром нового подразделения — 101-го особого десантного отряда военно-морской базы Сасебо, в которое вошел личный состав 1-й роты и около десяти человек из других рот парашютного отряда. Это подразделение, как я уже говорил выше, предназначалось для диверсионных действий с подводной лодки в тылу противника. В результате того, что часть сил парашютного отряда перешла вместе со мной в особый отряд, парашютный отряд был значительно ослаблен. Для восполнения образовавшейся нехватки в личном составе отряда из Японии было прислано пополнение из новобранцев в возрасте около 20 лет, почти не имевших никакой военной подготовки, не говоря уже о парашютной. Рассчитывать на получение кадровых военнослужащих не приходилось, так как военно-морской флот в то время испытывал большой недостаток в подготовленных кадрах. За счет прибывшего пополнения была сформирована 3-я рота, командиром которой был назначен лейтенант Кавасима. В роте насчитывалось примерно сто новобранцев.

К этому времени в составе парашютного отряда было всего около 500 человек, в том числе:

1-я рота капитан-лейтенанта Сайто — около 200 парашютистов;
2-я рота лейтенанта Такэноути — около 200 парашютистов;
3-я рота лейтенанта Кавасима — 100 новобранцев.

22 февраля, когда мой 101-й особый десантный отряд военно-морской базы Сасебо, погрузившись на подводную лодку и моторное судно, отплыл с острова Сайпан, направляясь в Рабаул, острова Тиниан и Сайпан подверглись налету истребителей и бомбардировщиков противника, поднявшихся в воздух с кораблей быстроходного оперативного соединения. Однако в последующем на острове Сайпан дни вновь потекли довольно спокойно.

Находясь на этом острове, невозможно было реально представить себе всю сложность создавшейся военной обстановки, при которой парашютный отряд не мог рассчитывать на получение даже одного транспортного самолета. Однако сообщения из Рабаула, где наши войска вели тяжелые кровопролитные бои, пытаясь сдержать контрнаступление противника, а также падение в феврале островов Квадженелейн, Браун и других (Маршалловы острова) убедительно говорили о том, что для Японии действительно сложилось крайне неблагоприятное положение, в условиях которого ей придется все более и более переходить к обороне.

В боях на отдаленных Маршалловых островах погиб контр-адмирал Абэ, бывший начальник военно-морской артиллерийской школы в Татэяма, и Такаки, бывший инструктор по тактике наземных действий десантников. Когда я вспоминаю о них, у меня всякий раз становится тяжело на душе.

Я слышал также, что личный состав двух рот, посланных на далекий остров Науру, который находится примерно в 300 милях к югу от Маршалловых островов, был полон решимости отразить все попытки противника высадить десант. Парашютисты хорошо укрепили свои позиции на берегу моря.

Располагавшийся на острове Сайпан штаб военно-морской эскадры, действовавшей в центральной части Тихого океана, считал, что противник, по всей вероятности, не будет пытаться овладеть этим островом. В противном же случае единственной надеждой флота был парашютный отряд Кавасимы, который называли правой рукой командующего эскадрой Минамигумо.

Одно время прошел слух, что парашютный отряд снова будет возвращен в Японию для доукомплектования и обучения. Однако он оказался ложным.

Штаб эскадры, действовавшей в центральной части Тихого океана, располагался в самой высокой части города Гарапан. Немного южнее находился отряд связи штаба эскадры.

Парашютный отряд размещался на территории базы гидросамолетов Танапаг, несколько севернее Гарапана. На возвышенности в районе маяка Катори, между городом и базой гидросамолетов, отряд строил оборонительные укрепления, в том числе укрытия на случай воздушных налетов противника. Здесь же он занимался боевой подготовкой.

В районе Ореай, между городом и аэродромом Аслито, силами населения острова, привлеченного к трудовой повинности, спешно подготавливалась площадка для вынужденной посадки самолетов.

Бой, в котором погиб парашютный отряд

11 июня 1944 г. Из штаба военно-морской эскадры поступило сообщение о том, что наш патрульный самолет заметил быстроходное оперативное соединение противника. Это было второе появление оперативного соединения после налетов его самолетов на острова Тиниан, Сайпан и Гуам.

«Нужно встретить и уничтожить противника!» — таково было намерение парашютистов. Однако с помощью имевшихся в отряде 20-мм зенитных пулеметов можно было сбить только палубный истребитель, да и то при большом снижении. На наши истребители не приходилось рассчитывать, так как их было очень мало. Тем не менее защитники острова были полны решимости сразиться с врагом.

Как и предполагалось, в начале второй половины дня авиация противника начала свои действия налетом на соседний остров Тиниан. Оттуда доносились звуки разрывов бомб. Затем противник обрушился на Сайпан. Сначала атаке подвергся аэродром Аслито, а потом и база гидросамолетов. Весь остаток дня авиация противника ожесточенно бомбардировала остров, одна волна самолетов непрерывно сменяла другую. В налетах участвовало несколько сот палубных истребителей и бомбардировщиков. Противник был беспощаден. Наших истребителей было очень мало, и они, поднявшись в воздух, сразу же затерялись в гуще вражеских машин.

Перед заходом солнца самолеты противника ушли в сторону моря.

Парашютисты получили временную передышку. Они расценили все происшедшее за день как прелюдию к решительному бою.

12 июня. Как и накануне, ударам с воздуха в первую очередь

подвергались аэродромы на острове Тиниан и на Сайпане. Противник был беспощаден, как и вчера, его самолетам не было счета.

Парашютный отряд, заняв позиции в районе горы «Маяк», приготовился к борьбе с вражескими самолетами.

Через некоторое время начались воздушные атаки на порт и базу гидросамолетов. Там и сям запылали суда на воде и постройки на берегу.

Скоро самолеты стали наносить удары также и по наземным позициям. Подверглись бомбардировке позиции парашютистов на горе «Маяк». Между ротами и взводами все время нарушалась телефонная связь. Связисты не успевали ее восстанавливать.

Перед заходом солнца, так же как и 11 июня, воздушные налеты прекратились.

13 июня. Едва забрезжил рассвет, как корабли противника начали бороздить прибрежные воды. И в этот день с самого утра вражеские самолеты буквально висели над островом. В море были видны многочисленные корабли противника, а в небе — его самолеты.

Вражеская эскадра разделилась на две части: одна из них находилась в водах острова Сайпан, а другая — около острова Тиниан. Это хорошо было видно с горы «Маяк». По грубому подсчету, около Сайпана действовало 4 линкора, 10 крейсеров и 15—20 эсминцев. Среди кораблей, сосредоточившихся у острова Тиниан, было 4 линкора. Донесений о приближении вражеских транспортов пока не было.

Корабельная артиллерия противника в 9 часов открыла огонь по острову.

«Одна, две, три...» — начали про себя отсчитывать секунды парашютисты, когда раздался первый артиллерийский выстрел. На 35-й секунде последовал взрыв. Таким образом, полет снаряда длился 35 секунд. Не прекращая огня, корабли стали медленно приближаться к берегу острова.

После 4—5 часов артиллерийского обстрела все строения в городе Гарапан и на базе гидросамолетов были разрушены, всюду виднелись груды развалин, пепелища.

Когда многие объекты, расположенные на побережье, были уничтожены, эсминцы противника, подойдя вплотную к прибрежным рифам, стали накрывать огнем из своих орудий цели в глубине острова. Так смело и дерзко противник вел себя потому, что совершенно бездействовала наша эскадра. Парашютисты надея-

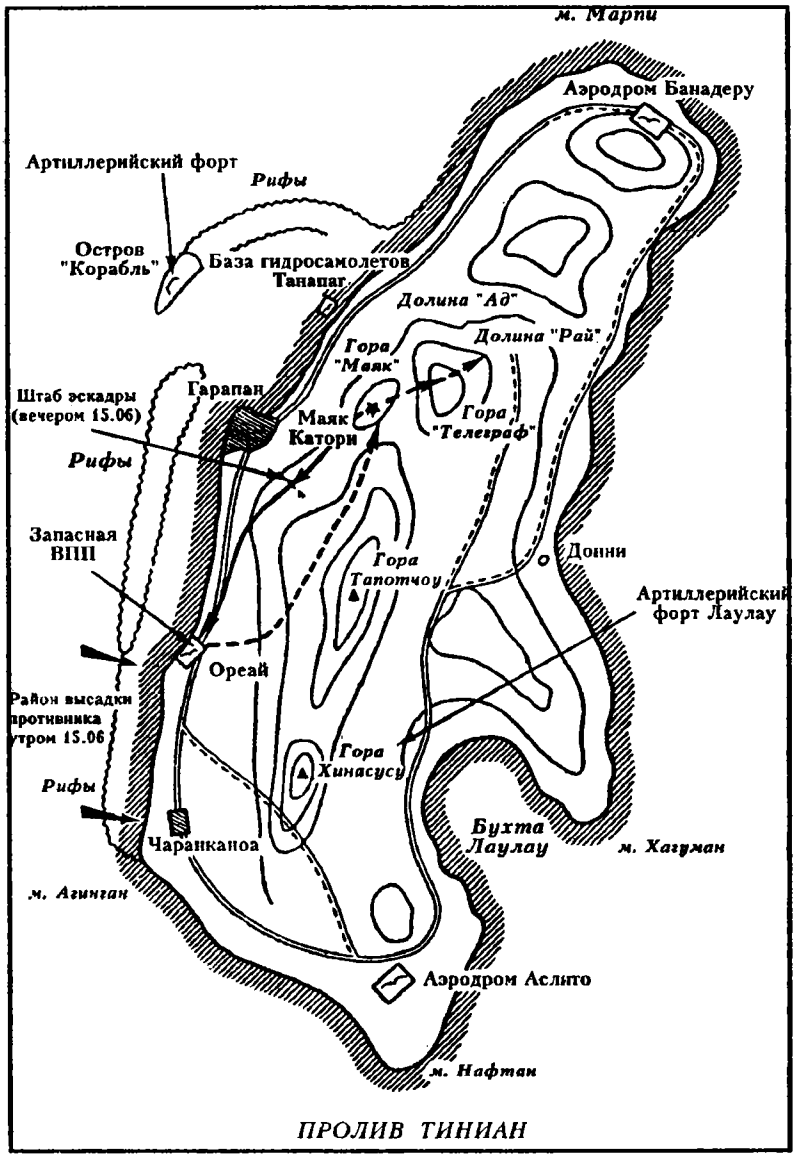


Схема боев на острове Сайпан

лись, что она вот-вот появится и нанесет врагу сокрушительный удар.

Ожесточенный огонь корабельной артиллерии являлся признаком того, что противник собирался высадиться на острове.

Обстрел продолжался три дня. Самолеты противника нанесли парашютному отряду значительный урон. Наша эскадра так и не показалась. У защитников острова возникло сомнение относительно того, появится ли она вообще. Перед наступлением темноты на третий день с начала нападения корабли противника прекратили обстрел и отошли от острова.

Через некоторое время из штаба эскадры поступило сообщение: «В районе острова Гуам замечена группа транспортов противника». Это означало, что противник направил к Сайпану десант.

По отряду был отдан приказ следующего содержания: «Подготовиться к отражению десанта. Всем подразделениям изменить боевой порядок, принятый для борьбы с вражеской авиацией, и подготовиться к ведению активных боевых действий. С этой целью всем подразделениям отряда, оставив необходимое количество наблюдателей на позициях на горе «Маяк», сосредоточиться в пещерах и ожидать дальнейших распоряжений».

Пещер в горе «Маяк» было две, причем они находились на разной высоте. В верхней пещере разместились 2-я и 3-я роты, а в нижней — штаб отряда, 1-я рота, а также личный состав медицинского, финансового, транспортного и инженерного подразделений. Здесь личный состав отряда стал готовиться к боевым действиям.

14 июня. Становилось все очевиднее, что противник готовится высадить десант. Для парашютного отряда наступал ответственный момент, и он усиленно готовился к этому.

Точно так же, как 13 июня, корабельная артиллерия противника на рассвете начала обстрел. Одновременно над островом появились самолеты. Все внимание отряда было сосредоточено на том, чтобы не прозевать начало высадки десанта и уничтожить его, где бы он ни был высажен. Иногда парашютисты от скуки собирались у входа в пещеры и наблюдали за действиями противника.

Каковы же были наши силы на острове, которые должны были оборонять его? Военно-морской флот здесь был представлен парашютистами (660 человек), отрядом наземной охраны численностью 400 человек, располагавшимся на окраине города Гарапан, а также авиационным отрядом и отрядом связи, обслуживавшим и базу.

Армейские силы были представлены двумя дивизиями, которые являлись основной силой гарнизона острова, и несколькими отдельными частями. Только одна дивизия имела боевой опыт. Дивизии пробыли на острове несколько месяцев, а более мелкие подразделения прибыли туда совсем недавно. Сухопутные войска только что закончили размещение по участкам и едва успели оборудовать свои позиции.

Дивизии имели жалкий вид. Транспорты, на которых они были переброшены на остров, на переходе подверглись атаке вражеской подводной лодки, в результате чего более половины личного состава совершенно лишилось даже винтовок.

В составе сухопутных войск было много пожилых солдат в возрасте примерно 40 лет, имевших неряшливый вид. Иногда создавалось впечатление, что на остров прибыли не воины, а переселенцы. Всего в составе сухопутных войск насчитывалось свыше 20 000 человек, однако оружия хватало только для 10 000, причем основным оружием были винтовки; тяжелых огневых средств имелось очень мало.

Таким образом, сухопутные войска, хотя и насчитывали в своем составе свыше 20 000 человек, не представляли собой большой боевой силы, поэтому трудно было на них рассчитывать. Общая численность защитников острова, включая сухопутные войска и подразделения военно-морского флота, достигала 30 000 человек.

Однако как бы ни ограниченны были средства, находившиеся в распоряжении наших войск, они были полны решимости отразить все удары врага. Мы тогда полагали, что оперативный замысел соединенной эскадры заключается, по-видимому, в том, чтобы подпустить противника к острову и одним ударом уничтожить его.

Было ясно, что, если противнику удастся захватить остров Сайпан, под угрозой воздушного нападения окажется сама Япония. Наш военно-морской флот не должен был допускать этого. Необходимо было разгромить противника в море и до конца оборонять этот остров.

«Вот увидите! Скоро вступит в действие наша соединенная эскадра, и тогда американцам придется туго», — говорили парашютисты.

С наступлением вечера корабли противника, как и накануне, ушли в открытое море, и артиллерийский обстрел прекратился.

15 июня. Ночь прошла спокойно. Близился рассвет. На востоке белел край неба, отчего постепенно светлела темная гладь океана.

Скоро сделалось совсем светло, и океан стал светло-голубым. Такой его вид в утреннем спокойствии бодрил парашютистов, вдохновляя их на новые боевые подвиги,

Парашютный отряд находился на Сайпане более восьми месяцев. Воды, омывающие этот остров, стали родными для всех парашютистов. Более того, они превратились для них как бы в воды самой Японии.

Однако утро 15 июня было иным. С рассветом в водах острова появилось большое количество вражеских кораблей, среди которых имелись транспортные суда. В проливе, отделяющем Сайпан от острова Тиниан, было сосредоточено несколько сот кораблей и судов.

Прежде парашютистам никогда не приходилось видеть такого большого количества кораблей. На миг они забыли даже об опасности и с восхищением наблюдали открывшуюся картину.

Создалось необычное, критическое положение. В таких условиях и наша эскадра ничего не смогла бы сделать. При этой мысли восхищение парашютистов невольно сменилось горечью.

Противник начал артиллерийский обстрел и воздушные налеты. От взрывов снарядов и бомб поднимались огромные клубы пыли и дыма. Стоя у входа в пещеру, парашютисты попробовали приблизительно подсчитать число кораблей и судов противника. Их было около 250.

Огонь артиллерии и удары авиации противника были сосредоточены по Ореай и району южнее его (в сторону Чаранканоа). Стало ясно, что противник намеревался произвести высадку десанта в районе Ореай.

Вдоль морского побережья на участке Ореай—Чаранканоа тянутся сплошные рифы, и считалось, что десантным судам противника не удастся преодолеть их и подойти к острову. Но как раз в районе Ореай противник и намеревался произвести высадку. Выслав катера к рифам, он начал проделывать в них проходы с помощью подводных взрывов[1].

В 8 часов масса десантных судов одновременно с двух направлений устремилась к берегу острова. Усилились артиллерийский обстрел и бомбардировка с воздуха.

Через некоторое время корабельная артиллерия противника перенесла огонь с побережья в глубину острова. Как только наши

[1] Проделыванием проходов в рифах и уничтожением подводных заграждений занимались специальные команды боевых пловцов. См. подробно об этом в книге: Ф. Фэйн и Д. Мур. Боевые пловцы. М., 1958. *(Прим. ред. 1959 г.)*

уцелевшие орудия открывали огонь, противник сразу же, ориентируясь по облачкам дыма от выстрелов, обрушивал на них град снарядов. Части наших сухопутных войск попытались атаковать высаживавшиеся силы противника, но в результате губительного огня его артиллерии и ударов с воздуха успеха не добились.

Парашютному отряду никакого приказа из штаба эскадры не поступило. По-видимому, там думали использовать отряд в самый последний момент, а пока держали его в резерве.

При виде того, как американцы высаживались на остров, парашютисты с трудом сдерживали себя, чтобы немедленно не вступить с ними в бой. Командир отряда Кавасима и его заместитель Мураяма то и дело обращались в штаб эскадры и докладывали свои соображения о проведении атаки на пункт высадки противника.

В конце концов противнику удалось захватить плацдарм на побережье в районе Ореай. По донесению 2-й роты, посланной для непосредственной обороны штаба эскадры, передовые подразделения противника сразу же начали продвижение в направлении на Гарапан.

Из штаба эскадры от парашютистов этой роты в отряд поступало одно донесение за другим.

«Силы десантных войск противника составляют около трех дивизий. Кроме того, по-видимому, имеются еще части второго эшелона».

«Высадившиеся на остров войска противника представляют собой моторизованные части, оснащенные танками. Наши войска ведут тяжелые оборонительные бои на занимаемых позициях, неся большие потери».

Наконец из штаба эскадры командиру отряда Кавасима по телефону был передан приказ провести вылазку. Об этом немедленно был извещен весь личный состав отряда. Когда все собрались, Кавасима, получивший к тому времени чин капитана 2-го ранга, стремительно поднялся с саблей в руке и обратился к парашютистам с речью. Его доброе лицо выражало твердую решимость. Он сказал:

«Благодаря смелым действиям наших войск высадившиеся подразделения противника несколько раз были вынуждены поворачивать обратно. Но в боях с ними наши войска понесли большие потери, что в конце концов позволило противнику закрепиться. Командование приняло решение силами нашего отряда во вза-

имодействии с частями сухопутных войск сегодня ночью неожиданно атаковать противника и сбросить его в море. Надеюсь, что вы не посрамите честь и традиции парашютного отряда и в полной мере проявите себя в предстоящем бою».

В заключение, обведя всех взглядом, полным отеческой любви, он добавил: «Ни в коем случае не сдаваться в плен».

Последние слова командира крепко запали в душу каждого парашютиста, и на мгновение всех охватило чувство неизбежной и трагической развязки. Разве мог кто-либо рассчитывать на то, чтобы остаться в живых, если отряд предпримет попытку ворваться в самую гущу превосходящих сил противника?

Однако очень скоро парашютисты, которым предстояло участвовать в решающем бою, успокоились и смирились со своей участью. В ожидании приказа командира отряда о выступлении они решили немного отдохнуть.

Через некоторое время командир отряда сообщил командирам рот, а те своим подчиненным план проведения ночной атаки, который заключался в следующем:

1. Исходный рубеж для ночной атаки — опушка густого леса в лощине, неподалеку от расположения штаба эскадры. В 15 час. 00 мин. роты одна за другой выходят из пещеры и выдвигаются на исходный рубеж.

2. Боевой порядок: вдоль морского побережья атакует 1-я рота и несколько левее — 3-я рота. Штаб отряда двигается с 1-й ротой.

3. Отряд выступает с исходного рубежа после 18 час. 00 мин. по особому распоряжению.

4. Одна из сухопутных частей (часть Кавамуры) во взаимодействии с нашим отрядом атакует противника из района южнее Ореай с целью охвата высадившегося противника с обоих флангов.

Наконец наступило время для начала выдвижения на исходный рубеж для атаки. В 15 часов весь личный состав отряда, повернувшись лицом в ту сторону, где находилась родина, совершил обряд молитвы.

Командир 1-й роты капитан-лейтенант Сайто вскинул вверх длинную пику (такими складными пиками был оснащен парашютный отряд) и, обращаясь к парашютистам, крикнул: «Колите врага направо и налево! Больше удали и энергии!»

Смелость и энергия всегда выгодно отличали командира 1-й роты.

Воспользовавшись некоторым затишьем, роты начали самостоятельно выдвигаться на исходный рубеж. Над густым лесом, в лощине, где сосредоточивался отряд, спустились сумерки, и вскоре стало совсем темно. Каждый боец вынул из кармана белую опознавательную тесемку и прикрепил ее к плечу.

Неожиданно вокруг стало светло. Противник начал обстрел осветительными снарядами. Раздалась команда: «Ложись!»

Парашютисты залегли. Свет так же внезапно исчез, как и появился. Вперед была выслана разведывательная группа из состава 1-й роты под командованием младшего лейтенанта Кабояси. Некоторое время парашютисты, следовавшие в хвосте этой группы, были видны в ярком свете осветительного снаряда, а затем все исчезло в сплошном мраке. Эта группа так и не вернулась.

Внезапно раздалась команда: «Вперед!», и отряд, соблюдая тишину, начал движение с исходного рубежа.

Корабельная артиллерия противника вела огонь трассирующими снарядами. Огненные нити сходились пучком в направлении горного района. Вскоре недалеко от отряда один за другим упало несколько снарядов. Стреляли со стороны Ореай, где высадился враг. С ревом проносились реактивные снаряды, которыми вела ответный огонь наша армейская реактивная установка. Снаряды стали рваться чаще, поднимая столбы земли и выворачивая с корнем деревья. Часто попадавшиеся воронки и поваленные деревья мешали продвижению. Время от времени люди спотыкались и падали. Шедшие сзади перешагивали через них и продолжали движение.

Вот уже отряд миновал Гарапан. В городе еще продолжались пожары.

Однако противник пока не встречался. Осветительные снаряды сильно демаскировали отряд. Парашютисты то и дело ложились на землю, затем поднимались и двигались дальше, часто спотыкались, падали — все это сильно задерживало продвижение.

«Если и дальше будем так медленно двигаться, то не успеем до рассвета. А при нашем вооружении можно атаковать только ночью. Если же начнет светать, то все пропало», — рассуждали бойцы.

Командир отряда решил не задерживаться из-за вражеских осветительных снарядов, и отряд стал двигаться быстрее.

Скоро отряд вышел на дорогу, связывавшую Ореай и Гарапан, и его движение еще больше ускорилось. Парашютисты шли

по дороге и ее обочинам. «Может быть, противника уже там нет?» — говорили отдельные бойцы. По-видимому, отряд уже находился недалеко от площадки для вынужденной посадки самолетов. Но точно установить это было трудно вследствие того, что местность была изуродована снарядами и бомбами до неузнаваемости.

Пехотная часть Кавамура, как предусматривалось планом, должна была атаковать противника из района Чаранканоа и наступать в направлении запасной площадки для вынужденной посадки самолетов. Другие подразделения сухопутных войск, располагавшиеся левее отряда в горном районе, имели задачу прочно удерживать занимаемые позиции и, выбрав благоприятный момент, перейти в атаку с целью прижать противника к морю. Во взаимодействии с этими сухопутными войсками парашютный отряд должен был действовать с севера и тем самым обеспечить выполнение общей задачи — сбросить противника в море.

Отряд увеличил темп продвижения. Люди спотыкались и с глухим шумом падали на землю, поднимались и опять шли. Их мучила жажда, но они не останавливались и упорно шли вперед. Всеми руководило одно: «Только бы не опоздать!»

И парашютисты спешили не зря. Противник уже вклинился в горный район. Наши сухопутные войска контратаковали его. Артиллерия вражеских эсминцев била по нашим орудиям, ориентируясь по вспышкам выстрелов. Отряд как-то сразу оказался лицом к лицу с неприятелем. Рядом с парашютистом, со слов которого я веду рассказ об этом бое, оказался умиравший солдат, который был, наверное, из подразделения Акацуки, оборонявшего этот район. Он успел сказать ему:

— Мы у переднего края противника!

Скоро парашютист и сам увидел, как, освещенные осветительными снарядами, заблестели стальные каски на головах вражеских солдат. Это был не сон. Действительно, перед отрядом был живой противник. Кто-то крикнул: «Впереди противник!» Парашютистов охватил гнев.

— Приготовиться к атаке! — последовала команда.

Тяжелые гранатометы дали залп. Звуки выстрелов ободрили парашютистов.

— В атаку!

Отряд лавиной ринулся на врага. Впереди часто рвались гранаты. Противник усилил стрельбу осветительными снарядами.

Отряд оказался полностью освещенным. Снаряды посыпались на него градом. В первых рядах с глухим шумом упало несколько сраженных парашютистов. На мгновение произошло замешательство. Но тут раздались ободряющие слова командира:

— Вперед, нажимай!

Перепрыгивая через трупы убитых, бойцы снова устремились в атаку. Противник стал в беспорядке отступать. И чтобы не дать ему уйти, парашютисты удвоили свои усилия.

В конце концов передний край противника был прорван. Повсюду валялись трупы убитых наших и вражеских солдат. Нескольких наших пехотинцев нашли живыми в воронке от бомбы. Одним из них был лейтенант, видимо, из роты Акацуки. Он был весь в крови. Говорили, что от этой роты уцелело всего два человека.

— Вам нужно уйти отсюда и перевязать раны, — посоветовали ему парашютисты.

— Нет, я умру здесь. Пусть до конца держатся парашютисты! — был ответ.

Рота Акацуки стойко оборонялась и погибла в смертельной схватке с противником.

«Подразделение Акацуки храбро дралось. Нам нужно смелее теснить врага!» — думали парашютисты. И отряд продолжал атаку, горя желанием сбросить противника в море. Враг отступал.

«А противник-то совсем слабый!» — мелькнуло у некоторых в голове.

Парашютисты изменили направление атаки, стремясь выйти к запасной площадке для вынужденной посадки самолетов.

В ходе атаки отряд раскололся на несколько групп, боевой порядок нарушился, и восстановить его было невозможно. Пехотная часть, которая должна была взаимодействовать с парашютистами, не показывалась. Как во сне, пролетела ночь. Разрозненные подразделения отряда, продвигаясь вдоль побережья, наконец достигли запасной посадочной площадки. Было уже 8 часов утра.

Здесь противник встретил парашютистов убийственным пулеметным огнем. Укрываясь за кучами земли, выброшенной взрывами снарядов, и в воронках от бомб, парашютисты стали отстреливаться. В это время по отряду открыла огонь артиллерия одного эсминца противника. Все заволокло дымом и пылью. Кроме того, из района высадки противник начал обстреливать парашютистов реактивными снарядами.

Потери быстро росли. Создалось положение, при котором полное уничтожение отряда было только вопросом времени.

«Необходимо вплотную приблизиться к противнику. Тогда его корабельная артиллерия не сможет нас обстреливать», — решил командир.

Парашютисты оставили укрытия и по-пластунски стали продвигаться вперед. Огонь противника усилился.

— Впереди танк! — крикнул один из бойцов. Это был танк М-3[1], о котором мы часто слышали. Стреляя на ходу, он приближался к отряду. От каждого выстрела его орудия погибало пять-шесть парашютистов. Легкие пулеметы отряда открыли по танку огонь. Но что могли сделать пули против мощной брони.

— Приготовить противотанковые средства! — раздалась команда.

В этот момент из воронки, находившейся недалеко от танка, выскочил парашютист с противотанковой гранатой в руке и устремился в мертвое пространство. В следующее мгновение он бросил ее под машину.

Секунда, другая... Взрыв! Танк остановился и прекратил стрельбу.

«Подорвали!»

Однако радость была преждевременной. Танк снова двинулся на парашютистов. Тогда к нему устремилось сразу несколько человек с противотанковыми гранатами, но они опоздали и были скошены пулеметным и орудийным огнем. Танк проскочил. Парашютисты очень сожалели, что у них не было противотанковой пушки.

Перед командиром 1-й роты капитан-лейтенантом Сайто оказалось сразу несколько американских солдат. Ненависть и ярость охватила парашютиста. «Ну, держитесь, негодяи!»

Сайто решительно поднялся из воронки от снаряда, в которой укрывался, и, вскинув пику, ринулся на американских солдат. Но в него сразу же впилось несколько вражеских пуль. Сайто рухнул на землю и остался недвижимым.

К этому времени положение отряда сильно ухудшилось. О дальнейшем продвижении не могло быть и речи.

«Противник все время отходил, а теперь упорно сопротивлялся. Может быть, перед нами не американцы, а пехотная часть Кавамура. Нужно проверить», — подумал заместитель командира отряда Мураяма. Он быстро вскочил на ноги и поднял вверх япон-

[1] Очевидно, имеется в виду танк М-3-легкий («Генерал Стюарт»). *(Прим. ред.)*

ский флаг. В этот же миг с противоположной стороны раздалось сразу несколько выстрелов. Мураяма упал.

Теперь все увидели, что это противник. Он был спереди, на флангах, сзади.

Под непрерывным обстрелом с эсминца и огнем танков парашютный отряд истекал кровью.

В нем царил полный хаос. Нет, это не точно. Отряда почти уже не существовало. Вслед за заместителем командира отряда погиб и сам командир — капитан 2-го ранга Кавасима.

Парашютисту, который рассказал мне об этом бое, казалось, что в живых остался только он один. Будучи тяжело ранен, он дополз до непростреливаемого пространства, и это его спасло. Ошибись он немного, и ему также пришлось бы расстаться с жизнью.

После разгрома парашютного отряда ожесточенный бой прекратился. К тому времени солнце почти скрылось за горизонтом. Как удалось этому парашютисту уйти от противника, он и сам не знает. В лесу, куда он уполз ночью, его подобрали японские пехотинцы и доставили в полевой госпиталь, размещавшийся в Донни.

Через несколько дней, когда рана немного зажила, он решил вернуться в пещеры, где располагался отряд. 18 июня он был уже там.

В пещерах он нашел 50—60 тяжело раненных и 20—30 здоровых парашютистов, которые стойко оборонялись на горе «Маяк».

К тому времени противник уже занял аэродром Аслито, гору Тапотчау и вступил в город Гарапан. Часть его сил атаковала позиции на горе «Маяк».

19 июня в связи с гибелью отряда связи штаб эскадры переместился на гору «Телеграф». Тяжело раненные парашютисты были переведены в долину «Ад», у подножия горы «Телеграф». Здоровые парашютисты продолжали оборонять позиции на горе «Маяк», 19 июня до них откуда-то дошел слух, что соединенная эскадра собирается отбить у противника Сайпан. Это было тогда единственным лучом надежды.

«Мы будем до последнего держаться на острове»,— так думала горсточка парашютистов, оборонявших гору «Маяк».

Однако соединенная эскадра так и не появилась в водах Сайпана. Мужественные защитники позиций на горе «Маяк», а их остались считанные единицы, были вынуждены отойти в долину «Ад».

Но и здесь положение было критическим. Дни этого последнего убежища были сочтены. Группе тяжело раненных парашютистов, находившихся в долине «Ад», грозил неминуемый плен.

Когда пробил последний час и солдаты противника, как призраки, появились перед глазами тяжело раненных парашютистов, раздались выкрики: «Прощай, Япония, прощайте, отцы и матери!» «Банзай!»

За этими криками, словно по команде, прогремели выстрелы из пистолетов, которые слились в один залп и эхом отозвались в горах. Так сами лишили себя жизни все тяжело раненные парашютисты в долине «Ад».

5 июля остатки гарнизона, оборонявшего остров, вместе со своими соотечественниками из гражданского населения стянулись к Банадеру в самой северной части острова. Дальше было море. Создалось безвыходное, критическое положение.

7 июля неизвестно откуда и от кого поступил приказ: «Подготовиться к генеральному наступлению!» Этот приказ, по-видимому, стихийно возник у кого-то из людей, жаждавших выйти из тяжелого положения. Кто-то закричал: «Сосредоточимся у Гарапана и затем перейдем в контрнаступление!» И все, как стая птиц, ринулись в направлении Гарапана.

Это уже были не войска. В них отсутствовала всякая организация и управление. Это было сборище отдельных людей. Как эти люди жили дальше, как сражались и как умирали, мне неизвестно.

Приложение

Парашют и прыжки с парашютом

Каково в общем самочувствие у парашютиста во время прыжка до момента раскрытия парашюта? Такой вопрос нередко приходится выслушивать даже теперь.

Разумеется, самочувствие во время прыжка зависит от личных качеств каждого отдельного парашютиста. Поэтому мой ответ на указанный вопрос нельзя считать вполне исчерпывающим.

Должен прежде всего сказать, что не правы те, кто даже после окончания войны считают обучение парашютных войск и прыжки с парашютом адски трудным делом.

Во всем имеются исключения. Слабовольные люди даже при езде на мотоцикле чувствуют себя неважно. Прыжки с парашютом им наверняка покажутся пыткой.

При описании парашютной подготовки в начале книги я не касался некоторых случаев, которые можно отнести к разряду исключений. Мне, например, известно, что во время первых опыт-

ных прыжков с парашютом в Йокосукском авиационном отряде отдельные молодые курсанты решались прыгать только при повторном подъеме. Я слышал, что и в авиационном отряде в Татэяма имело место нечто подобное с молодыми парашютистами, проходившими ускоренную подготовку. Там отдельные курсанты руками цеплялись за край люка, повисали в воздухе, болтая ногами. Спустя некоторое время руки, не выдержав большой нагрузки, разжимались, и тогда парашютист срывался вниз. Но такие случаи — крайне редкое явление.

Хотелось бы сказать, что представление о прыжках с парашютом, основанное только на исключительных случаях, подобных вышеуказанным, приводит к неправильному пониманию самочувствия парашютиста во время прыжка.

Думаю, что прыжки с парашютом не являются делом только воздушно-десантных войск. Они должны получить широкое развитие как спорт, особенно среди молодежи.

Исходя из своего опыта, я считаю, что парашютизм имеет исключительно большое значение в том отношении, что занятие им укрепляет физическое состояние и вырабатывает высокие моральные качества.

В предыдущих разделах книги я касался парашюта и прыжков с ним в самых общих чертах. Поэтому ниже я попытаюсь более подробно остановиться на этих вопросах. И если мой рассказ поможет читателям получить более правильное представление о парашюте и прыжках с ним, я буду весьма рад.

Но вернемся к вопросу о самочувствии парашютиста во время прыжка с парашютом. Каково оно? Похоже ли оно на самочувствие при дурном сне, когда человеку кажется, что он падает в пропасть, и потом вдруг просыпается? Нет, никоим образом. Я уже говорил об этом там, где рассказывал о тренировочных прыжках, и в других местах книги. Поэтому, чтобы не повторяться, я хотел бы поделиться с читателями тем, что мне довелось слышать о высотных затяжных прыжках в Советском Союзе.

В Советском Союзе, который считается родиной парашюта, еще в 1929 году проводились опытные групповые прыжки с парашютами вооруженных солдат. Во время больших маневров Красной Армии в районе Москвы в ноябре 1936 года состоялись крупные учения парашютных частей, совершивших выброску десанта в глубоком тылу «противника». Этот факт явился тогда событием международного значения. Но в Советском Союзе, как указы-

валось в сообщениях в печати, прыжки с парашютом уже в то время были очень популярным видом спорта среди молодежи. В частности, в одном из сообщений говорилось: «В Советском Союзе повсеместно имеются парашютные школы, авиационные научно-исследовательские учреждения и организации, Центральный аэроклуб и т. д., где под руководством квалифицированных инструкторов проводится парашютная подготовка. В парках культуры и отдыха, на стадионах, в колхозах и т. д. построены парашютные вышки, число которых превышает тысячу. Юноши и девушки с увлечением прыгают с этих вышек. Только в 1935 году парашютным спортом занималось не менее 800 000 человек».

Кроме обычных прыжков, отдельные мастера парашютного спорта совершают так называемые затяжные прыжки, когда парашютист, выбрасываясь, например, с высоты 10 000 м, не раскрывает парашюта, пока до земли не остается 200—300 м. Был такой случай. Одна советская девушка, впервые наблюдавшая с земли за таким прыжком, настолько испугалась, что чуть не упала в обморок. Но потом заинтересовалась парашютом и сама стала парашютисткой. Сначала молодая спортсменка раскрывала парашют через 200—300 м после отделения от самолета, а потом постепенно стала увеличивать расстояние свободного падения и в конце концов установила рекорд высотного затяжного прыжка.

Мне кажется, что когда этот факт станет известен японцам, заявляющим, что самочувствие у парашютиста во время прыжка ужасное и что прыжки с парашютом являются адским занятием, они, я думаю, не будут больше придерживаться такого мнения.

Чрезвычайно заинтересовавшись парашютно-десантными войсками Советского Союза, Германия, Франция и Италия начали скрытно проводить у себя парашютную подготовку и ставить эксперименты в этой области. Однако вооруженные силы Японии сильно запоздали с этим и приступили к развитию парашютизма только в конце 1940 года. Правда, в нашей стране еще за несколько лет до этого отдельные энтузиасты предпринимали кое-какие шаги в этом направлении. Я даже слышал о несчастном случае, который произошел в результате нераскрытия парашюта. Но масштаб таких начинаний был крайне малым, и заключались они в прыжках с аттракционных вышек или самолетов, имеющих небольшую скорость. Это, конечно, не удовлетворяло требованиям, предъявляемым к парашютно-десантным войскам, которые должны совершать прыжки с самолетов, летающих со значительной скоростью.

Правда, когда в военно-морском флоте применялись дирижабли, с них совершались прыжки с парашютом. Но эти прыжки были похожи на прыжки с вышек, а использовавшиеся тогда парашюты были слишком примитивными.

В ноябре 1936 года в газетах была опубликована заметка под заголовком: *«Неудавшийся эксперимент исключительной важности. Рекорд с парашютом Нонака не установлен. Экспериментатор погиб».*

В заметке говорилось:

«21 ноября на аэродроме Симадзаки проводился опытный прыжок с парашютом системы Нонака (конструктором парашюта являлся Нонака Икухито), снискавшим себе мировую славу (лицензии на этот парашют приобретены рядом стран Европы и Америки, и в последнее время им весьма интересуются крупные государства). Эксперимент вызвал исключительный интерес за границей. В числе наблюдателей присутствовали военные атташе Англии, США, Турции, СССР и других государств.

В 13 час. 50 мин. на аэродроме появился 18-летний Хиго (техник предприятия, изготавливающего парашюты), которому предстояло совершить рискованный прыжок с парашютом системы Нонака (диаметр купола парашюта 7 м) с высоты 30 м. С такой малой высоты еще никто в мире не прыгал. Конструктор парашюта Нонака представил храбреца присутствовавшим, после чего Хиго сел в биплан «Самсон» и поднялся в воздух.

Предварительные испытания парашюта с куклами-манекенами прошли успешно. Но на этот раз парашют не раскрылся. Хиго, выпрыгнув в 13 час. 58 мин. с высоты 35 м над ангаром, камнем упал на землю примерно в 20 м от стоявших на аэродроме автомашин и мгновенно скончался».

Впервые в условиях боевой обстановки воздушно-десантные войска были применены не Советским Союзом — инициатором их создания, а Италией. В частности, во время агрессивной войны против Абиссинии итальянская авиация выбрасывала небольшие парашютные десанты на широком фронте, что позволило Италии быстро захватить эту страну, не имевшую удобных линий коммуникаций.

Советскому Союзу возможность использовать свои воздушно-десантные войска представилась в период войны с Финлян-

дией. Одно из подразделений этого рода войск было выброшено в северной части Финляндии на большом удалении от линии фронта[1].

В Германии в 1935 году полицейское управление Берлина сформировало подразделение специального назначения, именовавшееся «Пятой колонной». В одном из предместий Берлина это подразделение провело учение, в ходе которого был выброшен парашютный десант, имевший задачу атаковать при помощи различных средств условного противника. Создание указанного подразделения явилось началом организации немецких парашютных войск. Вскоре после этого был сформирован первый парашютно-десантный батальон, который в дальнейшем был постепенно развернут в полк, получивший название «Геринг».

В период Второй мировой войны немецкие воздушно-десантные войска принимали участие в молниеносных операциях против Бельгии и Голландии. Они нападали на такие важные опорные пункты, как Роттердам, Амстердам и Гаага, удивляя своими смелыми действиями весь мир. Особенно отличились они, захватив аэродром и Дордрехтские мосты в устье реки Маас, которые они удерживали 3 дня. В результате этого голландская армия оказалась расчлененной на две части и была обречена на полный разгром немецкими моторизованными войсками.

Что касается боевых действий воздушно-десантных войск Японии, то, как уже говорилось выше, 11 января 1942 года военно-морской флот выбросил парашютный десант в районе Манадо на острове Целебес, 14 февраля сухопутная армия сбросила десант в районе Палембанга на острове Суматра и 20 февраля военно-морской флот провел воздушно-десантную операцию с целью захвата Купанга на острове Тимор.

По сообщению информационных органов, которое появилось позже, из-за этих операций между флотом и армией возникли трения. Когда военно-морской флот осуществил выброску парашютного десанта в районе Манадо и собирался широко объявить об этой операции, сухопутная армия потребовала от него пока не делать этого, так как это могло бы насторожить противника, что помешало бы армейцам выбросить свой десант в районе Палембанга. Моряки согласились с этим, но при условии, что флот и армия одновременно опубликуют свои сообщения после окончания воздушно-десантной операции флота в районе Купанга, которую на-

[1] Эта информация не соответствует действительности. *(Прим. ред.)*

мечалось провести вслед за выброской десанта в районе Палембанга. Однако армейцы, выбросив свой десант в районе Палембанга, сразу же сообщили об этом. Таким образом, они грубо нарушили ранее достигнутую договоренность, поскольку выброска десанта флотом в районе Купанга еще не была проведена. Это вероломство армии вызвало большое возмущение на флоте.

Взаимоотношения между армией и флотом были неважные. Испытания парашютов проводились ими, не делясь друг с другом опытом. И теперь мне становится ясно, что все это было глупо — но факт остается фактом.

Воздушно-десантные войска при правильном выборе момента и умелых действиях могут добиться значительных боевых успехов. Однако ошибки могут привести к тому, что десант со своим облегченным оружием будет или полностью уничтожен или не добьется никаких результатов.

Немецкие воздушно-десантные части, блестяще действовавшие во время наступательных операций против Голландии и Бельгии, не смогли с таким же успехом проявить себя во Франции. Были у немцев неудачи и в Польше. Однажды крупный немецкий парашютный отряд, выброшенный в Верхней Силезии с задачей отрезать пути отхода польской армии, целиком попал в плен.

В минувшей войне наш парашютный отряд военно-морского флота использовался для внезапного нападения на авиационные базы противника с целью их захвата. Тем самым он облегчал действия морской авиации. Даже в тех случаях, когда отряду по независящим от него причинам приходилось действовать в качестве обычной пехотной части, он всегда выполнял поставленные перед ним задачи. Важнейшую роль в этом сыграли, по-видимому, высокие моральные качества его личного состава.

С момента окончания войны прошло уже более десяти лет, и все эти факты и события являются делом прошлого. В настоящее время, когда необходимо бороться за мир, когда мы должны молиться о спокойствии на Тихом океане, по-видимому, имеются люди, которые мечтают снова разжечь пожар войны.

Естественно, что для того, чтобы наше государство могло существовать и идти по пути независимости в международной жизни, необходимо преодолеть многочисленные трудности и препятствия. Однако ради мира для людей непозволительно отказываться от духа смелой и решительной борьбы. Некоторым, может быть, кажется, что воздушно-десантные войска сходят со

сцены и что парашютизм — дело прошлого. Но на самом деле это не так.

Прыжки с парашютом являются полезным занятием для молодежи, они способствуют ее физической и духовной закалке. И несомненно, что в недалеком будущем энтузиасты будут смотреть на прыжки с парашютом, как на спорт, а не только как на подготовку воздушно-десантных войск.

Ниже я попытаюсь популярно объяснить некоторые технические вопросы, непосредственно связанные с устройством парашюта и с совершением прыжка с парашютом.

Конечно, сведения, которые я сообщаю ниже, несколько устарели. Однако они отражают накопленный мною практический опыт. Я буду весьма рад, если эти сведения окажут читателю какую-либо пользу.

Виды парашютов

Существующие виды парашютов можно классифицировать следующим образом.

По назначению — на людские и грузовые; по способу ношения — на наспинные, парашюты-сиденья и носимые в руках; по способу раскрытия — на парашюты принудительного и свободного действия. Раскрытие парашюта может также производиться самим парашютистом при помощи вытяжного кольца с тросом или автоматически при помощи вытяжной веревки.

Способ раскрытия парашюта (основного) с помощью вытяжного парашюта заключается в том, что после отделения парашютиста от самолета из ранца в первую очередь выдергивается вытяжной парашют (диаметр купола 60—80 см). Наполнившись воздухом, он вытягивает купол и стропы основного парашюта. Однако следует иметь в виду, что при совершении прыжков с парашютом с самолета, летящего со скоростью 200 км/час и выше, вытяжной парашют от воздушного потока, создаваемого винтом, и в зависимости от положения парашютиста может отклониться в любом направлении, зацепиться за конечности парашютиста или прижаться к нему, и вследствие этого парашют может раскрыться с опозданием или совсем не раскрыться. Это не касается прыжков с вышек и медленно летящих самолетов. В случае нераскрытия основного парашюта применяется запасной, если он имеется.

Почти все парашюты, которыми в настоящее время обеспечиваются летчики, раскрываются с помощью вытяжного парашюта.

В самом начале наши парашютные подразделения были снабжены парашютами принудительного действия. Они раскрываются после 55 метров свободного падения, то есть примерно через 4 секунды. Но и с этими парашютами в отдельных случаях может произойти то же самое, что и с парашютами свободного действия, раскрывающимися с помощью вытяжного парашюта. На это необходимо обращать внимание при проведении парашютной подготовки.

В целях обеспечения наибольшей безопасности прыжков для воздушно-десантных подразделений военно-морского флота был разработан парашют системы «Найно»[1], конструктивная особенность которого заключается в том, что купол и стропы этого парашюта укладываются в определенном порядке в особый шелковый чехол и в таком виде помещаются в ранец. С началом пользования таким парашютом у нас совершенно прекратились случаи нераскрытия парашютов. По словам одного инженера, в Америке в настоящее время разрабатывается парашют такой же конструкции.

В момент раскрытия парашюта при скорости, равной скорости современного истребителя, парашютист должен испытывать огромную перегрузку, которую не всякий может вынести. С целью уменьшения перегрузки в момент рывка проводились специальные исследовательские работы, которые привели к созданию так называемого парашюта «Ояко»[2]. Он представляет собой комплекс из трех парашютов разных размеров: большого, среднего и малого, которые укладываются в чехол, а затем в ранец. Раскрытие парашюта «Ояко» начинается с вытягивания малого парашюта, а затем среднего и большого. Такой порядок снижает силу динамического удара, рассредоточивая его по времени.

Велись также работы по уменьшению перегрузок путем увеличения воздухопроницаемости ткани купола парашюта. Однако практически они пока ничего не дали.

Устройство парашюта

Существует несколько конструкций парашютов. Но я коснусь парашюта образца 1, которым пользовался наш парашютный отряд.

Парашют состоит из шести основных частей: купола (из специального шелка), вытяжного парашюта (из специального шел-

[1] «Найно» в переводе на русский язык означает «мешок в мешке». *(Прим. перев.)*
[2] Речь идет о парашюте с переменной скоростью снижения. *(Прим. ред. 1959 г.)*

ка), строп (из шелкового шнура), ранца (из прорезиненного шелка и алюминиевой рамы), подвесной системы (из шелковой ленты) и вытяжной фалы или веревки (из шелкового шнура, сложенного вдвое, и стального троса).

Движение в воздухе до раскрытия парашюта

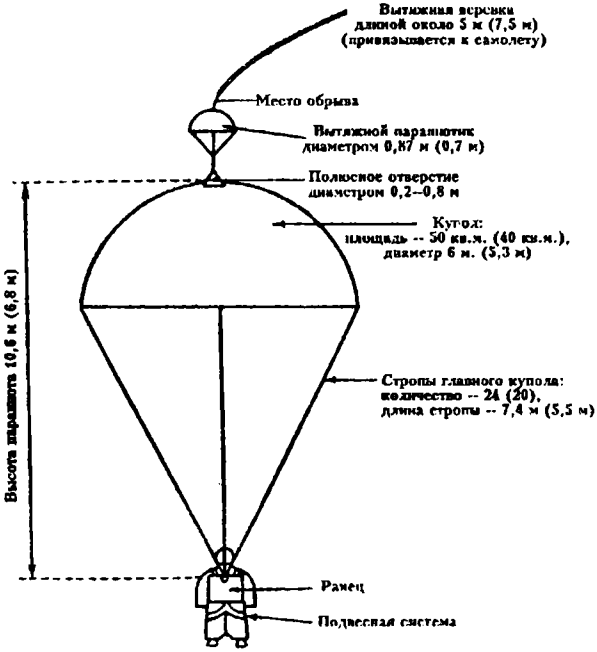
После отделения от самолета парашютист некоторое время летит в горизонтальном направлении со скоростью, равной скорости самолета. Но в результате сопротивления воздуха горизонтальная скорость постепенно уменьшается. Вместе с этим под действием силы земного тяготения парашютист с каждой секундой приобретает все большую вертикальную скорость и совершает ускоренное движение вниз. Однако по мере увеличения вертикальной скорости возрастает и сопротивление воздуха и в конце концов наступает такой момент, когда скорость падения парашютиста достигает определенного предела и больше не увеличивается. Эта скорость называется критической (предельной) скоростью.

Следовательно, критическая скорость (V, м/сек) зависит от веса парашютиста (W, кг), средней площади сопротивления парашютиста (S, м^2), массовой плотности воздуха (p) и коэффициента лобового сопротивления (C_x).

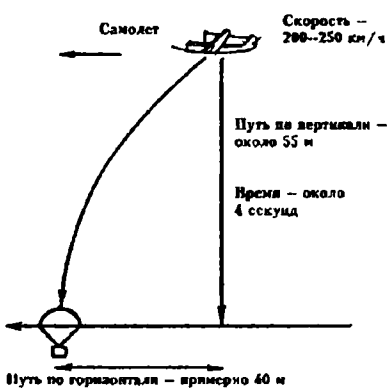
Если бы земной шар не был окружен воздушной оболочкой, скорость падения парашютиста с каждой секундой возрастала бы на 9,81 м (ускорение силы тяжести, g). Нетрудно себе представить, что случилось бы с ним в момент приземления. Однако к счастью земной шар окружен атмосферой и ее воздушные слои оказывают сопротивление движущемуся в ней телу. Поэтому через определенное время скорость свободно падающего тела стабилизируется.

Через сколько же времени при свободном падении парашютиста наступит этот момент и какой величины достигнет скорость? Мне не приходилось совершать затяжных прыжков, и поэтому для ответа на этот вопрос я воспользуюсь данными, содержащимися в литературе. При прыжке с высоты 2000 м указанный момент наступит через 12 сек. свободного падения, а скорость достигнет 53 м/сек. Если прыжок совершается с высот 4000, 10 000 и 16 000 м, этот момент будет соответственно наступать через 14, 18 и 23 сек. свободного падения, а скорость составит 59 (свыше 200 км/час), 80 (около 300 км/час) и 115 м/сек (свыше 400 км/час).

Как я уже упоминал выше, в Советском Союзе и других стра-



Устройство парашюта



Движение парашютиста в воздухе до раскрытия парашюта

нах совершались высотные затяжные прыжки. Парашютисты при таких прыжках отделялись от самолета на большой высоте и раскрывали парашют в 200—300 м от земли. Ниже я привожу, правда, довольно устаревшие данные относительно рекордов, которые были установлены в свое время.

Обычный парашют рассчитан на раскрытие через 40—50 м свободного падения парашютиста, то есть спустя примерно 4 сек. после отделения от самолета. Другими словами, раскрытие происходит тогда, когда уже почти пропадает инерционная скорость. Так, при совершении нами прыжков парашют раскрывался примерно после 55 м свободного падения, или через 4 сек. с момента отделения от самолета.

	H Высота прыжка, м	*R* Свободное падение, м	*H* Высота раскрытия парашюта, м	*t* Время падения, сек	*Y* Критическая скорость, м/сек
До 1932 года					
Халисон, США	—	1 500	—	—	—
1932 год					
Евдокимов, СССР	1200	600	600	14	—
Афанасьев, СССР	2000	1600	400	33,5	47
Мэннинг, США	3350	3200	150	62	—
1933 год					
Тарасам, США	7000	5300	1700	87	—
Зворыгин, СССР	2500	2200	300	41	53,7
Кайтанов, СССР	3270	3170	100	61,5	51,5
Евдокимов, СССР	6920	6440	480	115	56
Евсеев, СССР	7200	7050	150	132,5	53
1934 год					
Евдокимов, СССР	8100	7900	200	142	55,6
1938 год					
Уильям, Франция	10 600	10 400	200	170	62,3

В заключение приведу формулы, по которым определяется критическая скорость V и сила сопротивления воздуха R:

$$Y = v^W / C_x pS$$

$$R = C_x pSY^2,$$

где S — средняя площадь сопротивления (парашютиста — 0,5—0,9 м², парашюта — 50 м²); p — массовая плотность воздуха (у земли — 0,125, на высоте 6700 м — вдвое меньше, на высоте 500 м и ниже — в среднем 0,12); C_x — коэффициент лобового сопротивления (парашютиста — 0,04, парашюта — 0,6—0,8, хорошо обтекаемого физического тела при падении — 0,025—0,03).

Движение в воздухе после раскрытия парашюта

С момента раскрытия парашюта до момента приземления каждую секунду под воздействием ветра происходит относ парашютиста. Например, при снижении с высоты 300 м при скорости ветра 5 м/сек и скорости снижения 5 м/сек парашютист пробудет в воздухе 60 сек. и, следовательно, его отнесет в направлении ветра на 300 м.

Для более точного определения величины сноса необходимо сделать поправку на расстояние, на которое сместится тело парашютиста с момента отделения от самолета до момента раскрытия парашюта в направлении полета самолета под действием сообщенной ему скорости. Но это смещение в общем принимается за 80 % расстояния свободного падения до раскрытия парашюта (50 м).

Кроме того, и после раскрытия парашюта действует горизонтально направленная сила инерции, которая также вызывает смещение тела парашютиста. Однако это смещение небольшое.

При наличии вблизи поверхности земли восходящего потока воздуха скорость снижения, конечно, будет уменьшаться. Даже при отсутствии восходящего потока скорость снижения в результате увеличения сопротивления воздуха будет иметь тенденцию к некоторому уменьшению в районе приземления.

При подтягивании строп начинается скользящий спуск, таким способом можно осуществлять некоторое управление парашютом.

В случае перекрытия в воздухе одного парашюта другим скорость снижения верхнего парашюта резко возрастает, и поэтому нужно быть особенно осторожным при приближении к земле[1].

Способы прыжков с самолета

Современные парашюты устроены таким образом, что их раскрытие гарантируется независимо от способа прыжка и положения тела парашютиста во время свободного падения. Тем не менее важно хорошо знать следующие основные правила совершения прыжка.

Парашют не следует раскрывать когда и как попало. Перед раскрытием парашют должен быть обращен в сторону самолета. Если прыжок совершается с наспинным парашютом, целесообразно, чтобы парашютист был в момент раскрытия парашюта обра-

[1] Речь идет о так называемом явлении затенения. Заслуженный мастер спорта СССР В. Г. Романюк в своей книге «Заметки парашютиста-испытателя» приводит случай, когда у одного солдата во время группового прыжка в результате явления затенения парашют сложился совсем. *(Прим. ред. 1959 г.)*

щен спиной в сторону самолета. При падении парашютиста головой или ногами вниз кровь будет перемещаться по вертикали, что может привести к ее излишнему накоплению или недостаточности в области мозговых центров. Ввиду этого лучше всего при падении стараться сохранять горизонтальное положение лицом вниз. В этом случае кровь будет отливать от живота к спине и парашютист будет сохранять ясное сознание. Для сохранения такого положения надежнее и проще всего развести руки и ноги в стороны под углом 45° и напрячь тело, особенно в области живота. Подобный способ применялся в Германии.

В нашем военно-морском флоте у парашютистов отмечались случаи травмирования плечевых суставов в результате динамического удара в момент раскрытия парашюта. Поэтому во время прыжка рекомендовалось напрягать плечи и сгибать обе руки.

В заключение хочу сказать несколько слов о технике отделения от самолета. Чтобы отделиться от самолета, нужно слегка наклонить корпус и с силой оттолкнуться от самолета. Почувствовав свободное падение, следует развести ноги и руки, согнуть последние и сохранять такое положение до раскрытия парашюта. Если парашютист будет падать головой вниз, то это хорошо, а если внизу окажутся ноги, то самочувствие во время падения будет не совсем удовлетворительное. Однако в свободном полете тело парашютиста само будет принимать положение головой вниз. Поэтому положение ногами вниз, особенно при прыжке с наспинным парашютом, почти исключается.

Способ приземления

Способ приземления зависит от скорости снижения после раскрытия парашюта. Однако можно привести некоторые основные правила выполнения этого элемента прыжка.

Сила удара в момент приземления определяется результирующей величиной от скорости снижения и скорости ветра.

Сила удара, обусловливаемая только скоростью снижения, в общем такая же, как и сила удара при прыжке с 1,5—2,0-метровой вышки. Такое сравнение может показаться нелепым. Но на самом деле эта величина оказывает большое влияние на силу удара в момент приземления, и без проверки на себе трудно это понять.

Скорость снижения на десантном парашюте и парашюте, которым обеспечивались летчики, составляла соответственно 5,2 и

6 м/сек. Кажущаяся на первый взгляд незначительной разница в 0,8 м/сек на самом деле играет существенную роль. Для того чтобы парашютисты могли благополучно, без травм совершать приземление, с ними проводится общая физическая подготовка на парашютных тренажерах и других снарядах. Для того чтобы легко переносить удар в момент приземления при скорости снижения 5,2 м/сек, необходимо в течение месяца заниматься физической тренировкой, а прыжки при скорости снижения 6 м/сек требуют физической тренировки на протяжении 3 месяцев и более. Эти выводы основаны на результатах наших испытаний парашютов. В целях максимального сокращения сроков групповой подготовки парашютистов у нашего десантного парашюта была уменьшена скорость снижения путем увеличения площади его купола по сравнению с парашютом, которым пользовались летчики.

Итак, вернемся к способу приземления. Под действием ветра парашютист во время снижения раскачивается, как на качелях. Во время приземления следует учитывать три фактора: скорость ветра, скорость снижения и раскачивание парашюта.

Теперь рассмотрим данный вопрос конкретно. При совершении прыжка с высокой вышки опасно отделяться от нее спиной вперед, так как в этом случае человек, выполняющий прыжок, будет чувствовать себя неуверенно. Следовательно, прыгать с вышки нужно только лицом вперед.

Приземление с парашютом совершенно аналогично прыжку с вышки. В момент приземления парашютист под влиянием трех факторов непременно перемещается в результирующем направлении. Поэтому в ходе приземления обязательно будут иметь место поступательное (вперед) и обратное (назад) движения. Во время приземления парашютист должен принять положение лицом в направлении поступательного движения. Короче говоря, приземление происходит так же, как и прыжок с вышки, то есть лицом вперед. При отсутствии раскачивания парашюта следует развернуться по ветру. Если же происходит раскачивание парашюта, нужно быстро разворачивать тело в направлении поступательного движения парашюта. (Элементы приземления следует отрабатывать на земле. Для этого целесообразно использовать так называемые парашютные качели.)

Во время приземления ноги парашютиста должны быть сведены вместе и согнуты, а корпусу — придано напряженное полу-

сидячее положение. Приземление следует совершать одновременно на носки обеих ног[1].

Если приземление осуществляется в направлении поступательного движения, то необходимо обязательно развернуться лицом в сторону движения. Попытка удержаться на ногах может привести к травмам, поэтому следует падать вперед и не сопротивляться тяге парашюта. Таким способом совершали приземление парашютисты нашего отряда. Важно запомнить, что в момент приземления нужно свести вместе ступни ног и, не пытаясь удержаться на них, упасть вперед.

Это правило не относится к приземлению с парашютом, имеющим малую скорость снижения. В остальных же случаях его следует строго придерживаться, чтобы избежать травмирования.

Динамический удар в момент раскрытия парашюта

При динамическом ударе в момент раскрытия парашюта перегрузка достигает (по опыту прыжков с десантным парашютом образца 1) 6—10 g (при скорости самолета свыше 200 км/час). Если принять вес человека в среднем 60 кг, то сила динамического удара в момент раскрытия парашюта составит 360—600 кг. Таким образом, человек испытывает значительную перегрузку, но так как она действует мгновенно, то в полной мере он ее не ощущает.

При совершении прыжков с парашютом, подвесная система которого устроена так, что стропы разделяются на два плеча, иногда в момент раскрытия купола вся сила динамического удара приходилась на одно плечо и вызывала травмы. В связи с этим позднее стал применяться парашют, у которого все стропы крепятся к подвесной системе в одной точке.

Прыжки на воду

Если парашютист вместе с парашютом окажется в воде, подвесная система, намокнув, сильно обтянет его туловище и освободиться от нее будет очень трудно, тем более если это случится в ветреную погоду. Лишившись свободы действия в воде, парашютист может утонуть.

Как указывалось в начале книги, во время проведения учебных прыжков на авиабазе Татэяма произошел подобный случай, который привел к гибели парашютиста.

[1] Многолетний опыт подготовки советских парашютистов показывает, что приземление должно проходить одновременно на ступни обеих ног. *(Прим. ред. 1959 г.)*

Следовательно, при спуске с парашютом на воду необходимо еще в воздухе освободиться от подвесной системы и на высоте примерно 10 м над морем отделиться от парашюта и прыгнуть в воду[1].

Учебно-тренировочное оборудование

Из-за малого объема книги вопроса о методике обучения парашютистов я не касаюсь. Кратко остановлюсь на минимуме оборудования, необходимого для этого обучения, которое включает следующее: оборудованное место для роспуска и укладки парашютов, место для проветривания и просушки парашютов; парашютные качели, маты; макет части фюзеляжа самолета с дверью или люком для отработки элементов отделения от самолета во время прыжка; спортплощадку со снарядами для физических упражнений, место для занятий борьбой и при необходимости парашютную вышку; манекены для сбрасывания с парашютами.

Обмундирование парашютиста

Особое внимание следует обращать на одежду парашютиста. Поверхность ее должна быть гладкой, чтобы за нее не цеплялись стропы. Нежелательно иметь на внешней стороне одежды пуговицы, застежки и т. п. Хорошей одеждой для парашютиста может быть гладкий простой джемпер.

Брюки должны быть достаточно просторными, чтобы не мешать свободному сгибанию ног. Этому требованию вполне отвечают шаровары.

Ботинки должны иметь резиновую подошву для амортизации удара в момент приземления.

Летный шлем и перчатки предохраняют парашютиста от ссадин и царапин во время приземления.

Короче говоря, обмундирование должно обеспечивать удобство и безопасность действий парашютиста. В практике отмечались случаи, когда вытяжной парашют зацеплялся за пуговицы обмундирования, тогда раскрытие парашюта задерживалось и парашютист оказывался в опасном положении. Поэтому на внешний вид одежды парашютиста надо обращать самое серьезное внимание.

То же самое относится к паковке грузов, сбрасываемых с парашютом.

[1] Так отделяться от парашюта нельзя — высота над водой может быть определена неточно, и это приведет к травмам. Целесообразнее оставить подвесную систему парашюта только в момент касания воды ногами. *(Прим. ред. 1959 г.)*

Несчастные случаи во время прыжков с парашютом

Прыгающий с парашютом должен быть уверен в том, что парашют обязательно раскроется, и соблюдать правила прыжков, действуя разумно, точно и решительно.

Строгое выполнение этого положения гарантирует от несчастных случаев и, по-видимому, может рассматриваться как основное требование парашютной подготовки.

Предотвращение несчастных случаев при прыжках с парашютом немыслимо как без проведения исследовательских работ по дальнейшему совершенствованию парашютных систем, так и без добросовестного отношения парашютистов к своему делу. Образно говоря, эти два условия — «колеса одной телеги, без каждого из которых невозможно ее движение».

Весьма желательно, чтобы в ближайшем будущем в конструировании парашютных систем и совершенствовании техники прыжков были достигнуты более значительные результаты, которые позволили бы не допустить повторения несчастных случаев, имевшихся у нас в прошлом.

Послесловие

Как я уже говорил, парашютный отряд военно-морского флота накануне войны находился в стадии организации. С началом войны он был вынужден спешно закончить подготовку и отправиться для проведения воздушно-десантных операций, несмотря на недостатки в обучении и материально-техническом обеспечении.

Во время воздушно-десантной операции в районе Монадо парашютисты выбрасывались на аэродром противника почти с одними пистолетами и ручными гранатами. И, несмотря на это, они победили. Разумеется, у противника на этом этапе войны еще не было должного боевого духа, и это явилось одной из причин нашей победы. Но главная причина успеха парашютистов заключалась, конечно, в их моральных качествах. Скорее всего, именно высокий боевой дух парашютистов способствовал победе над противником.

В начале испытательных прыжков у нас были не вполне надежные парашюты. Многие молодые люди в процессе парашютной подготовки и испытательных прыжков преодолевали исключительные трудности. В этом им помогали их высокие боевые качества, их горячая любовь к родине.

Все молодые парашютисты были уверены в том, что своими делами они обеспечивают прекрасное будущее Японии. Поэтому они и сражались, не щадя своей жизни.

Однако поражение в войне превратило все в прах. Усилия, которые прилагала молодежь, чтобы выиграть войну, оказались напрасными.

Теперь, обращаясь к прошлому, я рассказываю в своей книге о жизни и борьбе парашютистов. Я написал книгу о парашютном отряде. Для чего написал? Такой вопрос невольно возник у меня, когда работа была закончена. Я несколько раз брался за перо и столько же раз откладывал его в сторону. Но что же заставило меня довести начатое дело до конца?

Это — мужественные, очаровательные образы многих молодых людей, постоянно воскресающие в моей памяти. Это — кристально чистая, прекрасная их душа и высокий боевой дух, которые не перестают восхищать меня. Я и сейчас от всей души питаю к ним, уже погибшим, самое искреннее чувство благодарности.

Мне хотелось конкретнее и шире показать боевые дела многих погибших славной смертью парашютистов. Но ввиду отсутствия материалов, так как после войны уже прошло более 10 лет, я не смог этого сделать.

Только тогда, когда искренние помыслы и боевой дух молодых парашютистов, окропивших своей кровью белые полотнища парашютов, будут унаследованы в новых условиях строительства мирного государства, исключающего повторение им прежней ошибки, павшие будут спокойно спать вечным сном. И если моя книга чем-либо поможет этому, я буду вполне удовлетворен.

Ямабэ Масао, 5 мая 1956 года

Джеймс Гейвин

ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНАЯ ВОЙНА

Перевод с английского

ПРЕДИСЛОВИЕ К АНГЛИЙСКОМУ ИЗДАНИЮ

Несмотря на то что воздушно-десантная война — явление новое, мысль о ней возникла очень давно. Наблюдая на протяжении веков за полетом птиц или движением дыма по ветру, военные, естественно, должны были задуматься над идеей вертикального охвата противника[1]. Еще в древности китайцы начали воплощать в жизнь эту мысль. Записи в старых летописях Пекина свидетельствуют о том, что парашют изобрели китайцы. Достоверно известно также, что в XV в. Леонардо да Винчи сделал эскиз парашюта, в XVIII в. французам братьям Монгольфье удалось подняться на воздушном шаре, а позже, в этом же столетии, знаменитый европейский воздухоплаватель Бланшар, спасая свою жизнь, совершил прыжок с парашютом. С тех пор прыжки с парашютом с воздушных шаров стали явлением обычным, и к тому времени, когда братья Райт совершали полеты на своем самолете в Китти-Хаук, идее применения парашюта было уже по крайней мере 600 лет, а с тех пор, как Бенджамин Франклин подал мысль о возможности переброски войск на аэростатах, прошло уже более 150 лет.

Еще во время Первой мировой войны Уинстон Черчилль и бригадный генерал Уильям Митчелл пропагандировали использование воздушно-десантных войск. Но действительное развитие этого рода войск начинается лишь во время Второй мировой войны, со времени вторжения немецких войск в Польшу. К 1927 г. в различных армиях мира производились эксперименты по сбрасыванию вооружения с парашютами и по транспортировке небольшого количества солдат на самолетах. В следующем году в Техасе несколько наших солдат выбросились с парашютами в полном боевом снаряжении. В 1930 г. Красная Армия произвела выброс-

[1] Под термином «вертикальный охват» американцы понимают нанесение ударов авиации по тылу или флангам противника или выброску (высадку) воздушных десантов в его тыл с целью отрезать пути отступления или осуществить окружение. *(Прим. ред. 1957 г.)*

ку группы военных парашютистов с вооружением, а в 1936 г. русские сбросили во время маневров в районе Киева одновременно свыше 5 тыс. парашютистов. В 1938 г. командно-штабная школа армии США впервые начала заниматься вопросами воздушно-десантной войны на своих теоретических и практических занятиях. И, наконец, во время русско-финской войны 1939 г. поступило сообщение о том, что русские парашютные войска были использованы в боевых действиях[1].

К началу Второй мировой войны как СССР, так и Германия подготовили десятки тысяч парашютистов; германская армия провела также значительные экспериментальные работы с планерами. В большом количестве воздушно-десантные войска были с успехом использованы немцами при вторжении в Голландию в 1940 г. и в следующем году при захвате острова Крит. В начале 1940 г. наше военное министерство предприняло шаги к созданию своих воздушно-десантных частей. Под руководством инспектора пехоты генерал-майора Дж. Линча и при содействии главного инспектора военно-воздушных сил была выработана конкретная программа создания воздушно-десантных войск. Таким образом, воздушно-десантные войска впервые стали составной частью армии.

Итак, исторически доказано, что идея воздушно-десантной войны в том виде, как она понимается в настоящее время, зародилась у русских и получила боевое развитие у немцев. Исторически доказано также и то, что воздушно-десантные войска вошли в состав американской армии как новое средство ведения войны. Позже американцы совместно с англичанами усовершенствовали его и успешно использовали в войне.

Создание самих воздушно-десантных войск началось в Форт-Беннинге, штат Джорджия, где был организован небольшой взвод парашютистов-добровольцев. Эти энтузиасты парашютного спорта вместе с группой обслуживавших их летчиков оказались зародышем мощных воздушно-десантных сил, вписавших славные страницы в историю Второй мировой войны. Слава по праву принадлежит тем, кто добился победы на поле боя; но оставшиеся неизвестными пионеры, которые впервые проложили путь из воздушных просторов до глинистых холмов Джорджии и песчаных дюн Северной Каролины, тоже заслуживают внимания. Победив страх перед воздушной стихией, они мужественно бросались вниз

[1] Эти сведения, как уже говорилось, не соответствуют действительности. *(Прим. ред.)*

с самолета. Многие из них погибли ради того, чтобы их последователи могли победить в бою.

Когда в июле 1943 г. весь мир восхищался подвигами 82-й воздушно-десантной дивизии на Сицилии, оставшимся в живых пионерам-парашютистам радостно было сознавать, что их мечты стали действительностью.

Одним из таких пионеров был автор этой книги. Стоял душный августовский день, когда тридцатидвухлетний капитан Джеймс Гейвин прибыл в Форт-Беннинг для прохождения службы в парашютной группе. До этого он прошел тяжелый путь от рядового до офицера, окончив военное училище в 1929 г.

Друзья отзывались о нем очень хорошо. Его крепкая худощавая фигура, спокойная, полная достоинства осанка и проницательный ум импонировали его товарищам. Будучи начальником штаба батальона, он зарекомендовал себя как офицер, способный к работе на более высоком посту.

Вскоре Гейвину присвоили звание майора, а затем подполковника. После нападения японцев на Пирл-Харбор ввиду быстрого роста наших воздушно-десантных войск возникло много новых и сложных задач. Создание новых частей, новых видов вооружения и снаряжения, разработка новых тактических приемов и новых методов обучения — все это было только небольшой частью невероятных трудностей, с которыми пришлось столкнуться создателям нового рода войск. Конечно, допускались ошибки, и даже очень много ошибок, но здание, казалось, должно было получиться крепким. Заслуга здесь принадлежала не одному определенному человеку, и даже не какой-то небольшой группе людей — множество людей и учреждений содействовали успеху. Но в конечном счете тяжесть создания этих огромных новых сил легла на плечи офицеров воздушно-десантного командования сухопутных сил и военно-транспортного командования ВВС, а также тех штабных офицеров в Вашингтоне, которые руководили планированием в высших инстанциях.

В создании воздушно-десантных войск Гейвин сыграл ведущую роль. Возглавляя отдел планирования и обучения парашютной группы, а позднее — воздушно-десантное командование, он написал первые учебники по подготовке воздушно-десантных войск и их тактике.

В конце 1942 г. Гейвин получил звание полковника и стал командиром полка. В январе 1943 г. его полк был введен в состав 82-й

воздушно-десантной дивизии, а в ночь на 9 июля этого же года он возглавил воздушно-десантную боевую группу, которая стала передовым отрядом американских войск в боях за Сицилию.

В этой книге Гейвин рассказывает обо всех воздушно-десантных операциях периода Второй мировой войны и об использовании воздушно-десантных войск в будущей войне.

Став бригадным генералом, Джеймс Гейвин продолжает изучать методы ведения войны. Занимая пост советника по воздушно-десантным вопросам при главнокомандующем союзными войсками в Лондоне, он прилагал все усилия к тому, чтобы те ошибки, которые были допущены на Сицилии и обошлись так дорого, не повторились в Нормандии. Вернувшись из Италии в Англию, он немедленно приступил к разработке оперативных планов союзных воздушно-десантных войск.

Успешные действия этих войск в Нормандии в день десантирования были результатом его блестящей работы. Будучи заместителем командира 82-й воздушно-десантной дивизии, он возглавил боевой парашютный эшелон этой дивизии. Позже, после назначения командира дивизии генерал-майора Мэтью Риджуэя на должность командира воздушно-десантного корпуса, Гейвин был назначен командиром дивизии и в возрасте 37 лет получил звание генерал-майора. Он командовал дивизией до конца войны и руководил ее весьма успешными действиями в Голландии, Бельгии и Германии.

Молодой и энергичный офицер, он представляет, на мой взгляд, тот тип американского командира, который выработался в нашей армии во время войны. В своей книге Гейвин пишет об эксперименте, который произвел настоящую революцию в военном искусстве. Будет хорошо, если американцы прочтут его книгу и внимательно изучат сделанные им выводы.

Многие из нас еще хорошо помнят первые шаги в развитии бензинового двигателя. Но в наши дни, когда скоростные самолеты так сильно сократили время и расстояние, кажется просто чудом, что за период одной короткой человеческой жизни нефть могла произвести такой полный переворот в нашем образе жизни и в способах ведения войны.

Возможно, солдаты прошлых веков испытывали такие же чувства в отношении изобретений, производивших переворот в их времена. И наверное, колесо, порох и паровая машина вызывали у людей в те времена тот же страх перед возрастающей разруши-

тельной силой нового оружия, который возникает у многих из нас теперь. Но в прошлом новые виды оружия всегда порождали новые средства обороны, и за исключением некоторых периодов наступательные и оборонительные действия уравновешивались. Да и время в прошлом шло медленнее, чем сейчас.

Прошли сотни лет, прежде чем порох произвел переворот в способах ведения войны. Двигатель внутреннего сгорания произвел такой переворот менее чем за полвека, а теперь атомная энергия и новые типы двигателей чудовищно увеличили темп ведения войны. Равновесие между оборонительными и наступательными средствами нарушилось, причем перевес сейчас на стороне последних.

Ни одно государство не может считать себя в безопасности от агрессии, и те из наших лидеров, которые отчетливо представляют себе размеры опасности, понимают, конечно, настоятельную необходимость в установлении длительного мира. Но пока политические деятели всех стран смогут изобрести такой мир, мы, американцы, должны бдительно следить за малейшими признаками угрозы нашей стране и соответственно строить свою оборону.

При перестройке вооруженных сил мы обязательно должны полностью учитывать наш прошлый опыт. Изменения в организации войск и новая боевая техника порождают новые явления во многих звеньях наших вооруженных сил. Например, использование воздушно-десантных войск и атомной энергии в последней войне во многом изменило наши старые стратегические понятия о факторах времени и пространства в наземной войне. Все эти концепции находятся еще в начальной стадии своего развития. Они еще полностью не созрели, а мы их еще не освоили. Из печати известно, что уже создаются такие снаряды, самолеты и другие средства ведения войны, которые способны поразить даже наше воображение. По мере того как наука и техника будут все больше совершенствовать эти самолеты и вооружение, неизбежно будут меняться и способы использования сухопутных войск. Если война снова вспыхнет на нашей планете, то уже целые армии с полным снаряжением будут перебрасываться по воздуху через океаны, причем огромным воздушным армадам, чтобы покрыть путь из одного полушария в другое, потребуется всего несколько часов, а не недели и месяцы, как это было раньше.

Чтобы понять современную войну, нужно видеть ее собствен-

ными глазами, участвовать в ней, принять на свои плечи часть ее ужасного бремени и знать, сколько тяжелого труда и крови она требует и к каким разрушениям приводит.

Наша будущая армия должна быть построена с учетом опыта тех, кто уже провел войну, и мы должны учиться у них. Они — эксперты, знатоки своего дела.

Эта книга написана одним из таких экспертов, специалистом в области ведения воздушно-десантной войны. Просто удивительно, что так мало литературы опубликовано для широкого круга читателей о действиях воздушно-десантных войск, особенно с точки зрения того, что понадобится для нашей будущей обороны.

Книга генерала Гейвина в значительной мере восполняет этот пробел, и я не знаю человека, который мог бы лучше написать подобную книгу. Его компетентность в вопросах воздушно-десантной войны бесспорна.

Уильям Ли, генерал-майор в отставке

Глава I

ПАРАШЮТИСТЫ НАД СИЦИЛИЕЙ

В июле 1943 г. Сицилия стала местом боевого крещения американских воздушно-десантных войск. На Сицилии впервые подверглись суровой проверке новые идеи и проекты, давно задуманные необычные тактические приемы молодой армии, детально разработанные теории. До сего времени даже частично не дан ответ на вопрос, в какой мере оправдались эти теории. Но остается фактом, что «спотыкающийся малыш», который потом стал 1-й союзной воздушно-десантной армией, родился на Сицилии и выдержал очень тяжелые испытания.

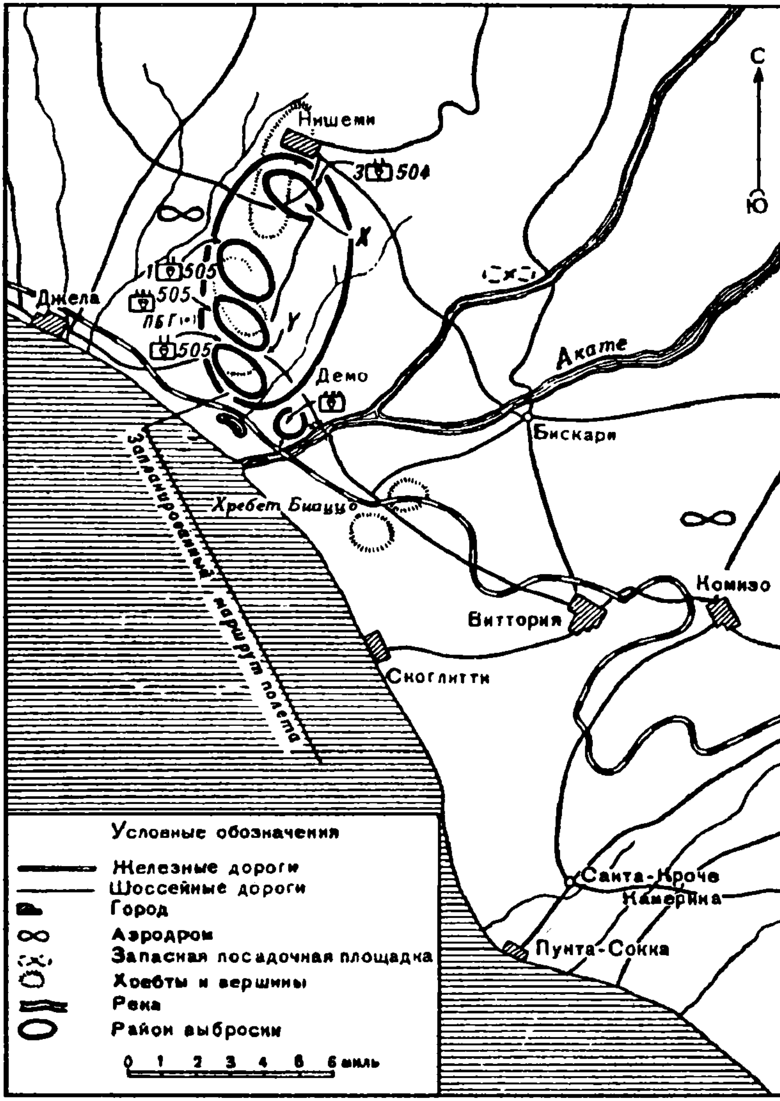
Идея создания 1-й воздушно-десантной армии принадлежит штабам Северо-Африканского театра военных действий и 7-й армии США. Окончательный план Сицилийской операции предусматривал высадку с моря 3-й, 1-й и 45-й американских пехотных дивизий в районе Ликата, Джела и Скоглитти. Последние две

Рис. 1

дивизии составляли 2-й корпус под командованием Омара Брэдли (в то время генерал-майора). Воздушно-десантные войска должны были впоследствии перейти в распоряжение этого корпуса.

Согласно плану операции одна парашютная полковая боевая группа усиленной 82-й воздушно-десантной дивизии должна была быть выброшена между Кальтаджироне, где, как было известно, находились крупные резервы противника, и плацдармом 1-й пехотной дивизии.

На следующий день после начала операции полковая боевая группа должна была пополниться войсками, переброшенными по морю и воздуху, и участвовать в захвате острова. Усиленная 505-я парашютная полковая боевая группа была выделена для захвата важного участка местности южнее Нишеми, который можно было использовать в качестве воздушного плацдарма, чтобы воспрепятствовать передвижению противника с севера по направлению к Джела. Эта группа должна была нарушить коммуникации противника и своим огнем лишить его возможности пользоваться аэродромом Понто-Оливио. Особое внимание следовало обратить на опорный пункт в Y (рис. 2). На этом участке, густо опутанном колючей проволокой и сплошь минированном, находилось шестнадцать дотов и блокгаузов, оказывавших друг другу огневую поддержку. Опорный пункт контролировал все движение по дорогам Джела—Кальтаджироне и Джела—Виттория. Группа должна была



С
Ю
Нишеми
3 504
X
1 505
505
ПБГ
505
Y
Джела
Демо
Акате
Бискари
Хребет Биаццо
Запланированный маршрут полета
Комизо
Виттория
Скоглитти
Санта-Кроче
Камерина
Пунта-Сокка
Условные обозначения
Железные дороги
Шоссейные дороги
Город
Аэродром
Запасная посадочная площадка
Хребты и вершины
Река
Район выброски
0 1 2 3 4 5 6 миль

Рис. 2

также перерезать дороги в пункт X, блокировать, заминировать их и удерживать этот район. После соединения с 1-й пехотной дивизией полковая боевая группа должна была содействовать ее продвижению.

Усиленная 505-я парашютная полковая боевая группа действовала в следующем составе: 505-й парашютный полк; 3-й батальон 504-го парашютного пехотного полка; 456-й парашютный дивизион полевой артиллерии; рота B[1] 307-го воздушно-десантного инженерного батальона; медицинское подразделение и подразделение связи, а также части и подразделения воздушной и морской поддержки. В группе было в общей сложности 3405 человек, для транспортировки которых потребовалось 227 самолетов С-47.

При подготовке к операции нужно было решить ряд вопросов, с которыми раньше не приходилось сталкиваться, например:

1. Как должны лететь транспортные самолеты — строем, принятым для американских боевых самолетов, или же волнами по примеру английских бомбардировщиков?

2. Когда следует производить выброску — до высадки морских десантов, после нее или одновременно с нею?

3. В какое время суток выбрасывать десант — днем или ночью?

По этим вопросам существовало много мнений, причем каждый считал, что он прав, и приводил в защиту своего утверждения веские доводы.

Полет транспортных самолетов строем, принятым для американских боевых самолетов, обеспечивал быструю массовую доставку войск на объекты, но ограничивал маневренность воздушных машин. Это могло дорого обойтись в случае нападения истребительной авиации противника или открытия сильного зенитного огня. Кроме того, полет этим строем требовал длительной тренировки пилотов. С другой стороны, при таком построении потребовалось бы меньшее количество опытных штурманов, и войска можно было бы доставить к их объектам целыми частями, а не отдельными подразделениями. Если бы по тем или иным причинам выброска произошла не в намеченном районе, то каждая часть все-таки представляла бы собой целую боевую единицу. В конце концов было решено лететь группами по 9 самолетов с интерва-

[1] В американской армии роты имеют литерное обозначение. Воздушно-десантный полк состоит из девяти рот, сведенных в три батальона:
1-й батальон — роты «A», «B», «C»;
2-й батальон — роты «D», «E», «F»;
3-й батальон — роты «G», «H», «I».
Такое же обозначение имеют и три батареи дивизиона. *(Прим. ред. 1957 г.)*

лами по 1,5 минуты. В эшелоне было 52 самолета. Для колонны время составляло 36 минут.

Опыт, полученный в процессе тренировки, привел нас к убеждению, что выброску необходимо проводить обязательно при свете луны, хотя бы и слабом, так как в этом случае после выброски гораздо легче собирать и приводить части в порядок.

10 июля 1943 г., в день, назначенный для выброски, луна должна была быть почти полной. Идеальным решением задачи было бы окончание выброски всех подразделений до захода луны. Это обеспечило бы нам несколько часов темного времени для организации обороны. Мы считали, что наличие в районе десантирования истребительной авиации и зенитных средств противника не позволит осуществить выброску десанта в дневное время. При правильном планировании выброска парашютных войск производится за несколько часов до высадки морских десантов.

Было решено произвести выброску передовых частей воздушно-десантных войск на 3 час. 15 мин. раньше высадки морского десанта.

Ни одна армия еще не предпринимала ночных воздушно-десантных операций, поэтому в процессе планирования операции и тренировки войск возникло много новых вопросов. Нужно было предусмотреть и некоторые особенности ведения ночного боя на территории противника, так как ночью каждый предмет кажется, а часто и на самом деле является врагом. Самая трудная задача — это быстрый сбор частей после выброски и приведение их в порядок. Не имея достаточного боевого опыта, трудно было решить, в какой мере следует поступиться безопасностью ради быстроты. Боевые действия показали, что сбор и приведение частей в порядок осуществлялись излишне осторожно. Для управления войсками можно было с успехом использовать различные визуальные средства. Единственным решением, обеспечивавшим преодоление всех этих трудностей, была тщательная тренировка войск, вселявшая в каждого солдата и в каждое подразделение непоколебимую уверенность в своих силах. Еще и еще раз проверялось боевое снаряжение каждого парашютиста. Грузы самолетов взвешивались и проверялись до мельчайших деталей. Состав грузов всех подразделений (от отделения до полка включительно) испытывался во всех возможных комбинациях, чтобы в районе десантирования каждое подразделение располагало всеми необходимыми предметами снабжения. Отсутствие боевого опыта порождало много идей,

которые обсуждались, проверялись, а затем принимались или отвергались.

Для тренировки войск близ Уджды (Французское Марокко) были созданы точные копии районов предстоящих боевых действий — в частности, опорного пункта Y. По мере возможности учение было приближено к боевой действительности. На заключительном этапе учения для проверки мастерства пилотов были сброшены условные грузы.

Если бы мерилом успеха могли служить настроение солдат и их готовность бить немцев, то в победе можно было бы не сомневаться. Однако техника сбора частей, приведения их в порядок и ведения боя в ночное время все еще оставляла желать лучшего.

10 июня командир боевой группы в сопровождении двух командиров батальонов и трех офицеров 52-й транспортно-десантной авиационной группы вылетел на Мальту для ночной разведки района действий. Разведка проводилась в условиях, приближенных к тем, в которых месяцем позже должны были развернуться боевые действия в ночь перед высадкой и в день десантирования. Все ориентиры и местность были ясно видны при свете луны и выглядели так, как мы представляли их себе по фотографиям. Противник не проявлял особого беспокойства, хотя в районе аэродрома Понто-Оливио нас встретил сильный огонь зенитных орудий. Несколько прожекторов обшаривали небо вокруг Бискари.

К 4 июля все готовые к действию подразделения были рассредоточены по бивакам в районе Кайруана. Были проведены последние инструктажи, и вечером 9 июля точно по расписанию самолеты поднялись в воздух. В последнем приказе указывалось, что все парашютисты и грузы должны быть сброшены в Сицилии. Если пилот и старший команды парашютистов не смогут точно определить место выброски, солдаты все равно должны прыгать и сражаться в меру своих сил. Этот приказ был выполнен.

Вот что рассказал об этой операции капитан Эдвин Сейр, командовавший ротой А 505-го полка, которая, по всей вероятности, первой высадилась на остров:

«Самолеты роты А поднялись в воздух в 20 ч. 30 м. и взяли курс на первый контрольный ориентир на Мальте, а примерно за 15 минут до назначенного времени прибытия к месту выброски мы увидели слева вспышки орудийных выстрелов. Меня это удивило, так как, по моим расчетам, мы должны были увидеть Сицилию справа от нас. Огонь

был довольно сильным, и пилот повернул самолет вправо, в сторону от острова. Позже мы поняли, что видели побережье Сицилии где-то в районе между Ното и Сиракузами. (В действительности часть личного состава 1-го батальона 505-го полка, находившаяся на 23 самолетах, была выброшена недалеко от Ното, в районе действия 8-й английской армии.) Мы сделали разворот в сторону моря, а затем повернули назад по направлению к южному берегу. Мы летели вдоль побережья, пока не увидели озеро, которое было контрольным ориентиром. Примерно через минуту после разворота нас встретил сильный огонь автоматических зенитных орудий, расположенных, очевидно, на аэродроме Понто-Оливио. Эскадрилья повернула вправо, чтобы уклониться от огня, и вскоре после этого была подана команда прыгать. Было около 00 ч. 35 м. Во время выброски самолеты находились под сильным ружейным и пулеметным огнем.

К 2 ч. 30 м. я собрал 15 человек из своей роты и связался с начальником штаба батальона. Рота А должна была атаковать пункт, с которого вели огонь примерно четыре станковых пулемета. Первую атаку мы начали в 3 часа. Атака продолжалась приблизительно до 5 ч. 30 м. К этому времени собралось еще 50 человек. После некоторого перерыва атака возобновилась; к 6 ч. 15 м. противник был частично уничтожен и частично взят в плен. На позиции находилось около 100 итальянцев под командой немецких унтер-офицеров из танковой дивизии «Герман Геринг». Одновременно мы слышали сильную перестрелку в долине, идущей от побережья по направлению к Нишеми. Около 6 ч. 30 м. из штаба прибыл командир батальона полковник Горхэм с 30 солдатами. Он приказал нам укрепить нашу позицию, так как она контролировала дорогу, идущую от Нишеми к побережью. Около 7 часов на расстоянии примерно 3600 м от нас по дороге из Нишеми показалась немецкая танковая колонна. Впереди колонны двигался головной дозор из двух мотоциклов и легкового автомобиля. Мы пропустили дозор в наше расположение, а затем открыли огонь. Услышав стрельбу, колонна остановилась в 2700 м от нас.

Нашу позицию атаковали две роты немцев. Мы подпустили их на расстояние 100 м, а затем огнем прижали к зем-

ле на открытой местности. Большинство из них было убито или взято в плен. В это же время с фланга нас атаковали танки. Четыре танка из шести атаковавших были подбиты, а два отошли. Полковник Горхэм выслал дозор на высоту, которая была объектом наступления полка, и в пункт Y. Наш дозор доложил, что перекрестки дорог в пункте Y охраняются примерно тридцатью итальянцами, которые находятся в бетонированных пулеметных гнездах, обнесенных колючей проволокой, а на самой высоте никого нет.

Полковник Горхэм направил наше подразделение на высоту, используя для переноски раненых около 50 пленных. После того как мы закрепились на занятой нами высоте, большая часть сил нашего отряда была брошена для захвата опорного пункта Y, а одно отделение оставлено для прикрытия нас с севера. Когда мы были на расстоянии 350 м от опорного пункта, наша корабельная артиллерия открыла сильный огонь, но снаряды разрывались метрах в 100 от пулеметных гнезд, не причиняя им вреда. Мы приказали одному из итальянцев предложить находящимся в них солдатам сдаться, а также сказать, что если они не сдадутся, мы направим огонь корабельной артиллерии непосредственно на их пулеметные гнезда. Мы не имели никакой связи с кораблями, но итальянские солдаты не знали этого и сдались. Наши солдаты овладели пулеметными гнездами примерно в 10 ч. 45 м. Через несколько минут с севера к нам стали приближаться четыре немецких танка, но как только солдаты открыли по ним огонь из захваченных пулеметных гнезд, танки отошли. В 11 ч. 30 м. разведчики 2-го батальона 16-го пехотного полка 1-й дивизии установили с нами связь в опорном пункте Y. Все наши подразделения были приданы 16-му полку, и мы начали продвигаться на север. Вскоре я уже мог по телефону доложить генерал-майору Риджуэю, что полк свою задачу выполнил, овладев опорным пунктом Y и высотой к северо-западу от него. Мы продолжали наступать вместе с 16-м полком, захватив, наконец, в 19 часов несколько высот в 1,5 км к северу от перекрестка дорог, идущих к Ниишеми.

В эту ночь батальон оставался на месте, а на рассвете 11 июля вновь перешел в наступление. Объектом наступления была высота, находившаяся точно перед фронтом

батальона. Приблизительно через полчаса после того, как высота была захвачена, немцы предприняли сильную контратаку, бросив против нас примерно батальон пехоты и около 20 танков. Мы отбили атаку пехоты, но танкам удалось прорваться через наши боевые порядки.

На следующее утро мы снова предприняли атаку в направлении Нишеми, и снова около 9 ч. 30 м. немцы контратаковали, бросив против нас несколько танков. 1-я дивизия оказала нам хорошую артиллерийскую поддержку, и танки были остановлены на расстоянии 100—150 м от наших позиций. В этом бою был убит полковник Горхэм. На следующее утро 1-я дивизия захватила Нишеми, и нам было приказано присоединиться к своей полковой боевой группе».

Командир полковой боевой группы рассказывал следующее:

«Я летел на головном самолете 316-й транспортно-десантной авиационной группы, которой командовал Макколи. Все приготовления проходили по плану. Перед самой посадкой в самолет меня информировали о том, что, по последним донесениям, скорость ветра над районом цели достигает 56 км/час (обычно учебные прыжки отменялись, если скорость ветра превышала 24 км/час), но уже ничего нельзя было сделать. Наши самолеты собрались над районом вылета и направились к Сицилии.

Я знал, что в 22 ч. 30 м. мы должны будем пролететь над островом Линоса, однако в назначенное время я не увидел никаких признаков Линосы. Я подумал, что мы несколько отклонились от маршрута и можем исправить ошибку, прежде чем достигнем Мальты. На Мальте должны были быть огни, и я считал, что обнаружить остров будет нетрудно. Было уже 23 часа, но Мальта не показывалась. Мы еще не видели ни одного ориентира. Пролетев еще некоторое время, я начал беспокоиться. Посовещавшись со штурманом, мы решили, что, судя по времени, мы давно пролетели Мальту. Высчитав курс на Сицилию с поправкой на ветер, отклонявший нас к востоку, и повернув влево, мы продолжали полет. В это время мы заметили много кораблей, направлявшихся, по-видимому, к Сицилии, что нас очень обеспокоило, так как мы знали, что вызовем на себя огонь, если пролетим над любым из них. Чтобы избежать встречи с кораблями, нам пришлось несколько раз менять курс.

Около полуночи начальник парашютной команды сообщил мне, что показалась земля, очевидно, Сицилия. Вскоре мы увидели вспышки отдельных выстрелов и трассирующие пули. Пилот изменил курс и некоторое время летел вдоль берега. Самолет повернул к берегу, и солдаты приготовились прыгать. Я помнил всю местность, окружающую оползень, над которым мы должны были пролететь. Наш путь лежал над большим озером — над ним я уже пролетал месяц назад. Но мы не видели ни одного знакомого ориентира. Время прыгать. Зажегся зеленый сигнал, и мы покинули самолет. В это время на земле началась беспорядочная стрельба. Один самолет С-47 был сбит и взорвался на земле в районе выброски. Стрельба усилилась. Строения и деревья проносились мимо нас — верный признак сильного ветра.

Сбор и приведение группы в порядок начались немедленно по приземлении. Многих не хватало. Через полчаса собралось 15 человек. Со всех сторон слышалась сильная стрельба. Мы захватили одного итальянского солдата, но не получили от него никаких полезных сведений и двинулись к району выброски. По дороге к нам присоединилось еще несколько человек. В моей группе оказались начальник оперативного отделения полка, начальник отделения личного состава и несколько рядовых. Многие парашютисты при приземлении получили повреждения и лежали у края дороги.

До рассвета мы не встретили ни одного знакомого ориентира и даже не были уверены в том, что находимся на острове Сицилия. Перед рассветом корабли открыли артиллерийский огонь по острову. Снаряды рвались западнее и южнее нас. Это нас обрадовало, так как теперь мы по крайней мере знали, что находимся на острове Сицилия. Ориентируясь по выстрелам, мы сразу двинулись в западном направлении. Примерно через 2 часа после рассвета мы завязали перестрелку, в результате которой был убит один наш солдат и трое или четверо солдат противника. Стрельба по-прежнему слышалась со всех сторон — это парашютисты вели бой с противником.

Местное население относилось к нам враждебно. Продвигаясь к Джеле, в 2 ч. 30 м. мы встретились с ротой I 179-го пехотного полка 45-й дивизии примерно в пяти ми-

лях к юго-востоку от Виттории. Здесь мы впервые точно узнали, где находимся. По пути к нам продолжали присоединяться наши парашютисты. Через Витторию мы прошли около 5 часов и двинулись дальше к Джеле. В нескольких милях западнее Виттории встретили 3-й батальон 505-го парашютно-пехотного полка и вместе с ним продолжали продвигаться на запад.

Первое столкновение с крупными силами противника произошло в том месте, где дорога, ведущая из Джелы на Витторию, пересекает хребет Биаццо. На расстоянии около 1,5 км от хребта несколько солдат из 45-й дивизии остановили меня и сообщили, что впереди на дороге находятся немцы и что нам лучше остановиться. Так как у нас к этому времени собралось уже около 250 парашютистов, мы решили вступить в бой и поэтому продолжали движение. Мы захватили в плен немецкого офицера, который показал, что крупные силы немцев, очевидно, оседлали дорогу Джела — Виттория и движутся из Бискари на Витторию. Мы слышали сильную стрельбу, но продолжали продвигаться вперед, так как нам необходимо было встретиться с частями 1-й дивизии, где мы надеялись найти остальные подразделения 505-й полковой боевой группы.

Немцы заняли хребет Биаццо и открыли сильный огонь из стрелкового оружия по нашим передовым подразделениям. Однако вскоре немцев удалось отбросить, «и хребет был занят одним взводом роты В 307-го воздушно-десантного инженерного батальона,

Весь наш отряд с одним взводом роты L 180-го полка 45-й дивизии, несколькими моряками и другими смешанными группами, оказавшимися поблизости, несмотря на сильный огонь противника, перешел в наступление в направлении реки Акате. Немцы оказывали отчаянное сопротивление. В полдень они контратаковали нас при поддержке шести танков Pz.VI, которые опрокинули наши передовые подразделения и вклинились в наши боевые порядки вплоть до самого КП полковой боевой группы, находившегося на вершине хребта. Офицеру, посланному в штаб 2-го корпуса, которым командовал генерал Брэдли, была выделена группа связи из 155-го дивизиона (189-го полка полевой артиллерии), рота танков «Шерман» и группа связи морской

артиллерийской поддержки. В 16 ч. 00 м. корабельная и корпусная артиллерия открыла огонь по немцам и прижала их к земле. До этого мы не имели артиллерийской поддержки, если не считать двух вьючных 75-мм гаубиц, которые эффективно использовались как противотанковые огневые средства.

Все пленные немцы показывали, что их силы состоят из боевой группы танковой дивизии «Герман Геринг», двигающейся из Бискари на Витторию, и еще одной группы, направлявшейся из Нишеми в Джелу. Некоторые из них рассказали, что они находятся на Сицилии уже несколько лет, служили в аэродромных командах ВВС и недавно были переведены в танковую дивизию «Герман Геринг». Дрались немцы очень упорно.

Весь день 11 июля наши силы росли за счет десантников, подходящих с юго-востока. Около 100 человек, главным образом саперов из 307-го воздушно-десантного инженерного батальона, присоединилось к нам, когда уже стемнело.

Последним усилием в этот день была атака, намеченная на 20 ч. 30 м., в которой мы использовали весь личный состав, даже писарей, посыльных и т. д. Атаку поддерживала только что прибывшая рота танков «Шерман».

Атака началась точно по плану. Немцев выбили с занимаемых ими позиций, при этом был захвачен один и уничтожены три танка Pz.VI, брошенные немцами на дороге, ведущей к Бискари. Мы захватили также 12 шестидюймовых минометов[1], большое количество грузовиков, мотоциклов и множество стрелкового оружия и боеприпасов. К 22 часам мы закрепились на захваченном рубеже, а днем продолжали движение к реке Акате, где задержались по приказу штаба корпуса. На следующий день наш дозор продвинулся до Джелы и установил связь с остальными подразделениями 505-й полковой боевой группы, которые сражались вместе с 1-й дивизией. К этому времени численность наших сил на хребте Биаццо достигла 2000 человек. Мы доложили об этом генерал-майору Мэтью Риджуэю, командный пункт которого находился в 5 км восточнее Джелы; после этого полковая боевая группа просоединилась к своей дивизии».

[1] Очевидно, имеются в виду 150-мм полковые орудия sIG 33. *(Прим. ред.)*

Из-за сильного ветра (скорость его достигла 56 км/час) самолеты, перебрасывавшие 505-ю полковую боевую группу, значительно отклонились к востоку от запланированного курса. Они пролетели в стороне от острова Мальта, и большая часть транспортно-десантных авиационных подразделений прибыла на восточный, а не на южный берег острова Сицилия. Когда самолеты появились над островом, пыль и дым, поднявшиеся после предварительной бомбардировки, закрыли большую часть ориентиров в районах выброски. Кроме того, многие самолеты подверглись сильному обстрелу. Несмотря на это, пилоты прилагали все усилия к тому, чтобы доставить парашютистов точно в районы выброски. Некоторые из них делали по несколько заходов.

Неблагоприятные условия: плохая погода, дымка над землей, недостаточное количество хороших навигационных средств, а также отсутствие опыта делали задачу выброски десанта почти невыполнимой. Все же десант был выброшен (рис. 3).

3-й батальон 504-го парашютно-пехотного полка был разбросан на большой площади, главным образом к юго-востоку от Нишеми. Парашютисты нарушали связь противника, атаковали его войска и автотранспорт на дорогах, препятствовали использованию дороги на участке Нишеми—Бискари. Одна группа парашютистов численностью в 95—100 человек под командованием лейтенанта Джорджа Уоттса и лейтенанта Виллиса Феррелла создала опорный пункт на южной окраине Нишеми. Немцы неоднократно пытались выбить парашютистов оттуда, но после ряда неудачных попыток стали обходить этот опорный пункт, господствовавший над дорогой Нишеми—Джела. Парашютисты произвели несколько налетов на немецкие войска, двигавшиеся на юг по направлению к Джеле, что заставило немцев повернуть обратно на север. Один немецкий батальон, остановившийся на привал возле дороги, был атакован из засады и понес большие потери. Нанося противнику тяжелый урон, парашютисты удерживали свои позиции до тех пор, пока их не сменили другие подразделения 505-й полковой боевой группы и 16-го пехотного полка 1-й дивизии, подошедшие на четвертый день после десантирования. Лейтенанты Уоттс и Феррелл, отважные молодые парашютисты, были убиты позже возле Венафро в Италии.

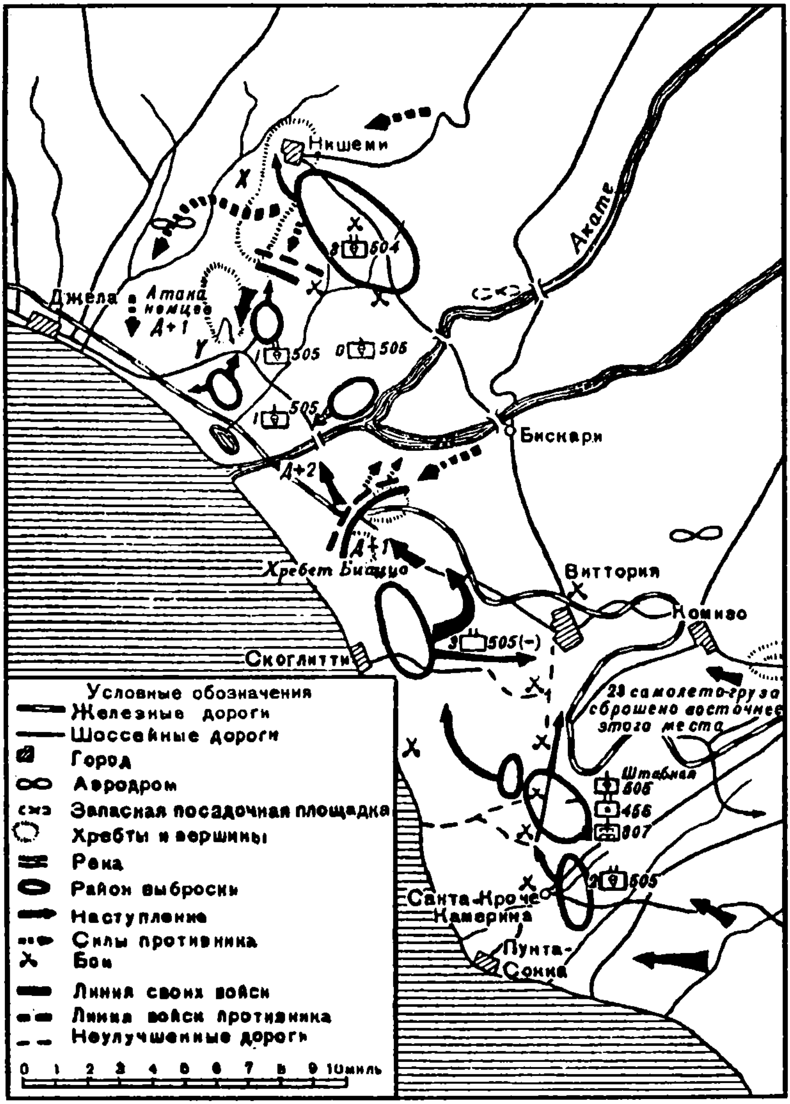
Полковник Артур Горхэм, находившийся южнее с подразделениями 1-го батальона 505-й полковой боевой группы, блокировал движение немцев на юг к опорному пункту Y и наконец захватил

этот опорный пункт. Когда 1-я дивизия предприняла наступление в северном направлении, этот батальон действовал вместе с ней. Основные силы 1-го батальона, сброшенные на восточном побережье острова недалеко от Нотто, захватили город и сражались несколько дней вместе с частями 8-й английской армии.

Рота 13-го батальона 505-го полка приземлилась точно в назначенном районе. Ее задачей было наладить связь посыльными и по радио со штурмовыми подразделениями 16-го пехотного полка, а также зажечь большой костер на одном конце озера, который должен был служить сигналом для войск морского десанта. Выполняя последнюю задачу, командир 2-го взвода роты I лейтенант Кларк поджег дом и стог сена. 3-й взвод под командованием лейтенанта Вандевегта в 2 час. 30 мин. достиг железной дороги, заложил взрывчатку и вскоре после этого встретил передовые подразделения 16-го пехотного полка. Местами итальянцы оказывали сильное, но непродолжительное сопротивление. Рота G 3-го батальона приземлилась в нескольких милях к востоку от намеченного района, недалеко от перекрестка шоссейных дорог за рекой Акате. Она атаковала и уничтожила итальянцев, охранявших перекресток, и заняла круговую оборону. Командовал ротой капитан Джеймс Макгинити, убитый позже в Нормандии, будучи уже командиром батальона. Остальные подразделения 3-го батальона приземлились к северо-востоку от р. Акате. Они присоединились к командиру полковой боевой группы на второй день десантирования и участвовали в бою на хребте Биаццо.

2-й батальон 505-й полковой боевой группы приземлился восточнее Санта-Кроче Камерина. Многие из этого батальона приземлились прямо на бетонированные пулеметные гнезда или недалеко от них, в районе с хорошо организованной обороной. Несмотря на первоначальные трудности, батальон был полностью собран к рассвету и под командованием майора Александера атаковал и захватил Санта-Кроче Камерина, затем расчистил заграждения на дорогах и разрушил пулеметные гнезда. Захватить эти пулеметные гнезда оказалось трудным делом, так как некоторые из них имели по три этажа с подвалами.

К наступлению темноты в день десантирования 45-я дивизия полностью контролировала весь район, находившийся перед ее фронтом. Одна группа парашютистов пробилась в Рагузу, где позже соединилась с канадскими частями 8-й английской армии, другая группа пробивалась в Витторию. 456-й парашютный дивизи-



Нишеми
Акате
Джела
Атака немцев Д+1
Бискари
Д+2
Д+1
Хребет Биацио
Виттория
Комизо
Скоглитти
3 505(-)
3 504
1 505
0 505
1 505
23 самолето-груза сброшено восточнее этого места
Штабная 505
456
307
2 505
Санта-Кроче Камерина
Пунта-Секка
Условные обозначения
Железные дороги
Шоссейные дороги
Город
Аэродром
Запасная посадочная площадка
Хребты и вершины
Река
Район выброски
Наступление
Силы противника
Бои
Линия своих войск
Линия войск противника
Неулучшенные дороги
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 миль

Рис. 3

он полевой артиллерии, разбросанный на большой территории, быстро изготовился для боя и начал боевые действия. Несколько подразделений этого дивизиона участвовало в бою на хребте Биаццо, остальные присоединились ко 2-му батальону 505-й полковой боевой группы. Интересно отметить, что большинство задач, поставленных перед полковой боевой группой, было выполнено, хотя в действительности перед фронтом 1-й дивизии оказалось лишь около $^1/_8$ части сил, запланированных для выброски. Только у Нишеми блокирующие силы были не вполне эффективными. Перед фронтом 45-й дивизии полковая боевая группа обеспечила нейтрализацию обороны противника. Эти действия не предусматривались планом, хотя и обсуждались при предварительном планировании.

В ночь на D+1 504-й парашютно-пехотный полк (без 3-го батальона), находившийся в Северной Африке, был выброшен на аэродром в районе Фарелло (между Джела и опорным пунктом Y) для усиления 505-й полковой боевой группы. Полк был обстрелян в воздухе своими кораблями и наземными войсками, в результате чего понес большие потери (23 транспортных самолета). 12 июля 504-й полк был собран вместе и вскоре соединился с 505-й полковой боевой группой, а затем принял участие в тяжелых боях, завершившихся захватом города Трапани и мыса Вито в северо-западной части острова Сицилия.

С тактической точки зрения интересно то, что немецкие войска, находившиеся возле Катании, также были усилены своей 1-й парашютной дивизией. Позже, в сентябре, подобная тактика была снова применена немцами, когда в ночь на четвертый и пятый дни десантирования 82-я воздушно-десантная дивизия была сброшена на салернский береговой плацдарм для усиления сильно потрепанных атакующих частей 5-й армии.

Вероятно, в связи с тем, что в момент выброски на Сицилии 82-я воздушно-десантная дивизия оказалась разбросанной на большой площади (несколько подразделений действовало совместно с англичанами, несколько с канадцами, а остальные с 1-й и 45-й американскими дивизиями), широко распространилось мнение, что Сицилийская операция была пустой тратой сил.

Однако о действительной эффективности Сицилийской воздушно-десантной операции можно судить по оценке ее противником. Вот что сказал об этой операции генерал Карл Штудент на допросе в английском лагере военнопленных в октябре 1945 г.:

«Несмотря на большое рассредоточение сил, которого следовало ожидать при ночной выброске, воздушно-десантная операция союзников в Сицилии имела решающее значение.

Я думаю, что если бы союзные воздушно-десантные войска, отрезавшие танковую дивизию «Герман Геринг» от побережья, не сумели этого сделать, то дивизия, достигнув плацдарма, смогла бы сбросить в море морской десант.

Весь успех Сицилийской операции союзников я объясняю тем, что немецкие резервы были задержаны до прибытия по морю сил союзников, достаточных для отражения контратак наших обороняющихся войск (сила которых заключалась в подвижных резервах)».

В германской армии генерал Штудент был признанным авторитетом по воздушно-десантным операциям. Он возглавлял воздушно-десантную операцию на острове Крит. Кроме того, с 1943 г. и вплоть до его пленения союзниками после капитуляции Германии он был начальником штаба немецких воздушно-десантных войск.

Мелкие неполадки могут привести к большой путанице в бою, но если они появляются в воздушно-десантной операции, то получается поистине неразбериха. Тогда вся надежда остается лишь на отдельных солдат и командиров мелких подразделений. Если они хорошо знают свою задачу и задачу подразделений, действующих вместе с ними, если у них есть инициатива, выдержка и мужество, то все пойдет хорошо.

Великолепным примером этому служит Сицилийская операция. Нужно признать, что задачи были выполнены благодаря мужеству и искусству пилотов и экипажей 52-го транспортно-десантного авиакрыла[1], доставивших войска к месту выброски, и благодаря боевому духу, умению, мужеству и инициативе американских парашютистов. Здесь, на острове Сицилия, они доказали, что вертикальный охват ночью выполним, что остановить его почти не-

[1] Авиационное крыло (wing) — первичное соединение ВВС США. В годы Второй мировой войны авиакрыло состояло из 3—4 авиационных групп однородного состава. Численность самолетного парка бомбардировочного крыла — около 150—300 боевых самолетов, истребительного — 260—430 самолетов, транспортно-десантного — 120—200 самолетов. Авиационная группа состояла из 4—5 эскадрилий.

По существующей организации авиакрыло обычно состоит из штаба, штабной эскадрильи, одной авиационной (боевой) группы и трех вспомогательных и обеспечивающих групп: ремонта и снабжения, аэродромного обслуживания и медицинского обслуживания. Авиагруппа состоит из трех эскадрилий. *(Прим. ред: 1957 г.)*

возможно и что американские парашютисты мужественно выдержат любые испытания. Если рассеивание парашютистов в момент их выброски и было значительным, то внезапность воздушно-десантной атаки и вызванное ею замешательство в рядах противника оказались не меньшими.

Немцы и итальянцы в темноте повсюду наталкивались на мелкие группы наших парашютистов. Отсутствие сведений о действительной численности войск и направлении их движения сеяло панику в рядах немцев и оказывало деморализующее действие. Участие парашютистов в наземных боях в большой мере способствовало успеху сицилийской кампании в целом.

Немецкое высшее командование должно было бы прислушаться к мнениям генерала Штудента. Безусловно, он знал, что в недалеком будущем союзники смогут провести такие крупные воздушно-десантные операции, как Нормандская, Голландская и др.

Глава II

ПЛАНИРОВАНИЕ И ПРОВЕДЕНИЕ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА СРЕДИЗЕМНОМОРСКОМ ТЕАТРЕ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

Для всего личного состава 82-й американской воздушно-десантной дивизии действия на острове Сицилия явились экспериментом, который помог лучше уяснить, что должен иметь при себе парашютист во время боя. Так как при выброске на Сицилию было потеряно много контейнеров с оружием, командование приняло решение, чтобы каждый парашютист имел при себе как можно больше оружия и боеприпасов, которые он мог бы использовать сразу после приземления. В частности, было решено снабдить каждого парашютиста большим количеством гранат за счет сокращения продовольственного запаса.

Теперь каждый парашютист 82-й воздушно-десантной дивизии узнал на практике, что значит оставить самолет в воздухе в темную ночь. Он понял, что его жизнь в этом случае целиком за-

висит от его собственной сообразительности, физической силы и снаряжения.

При выброске парашютистов на Сицилии наблюдалось большое их рассеивание, поэтому штабы всех эшелонов твердо решили добиваться в дальнейшем большей кучности приземления. Впервые были созданы специальные команды для наведения самолетов на пункты выброски. Эти команды десантировались в указанных пунктах до выброски основного десанта. Они устанавливали радиолокаторы и визуальные сигналы, при помощи которых транспортные самолеты легче находили назначенные им районы выброски. Сбор подразделений после приземления стали осуществлять более новыми и действенными способами. Кроме того, первые эшелоны десанта были снабжены более эффективным противотанковым оружием (по возможности 57-мм пушками, перевозимыми на планерах), а также было принято много других нововведений, способствовавших повышению наступательной и оборонительной мощи авиадесантных подразделений.

После битвы за Сицилию 82-я дивизия была направлена в Северную Африку, куда она прибыла 20 августа 1943 г. Там она была доукомплектована и получила недостающее оружие и снаряжение. Дивизия готовилась к предстоящему вторжению в Италию. Для командира дивизии генерал-майора Риджуэя и для всех офицеров штаба дивизии и штабов частей это был чрезвычайно трудный период. Планы составлялись и изменялись по несколько раз.

Каждый, кому придется изучать воздушно-десантные операции, должен знать, что эти изменения в планах, составляемых за короткое время, закономерны, так как при составлении плана приходится учитывать, проверять и уточнять много деталей. Например, нужно было установить полное взаимодействие с войсками морского десанта, военно-морскими и военно-воздушными силами. Такое взаимодействие необходимо при бомбардировке объектов, при огневой поддержке десантов и снабжении по воздуху. Кроме того, должна быть обеспечена тщательная координация действий с мероприятиями государственного департамента. Можно не сомневаться, что все эти штабы и органы внесут бесчисленное множество изменений в свои планы, однако в конечном счете план действий воздушно-десантных войск должен получиться и хорошо продуманным и практически осуществимым.

Окончательно скоординированный план вторжения в Италию с моря (рис. 4) состоял из следующих основных элементов:

1. Основной удар должна была нанести 5-я американская армия, ее задача — захватить Неаполь.

2. 8-я английская армия должна была наступать в двух направлениях: на Калабрию и на Таранто.

3. Отвлекающие действия в заливе Гаэта. Эти действия стали называться операцией «Аваланш».

Для выполнения своей задачи 5-я армия должна была вторгнуться в Италию в районе залива Салерно, двинуться на северо-запад, захватить Неаполь и продолжать наступление в северном направлении до полной оккупации Италии. Для проведения этой операции командующему 5-й армией генералу Марку Кларку была придана 82-я воздушно-десантная дивизия.

82-й дивизии была поставлена задача овладеть городами Ночера и Сарно, расположенными на дорогах, идущих на северо-запад от Салерно, и прикрывать продвижение 5-й армии из района Салерно. В этой операции должен был использоваться весь наличный транспорт (самолеты и планеры).

1 августа командир дивизии собрал на дивизионный командный пункт в Трапани (Сицилия) командиров полков и поставил им задачи. Штабы начали быстро изучать местность, выбирать районы выброски парашютистов и посадочные площадки для планеров. Морской десант, высаженный на полуострове Сорренто, в районе Амальфи-Маджори, должен был поддержать атаку воздушного десанта. После детального изучения района действий, зенитной обороны противника и вероятных маршрутов полета самолетов было решено, что выброска 82-й дивизии будет произведена в районе хребта Сорренто в лунную ночь с высоты 1400—1800 м. Решение десантироваться ночью было принято потому, что район выброски находился далеко от аэродромов, вследствие чего транспортные самолеты не могли сопровождаться истребителями на протяжении всего маршрута полета, а также из-за сложных условий местности, наличия у противника эффективной зенитной артиллерии, возможности налета истребительной авиации противника и большой уязвимости транспортных самолетов С-47. Радиус действия истребителей является определяющим фактором при планировании любой воздушно-десантной операции. Однако 12 августа этот план был отменен и было решено использовать 82-ю дивизию вдали от прибрежной полосы. Вспоминая сейчас создавшуюся тогда ситуацию, я думаю, что первоначальный план предполагал использовать наши воздушно-десантные

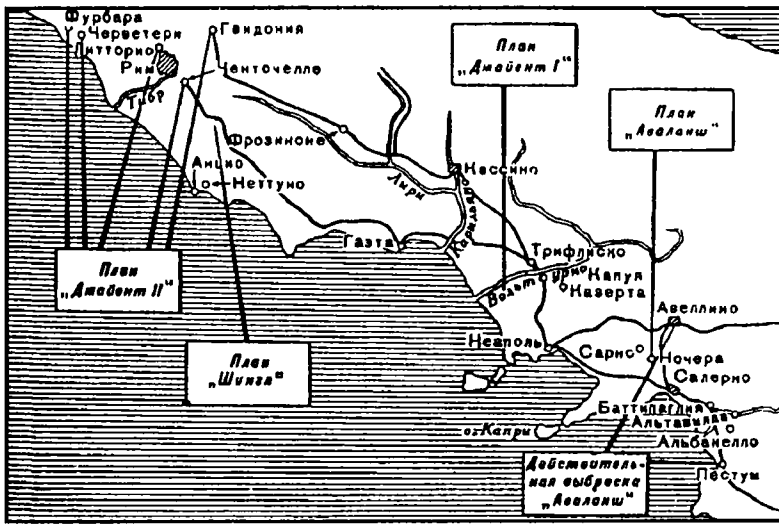


Рис. 4

части лишь для того, чтобы добиться временного тактического превосходства, но вряд ли это оказало бы решающее влияние на исход всей операции. Хорошо сделали, что не приняли этого плана.

18 августа генералу Риджуэю сообщили новое решение: десантироваться в районе реки Вольтурно, северо-западнее Неаполя и в 64 км от ближайших районов высадки морского десанта на Салернском побережье. По этому плану 82-й дивизии первоначально ставилась задача уничтожить все переправы на р. Вольтурно от Трифлиско до моря и помешать переправе противника через эту реку. Морской десант должен был высадиться южнее устья Вольтурно и немедленно оказать поддержку 82-й дивизии. Соединение 82-й дивизии с силами ближайшего морского десанта в районе Салерно — 46-й английской дивизией — должно было произойти не позже чем через 5 дней. Я был назначен командиром оперативной воздушно-десантной группы.

Немедленно началась детальная разработка этой операции, известной под названием «Джайент I». Но вскоре командование военно-морского флота сообщило, что намеченные места непригодны для высадки морского десанта. В связи с этим было решено проводить операцию без взаимодействия с морским десантом. Поэтому вопрос о снабжении воздушного десанта встал очень ос-

тро. Наша группа должна была состоять из двух парашютно-десантных полков, одного артиллерийского парашютного дивизиона, двух саперных рот, двух батарей 57-мм противотанковых орудий и из нескольких спецподразделений (медицинских, разведывательных, связи). Чтобы обеспечить бесперебойные действия такого большого числа подразделений, нам потребовалось бы ежедневно до 175 т предметов снабжения всех видов. Этот минимум предметов снабжения необходимо было получать любым путем. Ввиду того что воздушно-десантная часть действует изолированно и, попав в критическое положение, вынуждена постоянно вести огонь, она, не имея возможности отойти к своей базе снабжения, оказывается в большей зависимости от снабжения, чем другие части. Но для организации снабжения необходимо иметь достаточное количество транспортной авиации и хорошее планирование по доставке грузов подразделениям в нужное время и место.

Наконец, необходимо было организовать бесперебойное снабжение нашей воздушно-десантной оперативной группы в течение пяти дней до соединения ее с частями 46-й английской дивизии, которая должна была высадиться в районе Салерно. Вполне возможно, что продвижение этих частей могло замедлиться, в связи с чем нам пришлось бы осуществлять снабжение войск в течение более длительного времени. Если бы операция проводилась по этому плану, то вполне вероятно, что нам пришлось бы находиться на своем собственном довольствии целый месяц. Перебои в снабжении оперативной группы 82-й дивизии, безусловно, означали бы ее гибель. Любая воздушно-десантная часть, выброшенная на территорию, прочно удерживаемую противником, не сможет долго продержаться без продовольствия, а когда иссякнут последние боеприпасы, положение ее станет совершенно безнадежным.

План воздушно-десантной операции был разработан детально. Генерал Риджуэй обратил особое внимание штаба 5-й армии на задачу снабжения. Для доставки нам предметов снабжения с парашютами были выделены три транспортно-десантные авиационные группы, насчитывавшие в общей сложности около 145 самолетов. Ввиду большой вероятности налета истребительной авиации противника продовольствие и боеприпасы должны были доставляться нам в ночное время по ежедневно менявшемуся графику. Каждый день по заранее установленному расписанию ско-

ростной разведывательный самолет должен был пролетать над нашим районом действий и по сигнальным полотнищам и дымовой сигнализации проверять места сбрасывания грузов.

Еще одно изменение было внесено в общий план операции, когда выяснилось, что в районах Капуи и Казерты находилось несколько тысяч военнопленных из состава союзных войск. Возник вопрос о том, как снабжать этих военнопленных и что с ними делать в случае их освобождения. Рядом с районом предполагаемых действий оперативной группы 82-й дивизии располагались вторые эшелоны 1-й немецкой парашютной дивизии и танковой дивизии «Герман Геринг»; все это весьма заинтересовало наших парашютистов. Говорили, что если от дивизии «Герман Геринг» что-либо осталось после Сицилии, то уже сейчас наверняка ничего не останется. Каждому солдату было интересно узнать, что представляет собой 1-я парашютная дивизия, и хотелось помериться с ней силами.

Как командир оперативной группы я в конце августа посетил в Бизерте командный пункт командира 46-й английской дивизии генерал-майора Хоксворта и договорился с ним о снабжении нас боеприпасами американского образца, об эвакуации наших раненых, о радиоволнах и опознавательных знаках для автомашин. Генерал Хоксворт сообщил мне, что его дивизия установит связь с подразделениями воздушного десанта самое большее через 4—5 дней после начала операции.

В соответствии с этим 82-я дивизия должна была быть готова высадить отдельный парашютный батальон либо в районе Баттипаглия, Авеллино, Ночера, либо в районе Сарно с задачей блокировать передвижение противника в этом районе. Речь шла о том самом батальоне, который в ноябре 1942 г. высаживался в Северной Африке.

Последняя встреча всех командиров соединений перед операцией состоялась 26 августа на передовом командном пункте 5-й армии. Каждый командир изложил свой план выполнения задачи, поставленной перед ним командующим 5-й армией. Мы с удовольствием занимались изучением таких задач, как разрушение всех переправ через реку Вольтурно — от Капуи и до самого моря и защита этих переправ от нападения немцев. Однако в процессе изучения оказалось, что выполнить эти задачи гораздо труднее, чем это представляли себе вышестоящие штабы. Основная, почти непреодолимая трудность состояла в необходимости ежедневно

перебрасывать по воздуху до 175 т грузов. Эту задачу можно было решить лишь в том случае, если бы командование североафриканскими воздушными силами примирилось о мыслью о неизбежности ежедневных потерь транспортных самолетов и бомбардировщиков.

В это время уже осуществлялся широкий план бомбардировок. Тяжелые самолеты североафриканских воздушных сил бомбили Италию, и, кроме того, в это время уже совершались дорого обходившиеся нам дальние налеты с баз в Ливии на нефтепромыслы Плоешти в Румынии.

Самолеты транспортной авиации, снабжающие наши войска и совершающие полеты на расстояния больше радиуса действия истребителей, безусловно, несли бы большие потери. Летчики еще хорошо помнили тот случай, когда наши истребители атаковали немецкую колонну транспортных самолетов, доставлявших грузы для окруженных войск генерала фон Арнима[1]. За несколько секунд было сбито 76 транспортных самолетов. Поэтому маршал авиации Теддер и генерал Кларк решили, что возможные преимущества от наших действий на р. Вольтурно не окупят вероятных потерь, и в связи с этим операция «Джайент I» была отменена.

Оставалось 13 дней до начала высадки морского десанта в Италии. Штаб дивизии, находившийся в Кайруане (Северная Африка), все еще продолжал подготовку ко всевозможным вариантам действий 82-й воздушно-десантной дивизии.

Вечером 2 сентября в штаб 15-й группы армий в Сиракузы (Сицилия) были вызваны командир дивизии и некоторые офицеры штаба, где их информировали о новой задаче. Теперь на очереди был захват Рима — один из самых интересных планов использования воздушно-десантных войск в этой войне, план, который еще много лет будет вызывать горячие споры. Новый план получил название «Джайент II». Он предусматривал выброску, а затем и высадку мощного воздушного десанта в районе трех аэродромов, расположенных восточнее и северо-восточнее Рима. Ввиду большого удаления района десантирования не могло быть и речи о сопровождении транспортных самолетов истребителями. Начало операции «Джайент II» было назначено в ночь на 9 сентября. Переброска воздушно-десантных войск должна была возобновиться ночью 10 сентября и продолжаться до выполнения задачи, поставленной перед 15-й группой армий.

[1] В Тунисе, весной 1943 года. *(Прим. ред.)*

Для поддержки воздушного десанта предполагалось высадить морской десант в устье реки Тибр.

В связи с подготовкой и проведением этой операции встали новые, весьма интересные проблемы воздушно-десантной войны. Вследствие того, что район десантирования находился за пределами радиуса действий наших истребителей, и ввиду большой активности истребительной авиации противника операцию нужно было проводить в ночное время. Проще всего было высадить наши войска на аэродромы противника при содействии итальянцев, но так как действовать можно было только в темноте, нужно было резко сократить время пребывания транспортных самолетов на итальянских аэродромах. При выброске парашютного десанта самолетам вообще не было необходимости совершать посадку. На аэродроме с одной посадочной полосой и при наличии офицера-наводчика самолетов за один час можно произвести посадку самое большее 36 транспортных самолетов типа С-47, то есть высадить всего лишь один батальон пехоты. Практически при планировании воздушно-десантной операции такие расчеты являются крайне оптимистическими. Итак, было ясно, что за одну ночь мы сможем высадить сравнительно небольшое количество войск. Аэродромы были очень малы и не имели взлетно-посадочных полос. Эффективная поддержка со стороны итальянских наземных войск была мало вероятной. Кроме того, в районе аэродромов можно было ожидать сопротивления немцев. Не было еще ясности и в вопросе регулирования движения самолетов на аэродромах и над ними.

Так как Рим находится на большом расстоянии от Сицилии, было очевидно, что успех операции целиком зависит от поддержки со стороны итальянских войск, в задачу которых входила нейтрализация противовоздушной обороны немцев на всем протяжении запланированных воздушных маршрутов. Итальянцы должны были обеспечить безопасность посадочных площадок для самолетов и плацдармов для парашютистов, обеспечить снабжение и, самое главное, оказывать нам полную поддержку при столкновении наших войск с немцами.

Тем не менее разработка плана этой операции шла быстрыми темпами, и уже к вечеру 8 сентября подразделения 82-й воздушно-десантной дивизии занимались окончательным уточнением приказов и планов, укладкой парашютов, проверкой своих продовольственных запасов, боеприпасов и вооружения.

Большое сомнение вызывали итальянцы: не было никакой

надежды на то, что они смогут очистить от немецких зенитных батарей и пехотных частей аэродромы, расположенные вокруг Рима. Было также очевидно, что на пути от Сицилии до Рима мы встретим сильный зенитный огонь и понесем большие потери, если зенитные батареи не будут уничтожены заранее. Итальянцы должны были не только очистить аэродромы от противника, но и организовать прием наших войск на аэродромах, т. е. обеспечить нас проводниками и переводчиками, а также продовольствием, боеприпасами и автомашинами для перевозки наших частей после высадки. Кроме того, итальянская армия должна была организовать регулировку движения на аэродромах, обеспечить очистку аэродромов от поврежденных и разбитых самолетов и обезопасить аэродромы от атак противника.

Все это предусматривалось соглашением, достигнутым в Сиракузах между командованием союзных войск и представителями итальянского командования. Был составлен подробный список всего необходимого, включая телефоны, кирки, лопаты, провод, горючее и т. д. Короче говоря, там указывалось все, чем итальянское командование должно было обеспечить наши воздушно-десантные войска. Итальянцы согласились очистить реку Тибр, чтобы корабли с морским десантом могли подойти как можно ближе для оказания поддержки основному воздушному десанту.

Но мне кажется, что в Сиракузах итальянцы наобещали в десять раз больше того, что они в действительности могли сделать. Вскоре стало совершенно ясно, что полки 82-й дивизии не получат необходимой помощи на аэродромах, и поэтому почти в последнюю минуту планы были изменены.

Первый эшелон десанта — 504-й парашютно-пехотный полк должен был десантироваться на аэродромы Фурбара и Черветери, близ побережья. С этого рубежа он должен был продвигаться в глубь страны в направлении Рима. На следующую ночь планировалась высадка 505-го парашютно-пехотного полка на аэродромах Гвидонии, Литторио и Ченточелле, расположенных сравнительно недалеко от Рима.

После операции на Сицилии особое внимание стали уделять командам наведения транспортных самолетов. В Римской операции команды, выполнявшие эту задачу, должны были первыми прибыть на аэродромы и затем направить основной десант точно в заданный район. Самолеты и личный состав, предназначенные для этой цели, базировались на аэродроме Агридженто (Сицилия).

8 сентября они были готовы к вылету, но за несколько минут до взлета пришло распоряжение отложить вылет на сутки.

Бригадный генерал Максуэлл Тэйлор, командовавший в то время артиллерией 82 воздушно-десантной дивизии, 7 сентября был направлен в Рим для переговоров с итальянским верховным командованием[1]. Он должен был информировать штаб союзных войск относительно возможности проведения этой операции. Генерал Тэйлор вместе с немногочисленным штабом был доставлен английской подводной лодкой на остров Устика, оттуда он отбыл на итальянском корвете в Гаэту, ставшую позже ареной ожесточенных боев.

Из Гаэты генерал Тэйлор тотчас был доставлен в Рим, где он встретился с командующим итальянскими войсками в районе Рима генералом Карбони и маршалом Бадольо. Они сообщили Тэйлору, что за последнее время численность немецких войск в Италии сильно возросла, тогда как итальянские войска все еще весьма малочисленны, почти не имеют горючего и боеприпасов, а потому не могут гарантировать захват и удержание аэродромов. К тому же наше десантирование вынудит немцев принять решительные меры против итальянцев, а стало быть, предложенный план высадки союзных войск может привести к катастрофе.

Генерал Тэйлор согласился с ними и по радио сообщил штабу свое мнение. Воздушно-десантная операция была отменена.

На следующее утро после получения сообщения генерала Тэйлора 5-я армия высадилась на побережье близ Салерно и начала одну из самых ожесточенных операций этой войны. Несмотря на сильное сопротивление, оказанное хорошо подготовленным противником, 6-й корпус к вечеру 11 сентября продвинулся в глубь страны и захватил господствующую горную гряду, простирающуюся от Альтавилла до Роккадаспиде по западному побережью реку Калоре. Немцы зажали левый фланг 6-го корпуса в клещи, в результате чего войска, расположенные на этом фланге, были вынуждены отойти к хребту Альбанелло. На стыке между левым флангом 6-го корпуса и правым флангом 10-го английского корпуса создалось положение, которое военные корреспонденты любят называть «неустойчивым», в связи с чем возникла необходимость ввести в бой 82-ю дивизию.

В 13 час. 30 мин. 11 сентября на аэродроме в Ликата (остров

[1] Официально правительство маршала Бадольо объявило о выходе Италии из войны 8 сентября 1943 года. *(Прим. ред.)*

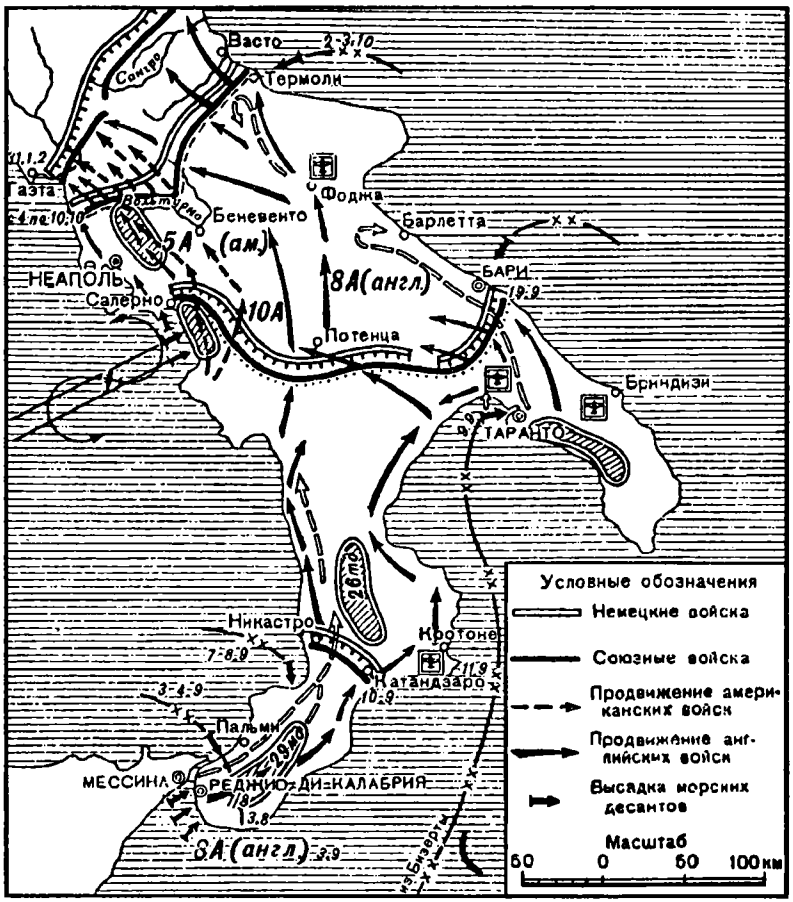


Рис. 5. Боевые действия в Южной Италии осенью 1943 года

Сицилия) приземлился истребитель. Прибывший летчик заявил, что он имеет срочное письмо к командиру дивизии, и отказался передать его кому-либо другому. Переговорив с ним на аэродроме, я через начальника штаба связался по радио с генералом Риджуэем, находившимся в то время в Термини.

Летчик доставил личное письмо командующего 5-й армией генерала Марка Кларка. Генерал Кларк просил о немедленной помощи. Конкретно он хотел, чтобы в эту же ночь был выброшен один полк на плацдарм южнее реки Селе, другой полк — в

тот же район на следующую ночь, а в ночь на 15 сентября — отдельный батальон в городок Авеллино, находящийся в тылу немцев. В воздушно-десантных и авиатранспортных штабах началась суматоха. Менялись аэродромы взлета, должным образом перераспределялись подразделения и подготовлялись планы полетов, проверялось, насколько точно наши наземные войска и военно-морские силы знают время и маршруты полетов наших самолетов. Прилетевший с письмом от генерала Кларка связной передал нам карту с нанесенными на ней районами высадки, составленную штабом 5-й армии. Части, находившиеся в этих районах, должны были выложить большое «Т» из консервных банок, наполненных песком с керосином, зажечь их при подходе первого транспортного самолета и погасить тотчас по окончании высадки десанта.

Кроме того, первым самолетом в район высадки у реки Селе нужно было доставить радиопеленгаторное оборудование для наведения самолетов в район десантирования. Все летчики и старшие команд парашютистов были ознакомлены с этим планом. К сожалению, такое оборудование нельзя было использовать в районе выброски в Авеллино, так как этот пункт находился слишком далеко в тылу немецких войск.

Через 8 часов после получения письма от генерала Кларка были составлены соответствующие планы, части получили продовольствие и боеприпасы, а транспортные самолеты С-47 выруливали на взлетные дорожки. Ровно в полночь с 11 на 12 сентября 504-й парашютно-пехотный полк с приданной ему ротой С 307-го саперного батальона десантировался в районе Пестума и уже на рассвете был готов к бою. Вскоре 504-й полк в ожесточенном бою вновь овладел хребтом Альтавилла.

На следующую ночь 505-й парашютно-пехотный полк с приданной ему ротой В 307-го саперного батальона высадился в этом же районе и уже к рассвету занял позиции на правом фланге 504-го парашютно-пехотного полка. В его задачу входило удержание плацдарма на побережье близ Агрополи. Подразделениям 505-го полка предстояло первыми встретиться с наступавшими в северном направлении частями 8-й английской армии.

Ветераны Сицилийской операции могли быть довольны техникой подготовки и проведения высадки десанта в Салерно. До самого последнего момента командиры частей и подразделений уточняли приказы и планы погрузки, проверяли наличие оружия

и боеприпасов, каждая свободная минута использовалась для детального изучения местности в районе десантирования.

При проведении воздушно-десантной операции в ночное время каждый командир должен на память знать местность на протяжении всего маршрута. Люк кабины самолета не должен быть освещен, чтобы приучить глаза парашютистов к темноте и дать им возможность ориентироваться. После оставления самолета опытный парашютист должен уметь в любой момент определить свое местонахождение как в воздухе, так и на земле. Правда, парашютист может уточнить местонахождение самолета у летчика через самолетное переговорное устройство, но обычно летчику не до разговоров, особенно когда самолет попадает в луч прожектора, под зенитный обстрел или подвергается атаке истребителей.

Перелет в Салерно был одним из самых спокойных в моей практике. На этот раз все было предусмотрено, не оставалось ничего недоделанного, что позволяло надеяться на лучший исход, чем в Сицилии. Самолеты вылетали строго по графику.

Я находился на ведущем самолете 505-го полка. Была чудная ночь, и вскоре после того как мы вышли за пределы северо-восточной части Сицилии, на востоке показалась Италия.

Мы пересекли полуостров, выступающий в Тирренское море. В самолете загорелась красная лампочка, предупреждающая о том, что до района выброски осталось лететь приблизительно четыре минуты. На этот раз мы надеялись выйти туда безошибочно. При всей кратковременности полета нам казалось, что мы летим над полуостровом целую вечность. Наконец внизу показался берег и устье реки. Загорелась зеленая лампочка, и, хотя на земле еще не было видно выложенного Т, мы приступили к выброске, так как были уверены, что находимся у цели.

Прямо под нами, как только раскрылись первые парашюты, вспыхнуло огромное Т. Немцы, занимавшие высоты и наблюдавшие все это сверху, были, очевидно, ошеломлены. Тотчас после приземления подразделения начали опознавать друг друга, и, хотя кругом взлетали сигнальные ракеты, им удалось сосредоточиться без потерь, не встретив противодействия со стороны противника. На рассвете наша группа уже была на линии фронта. Точность, с которой прошла эта операция, вселила в солдат огромную уверенность в своем командовании.

Воздушно-десантные войска оказали решающее влияние на исход всей Салернской операции. В момент, когда шансы на по-

беду и на поражение были совершенно равны, воздушно-десантный резерв перетянул чашу весов в сторону победы. Резерв был переброшен из района, отстоящего на 322 км от поля боя и отделенного морем и территорией, занятой противником. Несмотря на это, через 12 часов после получения приказа в решающий момент резерв вступил в бой. Значение этого факта нельзя переоценить. В будущем необходимо всегда иметь в виду большую подвижность и ударную мощь воздушно-десантных войск. Правильное и своевременное использование их может решить исход операции.

В противоположность хорошо проведенной высадке в Салерно действия отдельного батальона в районе Авеллино были неудачными. Командир этого батальона получил задание: *«В течение ночи 14 сентября 2-му батальону 509-го парашютно-пехотного полка с приданным ему отделением подрывников десантироваться в районе Авеллино и блокировать дороги, ведущие в этот район»*.

Авеллино представляет собой обычный небольшой итальянский городок, расположенный на горном перевале в 32 км от Салернского побережья. Он находится на стыке важных дорог, ведущих в Салерно и Баттипаглию, а также на север, куда ожидался отход немецкого резерва — дивизии, отступавшей с юга под натиском 8-й английской армии. Авеллино являлся остановочным пунктом всех проходивших через него частей, и в нем дислоцировалось несколько крупных немецких тыловых подразделений. Однако в этом районе не было удобных посадочных площадок, а имевшиеся несколько ровных участков были слишком малы. Кроме того, высокие горы не позволяли производить выброску десанта с малой высоты.

Переброску 2-го батальона 509-го парашютно-пехотного полка осуществляла 64-я транспортно-десантная авиационная группа. Вечером 14 сентября самолеты этой группы поднялись с аэродрома в Ликата (Сицилия) и взяли курс на Италию. С борта самолета маленький городок Авеллино ничем не отличался от других горных городков Италии, а воздух над ним был настолько насыщен пороховым дымом, что очень трудно было найти его с большой высоты. Вследствие этого лишь немногие самолеты группы нашли свой район выброски, и батальон оказался разбросанным на площади свыше 250 км². Все же личный состав батальона проявил себя неплохо: отдельные парашютисты и мелкие подразделения минировали дороги, взрывали мосты, разрушали линии связи и уничто-

жали небольшие группы противника. Имеющиеся сейчас сведения говорят о том, что действия 2-го батальона 509-го парашютно-пехотного полка вынудили немцев выделить значительное количество войск для борьбы с десантом. Из 640 десантников лишь около 510 вернулось в расположение союзных войск. Командир батальона, приземлившийся в расположении немецкого танкового парка, попал под обстрел, был ранен и захвачен в плен.

Трудно дать истинную оценку действиям авеллинской десантной группы: если она и не оказала решающего влияния на исход Салернского сражения, то, во всяком случае, нарушила немецкие коммуникации и частично блокировала резервы и базы снабжения. Немцам пришлось выделить войска для борьбы с десантом, тогда как они могли бы использовать их для отражения наступления союзников в районе Салерно. В действительности противник использовал гораздо больше войск для борьбы с десантом, чем это было предусмотрено высшим союзным командованием.

После Салернской и Авеллинской операций союзные воздушно-десантные части действовали в Италии лишь как наземные войска. Вплоть до выброски воздушного десанта во Франции десантирование больше не производилось. Правда, было составлено несколько планов использования воздушно-десантных войск для поддержки 5-й и 8-й армий, действовавших в Италии, однако ни один из этих планов не был осуществлен.

Самым лучшим из них был план, известный под названием «Шингл». По этому плану в ночь захвата Анцио 504-я парашютная полковая боевая группа должна была десантироваться в 125 км от этого города по обе стороны идущего с севера на юг главного шоссе с задачей помешать продвижению войск противника в район Анцио-Нетгуно. Боевую группу должны были сопровождать 50 планеров CG-4A, имевших на борту разведывательные бронемашины и противотанковые орудия. Сразу после приземления командир группы должен был организовать разведку боем. Предполагалось выслать сильный моторизованный дозор на север за расположение командного пункта фельдмаршала Кессельринга и в направлении на Рим. Если судить о возможностях 505-го полка по его роли в Итальянской операции, то можно с уверенностью сказать, что он вошел бы в Рим. Но это всего лишь предположение, так как в самый последний момент выброска была отменена, и группа была высажена с моря, а не с воздуха. В этой операции воздушно-десантные части выступали в роли вспомо-

гательных войск. Такое отношение к ним достойно сожаления, так как использование их по прямому назначению, возможно, оказало бы решающее влияние на исход операции.

Во время битвы за Италию воздушно-десантные операции проводились не только нашими войсками. С тактической точки зрения особый интерес представляет захват немцами 12 ноября 1943 г. острова Лерос, входящего в группу Додеканесских островов. Гарнизон острова Лерос состоял приблизительно из 3000 английских и 6000 итальянских и греческих солдат. Несмотря на недостаток средств, англичане смогли довольно хорошо организовать оборону. Их батальоны находились в резерве в северной, центральной и южной частях острова, в то время как итальянские и греческие войска держали оборону вдоль побережья. 9 ноября ожидалась атака противника, что вынудило все войска занять свои боевые позиции. Интенсивность налетов авиации противника нарастала до 12 ноября. Рано утром 12 ноября северо-восточнее горы Вадетта и южнее горы Аппетичи были высажены морские десанты. Все утро немецкая авиация продолжала бомбардировку оборонительных позиций, а днем, после небольшого перерыва, немецкие пикирующие бомбардировщики во взаимодействии с другими самолетами бомбили английские оборонительные сооружения, расположенные между заливами Гурна и Алинда. Непосредственно за бомбардировщиками следовали транспортные самолеты, выбросившие десант на узкий 1,5-км перешеек между двумя заливами.

Оборонявшимся предстояло решить трудную задачу — они должны были вести борьбу с парашютистами, вводя для этого резервы, которые могли понадобиться в случае высадки морского десанта. Немцам удалось перерезать остров и расчленить силы обороняющихся. Необходимо было исправить создавшееся положение, и англичане приняли решение контратаковать немецкие воздушно-десантные части.

13 ноября немцам удалось расширить два плацдарма, удерживаемые морским десантом, и направить своим парашютным войскам подкрепления через залив Гурна. 14 ноября англичане энергично атаковали этот усиленный парашютный батальон, но выбить немцев не смогли. Немцы продолжали расширять свои плацдармы, оказывая парашютным войскам, удерживавшим перешеек, мощную огневую поддержку с воздуха и суши. В конце

концов исход боя стал лишь вопросом времени, так как союзные войска подкреплений не получили. 16 ноября англичане капитулировали.

Решающую роль в разгроме гарнизона острова сыграл немецкий батальон воздушно-десантных войск, который по численности был в 10 раз меньше сил обороняющихся. Командир батальона знал о численном превосходстве противника, но был уверен, что при правильном выборе участка и точной выброске он сумеет оказать помощь при разгроме гарнизона острова. Этот маневр был выполнен мастерски и лишний раз подтвердил общеизвестную истину, что наступательные возможности воздушно-десантных войск лучше всего оценивать по их способности обороняться.

К концу 1943 г. личный состав союзных воздушно-десантных и транспортных войск стал лучше представлять себе свои возможности, чем весной. К этому времени уже удалось решить сотни мелких технических вопросов, касающихся вооружения как одиночного бойца, так и целого подразделения. Только теперь стало ясно, сколько боеприпасов, продовольствия и медикаментов нужно переправлять парашютным войскам, оказавшимся изолированными после выброски, как следует организовать доставку этих запасов, как налаживать полеты 300—400 транспортных самолетов С-47 в тесном взаимодействии с истребителями, бомбардировщиками и кораблями.

Некоторые основные тактические принципы использования воздушно-десантных войск стали выявляться с самого начала. Например, стало ясно, что войска эти должны использоваться массированно, а не мелкими группами, и лишь там, где их действия могут оказать решающее влияние, а не во многих пунктах, где они способны достичь лишь местных тактических успехов. Действия этих войск должны быть тщательно увязаны с действиями армии, авиации и флота. Взаимодействие всех этих сил нужно организовать в соответствии с указаниями высшего штаба на данном театре военных действий.

Воздушно-десантные войска используются главным образом для захвата ключевых районов и блокирования резервов противника. Они являются также средством быстрого усиления войск, оказавшихся в критическом положении. При хорошей подготовке они могут парализовать противника, перерезав его коммуникации.

Наилучшим строем самолетов при выброске воздушного десанта считается клин. Группа транспортных самолетов С-47 (36—

45 самолетов) при плотном строе может закончить выброску батальона парашютистов на площадку длиной 900 м и шириной 450 м приблизительно через 2 минуты после раскрытия первого парашюта. Полк может быть выброшен за 10 минут. Хорошо натренированный батальон может собраться на земле и приступить к выполнению своей боевой задачи уже через 20 минут, самое большее — через час.

Стало ясно также, что районы выброски должны находиться как можно ближе к местам боевых действий подразделений. Лучше всего производить выброску десанта прямо на объект. Если местность в районе объекта неровная, то лучше сознательно пойти на 5—10 % случаев травм при приземлении, но выброситься непосредственно на объект, а не вдали от него, чем потом подходить к объекту с боем. Захватив объект, парашютисты закрепляются на нем, а затем приступают к боевым действиям: разрушают коммуникации противника, уничтожают его дозоры и разведотряды, а также ведут разведку во всех направлениях.

К началу 1944 г. военно-транспортная авиация союзников уже смогла совершать полеты строем по 300—400 самолетов. Но предстояли операции с участием 1200—1500 самолетов, буксирующих тысячи планеров различных типов и размеров. Так было при проведении Нормандской и Голландской операций.

Хорошо организованные действия воздушно-десантных войск были как бы ответом на вызов, брошенный Гитлером, заявившим, что он с удовольствием встретит нападение союзников, несомненно, отразит его и навсегда отобьет у них всякое желание наступать. Но союзные воздушно-десантные войска показали, на что они способны. Бои в Нормандии открыли новую страницу не только в истории воздушно-десантных войск, но и во всей военной истории.

Глава III

С ЧЕРНОГО ХОДА В НОРМАНДИЮ

Воздушно-десантные операции планируются и проводятся, с одной стороны, в расчете на введение противника в заблуждение и, с другой, — на внезапность нападения. Вероятные районы боевых действий воздушно-десантных войск обычно охватывают тысячи квадратных километров. Районы выброски воздушных десантов и аэродромы отправки могут отстоять на сотни километров друг от друга, и все же удар может быть нанесен через несколько часов и даже через несколько минут.

Штаб, планирующий наступательную операцию, в равной степени тщательно разрабатывает как план введения противника в заблуждение, так и план нанесения удара по противнику и в соответствии с этим размещает авиатранспортные средства и воздушно-десантные войска.

Однако обороняющиеся войска тоже имеют возможность скрывать свои истинные намерения. На пути наступающего они сооружают противодесантные препятствия. Чтобы отвести десант от важных районов, там устанавливают по существу безобидные, но грозного вида макеты. Районы, пригодные для высадки десанта, полностью нейтрализуются пассивными средствами обороны, в то время как другие, в равной или даже в большей степени пригодные, остаются как бы незащищенными, с тем чтобы заманить воздушно-десантные войска в тщательно подготовленные ловушки и уничтожить их хорошо замаскированными боевыми средствами.

Итак, воздушно-десантный бой значительно отличается от других видов боя и имеет следующие две особенности: во-первых, для отражения воздушно-десантного нападения обороняющаяся сторона может провести как активные, так и пассивные мероприятия, во-вторых, уже начавшееся воздушно-десантное вторжение невозможно приостановить, направить в другое место или окончательно отменить. Вот почему, если мы хотим успешно проводить в будущем воздушно-десантные операции более крупного масштаба или вести борьбу с воздушными десантами, необходимо тщательнейшим образом изучить все факторы, влияющие на проведение и планирование подобных операций.

Методы действий воздушно-десантных войск и способы борьбы с воздушными десантами были всесторонне проверены в воздушно-десантной битве за Нормандию. В этой битве участвовали три воздушно-десантные дивизии. Подобной воздушно-десантной операции еще не было в военной истории. Наши войска потратили много месяцев на подготовку воздушного десанта, и столько же времени противник готовился к борьбе с ним. Несмотря на то что планирование операции продолжалось 7 месяцев, за неделю до вторжения пришлось коренным образом изменить весь план. Разведка и контрразведка обеих сторон действовали необычайно хорошо. Впоследствии выяснилось, что, несмотря на все попытки ввести противника в заблуждение, в ночь на 6 июня, когда воздушно-десантные войска появились в небе над Нормандией, немецкие солдаты уже находились на постах у оборонительных противодесантных сооружений. В одном районе, как заявил один военнопленный, даже проводилось учение по уничтожению воздушного десанта.

Активная подготовка к вторжению в Нормандию началась в ноябре 1943 г. В это время большая часть транспортной авиации союзников все еще оставалась в Соединенных Штатах и только одна воздушно-десантная дивизия находилась в Италии. Однако планирование Нормандской операции началось осенью того же года в штабе верховного главнокомандующего союзными силами, находившемся в Лондоне. Английские воздушно-десантные войска были представлены в этом штабе вновь назначенным командующим генерал-лейтенантом Ф. А. Браунингом. Представителем американских воздушно-десантных войск был командир 101-й воздушно-десантной дивизии генерал-майор Уильям Ли. Позже, когда в Англию прибыла 82-я воздушно-десантная дивизия, ее командир генерал-майор Мэтью Риджуэй был назначен начальником консультативно-инспекторской группы воздушно-десантных войск США.

Воздушно-десантные силы союзников, выделенные для участия в Нормандской операции, были довольно значительными. Количество имевшихся в наличии авиатранспортных средств было примерно таково:

Вид авиатранспортного средства	Количество	Нагрузка (кг)
Транспортные самолеты (С-47)	1384	2650
Планеры CG-4A	2000	1875
Планеры «Хорса»	1250	3125
Планеры «Гамилькар»	50	7250

Ощущался острый недостаток в пилотах-планеристах. В ноябре 1943 г. было подсчитано, что пилотов не хватит, даже если рассчитывать по одному пилоту на планер, в то время как на каждом планере должно быть по два пилота (первый и второй). В этой операции места вторых пилотов занимали десантники. Как это ни странно, они не имели никакого представления о том, как управлять планером. В день высадки некоторые из них оказались в весьма затруднительном положении, когда, перехватив управление из рук раненого пилота, они вынуждены были вести свои полностью загруженные планеры среди разрывов зенитных снарядов. К счастью, оказалось, что управлять планером CG-4A не так уж сложно. Но когда человек делает это впервые в жизни, да еще в боевых условиях, он заслуживает искреннего восхищения.

В распоряжении американцев были две воздушно-десантные дивизии — 82-я и 101-я. Кроме того, у них была одна отдельная парашютная бригада, состоявшая из двух полков — 507-го и 508-го, которые позже были приданы 82-й дивизии. 504-й парашютный полк, входивший в состав 82-й дивизии, в это время вел бои за овладение плацдармом в Анцио и прибыл в Англию слишком поздно, чтобы принять участие в Нормандской операции. Интересно отметить, что высшее немецкое командование было явно сбито с толку таким членением 82-й дивизии. Оно было уверено, что эта дивизия находится в Анцио (в то время как там действовал только 504-й полк), и считало, что она не сможет принять участие во вторжении в Нормандию. Допрашивая пленных американцев в Нормандии, немцы все время старались выяснить, где же находится 504-й полк, если его нет в Нормандии.

Англичане располагали одной 6-й воздушно-десантной дивизией, кроме того, в их распоряжении были французские, бельгийские, норвежские и голландские парашютисты, не участвовавшие при вторжении главных сил морского и воздушного десантов в первый день операции. Правда, многие из них выбрасывались небольшими группами для выполнения специальных заданий.

По предварительным расчетам, союзники могли перебросить в первом эшелоне парашютные части трех воздушно-десантных дивизий и небольшое количество войск, перевозимых на планерах. Остальные воздушно-десантные части этих дивизий намечалось перебросить во втором эшелоне, главным образом на планерах. Предполагалось, что каждая дивизия должна была также иметь морской эшелон, который должен был прибыть сразу после

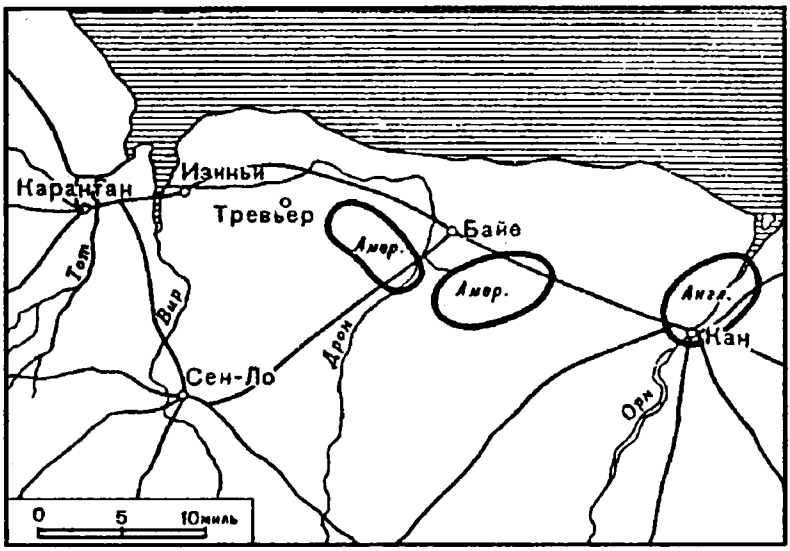


Рис. 6

создания берегового плацдарма. Морским транспортом планировалось перевезти танки, бульдозеры, грузовики и другую материальную часть, которую невозможно доставить по воздуху.

Первой и основной задачей воздушно-десантных войск при вторжении в Нормандию было блокирование немецких резервов, перебрасываемых для подкрепления войск, оборонявших побережье. Вторая задача воздушного десанта состояла в том, чтобы атаковать береговые оборонительные сооружения противника с тыла.

Высадку морского десанта первоначально решено было произвести на ограниченном участке побережья между устьями рек Орн и Вир (рис. 6). 18 декабря 1943 г. в штабе английской 21-й группы армий в Лондоне состоялось совещание, на котором обсуждались вопросы, связанные с предполагающейся высадкой морского десанта, и вопросы возможного использования воздушно-десантных войск. На совещании присутствовали представители воздушно-десантных войск и военно-транспортной авиации США и Англии, а также офицеры штабов американской 1-й армии и английской 21-й группы армий.

К тому времени местность в Нормандии была хорошо изучена, в результате чего стало очевидным, что для любого крупного

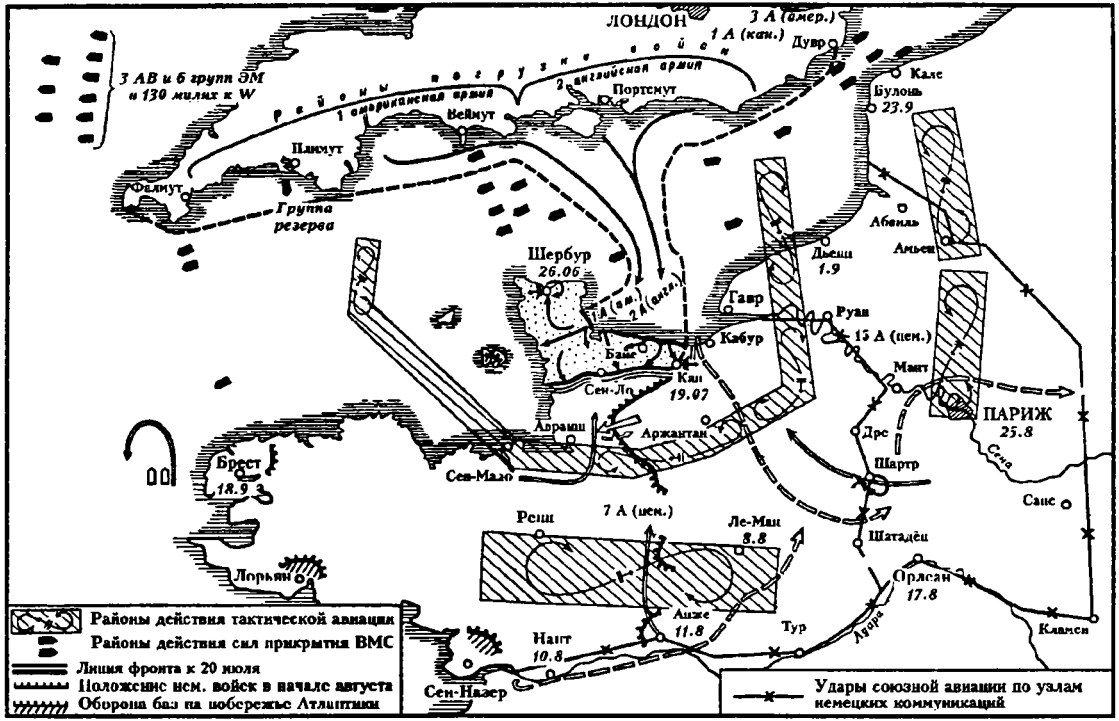


Рис. 7. Общий ход высадки в Нормандии

передвижения резервов противнику придется использовать коридор между городами Кан и Байе, удобный для действий механизированных соединений

Вторая американская дивизия должна была десантироваться несколькими километрами западнее города Сен-Совер-ле-Виконт (рис. 8), захватить его и мост через реку Дув, находящийся поблизости, чтобы блокировать передвижение войск севернее лугов Маресажес и перекрыть все дороги, ведущие к побережью. Предполагалось, что английская воздушно-десантная дивизия высадится перед фронтом морского десанта англичан. Ее задача оставалась в основном без изменения. Она должна была содействовать высадке морского десанта путем захвата Канского моста и моста через реку Орн, разрушения долговременных сооружений и уничтожения береговых батарей на левом фланге англичан. Таким вкратце был план действий воздушно-десантных войск в день D. В конце декабря в Англию прибыл фельдмаршал Монтгомери, который вскоре одобрил предложенный генералом Брэдли план расширения предполагаемого плацдарма на север от реки Вир. Американский 5-й корпус должен был высадиться восточнее, а 7-й корпус — западнее реки Вир. Воздушно-десантные войска должны были оказать поддержку морскому десанту при его высадке, как это рекомендовал генерал Брэдли.

Последующие несколько месяцев ушли на согласование многих деталей объединенного плана операции по вторжению в Нормандию. Прежде всего нужно было издать инструкции по стандартизации методов использования транспортных самолетов английскими и американскими десантниками. Оформление документации, методы погрузки и размещения войск в самолетах, необходимая сигнализация и т. д. — все это унифицировалось, чтобы на самолетах можно было перебрасывать как английские, так и американские войска. Английские парашютисты знакомились с американскими самолетами, а американские парашютисты — с английскими планерами «Хорса». Для проверки деталей окончательного варианта плана проводились тщательная подготовка мелких подразделений и генеральные репетиции.

На основе опыта, приобретенного в Сицилии и Италии, в 82-й дивизии была проведена тщательная работа по подбору грузов как для отдельных солдат, так и для подразделений. Грузы распределялись по самолетам с таким расчетом, чтобы даже в случае потери части грузов при сбрасывании подразделения получили пол-

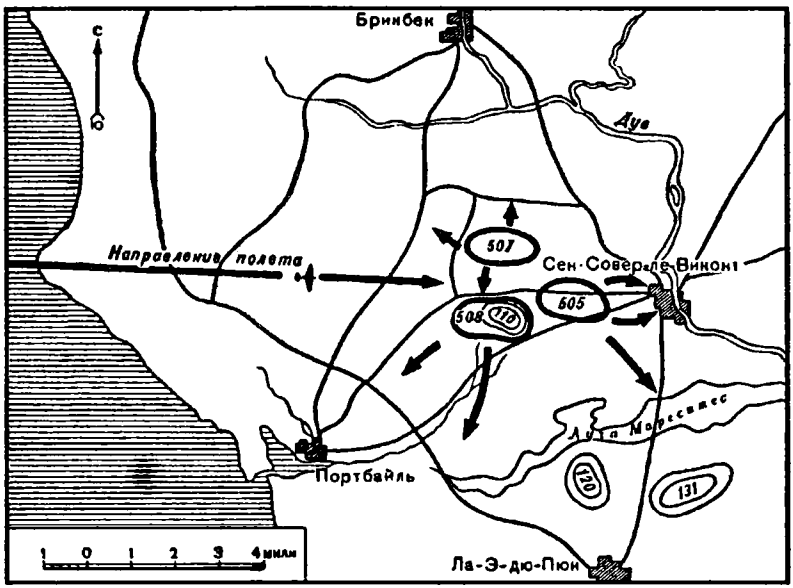


Рис. 8

ный комплект оружия. Так как угрозу для парашютистов в первую очередь представляли танки, мы распределили ружья «базука» и противотанковые мины по всем самолетам. Всем солдатам были выданы противотанковые гранаты. Безжалостно исключались все предметы личного обихода, так как и без того парашютисты были нагружены боеприпасами до такой степени, что с трудом могли подняться в самолет без посторонней помощи. Анализируя операции в Сицилии и Италии, мы пришли к убеждению, что нет нужды чернить лица и использовать трещотки для подачи сигналов. Мы решили подавать сигналы только голосом.

Грузы самолетов и планеров взвешивали и проверяли, чтобы не потерять ни одного грамма полезной нагрузки самолетов. Нагрузка самолета С-47 составляла 2650 кг, а планера CG-4 — 1875 кг. Мы запоминали местность, районы выброски и сеть дорог, запоминали все планы и приказы, так как никто не имел права брать с собой никаких документов. Очень часто мы репетировали сбор и построение подразделений в темноте. Для этого использовались все средства сбора парашютистов, разработанные после довольно беспорядочных ночных боев в Сицилии. Мы проигрывали задачи для всех подразделений до отделения включительно на ящиках с

песком, чтобы каждый солдат выучил не только свою задачу, но и задачу своего вероятного соседа в бою.

По мере приближения дня D мы все внимательнее изучали аэрофотоснимки районов предстоящих действий и, естественно, обращали при этом особое внимание на противодесантные препятствия. Весь Шербурский полуостров был покрыт этими препятствиями.

Подготовка немецких войск к отражению воздушного десанта

Организацию типичной немецкой обороны против воздушных десантов можно рассмотреть на примере высоты 110. Этот гладкий, лишенный растительности холм, возвышавшийся над окружающей местностью, находился примерно в 4500 м западнее Сен-Совер-ле-Виконт (рис. 8). С него в ясную погоду можно было видеть восточный берег, а при обычных условиях — только западный. Захват и удержание этой высоты, без сомнения, имели бы решающее значение для действий воздушно-десантных войск, которые должны были десантироваться поблизости от нее. Эта задача была возложена на 82-ю воздушно-десантную дивизию.

Ежедневное изучение аэрофотоснимков высоты 110 показывало, что этот район вполне приемлем для выброски. Склоны высоты были, правда, слишком круты для посадки планеров, но на них не было больших валунов или других препятствий, которые могли бы помешать приземлению парашютистов. Вдоль западного склона высоты тянулся глубокий карьер шириной 45 м. Высота была круглой, диаметром около тысячи метров. В целом это был не особенно хороший район выброски, но много лучше тех, на которых без особенно больших потерь парашютистам приходилось приземляться на Сицилии и в Италии. После обсуждения высота 110 была намечена как район выброски 508-го парашютно-десантного полка.

Затем началось тщательное изучение дислокации и активности противника на этой высоте и вокруг нее. Во-первых, на ней было три ветряных мельницы, в которых, по донесениям разведки, размещались радиостанции. В районе этих мельниц постоянно находился небольшой отряд немцев, но он нас мало беспокоил. Затем начали появляться кое-какие признаки жизни в карьере. Аэрофотоснимки показывали, что в карьере и возле него размещалась артиллерия, но какая — установить было трудно. Скорее всего, это были легкие зенитные орудия.

На нижних склонах высоты 110, около живых изгородей, начали появляться места стоянок автотранспорта. Кое-где на нижних склонах холма живые изгороди были расчищены. Мы долго не могли найти этому объяснения. Наконец, примерно за три недели до дня D, по всему холму начали появляться небольшие черные пятна, расположенные в определенном геометрическом порядке. Их становилось все больше и больше, и наконец они покрыли весь холм. Это были, очевидно, просто ямки, так как на фотоснимках, сделанных рано утром, они не давали тени, как другие предметы, выступающие над землей.

Некоторые из нас, знакомые с оперативными планами, были теперь уверены, что немцам известны наши планы десантирования и они принимают контрмеры. Мы уже слышали о так называемой «спарже Роммеля»; обычно это препятствие устанавливалось на небольших площадках и очень быстро. «Спаржа Роммеля» представляла собой полосы столбов 15—30 см в диаметре и 2,5—3,5 м длиной, врытых в землю на глубину 30—60 см на расстоянии 22—30 м друг от друга. Судя по всему, назначением их было помешать союзным воздушно-десантным войскам использовать хорошие районы выброски.

Через несколько дней на высоте 110 появились тени, отбрасываемые «спаржей Роммеля». Трудно было сказать, были ли столбы соединены между собой проволокой и находились ли около них какие-либо противопехотные оборонительные сооружения. Но так как высоту не предполагалось использовать для посадки планеров, то было решено, что 508-й полк так или иначе должен приземлиться на ней, несмотря на все приготовления противника. Мы должны были овладеть этой высотой. Если мы не высадимся на ней, то нам придется за нее драться, что может обойтись значительно дороже. Но, к счастью, еще за неделю до того, как воздушно-десантные войска сконцентрировались на аэродромах отправки, районы выброски частей 82-й дивизии были перенесены на 16 км восточное Сен-Совер-ле-Виконт, так что десантироваться на высоту 110 не пришлось. Однако она меня настолько заинтересовала, что я внимательно осмотрел ее, после того как она была захвачена нами на 11-й день операции.

Такой тщательной организации обороны против воздушного десанта я еще не встречал. Весь холм был покрыт «спаржей Роммеля», все столбы были опутаны колючей проволокой, в одних случаях поверху, в других — от верхушки одного столба до ниж-

ней части другого. Кроме того, столбы были соединены с подготовленными к взрыву артиллерийскими снарядами и минами. Вся высота была опоясана пулеметными и орудийными окопами, соединенными между собой узкими, немецкого типа траншеями. Окопы также соединялись с убежищами, где отдыхали солдаты. По всей высоте были расположены скрытые наблюдательные пункты, на которых были установлены специальные приспособления для подачи сигнала тревоги. В карьере находились большие укрытия для войск и многочисленные, хорошо замаскированные минометные позиции. Было установлено, что минометным огнем немцы могли покрыть весь холм.

Интересно отметить, что обороняющиеся не удовлетворились принятием только пассивных мер обороны. «Спаржа Роммеля» рассматривалась ими как вполне достаточное первоначальное оборонительное мероприятие, позволяющее командованию держать войска в подвижном резерве. Значение высоты 110 как ключевого пункта вполне оправдывало принятие всех дополнительных мер для ее удержания.

В течение долгого времени мы внимательно изучали причины, побуждавшие немцев использовать «спаржу Роммеля», стараясь уловить в них возможные указания на оценку противником важности того или иного сектора с точки зрения обороны. Нам казалось, что районы, густо насыщенные такого рода препятствиями, были особенно важными для противника и, следовательно, должны были представлять для нас исключительную ценность. Но в конце концов всегда оказывается, что человеческая натура остается все еще величайшим фактором, с которым приходится считаться: из допроса пленных немецких командиров и французского населения вскоре выяснилось, что количество препятствий на том или другом участке было всего лишь показателем способности и инициативы местного немецкого командира. В некоторых случаях оказывалось, что удобные для высадки десанта районы оставались незащищенными просто из-за лени командира, обороняющего данный участок. В других районах препятствиями был покрыт чуть ли не каждый квадратный метр, так как обороняющийся проявил инициативу и стремился сделать порученное ему дело как можно лучше. Количество препятствий, таким образом, не имело почти никакого отношения к тактической ценности района.

Но нам стало ясно, что было бы серьезной ошибкой в будущем при планировании не учитывать того, что в случае ограни-

ченности времени или недостатка в материалах противник всегда будет стремиться подготавливать к обороне в первую очередь наиболее важные с его точки зрения районы.

Спешные приготовления

В Англии приготовления шли ускоренным темпом. Проводились предшествующие десантированию бомбардировки. В целях обеспечения высадки (выброски) десанта в дневное время планировалась постановка дымовых завес в районе высот 121 и 131. Выброска воздушного десанта была тщательно согласована с высадкой морского десанта. Наконец, казалось, все уже было готово.

Противник тоже не терял времени даром. По всей Северной Франции он проводил лихорадочную подготовку, используя все, что было в его силах, чтобы остановить величайшее в истории современных армий воздушно-десантное вторжение.

Позже командующий воздушно-десантными войсками Германии генерал-полковник Штудент, командовавший в свое время немецкими войсками на острове Крит, рассказал, что на немцев большое впечатление произвели мероприятия по борьбе с воздушными десантами, проводившиеся англичанами в 1940 г. Это и было одной из причин отказа немцев от вторжения в Англию, намеченного на осень этого же года.

Немцам особенно запомнилось загромождение всех посадочных площадок столбами, грудами камней и разбитыми автомобилями. Во Франции они делали то же самое и настолько быстро, насколько позволяли условия. На допросе генерал-полковник Штудент сказал, что немцы разработали детальный план противодесантных мероприятий, вплоть до того, что были подготовлены карты с обозначением заминированных и загороженных участков и районов, подготовленных к затоплению. Но, согласно признанию Штудента, все это было сделано главным образом для воздействия на психику противника, в расчете на то, что эти карты попадут в руки союзников и отобьют у них охоту к воздушно-десантному вторжению.

Я не знаю, существовали ли такие карты, так как не видел их ни во время подготовки к вторжению, ни позже.

Штудент сказал, что он пытался доложить Гитлеру свой план использования немецких парашютных войск против портов погрузки морского десанта в целях предотвращения вторжения. Это

был интересный план, но, по признанию Штудента, Геринг отверг его и даже не разрешил докладывать о нем впечатлительному фюреру.

Штудент неоднократно предлагал Гитлеру использовать немецкие парашютные войска для борьбы против воздушного десанта союзников, но и эта его идея была принята очень холодно. Когда Гитлер увидел, что десантирование союзников проходит успешно, он приказал Штуденту бросить в бой его парашютистов, но, к несчастью для Штудента, единственная имевшаяся в его распоряжении немецкая парашютная дивизия уже действовала на фронте как обычная пехотная дивизия.

В то время как в высших кругах немецкого командования шли споры, командиры отдельных подразделений делали все возможное для подготовки противодесантных препятствий. «Спаржа» была их любимым средством. До какой степени было распространено применение этого препятствия, видно из отчета, составленного фельдмаршалом Роммелем после инспектирования им Западного оборонительного вала весной 1944 г. Там говорилось:

«Многие дивизии успешно воздвигают препятствия против воздушных десантов. Например, одна дивизия установила почти 300 тыс. столбов, а один корпус — свыше 900 тыс.».

И далее:

«Установки столбов еще недостаточно. Их нужно опутывать проволокой и соединять с подготовленными к взрыву минами и снарядами. Плотность должна составлять около тысячи столбов на 1 км². Под этими заминированными препятствиями можно пасти привязанный скот».

Все это представляло особый интерес, так как наши дешифровщики тщательно отмечали все места, где на фотоснимках был виден пасущийся скот. Они считали, что там, где ходит скот, парашютисты могут передвигаться без опасений. Это было нашей ошибкой и привело к трагическим последствиям.

15 апреля 1944 г. командованием немецкой группой армий «Д» был выпущен справочник для солдат под названием «Что должен знать каждый солдат о воздушно-десантных войсках». Эта брошюра с неплохими цветными иллюстрациями сослужила, если верить показаниям военнопленных, хорошую службу. В 243-й немецкой дивизии, противостоявшей в первых боях 82-й дивизии, 1 мая 1944 г. тоже появилась инструкция об использовании про-

тиводесантных препятствий. Эти две брошюры были захвачены 82-й дивизией в первом же бою. Все подразделения 243-й немецкой дивизии действовали четко и энергично. На важных для обороны участках они поставили наблюдателей и систематически прочесывали местность с целью своевременного обнаружения воздушных десантов. Командование дивизии проводило учения по борьбе с воздушными десантами.

В середине мая 1944 г. положение немцев стало настолько критическим, что их высшее командование сочло необходимым подтянуть на Котантенский полуостров еще одну пехотную дивизию. Туда была послана немецкая 91-я пехотная дивизия, которая была сосредоточена в окрестностях Сен-Совер-ле-Виконт. Это настолько осложнило положение 82-й дивизии, что было решено изменить районы выброски.

26 мая мы получили новый приказ, согласно которому дивизия должна была десантироваться значительно восточнее (рис. 9). К этому времени уже были готовы все планы действий 82-й дивизии. Тогда штаб составил и срочно разослал боевые и административные приказы на первый день высадки. Кроме того, были подготовлены специальные карты масштаба 1:25 000, на которых командиры полков и батальонов нанесли свои решения в целях ознакомления командиров всех подразделений с задачами, которые им предстояло выполнять.

Новый план был таков: 82-я дивизия должна была десантироваться на реке Мердере, затем захватить районы Нувиль-о-Плейн, Сент-Мер-Эглиз, Шеф-дю-Понт, Этьенвиль, Амфревиль, разрушить переправы через реку Дув и затем приготовиться к продвижению на запад.

Задачи, поставленные перед 101-й дивизией, остались в основном без изменений, за исключением того, что захват мостов через реку Мердере был возложен на 82-ю дивизию. Задача 6-й английской дивизии также осталась без изменений.

Мы охотно приняли новый план. 508-й полк никогда не ждал ничего хорошего от десантирования на высоту 110. 505-й полк, закаленный в боях, все же не мог не считаться с превосходством сил немцев, расположенных вокруг Сен-Совер-ле-Виконта, который ему предстояло захватить. По данным разведывательного отдела, в Сен-Совер-ле-Виконте находился штаб дивизии, специальные дивизионные подразделения и, возможно, до полка пехоты. Немцы энергично проводили оборонительные мероприятия.

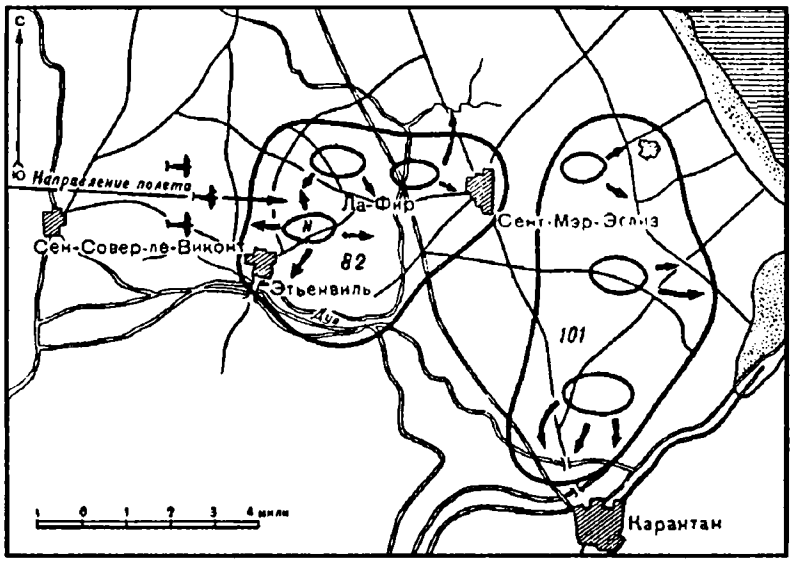


Рис. 9

Возле железнодорожных депо создавались склады горючего и смазочных материалов, вокруг города расчищались живые изгороди. На аэрофотоснимках с каждым днем появлялись все новые и новые артиллерийские позиции. Поэтому большинство опытных офицеров дивизии считало, что для успешного выполнения задачи лучше высаживаться в западной части полуострова. Согласно новому плану зоны выброски полков были передвинуты на несколько миль к востоку. Ввиду того что расположение районов выброски в основном осталось без изменений, не изменилось и распределение аэродромов отправки.

Успех воздушно-десантной операции всегда в значительной степени зависит от слаженности работы командиров авиатранспортных подразделений и пилотов, с одной стороны, и командиров воздушно-десантных подразделений и старших парашютных команд, с другой. Они возможно чаще должны работать совместно.

Хотя изменения были внесены очень поздно, все воздушно-десантные подразделения были проинструктированы и 4 июня находились на аэродромах в полной боевой готовности. Они ожидали отправки в эту же ночь, но начало операции было отложено на один день. Несмотря на отсрочку, ожидаемых налетов немец-

кой авиации и управляемых снарядов не последовало, и вокруг царили тишина и спокойствие. Наконец день D был назначен на 6 июня. Вскоре после наступления темноты 5 июня на аэродроме Норт-Уитхэм в Англии загудели моторы самолетов наведения 9-го транспортно-десантного авиационного командования. Воздушно-десантная битва за Нормандию началась.

Погода на континенте была плохая. Основываясь на метеосводке, высшее командование немецкой армии считало, что о воздушно-десантном вторжении не может быть и речи. К счастью для немцев, эта сводка не была передана командирам немецких подразделений, а следовательно, и не повлияла на степень их готовности. Генерал Эйзенхауэр, получивший подобную информацию о погоде, после тщательного анализа общей обстановки решил проводить операцию. Действия воздушно-десантных войск в большой степени зависят от метеорологических условий. Некоторые воздушно-десантные подразделения оказались из-за плохой погоды в крайне тяжелом положении, но в конце концов все они выполнили свои задачи.

Воздушно-десантная операция в Нормандии была самой сложной из всех тех, которые предпринимались до сего времени, — в ней участвовало несколько тысяч самолетов. Действия воздушно-десантных войск нужно было согласовать с действиями крупнейшего в истории морского десанта. Естественно, планирование и подготовка заняли много месяцев. Нужно было учесть не только действия своих бомбардировщиков и истребителей, но и возможное противодействие немецкой авиации и зенитной артиллерии.

План полета в его окончательной форме показан на рис. 10. В воздухе каждое подразделение выстраивалось над своим аэродромом, а затем по графику занимало свое место в общем потоке. До самого побережья Франции трасса полета была хорошо отмечена, так как использовались все визуальные навигационные средства. Трасса полета первых групп самолетов с американскими воздушно-десантными войсками проходила несколько западнее курса транспортов с морским десантом. Самолеты летели через Ла-Манш и огибали Нормандский полуостров, все время оставаясь вне досягаемости огня зенитных орудий противника, расположенных на островах западнее полуострова. Они придерживались этого курса, пока не достигали берега, затем ложились на прямой курс к районам выброски и высадки.

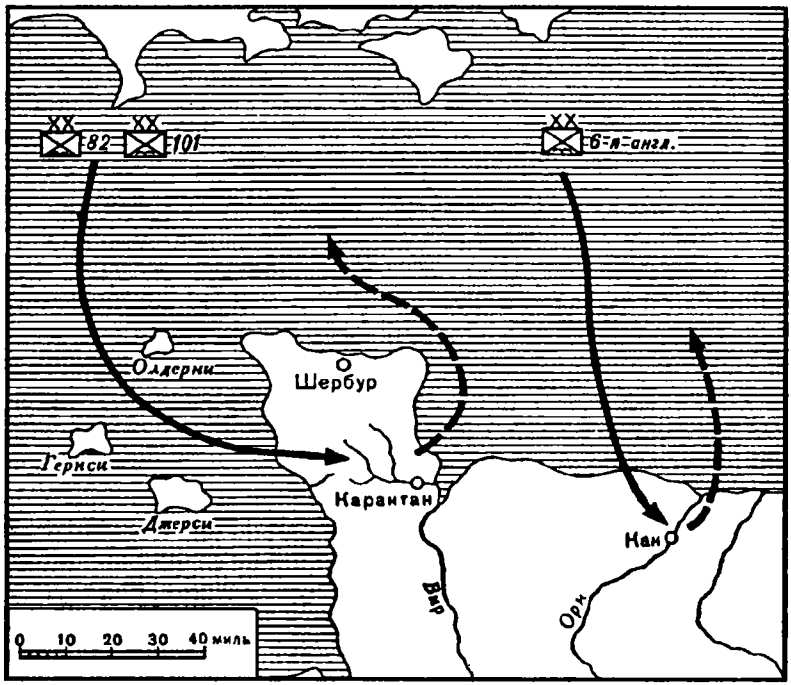


Рис. 10

Первыми десантниками, коснувшимися французской земли в день D, были парашютисты команд наведения самолетов. Они приземлились между 00 час. 10 мин. и 00 час. 20 мин. и, несмотря на все трудности, выполнили свою задачу. Команды наведения американских воздушно-десантных войск прибыли на место на 30 минут раньше главных сил. В авангарде была команда 101-й дивизии. За ней следовала команда 82-й дивизии, которая высадилась на французской территории в 01 час. 21 мин.

Над Ла-Маншем условия погоды были очень плохими, и самолетам пришлось немного снизиться, в результате чего некоторые из них были сбиты огнем немецкой зенитной артиллерии.

Тотчас после приземления некоторым командам пришлось вступить в бой, что очень осложнило выполнение ими их основной задачи. Однако на 50 % эта задача была выполнена. По сравнению с предыдущими воздушно-десантными операциями, проводившимися без команд наведения, выполнение этой задачи даже наполовину явилось большим достижением.

Действия 82-й дивизии

Мой собственный опыт можно считать типичным для большинства командиров частей, и поэтому на нем стоит остановиться. Я был назначен командиром оперативной группы «А», состоявшей из трех парашютных полков 82-й дивизии, саперной роты, артиллерийского подразделения, группы воздушной поддержки, группы управления огнем корабельной артиллерии и штаба группы. Моя группа должна была десантироваться между 01 час. 00 мин. и 03 час. 10 мин. в день D в трех районах, показанных на рис. 9. Для транспортировки группы было выделено 378 самолетов С-47 9-го транспортно-десантного авиационного командования. Следующим рейсом за нами должны были следовать остальные перевозимые по воздуху части 82-й дивизии на 428 планерах, 52 из них должны были приземлиться до рассвета, а остальные — после рассвета.

Мой самолет был ведущим в группе самолетов, доставлявших 508-й парашютно-пехотный полк, который по плану должен был десантироваться в зоне N. Первый самолет оперативной группы «А» поднялся в воздух 5 июня в 23 час. 15 мин. Взлет и полет над Англией проходили точно по расписанию. Стоя у дверей своего самолета, я видел все визуальные навигационные сигналы. Разговаривая время от времени с пилотом через старшего парашютной команды, я убеждался, что все идет хорошо. Покинув Англию, мы некоторое время не встречали никакого противодействия противника. Оглядываясь назад, я видел, что воздух, насколько мог охватить глаз, был заполнен массой самолетов С-47, летящих плотным строем. Вид был поистине великолепный. Пролетая над островами, расположенными возле побережья Нормандского полуострова, наши самолеты попали под обстрел легкой и тяжелой зенитной артиллерии немцев. Однако снаряды разрывались с недолетом. Это было хорошим предзнаменованием. Французское побережье мы пересекли точно по расписанию. С самолета берега Франции выглядели точно такими же, как и берега Италии, — земля была красновато-коричневой, а дороги и небольшие группы домиков нормандских деревень резко выделялись при свете луны. Было тихо, зенитные орудия молчали (хотя позже другие командиры воздушно-десантных частей и подразделений докладывали, что они были обстреляны зенитной артиллерией, когда пролетали над побережьем). Через несколько минут мы пролете-

ли немного севернее города Брикбек, а затем самолеты вошли в густые облака. Облачность была настолько плотной, что из двери не было видно крыльев самолета. В первый момент я подумал, что мы попали в дымовую завесу, поставленную противником. Однако самолет продолжал лететь, и вскоре мне начало казаться, что, кроме нас, находящихся в самолете, в мире нет никого. Каждый старший команды парашютистов помнил время полета до различных ориентиров в Нормандии. Я знал, что мы должны будем оставить наш самолет через 7,5 минуты после того, как пролетим над линией побережья Франции, чтобы попасть в свой район выброски. Примерно через 7 минут после того, как мы пересекли береговую линию, облака начали рассеиваться. Когда прояснилось, я увидел вспышки огня большого количества зенитных орудий и разрывы снарядов справа от нашей колонны. Наверное, это был Этьенвиль. Нам сообщали о большом скоплении зенитной артиллерии в этом районе, и в тот момент мы должны были находиться как раз над ним.

Я не видел других самолетов, не находил и знакомых ориентиров. К северу от нашей линии полета я обнаружил широкую реку, делающую поворот на запад, и решил, что мы находимся южнее реки Дув. Затем нас начали обстреливать из стрелкового оружия; звук от попаданий пуль в самолет был похож на удары мелких камешков о железную крышу. Вскоре на значительном расстоянии от нас показались один-два самолета. По мере того как облака рассеивались, усиливался ружейно-пулеметный огонь, но до сих пор еще никто в самолете не был ранен.

Самолет снизился до высоты примерно 180 м, и в кабине зажглась зеленая лампочка. Секунды на три я задержался, чтобы последний раз перед прыжком взглянуть на местность, а затем подал команду. Прошло около восьми минут с того момента, как мы пересекли береговую линию. С земли нас продолжали обстреливать сильным ружейно-пулеметным огнем. Судя по доносившимся до нас звукам и по массе летящих во всех направлениях трассирующих пуль, можно было заключить, что впереди нас идет тяжелый наземный бой. Это, вероятно, был Сент-Мер-Эглиз. Там бой завязался сразу после приземления 605-го парашютно-пехотного полка.

Я приземлился во фруктовом саду. Среди деревьев бродило несколько щипавших траву коров. Они продолжали сосредоточенно жевать свою жвачку, совершенно не интересуясь мной. Мой адъютант приземлился около меня. Мы собрали своих парашю-

тистов и вскоре подошли к краю большого болота. Парашютисты были заняты вытаскиванием тюков с вооружением из глубокой топи. Время от времени вокруг нас приземлялись новые группы парашютистов. Немцы не предпринимали никаких попыток атаковать нас. Иногда вдалеке слышались отдельные выстрелы. Восточнее нас чувствовались все признаки тяжелого боя.

Приблизительно через 15 минут по другую сторону болота появился красный свет, а вслед за ним — зеленый. Это были условные сигналы для сбора 507-го и 508-го парашютных полков. Я послал адъютанта через болото, чтобы наладить связь, а сам продолжал руководить сбором материальной части и наведением порядка среди солдат, собравшихся на восточной окраине болота.

Адъютант вернулся примерно через час и доложил, что к востоку от нас находится железная дорога и река, которую можно перейти вброд, хотя ее глубина местами доходит до плеч.

Мы установили, что находимся на западном берегу реки Мердере, примерно в 3 км севернее Ла-Фира. 508-й парашютно-пехотный полк под командованием полковника Линдквиста продвинулся в южном направлении, чтобы захватить мост у Ла-Фира и затем выйти в назначенный ему район. Постепенно к нам присоединились 100—150 парашютистов из различных подразделений 507-го полка. Одни из них были ранены, другие получили повреждения при приземлении.

Возле того места, где мы приземлились, ширина реки Мердере достигала приблизительно 900 м, так как немцы затопили окружающую местность. В реке утонуло несколько парашютистов, попавших в нее при приземлении, а также большое количество вооружения.

Тяжелый бой 82-й дивизии

Задержавшись немного (надо было вытащить планер, севший в болото недалеко от нас), наша группа начала продвигаться к населенному пункту Ла-Фир, где 1-й батальон 505-го полка под командованием майора Келлама уже вел бой с небольшой группой немцев за мост. В Ла-Фире я организовал временный командный пункт. Была налажена связь с командным пунктом дивизии, который был уже организован возле Сент-Мер-Эглиза. Командир 82-й дивизии генерал-майор Мэтью Риджуэй приземлился вместе с 505-м полком.

Бой за мост возле Ла-Фира оказался тяжелым и обошелся нам дорого. Немцы, занимавшие этот район на протяжении нескольких лет и никогда не выставлявшие охраны на мосту, в ночь на 6 июня, т. е. накануне дня D, выставили там караул примерно из 18 человек. Как утверждали французские граждане, опрошенные после боя, это было сделано впервые за все время оккупации Франции.

Первым во Франции был освобожден городок Сент-Мер-Эглиз. Он был захвачен 3-м батальоном 505-го парашютно-пехотного полка под командованием подполковника Эдуарда Краузе — участника боев в Сицилии и Италии. Перед вылетом он собрал всех своих парашютистов и развернул перед ними американский флаг. «Этот флаг, — сказал он, — впервые был поднят 1 октября 1943 г. над Неаполем, когда 3-й батальон захватил этот город». На этот раз он намеревался водрузить флаг на рассвете над городом Сент-Мер-Эглиз и хотел бы, чтобы при этом присутствовали все его парашютисты. Где бы они ни приземлились, хотя бы в нескольких километрах от назначенного района сбора, они должны пробираться к городу.

Сам Краузе приземлился в нескольких километрах от города. Собрав всех приземлившихся вместе с ним парашютистов, он стал продвигаться к городу и на рассвете захватил его. Самые тяжелые бои начались уже после захвата города. Хотя Краузе был дважды ранен, он не оставил свой батальон и продолжал им командовать до тех пор, пока через 33 дня его не сменили.

2-м батальоном этого полка командовал подполковник Вандерворт. Перед батальоном была поставлена задача — воспретить противнику подход к Сент-Мер-Эглизу с севера. При приземлении Вандерворт сломал лодыжку, но остался в строю, передвигаясь на повозке с боеприпасами. Только на четвертый или пятый день десантирования ему наложили металлическую шину на ногу. Он продолжал командовать своим батальоном до тех пор, пока его не сменили через 33 дня. Его батальоном был остановлен и практически разбит в контратаке немецкий 1058-й полк, двигавшийся в южном направлении на Сент-Мер-Эглиз.

Командир 1-го батальона 505-го полка майор Келлам был убит в день десантирования в тот момент, когда он вел свой батальон в атаку на мост возле Ла-Фира. Вместе с ним был убит и его начальник штаба. Я говорю об этих командирах батальонов потому, что невозможно представить себе бои воздушно-десантных войск,

не зная, как ими руководили командиры батальонов, рот и взводов. Уже доказано, что в воздушно-десантных войсках каждый десантник может в любой момент стать руководителем группы. Однако, хотя каждый парашютист и носит маршальский жезл в своем ранце, тем не менее ему нужен личный пример его непосредственных начальников.

Парашютные силы 82-й дивизии (за исключением личного состава, находившегося на 50 самолетах) приземлились в районе Ла-Фира. Посадка планеров ночью прошла очень неудачно — они оказались разбросанными на большой территории. Почти половина всех планеров не смогла достичь реки Мердере. Буксировка планеров ночью при полете в строю на тросе длиной 90 м сквозь густой туман, под зенитным огнем, является редчайшей операцией. К вечеру первого дня десантирования из этих планеров было извлечено шесть 57-мм противотанковых пушек; они были сразу же установлены на позиции возле Сент-Мер-Эглиза.

В первый и второй день десантирования доставка войск и вооружения посредством планеров была весьма успешной. К исходу второго дня десантирования дивизия приняла соответствующий боевой порядок, удерживая в районе Сент-Мер-Эглиза плацдарм протяженностью 19 км. Доставка предметов снабжения, предусмотренная планом, началась с утра второго дня десантирования, и, несмотря на то что транспортная авиация встретила сильное сопротивление и понесла большие потери, она все-таки доставила грузы. Я полагаю, что доставка грузов оказалась решающим фактором, который дал возможность 82-й дивизии удержать свой плацдарм до соединения с силами морского десанта.

На этом закончилась чисто воздушно-десантная фаза действий 82-й дивизии. Дивизия продолжала сражаться в роли наземных войск. Продвигаясь на запад, она захватила Сен-Совер-ле-Виконт, а затем, повернув на юг, подошла к окраинам Ла-Э-дю-Пюи, где 8 июля была сменена.

82-я дивизия 33 дня вела непрерывные бои без отдыха и без пополнения. Она выполнила все свои задачи и ни одной пяди земли, которую она захватила, не отдала противнику. Проведенные дивизией бои были тяжелыми, дивизия потеряла 57 % своей пехоты и приблизительно 18 % личного состава других родов войск.

Действия 101-й дивизии

Переброска по воздуху 101-й воздушно-десантной дивизии под командованием генерал-майора Максуэлла Тэйлора была проведена примерно в таких же условиях, как и переброска 82-й дивизии. Из 6500 парашютистов, доставленных в день D на 432 самолетах, в назначенный час близ объектов 101-й дивизии собралось приблизительно 1100 человек. К полуночи первого дня десантирования их численность увеличилась до 2500 человек. Несмотря на неблагоприятную для 101-й дивизии боевую обстановку, она тоже выполнила все поставленные перед ней задачи. В первый день десантирования она установила связь с 4-й пехотной дивизией морского десанта и, действуя в южном направлении, атаковала и разгромила 6-й немецкий парашютный полк. В результате трехдневного боя дивизия захватила Карантан, дав возможность соединиться двум американским корпусам — 6-му и 7-му.

Восточнее Карантана, согласно плану, действовала 6-я английская воздушно-десантная дивизия под командованием генерал-майора Гейла (рис. 11). Следуя за своими наводчиками, приземлившимися между 00 час. 10 мин. и 00 час. 20 мин. в день десантирования, отряд, состоявший из шести взводов пехоты и усиленный саперами, высадился из планеров и захватил мосты через Канский канал и реку Орн. Подход к месту десантирования был необычным. Сразу после взлета с аэродрома самолеты начали набирать высоту и к побережью Франции подошли на высоте 1500—1800 м. Как только самолеты пересекли береговую линию, планеры отделились от них и стали планировать к своим объектам. В докладе о результатах операции говорилось: «Так как планеры могли подойти к району мостов одни и без шума, оба моста удалось захватить неповрежденными». К концу дня 6-я дивизия захватила все намеченные объекты, правда, с тяжелыми боями и с большими потерями. Впоследствии дивизия продолжала сражаться уже как наземная часть и вплоть до 26 августа продвигалась в авангарде английских войск, наступавших на восток.

Изучение противника

Впереди еще предстояли тяжелые бои, поэтому личный состав 82-й воздушно-десантной дивизии все время проявлял большой интерес к тому, в какой степени противник был подготовлен пси-

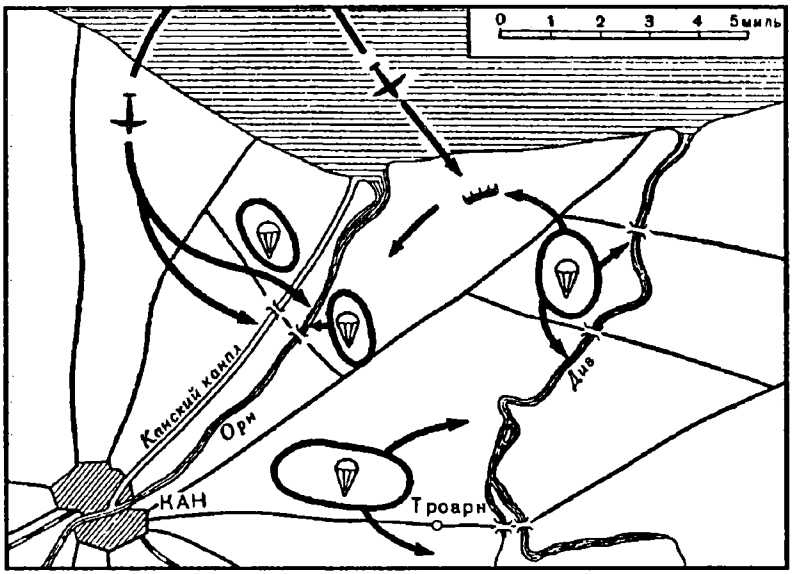


Рис. 11. Действия 6-й английской дивизии

хологически и физически к отражению воздушного десанта. Мы понимали, что наши шансы сохранить себе жизнь в бою будут повышаться по мере того, как мы будем узнавать средства и методы борьбы немцев с воздушными десантами. Имея это в виду, командир дивизии генерал Риджуэй дал указание разведывательному отделу дивизии тщательно допрашивать всех военнопленных. На этих допросах нужно было выяснять, что думали немецкие солдаты и командиры мелких подразделений о действиях наших воздушно-десантных войск: ожидали ли они высадки воздушного десанта в Нормандии и какие меры принимали отдельные солдаты и офицеры; как они поступили бы, если бы им снова пришлось отражать нападение воздушно-десантных войск, и т. д.

Такому допросу подверглось свыше тысячи военнопленных на Нормандском полуострове при десантировании 82-й дивизии. Из допросов выяснилось, что немецкие солдаты морально были хорошо подготовлены к борьбе с воздушными десантами. Им часто читали лекции о воздушно-десантных войсках, и они знали многое об их преимуществах и недостатках. Немцы были уверены, что смогут справиться с воздушными десантами, о чем свидетельствует следующий факт. В течение нескольких первых дней, когда коман-

дир подразделения вызывал добровольцев для патрулирования в районе, где можно было ожидать высадки воздушного десанта, всегда находилось много желающих. В подразделениях проводились двухсторонние учения по борьбе с воздушными десантами. Солдат 922-го пехотного полка 243-й немецкой пехотной дивизии показал на допросе, что в окрестностях города Сент-Мер-Эглиза командование дивизии провело интересные учения, в которых 920-й полк дивизии выполнял роль десанта, высадившегося поблизости и стремившегося соединиться с морским десантом. Особенно интересно отметить, что на этих учениях «десант» победил.

Для борьбы с воздушными десантами немцы обычно использовали постоянные караулы, выставляемые в пунктах, имеющих важное значение, таких, как города, мосты и перекрестки дорог. Сразу же, как только сообщали о выброске десанта, эти караулы усиливались высокоподвижными патрулями.

В ночь вторжения у обороняющихся создалось впечатление, что бои идут повсеместно, так как при выброске произошло большое рассеивание десанта, и высланные патрули вели бои с мелкими группами в различных местах.

На основании полученной информации все немецкие штабы направляли войска в те пункты, куда был заброшен десант. Эти войска вступали в бой с парашютистами с ходу, при приближении к объектам или на самих объектах. Однако разбросанность парашютистов очень затрудняла их действия. Вскоре отдельным мелким подразделениям пришлось вести бои во всех направлениях. Командиры частей потеряли возможность управлять своими подразделениями, и последним всюду пришлось действовать самостоятельно, кроме районов, находящихся поблизости от штабов.

Немецкие методы обучения

Во время учений по отражению воздушных десантов немцы не предусмотрели такого положения, которое создалось на самом деле вследствие неожиданно большого рассеивания наших войск при выброске. Немцы ожидали, что воздушно-десантные группы будут действовать по крайней мере в батальонном масштабе. Фактически создалась более сложная обстановка, особенно для командиров немецких частей, и они часто принимали тактически неправильные решения. Между тем солдаты вели себя более уверенно. Если не учитывать того, что они наслушались рассказов о жесто-

кости парашютистов, о том, что они в плен не берут и т. д., то им, очевидно, было совершенно безразлично, с кем сражаться — с парашютистами или с пехотинцами.

Немецкий солдат обычно был уверен в том, что его высший штаб знает обо всем происходящем. К несчастью для него и к счастью для нас, это было далеко не так. В качестве типичного примера можно привести случай, происшедший с генерал-лейтенантом Фолли — командиром немецкой 91-й пехотной дивизии. Это была та самая дивизия, прибытие которой в Нормандию вынудило 82-ю дивизию передвинуть свои районы высадки дальше на восток. По прибытии на полуостров штаб 91-й дивизии расположился в замке возле Пиковилля. Вскоре после приземления первых парашютистов командир этой дивизии вышел из штаба и поехал в своей машине по дороге в сторону Сент-Мер-Эглиза. Через несколько минут он попал под обстрел парашютистов 508-го полка и был убит, а его водитель взят в плен. Из этого можно сделать вывод, что в случае нападения воздушного десанта командир обороняющихся войск должен находиться на своем командном пункте, а не разъезжать по своим частям и подразделениям. Конечно, если нападению подвергнется командный пункт, командиру придется сражаться наряду с другими.

Немецкие планы обороны против воздушного десанта предусматривали сосредоточение артиллерийского огня по вероятным районам выброски (высадки). Ко времени выброски (высадки) нашего десанта все подходящие для десантирования площадки были учтены, произведены необходимые расчеты, и на огневых позициях все подготовлено. Но опять-таки, к несчастью для них и к счастью для нас, противодесантные патрули находились на тех самых площадках или вблизи них, так что немецкая артиллерия не могла вести огонь, не рискуя попасть в своих. Захваченные в плен офицеры-артиллеристы выражали явное недовольство этим обстоятельством, скорее всего потому, что они сдались парашютистам, не сделав ни одного выстрела. Для успеха в борьбе против воздушного десанта необходимо, чтобы действия артиллерии и пехоты были строго координированными.

Некоторые военнопленные утверждали, что им было известно время нашего вторжения, но таких было очень немного. Ночные противодесантные учения были настолько привычными для немецких войск, что в тот момент, когда началось настоящее вторжение, многие из них приняли его за учебную тревогу. В ряде слу-

чаев обороняющиеся оказывались в критическом положении — им приходилось получать оружие и боеприпасы со складов в то время, когда парашютный десант уже приземлился поблизости. Большинство военнопленных считало, что предотвратить высадку воздушного десанта, в особенности крупного, — совершенно безнадежное дело. Последующий анализ и тщательная оценка всех известных фактов десантирования подтверждают эту точку зрения. Нельзя помешать противнику высадить десант в любом пункте, находящемся в пределах досягаемости его авиации, если только ему удалось беспрепятственно подняться в воздух. Чтобы предотвратить воздушно-десантное вторжение противника, нужно его разбить еще до того, как он поднимется с аэродромов. Находящийся в воздухе десант обладает такими преимуществами, как инициатива, широкий выбор территории, на которой можно нанести удар, и быстрота нанесения удара. Поэтому предотвратить его вторжение уже невозможно.

Если противника нельзя разбить до того, как он поднимется в воздух, то его можно ввести в заблуждение и заставить десантироваться в таком районе, где подготовлены мощные оборонительные сооружения и имеются наготове войска, способные разбить его штурмовой эшелон и в конечном счете отразить атаку. Такие способы борьбы с десантом может применить любая обороняющаяся сторона.

Воздушно-десантные бои будущего

Я думаю, что армиям никогда больше не придется сражаться при такой концентрации сил и средств, которая была характерна для Второй мировой войны. Войска будут еще более рассредоточены, и воздушно-десантные операции станут обычным явлением. Большое рассредоточение компенсируется использованием авиации для стратегической и тактической переброски войск.

Так как внезапность нападения является основой успеха воздушно-десантной и противодесантной операций, то обе стороны будут прилагать все усилия для достижения внезапности.

В бою, где примут участие противники, обладающие равными средствами, победу одержит тот, кто разработает лучший план операции. И хотя обороняющийся почти не в состоянии помешать выброске десанта, он может уничтожить десант, если правильно расположит и использует свои средства обороны.

Глава IV

ГОЛЛАНДИЯ: ПЕРВОЕ ИСПЫТАНИЕ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНОЙ АРМИИ

В будущих войнах воздушно-десантные операции по своим масштабам превзойдут все те, что проводились до сих пор. Целые армии смогут подниматься в воздух и высаживаться в глубоком тылу противника. Станут возможными внезапные атаки и неожиданные отступления. Источники стратегического сырья, военные заводы и важные политические районы могут в любое время подвергнуться нападению воздушно-десантной армии.

Чтобы по достоинству оценить все возможности воздушно-десантных войск, необходимо хорошо знать их историю и особенно операции, проведенные ими во время Второй мировой войны. Одной из таких операций является воздушно-десантная операция в Голландии, проведенная в сентябре 1944 г. По количеству участвовавших в ней войск, по дальности и сложности ее проведения это наиболее выдающаяся операция. Она представляет собой хороший образец штабного планирования по использованию в бою целой воздушно-десантной армии и по руководству действиями воздушно-десантных дивизий в самых разнообразных и одновременно весьма типичных условиях.

Все элементы планирования Голландской операции достойны изучения. Выбор маршрутов полета авиатранспортных соединений и районов высадки и выброски войск (с учетом местности и объектов), взаимодействие с ВВС, снабжение воздушно-десантных войск по воздуху и руководство боевыми действиями изолированных воздушно-десантных дивизий должны быть тщательно изучены и оценены в интересах будущего.

К концу лета 1944 г. союзники были уже полностью уверены в своей победе. Беспорядочное отступление частей разваливающейся немецкой армии, казалось, подтверждало предсказания государственных деятелей союзников о том, что в 1944 г. будет положен конец сопротивлению немецких войск. Большинство верило, что война в Европе закончится через несколько месяцев,

Однако, несмотря на этот оптимизм и крупные победы, одержанные летом 1944 г., положение союзных армий осенью 1944 г.

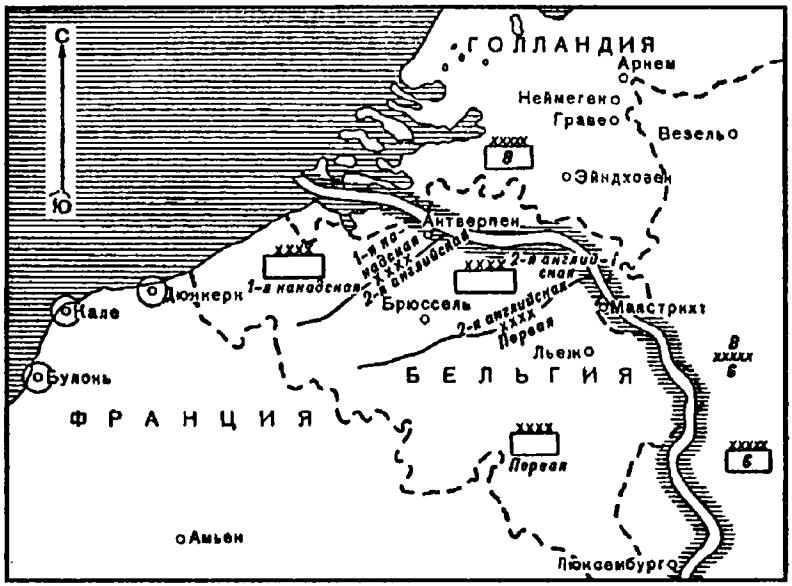


Рис. 12

было тяжелым, особенно со снабжением. Немецкие армии с большими потерями откатывались назад к линии Зигфрида, но еще удерживали в своих руках главные порты Голландии, Бельгии и северной части Франции (рис. 12). Наступление обходилось союзникам дорого. Например, одна только 1-я американская армия, вступившая на территорию Германии 11 сентября 1944 г., в августе расходовала до 5752 т предметов снабжения в день. Морские порты, обслуживавшие армии союзников, оказались глубоко в тылу, и немногочисленные пути подвоза предметов снабжения были сильно перегружены. В сентябре-октябре 1944 г., когда были открыты дополнительные порты, 1-я армия все еще получала менее 60 % необходимых ей предметов снабжения. Особенно не хватало бензина, так как он расходовался в невероятных количествах. За один день (9 сентября) одной только 1-й армией было израсходовано 2 500 000 л бензина. Не хватало и продовольствия: 1 сентября 1944 г. 1-я армия имела запас продовольствия всего лишь на 4,4 дня, причем этот запас быстро сокращался, и к 8 сентября продовольствия оставалось лишь на 0,7 дня. 11 и 12 сентября пришлось перейти на использование трофейных запасов продовольствия.

Положение со снабжением 3-й американской армии было еще хуже. Одно время она получала в день всего лишь 2000 т предметов снабжения, а из-за недостатка бензина остановился ее транспорт. Находившаяся севернее 2-я английская армия, снабжавшаяся с помощью автотранспорта (вдоль побережья в районе Кана), находилась отнюдь не в лучшем положении. К началу осени ни одна армия союзников не располагала достаточным количеством предметов снабжения даже в перспективе и из-за этого не могла предпринять длительных наступательных действий.

Тяжелое положение с продовольствием, обещавшее скорее ухудшиться, чем улучшиться, необходимо было исправить любыми средствами. Армии должны были собрать все свои силы для нанесения стремительного и сокрушительного удара, в противном случае война грозила затянуться до весны или лета 1945 г. Это было бы только на руку немецкому командованию, мечтавшему о передышке, чтобы оправиться от понесенных в Нормандии потерь, и делавшему ставку на раскол в лагере союзников. Державы оси рассчитывали, что выигрыш во времени позволит им в еще большем масштабе ввести в действие управляемые снаряды и добиться лучших условий мира, если не окончательной победы.

В связи с создавшейся обстановкой штабы союзников разработали новый план операции, известный под кодовым названием «Маркет Гарден». Эта воздушно-десантная операция должна была проводиться совместно о операцией сухопутных войск, получившей кодовое название «Гарден». По этому плану армии союзников, исключая 2-ю английскую армию, должны были временно приостановить дальнейшее продвижение вперед. Все усилия должны были направляться на снабжение 2-й английской армии, которой предстояло при поддержке 1-й воздушно-десантной армии перейти в наступление со своих исходных позиций, расположенных вдоль каналов Альберта и Эскаута в Бельгии, в направлении Зюйдерзее в Голландии, чтобы отрезать немецкие армии, находившиеся в Западной Голландии (рис. 13). После этого союзники рассчитывали нанести удар в самое сердце Германии.

Этот план позволял союзникам избежать лобовой атаки на оборонительную «Линию Зигфрида» и обойти последнюю с севера. 2-я английская армия, преодолевая на своем пути крупнейшие в Европе реки и многочисленные каналы, должна была как можно быстрее продвигаться вперед на узком фронте, имея в голове 30-й корпус, следовавший в направлении Эйндховен, Синт-Уденроде,

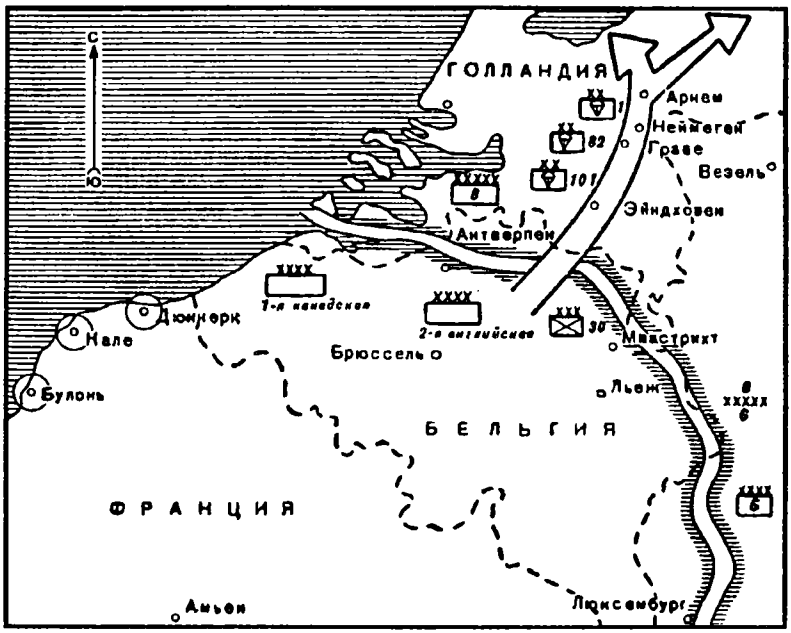


Рис. 13

Вегель, Уден, Граве, Неймеген, Арнем, Апельдорн, Зюйдерзее. Находившиеся на флангах 8-й и 12-й корпуса должны были продвигаться в более медленном темпе. Было подсчитано, что если противник не окажет особенно сильного сопротивления, то продовольствия, боеприпасов и транспортных средств, имевшихся в наличии, вполне хватит. Конечно, это был смелый план. В случае успеха он мог привести к окончательному разложению немецких армий, поэтому его выполнение стало делом чести для всего личного состава союзных армий — от верховного главнокомандующего до рядового десантника. Этот удар решал все. Его удача могла принести победу в 1944 г. Удастся он или нет — могло показать только время. Десантирование решено было провести в середине сентября. Точная дата должна была быть объявлена особо.

Планирование воздушно-десантной операции

Первое оперативное совещание командования воздушно-десантных войск и транспортной авиации состоялось в штабе 1-й союзной воздушно-десантной армии в Саннихилл-Парк (Англия)

10 сентября 1944 г. в 18 час. 00 мин. На совещании присутствовали командующий 1-й союзной воздушно-десантной армией генерал-лейтенант Бреретон, командир английского воздушно-десантного корпуса, позднее назначенный командиром воздушно-десантного корпуса, участвовавшего в операции, генерал-лейтенант Браунинг, командиры соединений и офицеры штабов транспортной авиации и воздушно-десантных войск.

Командир 8-го корпуса воздушно-десантных войск США принимал в это время участие в оперативном планировании на континенте и на совещании не присутствовал.

Генерал Браунинг обрисовал общее положение и задачу 1-й союзной воздушно-десантной армии, которая «должна была захватить и удерживать переправы через каналы и реки на главном направлении наступления 2-й английской армии от Эйндховена до Арнема включительно». Решение этой задачи требовало значительного рассредоточения воздушно-десантных войск. Позднее задача была изменена по указанию генерала Бреретона и по просьбе генерала Тэйлора, командовавшего 101-й воздушно-десантной дивизией. Новый вариант плана предусматривал захват только особо важных и расположенных недалеко друг от друга мостов. На совещании были обсуждены важнейшие вопросы, а именно: наличие в распоряжении армии транспортных средств; задачи воздушно-десантных дивизий и транспортно-десантной авиации; аэродромы отправки и распределение по ним воздушно-десантных частей; расположение войск противника и его зенитная оборона; маршруты полета, аэрофотосъемка, вероятные районы выброски и высадки войск; план снабжения по воздуху, взаимодействие с авиацией; время, необходимое для подготовки, и т. д.

Транспортные средства

Наше командование знало, сколько транспортных самолетов имеется в наличии, но у него не было точных данных об их распределении между различными воздушно-десантными частями. Поэтому решить этот вопрос можно было, только приняв во внимание задачу армии и каждой из ее дивизий. Если перебросить все воздушно-десантные войска одним рейсом окажется невозможным, а так оно и было на самом деле, то следовало бы распределить самолеты таким образом, чтобы большая их часть была предоставлена

войскам, наносящим главный удар. В первый день операции авиатранспортные средства имелись в следующих количествах:

— 1250 транспортных самолетов С-47 (предназначенных для перевозки войск и буксировки планеров) с полезной нагрузкой 2650 кг;

— 354 английских бомбардировщика (предназначенных только для буксировки планеров) и планеры «Вако», «Хорса» или «Гамилькар» с полезной нагрузкой для «Вако» 1700 кг, для «Хорса» — 3125 кг.

В операции могли быть использованы: 1-я английская, 101-я американская, 82-я американская воздушно-десантные дивизии, а также 1-я польская парашютная бригада, корпусные и специальные части.

По опыту прошлых операций мы уже знали, что с помощью такого количества авиатранспортных средств можно перебросить всех парашютистов и приблизительно пятьдесят планеро-загрузок от каждой американской дивизии, около одной парашютной бригады и половину планерных войск английской дивизии. Окончательное распределение транспортных средств на первый день было следующим:

	Самолеты (парашютные войска)	**Планеры (планерные войска)**		
Воздушно-десантные дивизии	С-47	«Вако»	«Хорса»	«Гамилькар»
1-я английская	145	4	341	13
101-я американская	424	70	—	—
82-я американская	480	50	—	—

Очень важно, чтобы задачи, поставленные воздушно-десантным частям, соответствовали их возможностям. На это всегда следует обращать особое внимание, так как любая воздушно-десантная часть в течение некоторого времени после начала операции не будет получать подкрепления. Кроме того, необходимо учитывать, что каждая часть должна быть организована и оснащена в соответствии с особенностями выполняемой задачи. К счастью, в операции «Маркет Гарден» все дивизии были хорошо подготовлены и оснащены. Штаб английской дивизии в течение некоторого времени изучал Арнем и уже разработал несколько вариантов действий в этом районе, поэтому дивизия получила задачу захватить и удерживать мосты у Арнема. При постановке задач 101-й и 82-й дивизиям решающую роль сыграло одно обстоятельство: они располагались на аэродромах отправки в Англии таким образом, что 101-я дивизия

должна была произвести выброску и высадку южнее или западнее 82-й дивизии, иначе их маршруты пересеклись бы в воздухе.

Перед 101-й дивизией была поставлена задача захватить мосты на пути наступления 2-й английской армии от Вегеля до Эйндховена включительно. Первоначально предполагалось произвести выброску 101-й дивизии семью небольшими группами возле мостов. Позднее решили произвести выброску в трех прилежащих друг к другу районах, с тем чтобы, используя их в качестве плацдармов, быстрее захватить мосты. 82-я дивизия должна была захватить мосты через реку Маас около Граве и через реку Вааль около Неймегена, а также захватить и удерживать высоту в окрестностях Грусбека. После тщательного изучения района Неймегена и беседы с голландским офицером, который должен был сопровождать 82-ю дивизию, стало вполне очевидным, что выполнение этой задачи можно обеспечить стремительным захватом высоты у Грусбека. Это была единственная возвышенность на всей территории Голландии. Поднимаясь над окружающей местностью на 100 м, она давала возможность обзора на много километров вокруг. На совещании в штабе английского воздушно-десантного корпуса, состоявшемся 16 сентября (за день до высадки), генерал Браунинг указал командиру 82-й дивизии на то, что не следует пытаться захватывать мост у Неймегена до тех пор, пока не будут успешно выполнены все другие задачи и пока возвышенность у Грусбека не будет прочно в наших руках. Такое уточнение командиром корпуса отдельных пунктов поставленной 82-й дивизии задачи было очень полезным.

Задачи транспортно-десантной авиации

Основными факторами, принятыми во внимание при постановке задач транспортно-десантной авиации, были: близость расположения транспортно-десантных авиационных частей от воздушно-десантных частей, количество и тип самолетов в каждой транспортно-десантной авиационной части, их совместные действия в прошлом и связь с отдельными воздушно-десантными частями. Транспортно-десантные авиационные части, дислоцированные в районе Ньюбери, целесообразно было использовать для переброски 101-й дивизии, а части, расположенные в районе Грантам, — для переброски 82-й дивизии. С учетом этих факторов и были поставлены задачи транспортно-десантным авиационным частям.

В каждой операции, проводимой воздушно-десантными войсками совместно с транспортной авиацией, всегда возникают вопросы, по которым обе стороны не могут прийти к простому и удовлетворяющему всех решению. Воздушно-десантные войска всегда заинтересованы в сохранении своей организационной целостности, и для них желательно, чтобы взводы, роты, батальоны и полки располагались перед отправкой в одном месте и чтобы погрузка в самолеты и выброска в районе десантирования осуществлялась целыми подразделениями. Однако сделать это не так просто, как кажется. Командиры транспортно-десантных авиационных частей требуют того же для своих эскадрилий и выступают против их расчленения. Самолет С-47 берет на борт не более 18—22 человек. Поэтому взводы приходится расчленять при посадке, следовательно, при недостаточно хорошем планировании операции воздушно-десантные подразделения будут прибывать в районы выброски (высадки) не целыми подразделениями, а разрозненными группами, что почти исключает возможность успешного выполнения ими боевого задания.

Наилучшим решением этой проблемы было бы создание самолетов, специально сконструированных и оборудованных для перевозки воздушно-десантных частей. В остальных случаях вопрос решался бы только частично. Можно было бы, например, изменить организацию воздушно-десантных подразделений с целью приспособления ее к вместимости транспортного самолета, но это могло бы снизить боевую эффективность воздушно-десантных войск. Назначение последних — вести бой и уничтожать противника на земле, а для этого должна быть сохранена такая организация, которая лучше всего отвечала бы этому назначению. До сих пор оказывалось невозможным приспособить друг к другу части воздушно-десантных войск и транспортно-десантной авиации, и я сомневаюсь, чтобы это можно было когда-либо сделать. Даже в условиях, когда стремление достичь согласия будет очень велико, нужно проявлять величайшую осторожность при планировании воздушно-десантной операции, чтобы обеспечить организационную целостность частей в районе сосредоточения, в пути и после десантирования. Распределение войск по аэродромам отправки следует производить после постановки задач воздушно-десантным и транспортно-десантным авиационным частям. Аэродромы отправки воздушно-десантных войск в Голландской операции показаны на рис. 14.

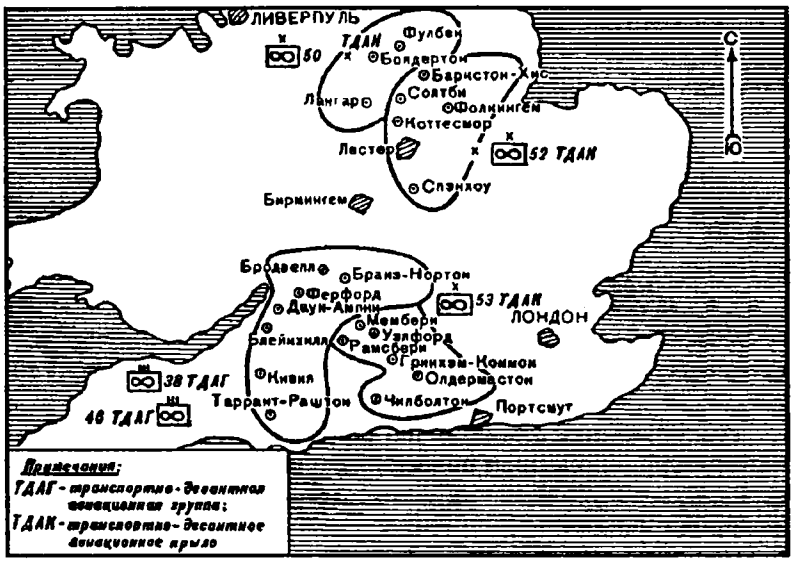


Рис. 14

Зенитная артиллерия противника и расположение его войск

После того как определены задачи воздушно-десантной операции, первоочередным для всех пилотов и командиров становится вопрос о зенитном противодействии противника. Этот вопрос почти невозможно решить, не установив состав сил и дислокации противника, поэтому маршруты полета транспортной авиации и районы выброски (высадки) выбираются в зависимости от расположения зенитной артиллерии противника. Командир воздушно-десантной части имеет право настаивать на необходимости выброски или высадки его части в том или ином районе, и, пожалуй, следует прислушиваться к его мнению, чтобы дать ему возможность лучше выполнить боевую задачу. Однако и командир транспортно-десантной авиационной части может указать, что над районами, выбранными командиром воздушно-десантной части, транспортная авиация может понести большие потери от огня зенитной артиллерии противника и что для выброски десанта нужно найти другой район, на некотором удалении от ранее выбранного. Безусловно, он может иметь свое мнение и относительно маршрута, намеченного командиром воздушно-десантной части,

так что во всех случаях необходимо приходить к компромиссному решению.

Я знаю, что 9-е транспортно-десантное авиационное командование, которое участвовало во всех без исключения воздушно-десантных операциях, было готово нести любые потери во время полета и лететь в любой район, указанный командиром воздушно-десантной части. В момент проведения операции «Маркет» карта зенитного огня противника, составленная на 10 сентября, выглядела довольно угрожающе. За последующую неделю количество зенитной артиллерии противника в этом районе еще несколько увеличилось, и к 16 сентября картина стала совершенно безотрадной. На рис. 15 показано расположение зенитной артиллерии противника на северном маршруте полета наших воздушно-десантных войск.

Маршруты полета

Воздушно-десантные войска доставляются в районы десантирования транспортно-десантными авиационными частями. Это довольно трудная задача. Как ни обширно воздушное простран-

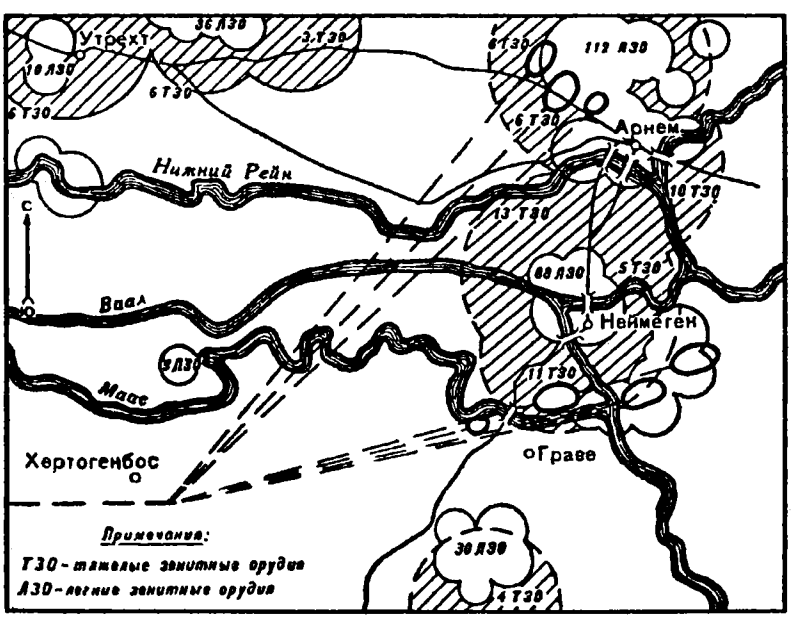


Рис. 15

ство, возможны случаи столкновения самолетов в воздухе или по меньшей мере нарушения их боевых порядков. План полетов во время проведения операции в Сицилии был, очевидно, хорошо продуман, и тем не менее многие летчики его не придерживались, а те, которые пытались это делать, попадали под обстрел зенитной артиллерии своих же сухопутных войск или флота.

Во время проведения операции «Маркет» выброску и высадку воздушного десанта нужно было тщательно согласовать с действиями бомбардировщиков, предварительно обрабатывавших районы выброски. Кроме того, транспортные самолеты должны были сопровождаться истребителями. Как во время выброски (высадки) войск, так и после нее авиация поддержки должна была постоянно находиться в воздухе, совершая полеты над всем районом операции. Полеты транспортной авиации в этой операции проводились плотным строем. Так, например, авиатранспортная колонна из 480 самолетов, которая вылетела с аэродрома Грантам, проходила над одним определенным пунктом всего лишь в течение 35 минут. 313-я транспортно-десантная авиационная группа, состоявшая из 45 самолетов С-47, поднялась в воздух, построилась в боевой порядок над своим аэродромом и по расписанию в 11 час. 19 мин. направилась к своему району выброски. Достигнув своего района выброски ровно в 13 час. 00 мин., группа сбросила парашютистов и повернула обратно. Интервал между этой группой и следовавшей за ней в составе 45 самолетов другой группой был равен всего четырем минутам. Полет таким плотным строем требовал от летчиков большого мастерства. Наши пилоты оправдали возлагавшиеся на них надежды: девятки транспортных самолетов, перевозившие в среднем целую пехотную роту, шли с интервалами всего в 20 секунд. Транспортно-десантные авиационные группы, буксировавшие 40 планеров CG-4 «Вако» (по четыре в эшелоне), летели с интервалами в 7 минут.

Учитывая крайнюю необходимость тесного взаимодействия между транспортно-десантной авиацией и флотом, сухопутными войсками и поддерживающей авиацией, план полета строили так, что маршрут проходил мимо районов расположения зенитной артиллерии (маршруты полетов в операции «Маркет» см. на рис. 16).

Существенное значение имеют аэрофотоснимки маршрутов полетов и возможных районов выброски (высадки) войск. Хорошие фотоснимки маршрутов полетов дают необходимые сведе-

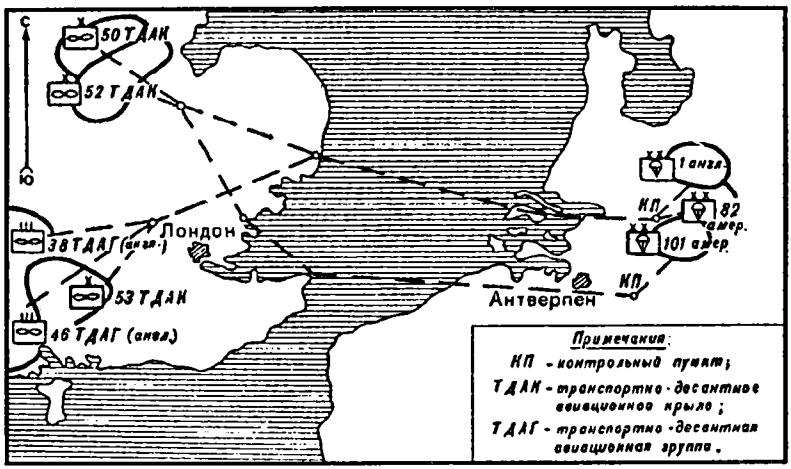


Рис. 16

ния командирам парашютных подразделений. Командиры обычно запоминают основные ориентиры на местности и по ним следят за соблюдением времени, указанного в расписании. Такое запоминание местности по маршруту полета и около районов выброски давало возможность многим командирам парашютных подразделений быстро и точно ориентироваться при выполнении своей задачи на земле, даже если эти подразделения были сброшены далеко от намеченного района. Для правильного выполнения боевой задачи на земле аэрофотосъемка почти необходима, но основную роль она играет при выборе районов выброски и высадки. Наряду с картами, по которым определяют возвышенности и крутизну склонов, аэрофотоснимки являются самым надежным средством для определения пригодности того или иного района для десантирования. По ним можно также получить самые последние сведения о мероприятиях, предпринимаемых противником против воздушного десанта: об использовании «спаржи Роммеля», о затопленных районах, заграждениях на дорогах и о новых огневых позициях зенитных орудий. Аэрофотосъемка в операции «Маркет» проводилась особенно тщательно. К ней приступили еще до 10 сентября английские воздушно-десантные войска, давно интересовавшиеся районом Неймеген—Арнем. Начиная с этого дня, аэрофотосъемка производилась ежедневно.

Районы выброски и высадки

Выбор районов выброски и высадки оказывает большое влияние на окончательный исход воздушно-десантной операции. Правильный выбор — это залог успеха. При выборе районов выброски и высадки необходимо учитывать следующие факторы, указанные здесь в порядке их важности:

— близость объектов;

— расположение зенитной артиллерии противника и его наемных оборонительных сооружений;

— доступность объектов;

— доступность района для транспортных самолетов;

— пригодность местности.

При выборе районов высадки к местности предъявляются большие требования, чем при выборе районов выброски. Идеальным вариантом десантирования является высадка воздушного десанта прямо на объект. Гораздо выгоднее понести некоторые потери при высадке прямо на объект, чем, совершив высадку в стороне, пробиваться к объекту с тяжелыми боями. Зоны доставки предметов снабжения по воздуху нужно назначать в пределах района, удерживаемого своими войсками, в противном случае придется охранять эту зону силами, выделяемыми за счет сокращения тактических резервов.

Доставляемые по воздуху предметы снабжения нужно сбрасывать тоже непосредственно на объекты. Для выброски и высадки десанта нельзя выбирать районы, расположенные вблизи от зенитных батарей противника, так как транспортные самолеты, как правило, наиболее уязвимы во время выброски и высадки. Нельзя допускать, чтобы районы выброски отделялись от намеченных объектов такими естественными препятствиями, как водные преграды (без брода), горы, крупные города и т. п. В выбранных районах высадки должны быть площадки для посадки транспортных самолетов. Часто, как это бывало в Италии, транспортная авиация не имеет возможности доставить воздушно-десантные войска именно в тот район, куда хотелось бы, из-за неблагоприятного рельефа местности. Что касается парашютистов, то они могут приземляться и на сильно пересеченной местности, хотя и для них имеются препятствия, важнейшими из которых являются высокий лес, глубокие болота и затопленная местность. Для посадки планеров необходимо выбирать ровные поляны. Составить

себе точное представление о том, что понимается под «удобным боевым районом выброски и высадки», можно лишь в результате тщательного изучения опыта прошлых операций. На территории, где проводилась операция «Маркет», случайно оказались районы с весьма удобной местностью.

Окончательно выбранные командиром дивизии районы десантирования наносятся на оперативные схемы частей. Они заслуживают самого тщательного рассмотрения всеми, изучающими воздушно-десантные боевые действия, особенно с точки зрения ставившихся там задач, оценки возможного направления и интенсивности воздействия противника, а также возможных будущих операций.

Доставка предметов снабжения по воздуху

Было совершенно очевидно, что при проведении операции «Маркет» снабжение войск придется осуществлять по воздуху. Так, 101-я американская воздушно-десантная дивизия, которая должна была десантироваться дальше всех к западу, имела все возможности соединиться с действовавшими там сухопутными войсками в день высадки, но в то же время она могла нуждаться в дополнительном снабжении по воздуху. 82-я американская и 1-я английская воздушно-десантные дивизии, находившиеся восточнее, безусловно, нуждались в таком снабжении. Они должны были иметь достаточное количество предметов снабжения на первый день операции, так что вопрос о пополнении запасов предметов снабжения этих дивизий мог возникнуть лишь на второй день. Ввиду того что в этот день имеющиеся в наличии авиатранспортные средства все еще могли понадобиться для продолжения высадки дивизий, решено было для доставки предметов снабжения использовать бомбардировщики. 8-я воздушная армия получила указание сбросить необходимые предметы снабжения на парашютах в день D+1.

Снабжение по воздуху должно было осуществляться автоматически в течение четырех дней, до тех пор, пока тыловые органы не получат других указаний. Мы предполагали, что воздушно-десантные дивизии будут иметь радиосвязь как непосредственно со своими тыловыми базами, так и через 30-й корпус и 2-ю армию. Общий вес предметов снабжения, ежедневно доставляемых согласно плану американским дивизиям по воздуху, составлял около 264 т. Сюда входили главным образом продовольствие, боеприпасы, медикаменты и другие предметы. В прошлых операци-

ях доставка предметов снабжения по воздуху была организована не очень хорошо. Наибольшая трудность всегда заключалась в том, что не хватало достаточно надежных средств для осуществления связи между боевыми дивизиями и их тыловыми авиабазами. Необходимо было четкое планирование и большое количество квалифицированных работников, чтобы упаковывать и доставлять каждой дивизии на парашютах ежедневно по 264 т предметов снабжения. Снабжение по воздуху — это одна из самых трудных задач ВВС. Часто оно обходится очень дорого. Быстро реагируя на первую выброску (высадку) десантных войск, противник обычно принимает все меры, чтобы перехватить транспортные самолеты с предметами снабжения. Трудно забыть, какой ураганный огонь зенитной артиллерии и стрелкового оружия пришлось выдержать группе самолетов, доставлявших предметы снабжения для 82-й дивизии, находившейся в то время у реки Мердере в Нормандии. По словам некоторых очевидцев, это была «бойня над Мердере». И все же эту опасную и трудную задачу по доставке предметов снабжения пришлось выполнить, так как она была совершенно необходима для поддержания боеспособности воздушно-десантных частей. План доставки по воздуху предметов снабжения для обеспечения операции «Маркет» был самым грандиозным из всех подобных планов.

При планировании было учтено, что транспортные самолеты, летящие плотным строем на небольшой высоте и малой скорости при прохождении над районами большого сосредоточения зенитной артиллерии, крайне нуждались в поддержке истребителей. Кроме того, в поддержке истребителей нуждались воздушно-десантные дивизии, которые должны были в течение нескольких дней вести бои, не имея артиллерии средних калибров, и без поддержки танков. Исходя из этого, командующий 6-й воздушно-десантной армией генерал Бреретон, как только было вынесено решение о проведении операции «Маркет Гарден», дал указание немедленно организовать такую поддержку. Эта воздушная поддержка должна была быть организована силами английской авиации, а также силами 8-й и 9-й американских воздушных армий.

В задачу сил воздушной поддержки входило:

1. За 24 часа до начала операции уничтожить все аэродромы на трассе следования воздушного десанта, на которых базировались перехватчики противника.

2. Обеспечить непрерывное авиационное прикрытие воздуш-

но-десантных войск во время их переброски (сюда входило уничтожение всех представлявших угрозу для десанта наземных объектов противника).

3. Оказывать воздушно-десантным войскам непосредственную поддержку на поле боя и охранять доставку предметов снабжения по воздуху.

Представить себе всю грандиозность плана воздушной поддержки во время операции «Маркет» можно, лишь сопоставив следующие цифры: в один только день D над территорией, где проводилась операция «Маркет», в воздухе находилось 1113 бомбардировщиков и 1240 истребителей, а также 1600 транспортных самолетов и сотни планеров.

Особенно трудно все это себе представить, если учесть, что всего три года назад мало кто верил в возможность выброски парашютного десанта одновременно с трех летящих рядом самолетов.

Подготовка операции

Подготовка большой воздушно-десантной операции, первоначально кажущаяся достаточно простым делом, в действительности может оказаться трудным и длительным процессом. Конечно, войска нужно организовать, вооружить и полностью оснастить еще до прибытия их на аэродромы отправки. По прибытии в районы боевых действий войска должны знать, где они находятся и что они должны делать. Если в их распоряжении не будет достаточного количества аэрофотоснимков и карт, им будет трудно определить свое местонахождение после высадки и передвигаться в заданном направлении. Следовательно, карты и аэрофотоснимки нужно изготовить и распределить заблаговременно, на что может понадобиться несколько дней, и это должно быть учтено при планировании. Переброска войск на аэродромы отправки в условиях недостатка транспортных средств тоже может удлинить срок подготовки операции. Для одновременной переброски трех дивизий и корпусных частей требуется большое количество транспортных средств, и не удивительно поэтому, что на эту фазу операции «Маркет» потребовалось много времени.

Войска должны прибыть на аэродромы отправки по крайней мере за сутки до начала операции. Этого времени недостаточно для того, чтобы их окончательно проинструктировать, тем более что за этот же период нужно выполнить ряд ответственных работ:

выдать боеприпасы, продовольствие, карты и т. д., загрузить самолеты снаряжением, провести последние совещания пилотов, командиров парашютных подразделений и частей. Некоторые мероприятия нужно провести буквально в последние несколько часов. День начала операции «Маркет» был запланирован сначала на 15 сентября, а позднее перенесен на 17 сентября.

На первом совещании, состоявшемся 10 сентября и длившемся не более часа, генерал Бреретон объявил свое решение: операцию проводить днем, а 18-му американскому воздушно-десантному корпусу под командованием генерал-майора М. Риджуэя обеспечить снабжение своих воздушно-десантных дивизий. Решение проводить операцию днем свидетельствовало о том, что союзники сумели захватить господство в воздухе на Западном фронте. Важно отметить, что первые воздушно-десантные операции союзников проводились, как правило, ночью, в то время как немцы проводили свои операции днем. Только к концу войны положение изменилось: последние воздушно-десантные операции союзники проводили днем, тогда как последний немецкий воздушный десант выбрасывался в Арденнах ночью. Второе совещание должно было состояться в 9 часов утра 11 сентября в штабе 9-го транспортно-десантного авиационного командования в Исткоте близ Лондона. Я был в то время командиром 82-й воздушно-десантной дивизии и поэтому могу лучше других описать последовательность планирования операции в нашей дивизии. Штаб дивизии получил указания незадолго до полуночи. Прежде всего нужно было тщательно изучить сведения о зенитных средствах противника, о расположении его войск, о пригодности местности для выброски и высадки и ориентировочно поставить задачи частям. Эта работа была закончена к 5 часам, и сразу же после этого, перед тем как вылететь в штаб транспортно-десантного авиационного командования, я провел последнее совещание в штабе.

Для 82-й дивизии операция «Маркет» не представляла чего-либо нового, с чем мы не сталкивались бы при планировании операций в Сицилии, Италии, Нормандии и многих других, которые мы планировали, но не проводили. Нужен известный опыт и знания, чтобы определить сравнительную пригодность различных районов для посадки планеров и подсчитать количество планеров, которое можно более или менее безопасно посадить в данном районе. К счастью, рельеф местности в Голландии был весьма благоприятен для этого: в районе, отведенном для действий 82-й ди-

визии (рис. 17), парашютисты могли беспрепятственно приземлиться всюду, кроме участка густого леса к западу от Грусбекских высот. Менее благополучно обстояло дело с зенитной артиллерией противника. Ожидаемая плотность огня зенитной артиллерии близ Неймегенского и Гравского мостов была достаточно большой, поэтому подход транспортных самолетов к объектам мог быть связан с большим риском.

Если рассматривать обстановку только с точки зрения первоочередности захвата объектов, то нужно было бы высаживать парашютистов на Грусбекских высотах, затем в Граве, у мостов через канал Маас—Вааль и, наконец, в районе Неймегена. Если рассматривать вопрос в свете возможного противодействия противника при высадке наших войск, то целесообразнее было бы выбросить большую часть парашютного десанта между Грусбекскими высотами и Рейхсвальдом. Кроме того, часть, получившая задачу захватить Гравский мост, должна была быть такой по численности и составу, чтобы она могла в случае необходимости самостоятельно вести бой в течение нескольких дней. Далее, нужно было помешать противнику вклиниться между нашими силами, действовавшими на западной стороне канала Маас—Вааль, и войсками, занимавшими Грусбекские высоты. Необходимо было удержать и блокировать дорогу Моок—Неймеген и захватить мост через канал Маас—Вааль в неповрежденном состоянии, а если последнее не удастся, то навести новый. Неймегенские мосты нужно было захватить как можно скорее, но сделать это без предварительной организации обороны ранее захваченных объектов было нельзя, так как стало известно, что в Неймегене находятся крупные силы противника. Исходя из этого, мы решили поставить одному парашютному (усиленному) полку задачу захватить Гравский мост и атаковать мосты через канал Маас—Вааль с запада. Остальная часть первого эшелона, состоявшая из двух парашютных полков, парашютно-саперного батальона, парашютно-артиллерийского дивизиона и батареи 87-мм противотанковых орудий, должна была захватить Грусбек и немедленно атаковать противника в направлении канала Маас—Вааль и Неймегена.

Совещание состоялось, как и было запланировано, в 9 часов 11 сентября в штабе 9-го транспортно-десантного авиационного командования. После довольно длительного обсуждения были выбраны районы выброски и высадки, указанные на рис. 17. Кроме того, было решено использовать в каждом районе выброски и

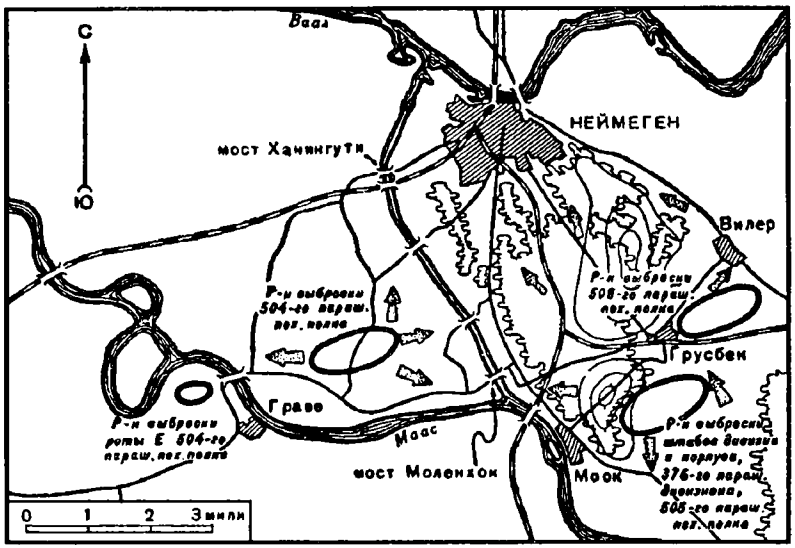


Рис. 17

высадки команды наведения самолетов, цветные дымы и сигнальные полотнища. Если бы командование транспортной авиации могло сообщить нам о составе авиатранспортных эшелонов на аэродромах отправки, то это намного облегчило бы планирование и разработку боевых приказов отдельным частям. Однако в силу не зависящих от него причин оно не смогло этого сделать. В связи с этим постоянно приходилось вносить изменения в распределение транспортных средств, и, конечно, командир каждой воздушно-десантной дивизии хотел получить больше транспортных средств, считая свою задачу самой важной. К полудню предварительное распределение крыльев и групп транспортно-десантной авиации было закончено.

Первое совещание командиров частей 82-й дивизии состоялось днем 11 сентября в Лестере, где полкам и отдельным подразделениям были поставлены предварительные задачи и указаны районы выброски и высадки, а также аэродромы отправки. После этого все эшелоны дивизии сразу же занялись изучением своих задач. Было крайне необходимо, чтобы все командиры частей как можно скорее получили предварительные планы и частные приказы. Только при таком условии они могли согласовать свое планирование с планированием вышестоящего штаба. Подготовка

воздушно-десантной операции бывает обычно детальной, ибо как только воздушно-десантные части вступят в бой, они на некоторое время выходят из-под контроля штаба дивизии.

С момента отдачи предварительного приказа по дивизии и до прибытия войск на аэродромы отправки прошло три дня. За это время части и подразделения дивизии разработали свои приказы, получили указания от вышестоящих командиров и соответственно произвели некоторые изменения в своих планах. Части дивизии прибыли на свои аэродромы отправки с наступлением темноты 15 сентября. На следующий день весь личный состав 82-й дивизии был проинструктирован и получил боеприпасы, продовольствие, карты и приказы, а днем 17 сентября все было готово к вылету.

Последние дни подготовки к операции являются наиболее изнурительными для всего личного состава. Время должны рассчитывать все, начиная с высшего штаба и кончая командирами подразделений. Независимо от того, сколько отводится времени — 6 часов или 6 дней (в практике периода Второй мировой войны встречалась такая большая разница, например при проведении Салернской и Голландской операций), каждое звено командования должно располагать соответствующим количеством времени, чтобы отдать свои приказы. В ряде случаев можно будет отдать только устные приказы, не вполне удовлетворяющие как получившего, так и отдавшего их командира. Однако они всегда должны представлять собой самое лучшее, что можно было сделать в таких условиях. Заранее должна быть определена потребность в предметах снабжения, транспорте, средствах связи и помещениях для личного состава. До погрузки в самолеты личному составу следует предоставлять как можно больше времени для устройства своих личных дел. Мне кажется, что перед вылетом войскам следует предоставлять 24 часа на отдых, на писание писем домой и на другие дела. Конечно, это идеальное условие не всегда выполнимо на практике.

Учитывая опыт боевых действий в Сицилии и в Италии, в ночь, предшествующую операции в Нормандии и Голландии, в 82-й дивизии был проведен окончательный инструктаж командиров подразделений, и это дало положительные результаты. Все командиры полков и батальонов собрались в комнате для совещаний перед картой, на которой крупным масштабом был изображен район предстоящих боевых действий. Каждый командир полка или батальона поочередно излагал собравшимся свою задачу и план

действий после выброски (высадки). Затем ему задавали вопросы относительно его планов организации связи с другими частями, о том, что он будет делать, если его часть высадится где-то вне запланированного района, и какие элементы своей тактической цели и плана он считает наиболее важными. Опыт подсказывает, что это единственный метод, позволяющий удостовериться в том, что каждый командир знает намерения своего соседа, а самое главное — знает, как он должен действовать, если ему придется высадиться в незапланированном районе. О степени важности подобного совещания можно судить по тому, что не было еще такой воздушно-десантной операции, в которой все подразделения приземлялись бы точно в своих районах. В операции воздушно-десантных войск каждый командир батальона должен знать планы других командиров батальонов своей дивизии. Он должен быть подготовлен к тому, чтобы после высадки выполнить не только собственный план, но и любой план своего соседа.

Полученные в 19 часов 16 сентября прогнозы погоды оказались вполне удовлетворительными, и командующий армией генерал-лейтенант Бреретон объявил, что операция будет проходить по плану. Таким образом, первая выброска должна была произойти в районе Неймегена 17 сентября в 12 час. 30 мин.

И действительно, все пошло по плану. Между 12 час. 30 мин. и 14 час. 05 мин. первые эшелоны трех дивизий выбросились с парашютами из 1544 транспортных самолетов и высадились из 491 планера. На следующий день, 18 сентября, между 14 час. 13 мин. и 16 час. 08 мин. на 1360 тяжело нагруженных транспортных самолетах и 1203 планерах прибыл второй эшелон дивизий. 101-я американская воздушно-десантная дивизия, расположенная южнее других, должна была первой установить связь с сухопутными войсками действовавшей там 2-й английской армии, поэтому ее выброску (высадку) и боевые действия необходимо рассмотреть в первую очередь. 101-я дивизия должна была захватить четыре автодорожных и железнодорожных моста через реку Аа и канал Виллемс-Ваарт у Вегеля, автодорожный мост через реку Доммель у Синт-Уденроде, автодорожный мост через канал Вильгельмины у Зона, а также овладеть городом Эйндховен и мостами в нем (рис. 18).

Командир дивизии генерал-майор Максуэлл Тэйлор решил поручить захват Вегеля одному парашютному полку, а с остальными силами создать воздушно-десантный плацдарм между Синт-Уденроде и Зоном, используя его как базу для наступления в северном

направлении на Синт-Уденроде и в южном — на Зон и Эйндховен. В последующем этот плацдарм можно было использовать для высадки планерного десанта и доставки предметов снабжения.

101-я дивизия была поднята в воздух по расписанию. Впереди летели самолеты с наводчиками, которые должны были приземлиться на 20 минут раньше основных сил. Южный маршрут проходил над территорией, занятой своими войсками вплоть до последнего поворота у Берг-Леопольда. Весь маршрут был хорошо отмечен навигационными средствами, включая лодочные маяки через канал. На лодках были установлены как радио-, так и визуальные сигналы. Была организована спасательная служба на море. Четыре самолета дивизии с наводчиками вылетели из Чалгроув в 10 час. 40 мин. 17 сентября и, описав круг, взяли курс на запад к побережью.

Состав 101-й дивизии и распределение транспортных средств в день десантирования

Части и подразделения	Самолеты	Планеры	Личный состав
Штаб дивизии и штабная рота	7	8	106
Штаб артиллерии дивизии	3	3	33
Рота связи дивизии	2	14	70
Взвод разведки дивизии	—	15	34
326-я воздушно-десантная медицинская рота	—	6	54
326-й воздушно-десантный саперный батальон	16	—	252
377-й парашютный дивизион полевой артиллерии	12	—	78
501-й парашютно-пехотный полк	129	8	1967
502-й парашютно-пехотный полк	135	8	2101
506-й парашютно-пехотный полк	132	8	2190
Всего	*436*	*70*	*6885*

Все наводчики, за исключением одного, имели опыт десантирования в Нормандии. После пересечения береговой линии самолеты летели до пункта, где 2-я английская армия вклинилась в немецкие позиции. Оттуда, увидев оранжевый дым, отмечающий ориентир, самолеты взяли курс непосредственно в район выброски. В 12 час. 32 мин. самолеты совершенно неожиданно попали под сильный заградительный огонь зенитной артиллерии, и видно было, как один из них круто пошел вниз. Прежде чем самолет

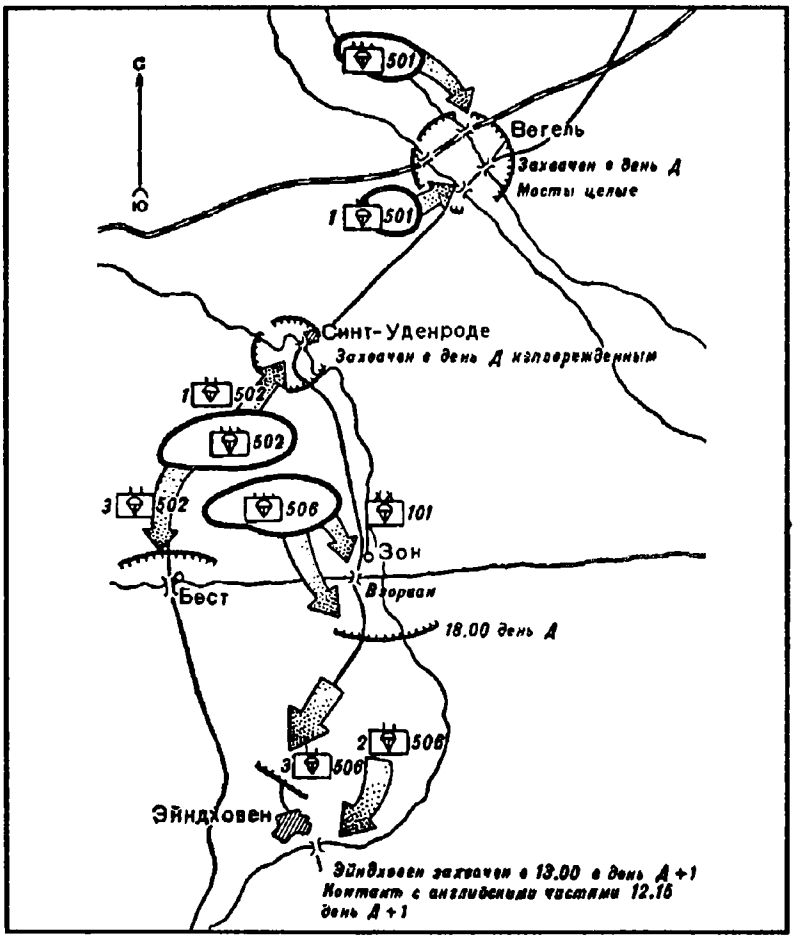


Рис. 18

взорвался, от него отделились четыре парашютиста. Оставшиеся самолеты прибыли в район выброски с точностью до нескольких секунд. Несмотря на противодействие противника, за несколько минут были установлены навигационные приборы, радио и разложены сигнальные полотнища.

Первая группа основного десанта прибыла в район выброски в 13 час. 07 мин. За ней последовали точно по расписанию остальные группы. Планом предусматривалось прикрытие этой огромной воздушной армады сверху истребителями, а снизу истребите-

лями-бомбардировщиками. Последние были готовы сбросить бомбы на позиции зенитной артиллерии, если она откроет огонь. Задачу прикрытия выполняло командование воздушной обороны Англии, выделившее для этой цели 371 самолет типов «Темпест», «Спитфайр» и «Москито». Прикрытие сверху обеспечивала 8-я воздушная армия. На южном маршруте подавление зенитной артиллерии противника было возложено на 9-ю воздушную армию, использовавшую для этого 212 истребителей. Подавление зенитной артиллерии было весьма удачным: около Голландских островов было уничтожено несколько кораблей и барж с зенитными установками. Прекрасным примером, свидетельствовавшим о ценности непосредственной воздушной поддержки, был эпизод, происшедший недалеко от района выброски у Зона. Вблизи от места, где сбрасывались войска, было обнаружено восемь танков противника. Наши истребители-бомбардировщики немедленно атаковали их, уничтожили два танка и отогнали остальные.

Выброска прошла необычайно успешно. Все самолеты достигли намеченного района, кроме двух, которые были сбиты. Повреждений при прыжках было немного, приблизительно 2 %. При десантировании центр выброски парашютистов в одном случае сместился на 1350 м от намеченного пункта, а в другом — на 4800 м. Однако компактность и быстрота выброски вполне возместили эти ошибки. Выброска была проведена лучше, чем когда-либо, и это позволило высадившимся войскам быстро приступить к выполнению их наземной задачи.

Через час после приземления батальоны были уже на пути к своим объектам. 506-й парашютный полк, действовавший на южном участке воздушно-десантного плацдарма, быстро продвигался через Зон, преодолевая слабое сопротивление, но вынужден был остановиться на южной окраине города перед взорванными мостами. Вскоре были наведены пешеходные мостики, и около полуночи весь полк перешел на южный берег канала Вильгельмины.

На следующее утро этот полк продолжал движение в направлении Эйндховена, где неожиданно встретил сильное сопротивление противника, окопавшегося у северной окраины города. Обойдя немецкие позиции с восточной стороны, полк вошел в город после полудня; через несколько минут была установлена связь с разведывательными подразделениями английской гвардейской механизированной дивизии. Таким образом, произошло соединение первых подразделений воздушно-десантных войск с наступающими назем-

ными войсками. 502-й парашютный полк повернул к северу. С наступлением темноты один батальон этого полка захватил Синт-Уденроде и неповрежденный мост через реку Доммель. Остальные подразделения этого полка находились в резерве дивизии, обороняя дивизионный плацдарм высадки. Была также сделана безуспешная попытка захватить мост в Бесте. К исходу первого дня передовые части английской гвардейской механизированной дивизии прошли через Синт-Уденроде и были уже на подступах к Вегелю.

Вегель был захвачен удивительно быстро — в первый же день. Выброшенный в двух районах 501-й парашютный полк быстро подошел к этому городу и к 15 часам уже овладел всей прилегающей к нему местностью. В районах выброски, на пути к объектам и в районе объектов противник оказывал слабое сопротивление, так что наши войска захватили объекты и организовали в них оборону, прежде чем противник уяснил себе цель десантирования. На второй день противник продолжал оказывать полку незначительное сопротивление. В 6 час. 45 мин. третьего дня операции передовые части английской гвардейской механизированной дивизии прошли через Вегель, направляясь на север к плацдарму 82-й воздушно-десантной дивизии.

Штаб дивизии десантировался в районе Зона, где был организован командный пункт и к ночи была установлена связь со всеми частями, кроме 501-го полка. С этим полком связь была налажена в 6 часов в D+1. Выброска (высадка) первого эшелона дивизии в первый день операции заняла 1,5 часа.

На второй день на Зонском плацдарме приземлилось около 428 планеров, перебросивших батальон пехоты, саперные и медицинские подразделения, подразделения связи и артиллерию. Здесь не обошлось без потерь: в воздух поднялось 450 планеров, а в район Зона их прибыло всего лишь 428, так как 22 планера оказались либо сбитыми противником, либо пропали из-за поломок, обрывов буксирных тросов и т. д. Этого, однако, нужно было ожидать. Позже Зонский плацдарм стал местом большой активности наших сил, так как на второй день десантирования (D+1) еще 121 самолет типа В-24 из состава 8-й воздушной армии сбросил на парашютах 241 т предметов снабжения. Из них было подобрано только 50 %, остальное оказалось потерянным вследствие сильного рассеивания при выброске, противодействия противника, трудности сбора в связи с нехваткой автотранспорта, условий местности и т. д.

На следующий день (D+2) с аэродромов Англии поднялось 385

планеров с остальными подразделениями воздушно-десантной дивизии. По многим причинам, главным образом из-за погоды, лишь 209 из них прибыли в район высадки без повреждений. Вместе с другими частями прибыли и остальные подразделения полка планерной пехоты. Из-за плохой погоды доставка предметов снабжения в этот день не производилась. С наступлением темноты сухопутные войска подошли к месту расположения дивизии. Так закончилась для 101-й дивизии воздушно-десантная фаза операции «Маркет». Характерно, однако, что несколько наиболее тяжелых боев дивизия провела уже после соединения с сухопутными войсками; кроме того, четыре дня было потрачено на доставку остальной части воздушно-десантного эшелона в район Зона. На четвертый день десантирования дивизионный КП был перенесен в Синт-Уденроде. На шестой день, а затем на восьмой и девятый (D+7 и D+8) немцы предпринимали сильные контратаки, в результате чего перерезали дорогу в 5 км от Вегеля. За три дня самостоятельных действий 101-я воздушно-десантная дивизия выполнила все свои задачи, несмотря на то что плохая погода не позволила ей прибыть на место в полном составе. Действуя решительно, сразу после выброски и высадки она преодолела сопротивление противника и захватила назначенные ей объекты. Было очевидно, что она полностью учла уроки, полученные ею в Нормандии. Захват мостов в Вегеле был проведен образцово. Возможно, что мост в Зоне тоже был бы захвачен неповрежденным, если бы парашютисты были сброшены в районе моста. Зонский воздушно-десантный плацдарм оказался выбранным удачно. Он находился в центре боевых действий, его было сравнительно нетрудно оборонять, — словом, он представлял собой идеальный район как для выброски парашютистов, так и для посадки планеров.

Действия 82-й воздушно-десантной дивизии

82-я дивизия прибыла на свои аэродромы отправки в районе Грантама 15 сентября, т. е. за двое суток до дня десантирования. Это была четвертая воздушно-десантная операция этой дивизии, поэтому на сборы было затрачено сравнительно мало времени. Ветераны дивизии по собственному опыту знали, а молодые солдаты достаточно много слышали от старших товарищей, что им нужно было брать с собой на аэродром отправки.

Весь день, предшествовавший дню десантирования (D-1), был посвящен изучению задачи каждой части и каждого отдельного

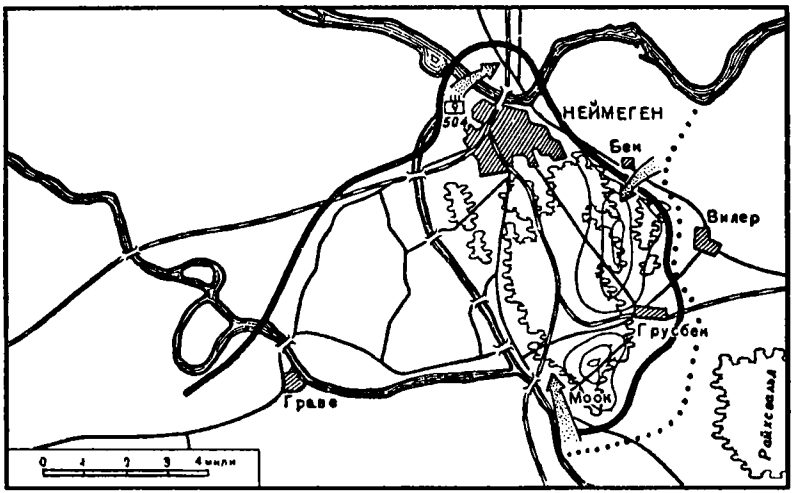


Рис. 19

солдата. По фотографиям запоминали местность, изучали вероятное размещение войск противника, расположение своих войск и делали все необходимое для того, чтобы совершить выброску и успешно вести боевые действия.

Перед 82-й дивизией была поставлена задача захватить Гравский и Неймегенский мосты и организовать оборону на Грусбекских высотах. Не менее важным был захват одного из четырех мостов через канал Маас—Вааль, хотя соответствующего приказания от вышестоящего штаба получено не было. По важности объекты распределялись следующим образом: Гравский мост — большой комбинированный мост для железнодорожного и автомобильного сообщения; Грусбекские высоты; Неймегенский мост. Мост через Маасский канал надлежало захватить неповрежденным, а в случае неудачи навести наплавной. План предусматривал выброску парашютного эшелона дивизии без одного полка и посадку пятидесяти планеров с противотанковыми орудиями и тяжелым имуществом связи на склоны Грусбекских высот на всем протяжении от Вилера почти до Моока. 504-й полк должен был приземлиться севернее Мааса к востоку от Граве (рис. 19). Примерно за 36 часов до взлета командиру 504-го полка было дано приказание сбросить одну роту южнее Гравского моста. Этим полком командовал полковник Р. Такер, который считал, что именно таким путем можно было захватить мост неповрежденным. Так оно и получилось.

Состав и транспортные средства эшелона в день D

Части и подразделения	Самолеты	Планеры	Личный состав
Штаб дивизии и штабная рота	7	12	155
Штаб артиллерии дивизии	3	2	72
Рота связи дивизии	2	8	51
Взвод разведки дивизии	—	6	29
80-й противотанковый дивизион	—	22	79
307-й воздушно-десантный саперный батальон	27	—	388
376-й парашютный дивизион полевой артиллерии	48	—	564
504-й парашютно-пехотный полк	137	—	2016
505-й парашютно-пехотный полк	126	—	2151
508-й парашютно-пехотный полк	130	—	1922
325-й планерно-пехотный полк	2	—	40
Всего	*482*	*50*	*7477*

Впереди воздушного эшелона 82-й дивизии летели два самолета с командой наведения, которая должна была прибыть на место на десять минут раньше главных сил. Команда наведения не встретила противника в районе выброски и поэтому быстро дала заранее обусловленные визуальные сигналы: «О» из желтых полотнищ и столб фиолетового дыма. Одной из первых приземлилась парашютная рота 504-го полка, перед которой стояла задача — захватить с южной стороны Гравский мост и удерживать его. В составе этой роты был взвод, которым командовал лейтенант Джон Томпсон. Его взвод захватил и удерживал южный конец моста до тех пор, пока не был установлен контакт с полком, наступавшим с северной стороны. Об этом бое Томпсон рассказывал следующее:

«Выброска прошла без инцидентов. Временами со стороны города (Граве) слышалась стрельба. Сбор людей и вооружения прошел быстро, хотя два человека приземлились в дренажную канаву и еле оттуда выбрались. Мы пытались немедленно установить радиосвязь с ротой, но это нам не удалось. Узнав, что мы находимся очень близко от моста, захват которого был нашей основной задачей, я послал связного в пункт сбора роты с донесением командиру роты о том, что буду продвигаться к мосту. Наш путь проходил через несколько каналов, и мы пробирались по горло в

воде. В это время стрельба из города и окружающих строений значительно усилилась, кроме того, с башни, находившейся южнее моста, открыл огонь пулемет. Когда мы приблизились к мосту, то увидели немецких солдат, перебегавших к электростанции, расположенной примерно в 45 м к западу от моста. Они переносили какие-то вещи. Мы подождали, пока солдаты сделают три перебежки, а потом прочесали район пулеметным огнем. Позже, заняв электростанцию, мы нашли четырех убитых и одного раненого. Вскоре показались два грузовика с немецкими солдатами, двигавшиеся по шоссе из Граве по направлению к мосту. Наш разведчик, шедший впереди, выстрелил и убил водителя первой машины. Грузовик потерял управление и свалился в кювет. Второй грузовик остановился, немцы выпрыгнули из него и приняли боевой порядок. Мои солдаты открыли огонь, и немцы начали отходить. Мы продолжали пробираться к мосту. С башни все еще стреляли, но теперь пули пролетали у нас над головами. По башне было сделано три выстрела из ружья „базука". Огонь из башни прекратился. Заняв ее, мы нашли там двух убитых и одного раненого. Перерезав все линии проводной связи, проложенные по мосту, мы установили заграждение на южном конце моста.

В это время на шоссе, ведущем из Граве, показались еще две автомашины. Мы подпустили их ближе и уничтожили. Вечером мы продвинулись по главному шоссе на юг от Граве и установили на дороге заграждение. Вскоре произошел несчастный случай: к нам приблизился большой камуфлированный танк, и кто-то из солдат, находившихся у заграждения, крикнул: „Английский!" Многие выскочили из-за укрытия и побежали по направлению к танку, но танк сделал четыре выстрела из пушки, в результате чего было убито трое и ранено одиннадцать человек. Танк оказался немецким».

Я, как командир дивизии, летел на ведущем самолете группы, которая должна была быть выброшена в районе «N». Со мной находились начальник оперативного отдела, адъютант, связисты и личный состав штаба, а также представитель голландской подпольной организации капитан Брестебери. Пилот, офицеры моего штаба и я перед вылетом уточнили место нашей выброски. Определив, над каким полем произвести выброску, мы решили со-

браться в лесу, имеющем форму неправильного треугольника. Начальник оперативного отдела и другие штабные офицеры прыгали с рациями SCR-536 и могли установить связь немедленно после приземления.

Погрузка закончилась вовремя, и мы поднялись в воздух по расписанию. Наша гигантская воздушная армада летела над Северным морем. Когда мы пересекали береговую полосу Голландии, немецкая зенитная артиллерия вела слабый огонь, но наши истребители летали вокруг, разыскивая наземные цели. Это было приятно видеть. Начальник оперативного отдела и я стояли возле двери и пытались следить за курсом нашего полета по карте, сверяя при этом местность по данным аэрофотоснимков. Это оказалось очень трудным делом: километр за километром самолеты проходили над незнакомыми и похожими друг на друга каналами, зелеными полями и фруктовыми садами; то тут, то там виднелись группы домиков с красными крышами. Некоторое время мы летели, совершенно не зная, где находимся. Однообразие полета лишь изредка нарушалось отдельными вспышками зенитных выстрелов. Вдруг под нами, сзади справа, появилась группа самолетов, летевших под углом к нашему курсу полета. На мгновение я подумал, что это немецкие самолеты, так как знал, что наши самолеты не должны были пересекать наш курс. Однако когда передний самолет оказался под нами, в небе начали развертываться парашюты и стало совершенно ясно, что выбрасывается какая-то американская парашютная часть. Мелькнула мысль, не находимся ли мы над нашим районом выброски, хотя местность казалась совершенно незнакомой. Через несколько минут мы заметили кое-какие знакомые ориентиры и обнаружили, что отклонились от курса к югу и пролетаем над районом выброски 101-й дивизии.

Дальше пошла знакомая местность: ясно вырисовывался Гравский мост. Пересекая канал Маас—Вааль, мы были обстреляны ружейно-пулеметным огнем из окопов противника, расположенных параллельно каналу. В районе Неймегена противник вел сильный заградительный зенитный огонь. Стали попадаться запомнившиеся нам ориентиры. Самолеты снизились до высоты примерно 120 м. Наконец показался «треугольный» лес с примыкающим к нему полем, на котором мы должны были приземлиться, и в это время в кабине зажегся зеленый сигнал.

Выброска прошла очень успешно. Парашютисты приземлились там, где было намечено. Противник на земле оказал незначи-

тельное сопротивление; очень быстро нам удалось собрать штабное отделение и установить радиосвязь с полками. Сразу же после приземления капитан Брестебери отправился в дом голландского фермера и получил некоторые сведения о расположении противника. Поблизости находилось около двухсот немцев, охранявших склады боеприпасов, расположенные в лесистом районе недалеко от нашей зоны выброски. Там шла перестрелка. Капитан Брестебери связался также по телефону с несколькими близлежащими селениями и узнал от местных жителей о том, как реагировали немцы на нашу высадку. Затем мы установили телефонную связь с Арнемом и узнали об успешной высадке английской дивизии. Мы звонили также в Неймеген и другие близлежащие города. Так продолжалось несколько дней, пока немцы не установили контроль над гражданской телефонной сетью. Некоторые работники штаба в шутку предлагали вызвать Берлин и поговорить с Адольфом Гитлером. И я полагаю, что в течение первых двадцати четырех часов у нас была такая возможность, но нас ждали более важные дела.

Выброска (высадка) дивизии в день D была, бесспорно, весьма удачной. Правда, несколько самолетов было сбито зенитной артиллерией недалеко от района выброски, но остальные летчики продолжали вести свои самолеты точно по курсу и приводили их к цели, не обращая внимания на обстрел.

В районе выброски «Т» подразделения 508-го полка спустились прямо на позиции немецкой зенитной батареи, разогнав артиллеристов и уничтожив тех, кого нельзя было взять в плен. Один взвод этого полка приземлился недалеко от Вилера, несколько в стороне от намеченного района выброски. Продвигаясь к району сбора, он попал в расположение зенитной батареи, которая вела огонь по транспортным самолетам, пролетавшим над ней, и атаковал артиллерийские расчеты. Батарея оказалась не защищенной от наземного нападения. Это был первый случай, когда дивизия встретила довольно сильный огонь зенитных орудий при дневном сбрасывании. Вообще было признано, что такой огонь губителен для транспортных самолетов, но данный случай показывает, что небольшие подразделения парашютистов прекрасно могут справиться с зенитными батареями, если они приземляются прямо на них.

Все части дивизии после приземления немедленно приступили к выполнению своих задач. К наступлению сумерек мост в Граве, который немцы не успели подорвать, был захвачен 5-м баталь-

оном 504-го полка, в то же время 1-й батальон под командованием подполковника Уильяма Гаррисона, к этому времени уже кавалера двух крестов «За боевые заслуги», успешно атаковал мост через канал Маас—Вааль у Моленхока. Приблизившись к мосту, солдаты заметили постройку, по направлению к которой через мост побежал немец; как выяснилось позже, там находилась подрывная машинка. Немец был убит на полпути. Держа мост под огнем и медленно пробираясь вперед, передовое подразделение наконец вышло к мосту, перерезало провода и разминировало мост. В 19 час. 30 мин. разведывательный взвод дивизии, приземлившийся в районе «N», выбил противника из Моленхока, приблизился к мосту с востока и установил контакт с 1-м батальоном 504-го полка. Таким образом, мост, который имел важное значение для внутренней связи, был захвачен неповрежденным. Через несколько дней немцы начали предпринимать отчаянные попытки отбить этот мост. Оказалось, что это был единственный неповрежденный мост через канал. Соседний мост, расположенный севернее, был взорван в день D, в момент приближения к нему десанта. Такая же судьба постигла другой мост, находившийся еще севернее.

Значительный интерес представляют действия 376-го парашютного дивизиона полевой артиллерии. Этот дивизион, вооруженный двенадцатью 75-мм вьючными орудиями, еще никогда не выбрасывался с парашютами, поэтому у многих высших командиров возникло сомнение относительно его боевых качеств. Его можно было доставить на 48 самолетах С-47, тогда как для переброски его на планерах нужно было использовать в качестве буксировщиков 95 самолетов С-47.

В прошлых операциях при выброске артиллерийский дивизион обычно оказывался сильно разбросанным, поэтому для его сбора и начала ведения огня требовалось значительное количество времени. Парашютная артиллерия не оправдала себя на Сицилии и в Нормандии. Но так как при проведении операции «Маркет» количество транспортных средств было ограничено, а необходимость в артиллерии в первые сутки была велика, командование решило сбросить ее с парашютами. Дивизион выбросился в полдень первого дня десантирования и немногим больше чем через час после приземления был собран и начал вести огонь. Это вполне оправдало выделение самолетов для его доставки. Интересно отметить, что в воздушно-десантных операциях полевая артилле-

рия действует эффективнее, чем в любых других боевых действиях. Это объясняется тем, что против десанта в первую очередь направляют местную полицию, внутреннюю охрану и т. п. Полевая артиллерия, ведя сосредоточенный огонь прямой наводкой, легко справляется с ними. Многочисленные атаки немцев в течение первого дня в районе Неймегена были отражены сосредоточенным артиллерийским огнем, и во многих случаях противник не сумел подойти к пехоте на расстояние выстрела.

505-й парашютный пехотный полк под командованием полковника Экмана, преодолев небольшое сопротивление, захватил Грусбек и организовал оборону, как это было намечено по плану, на участке от Моока до Хейканта. К наступлению темноты он по всей линии фронта сблизился с частями противника. Серьезной угрозы можно было ожидать с двух направлений: с направления Моока, куда противник был оттеснен по главной дороге, и с главного шоссе от Краненбурга до Грусбека. Но до наступления темноты все было довольно спокойно и оборона была улучшена.

Дальше к северо-востоку находился 508-й парашютно-пехотный полк под командованием полковника Линдквиста. Его задача была особенно трудной, возможно, наиболее трудной из трех. Он должен был контролировать район выброски «Т» для приземления там на второй день десантирования планеров, а также удерживать возвышенности от Вилера до Неймегена и установить несколько усиленных заграждений на дорогах у подножия холмов — только одна эта часть фронта имела длину приблизительно 10 км. Кроме того, он должен был оказывать помощь при захвате двух северных мостов через канал, находившихся у Хатер и Хонингути, и затем полностью очистить от противника указанный сектор. Его последней задачей являлся захват Неймегенского моста.

За сутки перед взлетом, после тщательного изучения расположения противника, оказалось, что захватить Неймеген и его большие мосты можно будет не иначе как после сильного штурма силами не меньше полка. Выделить полк было невозможно, иначе дивизия не выполнила бы своих остальных задач.

Как раз перед взлетом я обсудил положение с полковником Линдквистом и приказал ему захватить Неймегенские мосты с ходу, силами не более батальона, используя внезапность и темноту. Однако ему было предоставлено право прекратить наступление, если сопротивление противника на других направлениях окажется настолько сильным, что возникнет угроза на остальных уча-

стках его сектора. Линдквист действовал в соответствии с этими указаниями. В 18 часов первого дня десантирования, когда положение на участке полка начало складываться благоприятно, он приказал командиру 1-го батальона подполковнику Уоррену начать наступление на город и захватить мост. Вместе с батальоном следовали члены голландской подпольной организации. Подпольщики знали, в каком здании находятся приборы для подрыва моста, и им было приказано его уничтожить.

Выступив около 22 час. 30 мин., батальон прошел примерно полпути до города, почти не встретив сопротивления. Там он натолкнулся на противника, вследствие чего дальнейшее его продвижение замедлилось. Доведя батальон до центра города, проводники-подпольщики скрылись и, судя по ходу последующих событий, перешли на сторону немцев. Несмотря на это, батальону удалось сжечь дом, в котором размещался подрывной механизм моста. Ночью батальон приостановил продвижение, а на рассвете немцы, находившиеся в близлежащих строениях, начали наступление. Рано утром на второй день десантирования я разговаривал с подполковником Уорреном на его командном пункте, расположенном в Мариенбомской школе в Неймегене. Как оказалось, у Уоррена сложилось крайне тяжелое положение. В городе его батальон оказался расчлененным на мелкие группы, и не хватало сил для выполнения поставленной задачи. Еще имелась возможность обойти фланг немцев на востоке, поэтому полковник Линдквист выслал в этом направлении роту G. Тем временем один из взводов 508-го полка вел тяжелый бой за овладение Хонингутским мостом. Командира 504-го полка попросили выслать хотя бы небольшую группу солдат для удара по мосту с запада. Примерно через час, когда 508-й полк, неся тяжелые потери, все еще не мог захватить мост, эта группа вышла к мосту с запада и обстреляла засевших там немцев с тыла. Этот маневр еще раз подтвердил правильность способа захвата мостов путем одновременного нападения с двух сторон.

Вначале действия развертывались вполне удовлетворительно, но затем наступил перелом. Утром немцы предприняли наступление с направления Краненбурга и смяли одну роту 508-го полка, удерживавшую участок района выброски севернее Вилера. Положение становилось серьезным, так как в этом районе около полудня должны были приземлиться наши планеры. Через час мне сообщили, что противник захватил склад боеприпасов, созданный нами сразу после выброски.

В этой части воздушно-десантного плацдарма у нас явно не хватало сил, чтобы оборонять линию фронта, растянувшуюся на несколько километров. Интенсивность боя нарастала вдоль всего водораздела Вилер—Бек и особенно на участке Вилер—Грусбек. Казалось, что немцам скоро удастся вклиниться в наше расположение севернее Грусбека. Если бы они проникли в лес, то мы не могли бы задержать их теми небольшими силами, которыми располагали. Противника нужно было остановить на открытой местности, где мы могли держать его под огнем. Тогда на фланг вступающих немецких войск был брошен дивизионный резерв в составе двух саперных рот. Наступление 1-го батальона и роты G на Неймеген было приостановлено, и все подразделения 38-го полка, за исключением небольшой группы прикрытия, получили приказ атаковать противника и очистить от него район выброски у Вилера. Первая контратака наших войск состоялась около полудня, и вскоре после этого район был очищен для приземления планеров. Однако он все еще представлял собой «ничейную» землю, находившуюся под непрекращающимся огнем противника.

Около полудня в D+1, несмотря на то что район подвергался сильному обстрелу артиллерии и стрелкового оружия противника, в него прибыло 450 планеров. Они доставили три артиллерийских дивизиона, оставшуюся часть противотанкового батальона, медицинскую роту дивизии, командирские автомашины для пехотных полков, а также остальной личный состав штаба дивизии и связистов. Потери в живой силе были незначительными, и боевые группы удалось собрать уже к полудню, благодаря чему перспективы дивизии стали улучшаться. Однако все силы нужно было сосредоточить на том, чтобы удержать линию Моок—Грусбек—Вилер—Бек, так как немецкие атаки все возрастали по силе и настойчивости. Примерно через десять минут после планеров прибыло 135 самолетов B-24 с однодневным комплектом предметов снабжения. Около 80 % сброшенных предметов снабжения удалось собрать. Большая их часть была подобрана лишь после наступления темноты, так как много грузов упало на «ничейную» землю. В этих припасах дивизия крайне нуждалась, и их нужно было экономить, в особенности медикаменты и боеприпасы (в частности, артиллерийские). Сбрасывать грузы с парашютами следует только в крайнем случае, так как на их сбор приходится выделять около трети всех действующих боевых сил. В этом отношении планеры значительно более удобны.

Остаток второго дня десантирования пришлось потратить на улучшение оборонительных сооружений и на мобилизацию подпольных сил Сопротивления в Неймегене, с тем чтобы поручить им охрану мостов. Капитан Брестебери создал штаб подпольной организации, в котором разрабатывались планы ее дальнейших действий и выдавалось оружие, собранное с раненых и убитых солдат. Подпольщики обещали, что, получив оружие, они не допустят к мосту ни одного немца, и сдержали свое обещание, хотя и потеряли несколько человек убитыми.

На третий день десантирования обстановка складывалась более благоприятно. От английских воздушно-десантных войск было получено сообщение, что на рассвете этого дня должен быть установлен контакт с разведывательными частями английской гвардейской механизированной дивизии. И действительно, в 8 час. 30 мин. у заграждения на дороге южнее Граве 2-й батальон 504-го полка встретился с разведывательными подразделениями этой дивизии. Главные силы дивизии начали прибывать к полудню. Тогда возник план — сосредоточить 504-й полк возле Неймегена, с тем чтобы он мог оказать поддержку при захвате больших мостов. Захватить мост в Неймегене было поручено дивизионному резерву и 2-му батальону 505-го полка (командир подполковник Вандерворт). С наступлением темноты к нему на помощь пришел батальон гвардейской механизированной дивизии, и они вместе продвинулись к южному концу моста. На этом закончился чисто десантный этап действий 82-й воздушно-десантной дивизии. К этому времени около шестисот раненых уже лежали в дивизионном госпитале в Неймегене, а убитыми дивизия потеряла свыше ста пятидесяти человек. Бои были тяжелые и обошлись дорого, но каждый чувствовал, что он выполнил свой долг. Однако самые тяжелые бои были еще впереди. На следующий день гренадерский гвардейский батальон и 2-й батальон 505-го полка атаковали мосты в Неймегене с юга, а 504-й парашютный пехотный полк, поддержанный ирландским гвардейским батальоном, переправился через р. Вааль и атаковал северные концы мостов в Неймегене. Таким образом, был открыт путь на Арнем, где тяжелые и славные бои провела доблестная 1-я английская воздушно-десантная дивизия.

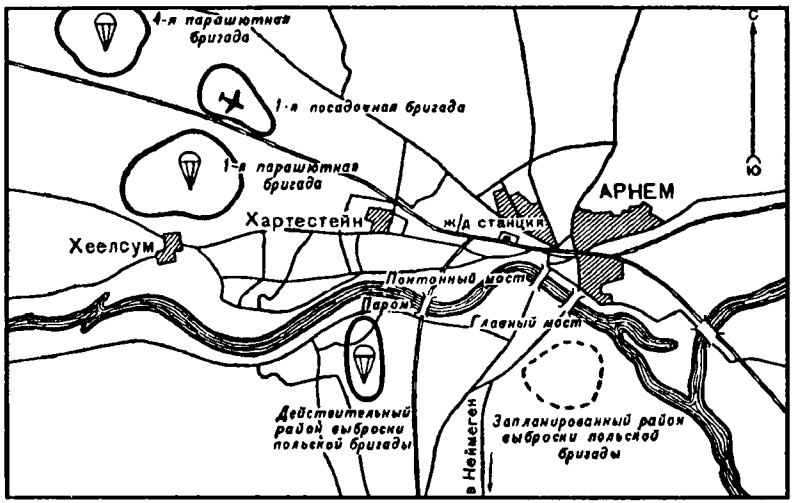


Рис. 20

Действия 1-й английской воздушно-десантной дивизии

Задача, поставленная 1-й английской дивизии, заключалась в том, чтобы захватить и удерживать мост через Нижний Рейн у Арнема до прибытия 2-й английской армии.

1-я посадочная бригада согласно плану должна была высадиться из планеров в 5 км севернее Хеелсума, обеспечить высадку войск на второй день десантирования и занять оборону вокруг Арнема. Южнее района высадки 1-й посадочной бригады должна была приземлиться 1-я парашютная бригада с задачей продвигаться прямо к Арнемскому мосту, захватить и удерживать его до прибытия подкрепления. Ожидалось, что польская парашютная бригада приземлится в D+1 южнее моста, перейдет через мост и усилит войска, удерживающие плацдарм (рис. 20).

Таким образом, оборона должна была состоять из двух полукругов с мостом в центре. Наружный полукруг составляла 1-я посадочная бригада, а внутренний — 1-я парашютная бригада. Перед 1-й посадочной бригадой стояла еще дополнительная задача по обороне района высадки до прибытия последующих эшелонов дивизии.

Выбор места выброски и высадки 1-й парашютной и 1-й посадочной бригад был одним из наиболее важных решений, приня-

тых в ходе всей операции, что представляет безусловный интерес для каждого, изучающего воздушно-десантные операции. Выбор района выброски был нелегким, так как приходилось учитывать плотность населения, рельеф местности и расположение зенитной артиллерии противника. Чтобы выполнить план в той форме, которую он в конце концов принял, нужно было проявить большую храбрость.

Количество транспортных средств, необходимых для переброски 1-й дивизии, включая польскую бригаду, показано ниже. Так как планы перевозки войск были нарушены из-за плохой погоды, в таблице перечислены только те транспортные средства, которые использовались при проведении операции. Следует отметить тот факт, что польская бригада, перед которой была поставлена задача захватить южную часть моста, высадилась только на пятый день операции, но даже и тогда большая часть бригады не смогла прибыть в намеченный район десантирования.

Соединения, части и подразделения	**Самолеты**	**Планеры**
День D		
Команды наведения	12	—
Штаб 1-й дивизии	143	320
1-я парашютная бригада	—	—
1-я посадочная бригада без одного батальона	—	—
Артиллерийские и инженерные (саперные) части и подразделения	—	—
День D+1		
1-я дивизия	—	—
4-я парашютная бригада	—	—
Батальон 1-й посадочной бригады	126	256
День D+2		
Штаб польской бригады	—	44 (района десантирования достиг 31)
День D+3		
Ни одно подразделение переброшено не было		
День D+4		
Польская бригада	110 (района десантирования достигло 57)	—

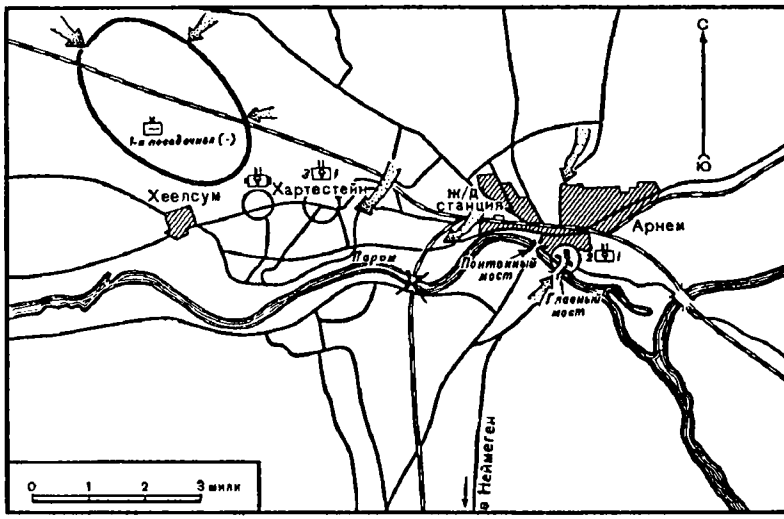


Рис. 21

Команды наведения вылетели на двенадцати бомбардировщиках «Стирлинг» в 10 час. 15 мин. 17 сентября под командованием майора Вильсона. Перелет прошел без происшествий, только один самолет был обстрелян, и наводчики прибыли в назначенные районы выброски, почти не встретив сопротивления.

1-я парашютная бригада, состоящая из трех пехотных батальонов и саперного эскадрона, приземлилась по расписанию и сразу приступила к выполнению возложенной на нее задачи.

План ее действий был весьма интересным. 2-й батальон под командованием подполковника Фроста должен был быстро продвигаться по дороге вдоль берега Нижнего Рейна прямо к мосту. 1-й батальон должен был продвигаться к мосту за 2-м батальоном. Его задачей было оказывать помощь 2-му батальону. При захвате моста он должен был атаковать противника с севера и прикрывать фланг батальона Фроста. 1-й батальон находился в резерве бригады, чтобы его можно было использовать для оказания помощи той или другой колонне в зависимости от хода наступления (рис. 21).

Батальон Фроста, несмотря на сопротивление противника в отдельных местах, продвигался быстро — как и подобает испытанному в боях парашютному батальону. Когда батальон приблизился к северному концу железнодорожного моста, оказалось, что мост взорван.

На территории между железнодорожным и шоссейным мостами завязался тяжелый бой, но, обойдя противника с юга и держась близко к берегу реки, рота А пробилась в город. Шоссейный мост был цел, и по нему передвигался немецкий транспорт. Северный конец моста и строения, возвышавшиеся над ним, были немедленно захвачены и подготовлены для обороны.

Рота сделала попытку пробиться на южный конец моста, но была остановлена сильным огнем зенитной артиллерии и танков. В течение ночи наши войска продолжали закрепляться на занятых рубежах; к рассвету под командой Фроста находились смешанные силы — около 600—700 человек и несколько 57-мм противотанковых орудий.

Однако, если снова обратиться к району выброски, то станет ясно, что с остальными частями дивизии дело обстояло неблагополучно. 3-й батальон, который двигался левее батальона Фроста, едва продвинувшись от района выброски, наткнулся на немецкую пехоту, сопровождаемую двумя бронеавтомобилями. К несчастью, 57-мм батальонная противотанковая пушка была в походном положении, и в тот момент, когда расчет пытался отцепить ее от тягача и развернуть, она была подбита. Одна рота повернула направо и, пробившись к мосту, соединилась с батальоном Фроста. Остальная часть батальона оставалась на месте первого боя почти до рассвета второго дня высадки. Затем, не встретив особого сопротивления, она продвинулась почти до железнодорожной станции в Арнеме. Этим и ограничилось продвижение 3-го батальона.

1-я посадочная бригада и штаб дивизии приземлились впереди 1-й парашютной бригады. Посадочная бригада, насчитывавшая более семисот солдат и сорока офицеров, к трем часам уже покинула район выброски. Она применила новый метод сбора: взад и вперед по району сбора ходил флейтист и наигрывал полковой марш «Синие шляпы за границей». После сбора бригада быстро приступила к выполнению своей первой задачи, т. е. к обороне района выброски. В течение второй половины дня и ночью немцы крупными силами неоднократно атаковали бригаду. Особенно интенсивным был минометный огонь, и некоторые подразделения потеряли весь свой автотранспорт. Бригада была полностью занята обороной района выброски и не могла, хотя бы частично, создать оборону вокруг Арнема в течение первого и второго дня десантирования.

Второй воздушный эшелон прибывал неравномерно. Бригадир Хикс, замещавший командира дивизии генерала Аркварта, когда тот был на месте боев 1-й парашютной бригады, руководил переброской к тому времени полностью укомплектованной 1-й посадочной бригады. Два батальона этой бригады должны были следовать почти вслед за двумя парашютными батальонами с целью оказания им поддержки и усиления обороны моста. Однако вследствие того, что сопротивление немцев все возрастало, эти два батальона продвинулись в первый день десантирования не дальше, чем парашютные батальоны.

Таким образом, определился характер завершающих боев за Арнем. В то время как один батальон благодаря быстроте передвижения и прекрасному тактическому руководству подполковника Фроста был уже на объекте, четыре других батальона оказались разбросанными на местности между районами выброски и объектом на расстоянии от 7 до 9 км друг от друга. К сожалению, им не удалось ни сменить батальон у моста, ни удержать в своих руках территорию от моста до района выброски. Остальные силы бригады находились в резерве и пытались удержать район выброски и высадки в условиях, когда противник быстро наращивал силы и уже давно разгадал намерения десантников. В последующие дни огонь зенитной артиллерии противника достиг такой интенсивности, что польская бригада вынуждена была высадиться несколько ниже по течению реки, чем это намечалось по плану. В это время немцы захватили северную часть переправы.

Батальон подполковника Фроста сражался храбро и не позволял немецким войскам пользоваться мостом. К полудню 21 сентября (на пятый день десантирования) силы батальона сократились примерно до 110 солдат и пяти или шести офицеров. Большинство офицеров было ранено, в том числе и Фрост. Боеприпасов у батальона почти не осталось, запасы продовольствия и медикаментов давно иссякли. Последние защитники засели под северным сводом моста. Немцы бросили против них танки, самоходные установки и бронеавтомобили, и наконец защитники были смяты.

С помощью голландских бойцов Сопротивления они поддерживали связь с внешними силами посредством городской телефонной сети и почти до последнего момента верили в то, что помощь от 2-й армии вот-вот придет. Батальон доблестно сражался и помог сдержать наступление немецких бронетанковых частей

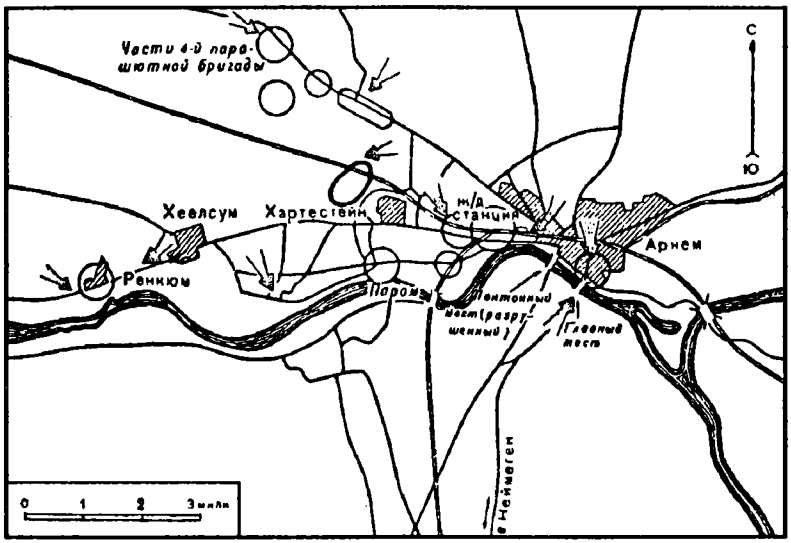

Части 4-й парашютной бригады
Хеелсум
Хартестейн
ж/д станция
Арнем
Ренкюм
Паром
Понтонный мост (разрушенный)
Главный мост
в Неймеген
С
Ю
0 1 2 3 мили

Рис. 22

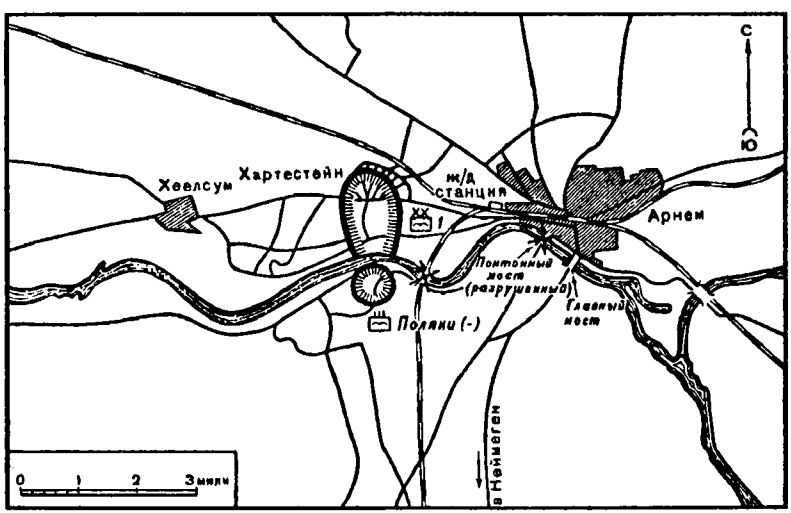

Хеелсум
Хартестейн
ж/д станция
Арнем
Понтонный мост (разрушенный)
Главный мост
Поляки (-)
в Неймеген
С
Ю
0 1 2 3 мили

Рис. 23

севернее Арнема против американских воздушно-десантных войск, которые вели бои за мосты в Неймегене.

Из многих задач, с которыми встретился, находясь в полном окружении, генерал Аркварт в течение восьми дней боевых действий дивизии, наиболее серьезной была задача снабжения. План снабжения дивизии был тщательно разработан. Первая выброска грузов была произведена на второй день десантирования. Было сброшено 144 т грузов, а собрано около 30 %. На следующий день сбросили 439 т грузов, но, к несчастью, все попало в руки противника, так как наземные силы не могли соответствующим образом обеспечить безопасность района выброски предметов снабжения. Наиболее удачной была выброска предметов снабжения на четвертый день, когда подобрали 35 % сброшенных 386 т груза.

В сражении за Арнем обращают на себя внимание два момента. Первый момент — это образцовое руководство подполковника Фроста действиями 2-го батальона 1-й парашютной бригады. Батальон быстро выдвинулся из района выброски прямо к объекту, не заботясь о своих флангах и тыле, обходя противника, когда сопротивление его было слишком сильным, и наконец, захватив объект, тщательно подготовил его к обороне. Второй момент (теперь это кажется совершенно ясным) заключается в том, что большая часть дивизии могла бы принять участие в захвате и обороне главного моста, если бы больше подразделений было сброшено ближе к мосту. После сражения осталось в живых и было эвакуировано приблизительно 2500 парашютистов. Вряд ли дивизия понесла бы большие потери, если бы она десантировалась как можно ближе к мосту по обе его стороны. В этом случае мост, вероятно, можно было бы удерживать не четыре дня, а больше.

Соединение со 2-й английской армией в конце концов произошло возле Хартестейна 25 сентября — на девятый день после высадки. Уцелевшие солдаты (около 2500 человек) создали хорошо обороняемый плацдарм, имеющий примерно 1 км в ширину и 2 км в глубину. С этого плацдарма они были эвакуированы в ночь на 26 сентября. Так закончилась операция «Маркет» для 1-й английской воздушно-десантной дивизии.

В ожесточенных боях дивизия понесла большой урон в живой силе и технике, но не потеряла мужества. Всю трудность положения, в котором оказалась дивизия, можно ясно себе представить, зная, что на третий день десантирования все предметы снабжения, предназначенные для дивизии (439 т грузов), попали в руки

противника, так как заранее назначенные районы выброски невозможно было удержать; пять батальонов, в том числе батальон Фроста, находившийся у моста, были полностью отрезаны от дивизии и погибли почти полностью — за исключением нескольких солдат, которым удалось пробраться к своим. Несмотря на это, задача по захвату и удержанию моста была выполнена, и более того — мост удерживали до пятого дня высадки. А когда мост все же был потерян, войска, удерживавшие плацдарм, все еще продолжали отражать атаки противника до подхода новых сил (на девятый день операции). Нельзя считать, что в Арнеме мы потерпели полное поражение, но неудача там была главным образом в результате того, что наземные войска не сумели подойти вовремя, чтобы использовать первоначально достигнутые успехи воздушно-десантной дивизии.

Выводы

Воздушно-десантная операция в Голландии была первой попыткой союзного верховного командования использовать в комплексе все средства ведения воздушно-десантной войны.

Бомбардировщики всех типов, истребители, разведывательные самолеты и транспортные самолеты, перевозящие войска, так же как и воздушно-десантные дивизии, были непосредственно подчинены командующему 1-й союзной воздушно-десантной армии. Это уже было громадным достижением, так как результаты операции не ставились в зависимость от действий различных и иногда не симпатизирующих друг другу родов войск. Все рода войск и службы, находившиеся под единым командованием, вносили свой вклад в общие усилия. Эффективность воздушно-десантной армии была доказана всем ходом Голландской операции. Таких армий понадобится много, если когда-нибудь снова придется послать в бой воздушно-десантные войска.

Вообще говоря, одна воздушно-десантная дивизия может создать плацдарм с периметром около 24 км. В некоторых случаях такой плацдарм может быть больше, но редко — меньше. 82-я дивизия удерживала в течение трех дней район с периметром в 42 км; ей, конечно, значительно помогло наличие на плацдарме водных рубежей, которые представляют собой прекрасное противотанковое препятствие. Изучение боевых действий в Голландии дает хорошее представление о том, каких результатов можно ожи-

дать от воздушно-десантной дивизии при более или менее благоприятных условиях. Опыт показывает, что воздушно-десантным войскам лучше всего создавать плацдарм корпусного масштаба, имеющий в периметре 72 км.

Районы выброски и высадки должны избираться вблизи от объектов или непосредственно на них. С тактической точки зрения очень трудно вести бой по захвату объекта и в то же время удерживать район высадки.

Воздушно-десантная дивизия, как правило, использует свой резерв так же, как и пехотная дивизия. В операции «Маркет» все воздушно-десантные дивизии использовали свои резервы именно таким образом. Иногда командир воздушно-десантной дивизии может оставлять свой резерв на аэродроме отправки и выбросить его на третий или четвертый день десантирования, когда в этом возникнет необходимость. Так, например, в секторе Неймегена положение могло быть гораздо лучше, если бы воздушно-десантная дивизия оставила на аэродроме отправки парашютно-пехотный батальон, который можно было бы сбросить севернее Неймегенского моста на четвертый день десантирования, когда перед дивизией возникла необходимость переправиться через реку, чтобы захватить мост.

Воздушно-десантные соединения должны сопровождаться передовыми группами управления воздушно-десантного плацдарма и саперными подразделениями. В будущих воздушно-десантных операциях первостепенное значение будет иметь быстрота сооружения взлетно-посадочных полос, удобных для высадки посадочных частей. Группа управления должна быть выброшена вместе с первыми парашютными частями, с тем чтобы руководить выгрузкой большого количества войск и предметов снабжения, прибывающих на плацдарм. Взлетно-посадочные полосы должны быть созданы на каждом дивизионном плацдарме.

Теперь стало яснее, чего следует ожидать в будущем при проведении воздушно-десантных операций. Береговые плацдармы будут плацдармами воздушно-десантными, и накопление сил на воздушно-десантном плацдарме, возможно, превзойдет то, чего можно достигнуть при высадке морского десанта, больше чем в два раза.

Глава V

ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫЕ ОПЕРАЦИИ 1945 г.

В 1945 г. были проведены последние крупные воздушно-десантные операции Второй мировой войны. Они были не только последними, но и наиболее совершенными по своей организации. Эволюционное развитие, отдельными этапами которого были о. Сицилия, Италия, Нормандия и Голландия, завершилось. Воздушно-десантные операции стали действительно операциями в полном смысле этого слова. Операция на острове Коррехидор — рискованное предприятие, смело задуманное и блестяще выполненное, — могла быть проведена исключительно воздушно-десантными войсками. Форсирование р. Рейн 18-м американским корпусом с использованием 1500 транспортных самолетов и 1300 планеров было с точки зрения технического выполнения отличным образцом воздушно-десантной операции. И, наконец, высадка в Японии 11-й воздушно-десантной дивизии уже ясно заключала в себе черты действий будущего.

Остров Коррехидор

Некоторые воздушно-десантные операции увенчались успехом благодаря тому, что командиры строго придерживались установленных принципов. Другие операции провалились, несмотря на точное соблюдение этих же принципов. Однако единственной в своем роде является операция, которая увенчалась успехом сверх всяких ожиданий, несмотря на явное отступление от всяких принципов. Такой операцией была выброска воздушного десанта на остров Коррехидор в феврале 1945 г.

Остров Коррехидор — это ключ к Манильскому заливу. Расположенный в середине узкого пролива, ведущего в залив, он прикрывает вход в удобную гавань. Тот, кто хочет обладать гаванью, должен сначала овладеть этим островом — внушительной и неприступной на вид крепостью, охраняющей гавань. Остров Коррехидор представляет собой огромную, господствующую над вхо-

дом в залив скалу высотой более 150 м. Ширина острова 2250 м, длина же, не считая узкой косы, придающей острову очертания головастика, лишь немногим более превышает ширину.

В мае 1898 г. «Большой Белый флот» адмирала Дьюи захватил остров, и с тех пор он оставался под нашим протекторатом вплоть до «черного дня» в истории Америки — 6 мая 1942 г., когда генерал Уэйнрайт вынужден был капитулировать и сдать остров японцам. Изрытый туннелями и скрытыми орудийными позициями, опутанный проволокой и заминированный, остров представлял собой грозную крепость, хорошо снабженную продовольствием и боеприпасами.

В 1945 г. оборонявшие остров японцы не имели никаких сомнений относительно намерений приближавшихся к ним американцев. Американские сухопутные войска, высадившиеся 20 января в заливе Лингаен и 31 января у Насугбу, продвигались к Маниле уже в течение двух недель. В начале февраля захват города был вопросом нескольких дней, и командующий 6-й армией генерал Вальтер Крюгер решил, что необходимым условием дальнейших успешных действий против японских сил является быстрый захват манильского порта.

Выполнение этой задачи можно было возложить на 503-ю парашютную полковую боевую группу численностью в 3000 человек под командованием полковника Джонса, так как 11-я воздушно-десантная дивизия, находившаяся в это время на том же театре военных действий, была занята очисткой от японцев территории южнее Манилы. 503-я парашютная полковая боевая группа вполне подходила для выполнения этой задачи, так как уже имела на своем счету две боевые выброски и, кроме того, провела несколько наземных боев. 317-я транспортно-десантная авиационная группа в составе 56 самолетов С-47 под командованием подполковника Лаки имела уже опыт полетов в районе Филиппин. Как 503-я парашютная полковая боевая группа, так и 317-я транспортно-десантная авиационная группа располагалась в Миндоро, в пределах досягаемости до Коррехидора.

Вопрос о выброске воздушно-десантных войск на остров был решен в начале февраля, когда полковник Джонс был вызван в штаб 6-й армии. Там ему сообщили, что операцию по выброске воздушного десанта и одновременной высадке морского десанта намечалось провести примерно через десять дней, и спросили его мнение о возможности использования для этой цели 503-й пара-

шютной полковой боевой группы[1]. Затем штаб приступил к тщательному изучению воздушно-десантной стороны операции. Согласно подсчетам, на острове могло находиться от 800 до 6000 японцев. Зенитная оборона острова считалась слабой. Полагали, что огонь зенитной артиллерии и стрелкового оружия можно будет подавить еще до выброски парашютистов. Ввиду того что обороняющиеся как будто не предпринимали никаких специальных противодесантных мер, казалось вполне возможным произвести выброску десанта в дневное время.

Удобных районов выброски на острове Коррехидор не было. На плоской косе острова имелась только одна, построенная еще американцами очень узкая взлетно-посадочная полоса длиной около 270 м. Высадка десанта на этой полосе могла ничего не дать, так как главные позиции японцев располагались высоко на скалах, господствовавших над взлетно-посадочной полосой[2]. На возвышенной части острова была одна небольшая площадка размером 270 на 135 м, служившая до прихода японцев полем для игры в гольф. Эта площадка была изрыта воронками от бомб и завалена различным хламом. К западу от нее находился участок, использовавшийся некогда в качестве учебного плаца. Размеры этого участка едва составляли 225 на 135 м. И все же эти площадки представляли единственные более или менее подходящие районы для выброски десанта на остров.

Над островом преобладали ветры со скоростью 24—40 км/час, а спуск с парашютом с минимально допустимой для прыжка высоты 120 м требовал 20—25 секунд. В этих условиях было очевидно, что приземление парашютистов сопряжено с большим риском и прыгать нужно вне пределов намеченного района в расчете на снос ветром. Если считать скорость полета самолетов 176—192 км/час и необходимость выброски с каждого самолета по крайней мере шести человек, задача выброски войск на такие маленькие участки еще более усложнялась.

План полета и выброски был крайне прост и в то же время необычен. Вся боевая группа делилась на три эшелона, каждый из которых состоял из батальона пехоты и артиллерийской батареи плюс вспомогательные отряды. Первый эшелон, размещавшийся

[1] Для высадки на Коррехидоре 503-я полковая группа была усилена 462-м парашютным артдивизионом 75-мм гаубиц и 161-й парашютной саперной ротой. *(Прим. ред.)*

[2] Заметим, что в 1942 году именно здесь высадился японский десант, после чего гарнизон острова капитулировал. *(Прим. ред.)*

на 51 самолете С-47, должен был прибыть к цели в 8 час. 30 мин. в день десантирования; второй эшелон, приблизительно такой же по численности, — в полдень того же дня и, наконец, третий — в 8 час. 30 мин. на второй день. За третьим эшелоном должны были следовать еще 20 самолетов С-47 с предметами снабжения.

На подходе к району выброски самолеты каждого эшелона должны были построиться в две колонны и направиться каждая в свою зону выброски. Находящийся над ними самолет управления должен был по радио давать указания пилотам и старшим парашютных команд. При заходе на цель каждый самолет должен был сбросить по 6 парашютистов. Один за другим самолеты колонн должны были проходить над районом выброски, разворачиваясь вправо (для правой колонны) и влево (для левой колонны) до тех пор, пока не будут сброшены все парашютисты и их вооружение.

Операция обещала быть интересной. Штаб торопился с разработкой деталей плана и подготовкой войск. Воздушная разведка представила фотоснимки местности в районе действий как в плане, так и в перспективе, и с этими снимками были ознакомлены все участники. Начиная с 12 февраля все командиры батальонов и рот регулярно изучали район десантирования непосредственно с воздуха, летая на бомбардировщиках. Весь личный состав получил возможность ознакомиться с макетом острова. Были опрошены все более или менее знакомые с островом, так что не было упущено ни одной возможности получения исчерпывающей информации. Были тщательно подготовлены и проверены все индивидуальные грузы парашютистов и грузы подразделений. В качестве индивидуального груза каждый парашютист должен был иметь при себе запас продовольствия на четыре дня, две фляги воды, личное оружие и основной комплект боеприпасов. Кроме этого, многие должны были прыгать, имея при себе автоматическую винтовку системы «Браунинг» или отдельные части миномета либо пулемета. Эта практика несколько отличалась от практики, принятой на европейском театре военных действий. Там групповое оружие обычно сбрасывалось в контейнерах, солдаты брали с собой как можно больше противотанковых мин. На Коррехидоре никто не думал о танках, так как считалось, что на острове их нет.

Одновременно с подготовкой войск к предстоящей операции производилась подготовка плацдарма на острове Коррехидор. Корабли и авиация усиленно обстреливали остров в надежде причинить как можно больше разрушений оборонительным сооруже-

ниям и уничтожить как можно больше живой силы противника. Наконец было объявлено, что выброска десанта назначается на 16 февраля.

Вначале все складывалось благоприятно. В 7 час. 15 мин. полностью загруженные самолеты взлетели с аэродрома в Миндоро и легли на курс. Через 1 час 15 мин. полета, точно по расписанию, была произведена первая выброска десанта. Застигнутые врасплох японцы оказали лишь слабое сопротивление, и положение продолжало оставаться таким же до тех пор, пока в 9 час. 30 мин. не приземлился последний парашютист первого эшелона. Несмотря на то что от общего числа получивших ранения при выброске 75 % пришлось на долю первого эшелона, он не потерял своей тактической целостности. Через четыре часа после приземления первого эшелона начал выброску второй эшелон. Он тоже закончил десантирование согласно плану. Таким образом, к наступлению темноты в первый день десантирования 503-я парашютная полковая боевая группа без одного батальона и артиллерийской батареи была выброшена и выполнила свою задачу.

Потери при выброске были большими — 10,7 % от всех сил[1]. Они явились главным образом результатом повреждений при приземлении на неровную местность, на строения и т. п. Однако этот процент окажется не столь ужасающим, если принять во внимание, что по предварительным расчетам, сделанным до начала операции, считалось, что вероятные потери могут составить до 20 %. При выброске парашютного десанта в тылу противника всегда следует ожидать некоторых потерь от огня стрелкового оружия, в особенности при выброске, как это было на острове Коррехидор, прямо на подготовленные оборонительные сооружения противника.

Так как силы, выброшенные в первый день десантирования, могли справиться с выполнением своей первоочередной задачи без подкреплений, командир полка решил осуществить доставку последнего эшелона морем, чтобы избежать бесцельных потерь при приземлении. Последний эшелон присоединился к парашютным эшелонам в 11 часов 18 февраля, т. е. на второй день десантирования.

Силы, переброшенные на остров в первый день, быстро очистили от противника весь район высадки. К 11 часам они смогли

[1] Общие потери 503-й полковой боевой группы на Коррехидоре, согласно данным генерала Крюгера, составили 184 убитых и 618 раненых. Из них при выброске погибло 12 человек и было ранено 267. *(Прим. ред.)*

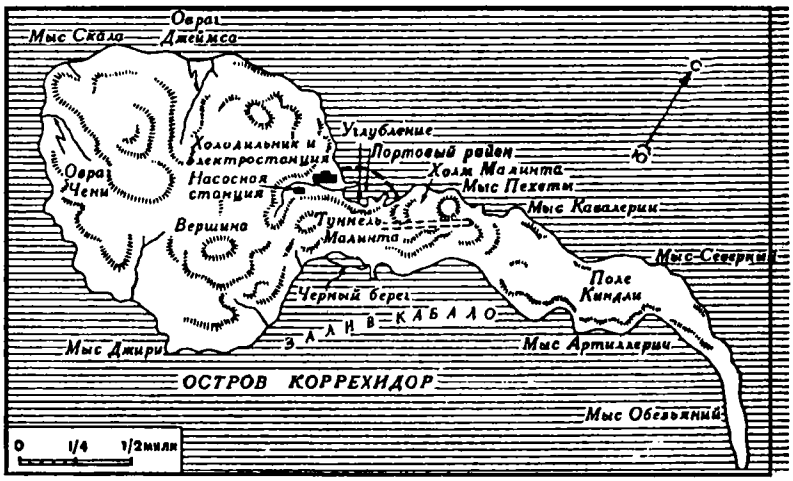


Рис. 24

уже оказать поддержку огнем из 12,7-мм станковых пулеметов и 75-мм орудий высаживавшемуся морскому десанту[1].

Высадка морского десанта началась в 10 час. 30 мин. Уже через 30 минут после высадки войска хорошо закрепились на вершине холма Малинта (рис. 24). После прибытия во второй половине дня десантирования второго эшелона войска перешли в наступление и захватили старые американские позиции автоматических зенитных орудий, находившиеся на расстоянии примерно 450 м к северу от южного дока. Это дало возможность парашютистам контролировать дороги от этого дока до вершины и, следовательно, соединиться с силами, высаживавшимися с моря, — обычно это наиболее критическая фаза при проведении любой воздушно-десантной операции[2].

Оборона японцев на Коррехидоре

Немалый интерес представляют меры, которые пытались предпринять японцы с целью помешать высадке воздушного десанта. К сожалению, исчерпывающих сведений на эту тему по-

[1] Помимо 503-й полковой группы на остров был высажен 3-й батальон 34-го полка 24-й пехотной дивизии, 25 февраля замененный 2-м батальоном 151-го полка 38-й пехотной дивизии. *(Прим. ред.)*

[2] Автор почему-то не упоминает, что тяжелые бои на Коррехидоре продолжались две недели — вплоть до 28 февраля. *(Прим. ред.)*

лучить не удалось, хотя пленные дали некоторые показания, позволяющие судить в некоторой степени о поведении командира гарнизона острова Коррехидор. Гарнизоном командовал капитан японского военно-морского флота Идзин Итагаки, в распоряжении которого было около 6000 отборных солдат. Бездействие и неподвижное сидение в туннелях и пещерах острова Коррехидор, очевидно, сказались на его психике и вызывали у него дурные предчувствия. Захваченные в плен офицеры его штаба показали, что капитан Итагаки имел указание от Ямаситы[1] позаботиться о создании на острове оборонительных сооружений против воздушного десанта. В соответствии с этим указанием Итагаки произвел разведку острова, но пришел к убеждению, что воздушный десант на остров высажен быть не может, так как здесь совершенно нет подходящих мест для выброски или высадки воздушно-десантных войск. На всякий случай, чтобы оградить себя от ответственности, он сильно заминировал взлетно-посадочную полосу на южной оконечности острова и так разместил орудийные укрытия, чтобы держать полосу под огнем. Подготовившись таким образом, гарнизон ждал нападения на остров с моря в полной уверенности, что его легко будет отбить. Итагаки в сущности совершил такую же тактическую ошибку, какую допускали многие командиры союзников в первые дни войны. Он построил план обороны, исходя из предположения, что нападающий не предпримет определенных действий и не будет атаковать в некоем месте просто потому, что подобная акция стала бы для него затруднительной.

Жизнь капитана Итагаки оборвалась утром в первый же день высадки десанта. В момент выброски парашютистов он решил лично произвести разведку за пределами своего наблюдательного пункта и был убит группой десантников, которых ветер отнес за скалы. Сопровождавший его ординарец был взят в плен. Интересно отметить, что аналогичная судьба постигла командира одной немецкой дивизии во время воздушно-десантной операции в Нормандии. Он точно так же, как Итагаки, решил лично вести наблюдение за выброской воздушного десанта и был убит парашютистами. В этом отношении исторический интерес представляет и то, что в ночь на 7 декабря, когда японские парашютисты атаковали американскую воздушную базу в Сан-Пабло (о. Лей-

[1] Генерал Ямасита Томаюки, командующий японскими войсками на Филиппинах. *(Прим. ред.)*

те), случилось так, что штаб американской 11-й воздушно-десантной дивизии находился в центре атакованного района. Командир дивизии генерал-майор Джозеф Суинг сначала вышел из своего командного пункта, но после разговора с начальником штаба решил, что разумнее будет оставаться на своем КП до тех пор, пока обстановка не изменится к лучшему. И правильно поступил: этой ночью наши воздушно-десантные войска понесли большие потери не только от воздействия противника, но и от огня своих войск, находившихся в этом районе. Вывод из этого можно сделать такой: место командира обороняющихся войск во время высадки воздушного десанта противника должно быть там, где находятся его средства связи и откуда он может управлять боем. Для него нет никакой необходимости самому участвовать в рукопашном бою до тех пор, пока не будет атакован его командный пункт.

Необычная операция

Воздушно-десантная операция на острове Коррехидор была несколько необычной ввиду того, что десантирование производилось прямо на голову противника, районы выброски совершенно не соответствовали своему назначению и выброска батальонов продолжалась более часа вместо обычных нескольких минут. Тем не менее в некоторых отношениях эта операция оказалась более удачной, чем любая другая воздушно-десантная операция периода Второй мировой войны. Операция на острове Коррехидор показала, что в тактике воздушно-десантных действий не может быть шаблона. Рабская приверженность к шаблонам может в конце концов привести только к поражению. Тактика наступления должна подчиняться здравому смыслу и приспосабливаться к особенностям обороны. Чем более необычную форму приобретает наступление, тем лучше. В будущем, когда боевые действия станут в первую очередь характеризоваться широким использованием разрушительных управляемых снарядов и атомных бомбардировщиков, с логически вытекающим из этого рассредоточением войск, перед нами встанет много новых, еще неизвестных до сих пор тактических проблем. Каждая из этих проблем потребует особого решения, но обязательно с учетом всего ранее приобретенного опыта.

Форсирование реки Рейн

Воздушно-десантная операция по форсированию американским 18-м воздушно-десантным корпусом р. Рейн, известная под кодовым названием «Вэрсити», была наиболее сложной в последней войне массированной переброской воздушно-десантных войск.

При проведении этой операции были использованы тысячи поддерживающих самолетов, пять крыльев транспортно-десантной авиации и большинство аэродромов Англии, Бельгии и северной Франции. На ее кульминационном этапе свыше 5000 истребителей и 3000 бомбардировщиков оказывали поддержку 1595 транспортным самолетам и 1347 планерам.

Вся операция была спланирована 1-й воздушно-десантной армией союзников под командованием генерал-лейтенанта Л. Бретона, у которого начальником штаба был генерал-майор Паркс. Выброска парашютных и высадка планерных войск осуществлялись под руководством командира 18-го американского воздушно-десантного корпуса генерал-майора М. Риджуэя.

В состав корпуса входили две воздушно-десантные дивизии: 6-я английская (командир генерал-майор И. Боле) и 17-я американская (командир генерал-майор У. Майли), отличившаяся в битве за Арденнский выступ. Переброска корпуса обеспечивалась 9-м транспортно-десантным авиационным командованием (командующий генерал-майор П. Уильямс).

Весна 1945 г. ознаменовалась активными боевыми действиями в долине р. Рейн. Перемолов все силы, которые немецкое командование смогло выделить для зимнего наступления 1944/45 г., войска союзников снова перешли в наступление. Переправившись через реку Рур, они продолжали стремительно продвигаться на восток и наконец вышли к берегам Рейна. Это было началом подготавливавшегося окончательного удара в самое сердце Германии.

На северном фланге наступающих войск форсирование Рейна должно было произойти на участке фронта, занимаемом 21-й группой армий под командованием фельдмаршала Монтгомери. Операция была поручена 2-й английской армии (командующий генерал-лейтенант М. Демпси).

Для выполнения поставленной задачи в помощь 2-й армии был придан 18-й американский воздушно-десантный корпус, состоявший из двух воздушно-десантных дивизий. Форсировать

реку было решено несколько севернее Везеля (см. ранее рис. 13). Предварительный приказ командиру корпуса генерал-майору Риджуэю был отдан 9 февраля. День десантирования был ориентировочно назначен на 24 марта. 18-й воздушно-десантный корпус имел задачу захватить путем выброски и высадки воздушно-десантных войск важные в тактическом отношении участки местности и тем нарушить оборону противника на линии реки Рейн в районе Везеля; быстро расширить плацдарм, захваченный форсировавшими Рейн английскими наземными войсками, и обеспечить проведение дальнейших наступательных действий 2-й армии.

Было решено, что воздушно-десантные войска произведут десантирование вблизи от оборонительных сооружений немцев или прямо на них и блокируют переправы через реку. Требовалось захватить мосты и тактически важную местность на глубину от 8 до 16 км от реки и удерживать их до подхода наземных войск.

Противник находился в несколько более благоприятном положении, чем некоторое время назад. Две немецкие дивизии, 7-я парашютная и 84-я пехотная, обороняли район, где должна была переправляться 2-я армия. Обе дивизии до этого понесли большие потери, но имели время для пополнения после недавнего отхода за Рейн. В дивизиях были приняты специальные меры предосторожности против возможной выброски (высадки) воздушного десанта: артиллеристы все время находились на своих позициях; отборные специально сформированные противодесантные части занимали все вероятные районы выброски и высадки.

Таково было положение у противника в тот момент, когда заканчивалась разработка плана действий 18-го корпуса. Командующие 21-й группой армий и 1-й союзной воздушно-десантной армией приняли ряд решений, в которых была ясно изложена вся суть предстоящей операции. Они сводились к следующему:

1. Высадка воздушно-десантных войск должна быть произведена непосредственно вслед за началом наступления сухопутных войск, форсирующих реку в ночь на 24 марта. Десантирование должно быть проведено утром 24 марта.

2. Районы десантирования должны находиться в пределах досягаемости огня артиллерии среднего калибра, имеющейся в распоряжении 2-й армии.

3. Все воздушно-десантные силы должны быть переброшены одновременно. Постепенное накопление сил в районе десантиро-

вания, как это было при проведении Нормандской и Голландской операций, не допускается.

4. Переброска предметов снабжения должна быть произведена через несколько часов после выброски первого эшелона (в действительности предметы снабжения были доставлены через 6 часов после выброски 1-го эшелона).

5. Десантирование войск должно производиться непосредственно на объекты или вблизи от них.

Планирование в 18-м корпусе успешно продвигалось вперед. В окончательном варианте план предусматривал высадку двух дивизий на одной линии, причем 17-я дивизия десантировалась на правом фланге. В общем, согласно плану, войска должны были захватить рощи и высоты в 5—8 км к востоку от Рейна, а также мосты через реку Иосель, затем изолировать Везель и установить связь с американской 9-й армией, посла чего быть готовыми для продвижения на восток. Ожидалось, что воздушно-десантные дивизии будут выведены из боя на седьмой день операции.

Планирование в дивизиях шло параллельно с планированием в корпусе. Все подразделения были хорошо проинструктированы и готовы к действиям с наступлением темноты 23 марта.

Транспортные самолеты размещались на 11 аэродромах в Англии и на 15 аэродромах во Франции. Планы полета составлялись, исходя из точного расчета времени. Со своих аэродромов эскадрильи направлялись в районы сбора авиакрыльев, а оттуда на исходный пункт в Авре (Бельгия). Для проведения операции были созданы три отдельные колонны транспортных самолетов. Насколько трудной была задача расчета маршрутов по времени, можно представить себе, если учесть, что воздушная армада состояла по крайней мере из пяти типов самолетов, различных по своим летно-техническим данным и скорости. Например, воздушная колонна американской 17-й дивизии состояла из 298 транспортных самолетов с парашютистами и 610 самолетов, буксировавших 906 планеров (из них 314 самолетов буксировали по одному планеру и 296 — по два планера). Самолеты с парашютистами были двух типов: 226 самолетов С-47 и 72 самолета С-46.

Наибольший интерес представляет то, что авиатранспортная колонна с парашютистами (две парашютные полковые боевые группы и командный эшелон штаба дивизии) состояла только из 298 транспортных самолетов и занимала воздушное пространство всего в течение 30 минут. Остальная часть штаба дивизии со спе-

циальными дивизионными частями, инженерным батальоном, зенитным и противотанковым дивизионом, полком планерной пехоты и двумя планерными дивизионами полевой артиллерии размещалась на 610 транспортных самолетах, и на их переброску по воздуху потребовалось 1 час 48 мин. Способы буксировки планеров, применявшиеся в этой операции, были не вполне совершенными. Так, например, если бы вместо 90-метровых буксирных тросов применялись короткие жесткие буксирные стержни, время пребывания колонны в воздухе можно было бы сократить.

В день десантирования стояла прекрасная теплая весенняя погода. Маршрут полета проходил над районом расположения 82-й дивизии близ Реймса. Моя машина летела выше колонны, чтобы иметь лучший обзор. Самолеты держались на высоте от 600 до 900 м, построившись в строгие боевые порядки. Картина была непередаваемая. Три колонны самолетов строем из девяток с двумя планерами на буксире летели по направлению к Рейну. Восточный берег реки был весь закрыт пылью и дымом — очевидно, вследствие только что окончившейся бомбардировки и артиллерийского обстрела. На ближнем (западном) берегу Рейна были ясно видны выложенные из полотнищ буквы, служившие указателями трассы для пилотов транспортных самолетов. Возле них были видны также желтые дымовые сигналы. Трудно представить себе, чтобы в этих условиях кто-либо из пилотов мог серьезно отклониться от курса.

Воздушная армада неуклонно продвигалась вперед. Как только она пересекла реку, ее встретил сильный огонь зенитных орудий. Несколько самолетов и планеров резко пошли вниз, объятые пламенем; много самолетов загорелось уже на обратном пути, после выброски войск. Экипаж моего самолета насчитал в воздухе сразу 23 горевшие машины. Однако по трассе летели все новые и новые самолеты, экипажи которых мужественно продолжали полет, не страшась жуткого зрелища, развернувшегося перед ними. Может быть, общая картина выброски и высадки представлялась мне особенно страшной издалека, но все же несомненно, что пилоты транспортных самолетов проявили подлинный героизм. Потом выяснилось, что из общего числа принимавших участие в операции транспортных самолетов 440 были сильно повреждены, а 53 сбиты истребителями и огнем зенитной артиллерии противника.

Несмотря на значительные потери в воздухе, все воздушно-десантные подразделения были доставлены в районы их действий.

Кроме 513-го парашютно-пехотного полка американской 17-й дивизии, все подразделения точно прибыли в назначенные им районы. В течение двух часов на корпусной плацдарм было доставлено в общей сложности 17 122 человека, 614 виллисов, 286 артиллерийских орудий и минометов, сотни тонн бензина, продовольствия и боеприпасов. 513-й парашютно-пехотный полк приземлился в районе 6-й английской дивизии приблизительно на 300 м севернее назначенного ему участка. Заслуживает внимания рассказ командира этого полка полковника Дж. Коуттса:

«Мы летели на самолетах С-46 через Рейн в направлении везельского плацдарма. Всем было интересно знать, как эти самолеты выдержат свое первое боевое испытание. Лично мне машина очень нравилась. Однако позже нам пришлось быть свидетелями того, как около двух десятков этих самолетов было сбито над корпусным плацдармом. Только один самолет с десантниками разбился, но вследствие больших размеров самолета, поднимавшего целый взвод, это все равно было серьезной потерей.

Мой полк с несколькими приданными ему инженерными и медицинскими подразделениями поднялся в воздух на 72 самолетах С-46 с аэродрома возле Амьена. Мы летели по маршруту, который был назван крайним правым потоком. Так как самолеты С-46 имеют большую скорость, мы вылетели позже, чем самолеты С-47, и обогнали правый поток самолетов, которые поднялись с континентальных аэродромов. Мы должны были догнать самолеты С-47, затем обойти их и снова лечь на прежний курс, прежде чем голова 313-й группы (самолеты С-46) достигнет Рейна. Однако расчет времени был неточен, и мы немного запаздывали. Когда мы пересекли Рейн, колонна самолетов С-46 еще не успела стать на заданный курс. По-моему, это и заставило нас начать выброску севернее выбранного ранее района десантирования. Возможно, было бы лучше, если бы скоростные самолеты летели по намеченным маршрутам на большей высоте, а приближаясь к районам высадки, обгоняли менее скоростные самолеты и снижались перед их фронтом.

Когда наши самолеты пересекли западный берег Рейна, мы приготовились к прыжку. В фюзеляже вдруг начали появляться маленькие дырки с неровными краями. Я понял, что мы попали под огонь немецких зениток. Левый мотор

загорелся. Я взглянул на ручные часы: дотянет ли самолет? Он дотянул. Наш пилот держался в строю еще немного более трех минут, несмотря на обстрел зенитных орудий и пожар внутри. Среди рева множества моторов я различал резкие звуки орудийных выстрелов. Я знал, что мы близко от цели. Вот зажглась зеленая лампочка, и мы покинули горящий самолет. Я помню, что взглянул вниз в тот момент, когда мой парашют раскрылся. Мы были примерно на высоте 150 м, и немцы обстреливали нас во время спуска. Однако они зря тратили патроны, в воздухе было ранено всего лишь несколько солдат.

Приземлившись и освободившись от парашюта, я начал искать глазами ферму и фруктовый сад, которые должны были здесь находиться. Скоро мне показалось, что я заметил их сквозь легкую дымку, и надеялся, что мои ребята спустились прямо туда. Позже я понял, что ошибся. Привычный шум боя доносился со всех сторон. Мне особенно запомнился свист пуль и мерзкий тяжелый звук разрывов немецких мин. Мой радист был ранен. Через полчаса мы нашли другого радиста, и наш небольшой отряд двинулся к северу. Я начал разыскивать заученные ориентиры, но не мог их найти. На пути попадалось все больше и больше английских парашютистов в беретах вишневого цвета. Я видел, как приземлялись английские планеры «Хорса». Кто-то из нас ошибся местом выброски — или англичане, или мы. Через переводчика от одной крайне перепуганной немецкой семьи мы узнали, что находимся северо-западнее, а не юго-западнее Хамминкельма. Англичане были в своем районе, а мы ошиблись.

Примерно через 30 минут южнее нас послышалась сильная перестрелка, и мы двинулись туда. К этому времени уже собрались все пехотные батальоны и штаб полка. Не было только артиллерии. Однако через несколько минут командир артиллерийского дивизиона полковник Бут вызвал нас по радио и спросил, куда же девалась пехота. Его дивизион приземлился точно в указанном районе выброски и вел бой. Несмотря на это, Бут собрал 12 орудий и доложил о готовности дивизиона к выполнению стоявших перед ним задач.

Пехота построилась в колонны побатальонно и направилась в свой район десантирования, от которого мы находи-

лись примерно в 5 км. Мы приняли правильный походный порядок — если учесть, что мы не имели ни малейшего понятия о том, где и с каким сопротивлением мы можем столкнуться. В действительности противник кое-где оказал упорное сопротивление. Нам удалось связаться со штабом дивизии по радио, и благодаря превосходной, но несколько необычной поддержке нашей артиллерии после полудня мы достигли своего района выброски. Артиллерийская поддержка была необычной потому, что артиллерия находилась впереди нас и ей приходилось вести огонь в нашу сторону. Действовала она очень хорошо и крайне сбивала с толку немцев. К наступлению темноты мы уже заняли свои объекты, подавив все очаги сопротивления. Мы захватили около 2000 пленных. Оборона немцев, несомненно, была взломана, и они были разбиты.

Наш тактический успех в таком необычайном положении определило то, что пилоты наших транспортных самолетов доставили нас всех вместе, цельными тактическими группами, несмотря на сильное противодействие зенитной артиллерии и дымку над полем боя, делавшую почти невозможным точный выход в назначенные пункты выброски».

Высшая ступень воздушно-десантных операций

Операция «Вэрсити» представляет собой высшую ступень развития, достигнутую воздушно-десантными и транспортно-десантными авиационными частями. Командиры и пилоты извлекли много полезного из этого опыта. Едва ли еще когда-либо в истории человек делал такие быстрые шаги в развитии совершенно нового вида военной техники. И все же пионеры транспортно-десантной авиации и воздушно-десантных войск лучше, чем кто-либо другой, понимают, что этот вид военной техники все еще находится в первоначальной стадии своего развития.

Создание более крупных и быстроходных самолетов, увеличение дальности их полета, усовершенствование техники приземления, большое рассредоточение средств обороны, являющееся следствием применения атомного оружия, — все это ясно говорит о том, что будущее всякой армии, желающей одерживать победы, — в воздухе.

Операция «Вэрсити» была второй воздушно-десантной операцией корпусного масштаба. Армии, так же как и корпуса, могут

сражаться как воздушно-десантные. Чтобы победить в будущем, они должны стать таковыми.

Последняя воздушно-десантная операция — оккупация Японии

Предположение о том, что Вторая мировая война начнется с мощных и яростных атак военно-воздушных сил, высказывалось еще задолго до Мюнхена. Немногие, однако, верили в то, что военно-воздушные силы достигнут такого развития, при котором они смогут закончить войну.

После кровопролитных наземных боев за острова Иводзима и Окинава большинство офицеров союзных сухопутных войск пришло к убеждению, что только амфибийное вторжение на территорию собственно Японии может обеспечить окончательную победу. С другой стороны, офицеры ВВС полагали, что поставить японцев на колени можно лишь непрерывными, все возрастающими по силе бомбардировками с воздуха.

В действительности вторжение американских войск в Японию носило комбинированный характер: в нем участвовали как сухопутные, так и военно-воздушные силы. На территории собственно Японии первой высадилась воздушно-десантная дивизия с группами специалистов.

В середине августа 1945 г., когда переговоры с японцами о сдаче были закончены, американская 11-я воздушно-десантная дивизия была сосредоточена южнее Манилы. Там дивизия получила приказ подготовиться к действиям против Японии, причем еще не было известно, будет ли десант выброшен или высажен. Оставив тяжелое вооружение на месте, дивизия 15 августа 1945 г. перебазировалась на остров Окинава. Переброска была закончена через 29 часов на бомбардировщиках B-24 и обычных транспортных самолетах.

Нельзя было терять времени. Дивизия должна была вылететь в Японию через 24 часа, предварительно получив более 600 виллисов у частей, находившихся на острове. Однако вылет откладывался со дня на день то из-за непонятных отговорок со стороны японцев (очевидно, они уничтожали документы и военные архивы), то из-за разразившегося внезапно тайфуна. Передовой отряд десантных войск под командованием полковника С. Т. Тенча вылетел только 28 августа. Тем временем на Окинаве было сосредо-

точено более двухсот самолетов С-54 транспортной авиации ВВС, благодаря чему перелет в Японию проходил в сравнительно благоприятных условиях. Первым полным боевым подразделением, высадившимся на японской земле, был батальон 188-го планерного пехотного полка 11-й воздушно-десантной дивизии. За ним последовали, как только позволили условия, другие подразделения 11-й дивизии. Поскольку первыми эшелонами требовалось отправить большое количество личного состава высших штабов, да к тому же тайфун вызвал сорокачасовую задержку, переброска всей дивизии заняла девять дней.

Это показывает, что может случиться при оккупации территории противника воздушно-десантными войсками, когда плацдарм обеспечен. Не следует перебрасывать на плацдарм больше боевых подразделений, чем требуется для его удержания, иначе понадобится много подразделений обслуживания. В этом отношении можно провести параллель между воздушно-десантным плацдармом и портом выгрузки. Разница заключается лишь в том, что на воздушно-десантном плацдарме потребуется намного больше подразделений обслуживания, чем на береговом плацдарме, так как самолетами можно доставлять грузы быстрее.

Воздушная доставка войск в этой последней операции не представляет собой ничего нового, так как в данном случае войска не встретили никакого сопротивления со стороны противника, а проведение операции растянулось на длительный период времени. Фактически вся операция свелась по существу к переброске людей и вооружения почти в условиях мирного времени.

Наиболее важным является то, что последний ход в длительном состязании с японцами сделали ВВС, за которыми следовали воздушно-десантные войска. Такого рода операция может оказаться самой легкой или самой тяжелой. Однако независимо от того, на кого будет возложена подготовительная работа — на бомбардировщики или на управляемые снаряды, за ними обязательно должны последовать какие-то войска. Только с их помощью можно окончательно сломить волю противника к сопротивлению, быстро использовать временные трещины в его обороне и перенести военные действия в сердце территории противника, где будет достигнута окончательная победа. В этом главным образом и будет заключаться роль воздушно-десантных войск в будущей войне.

Глава VI

ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫЕ АРМИИ БУДУЩЕГО

Будущее наших вооруженных сил в воздухе. Личный состав и все необходимое для ведения боя должны быть приспособлены для переброски по воздуху. Только с помощью авиации мы сможем вести будущую войну в соответствии с принципами внезапности, массирования и экономии средств. Только максимальное использование огромных возможностей авиации позволит полностью сочетать принцип рассредоточения войск в обороне с принципом быстрого массирования их для нанесения контрударов по противнику. Это как раз те качества, которыми должны обладать современная армия и армия будущего. Эти положения останутся верными даже в том случае, если атомная энергия не будет использована в войне. С применением атомной энергии в военных целях они станут аксиомой.

Несомненно, на протяжении всей истории человечества ничто не оказывало такого сильного влияния на психику, как атомная бомба. Она меняет и должна коренным образом изменить все наши взгляды на методы ведения войны. Я говорю это вопреки утверждению многих авторитетных военных специалистов, считавших, что атомная бомба внесет небольшие изменения в методы ведения наземных операций. По-моему, мы, профессиональные военные, еще слишком медленно реагируем на такие радикальные изменения, которые опрокидывают все ранее испытанные методы и средства, служившие нам на протяжении многих лет. Я надеюсь, что рассмотренные в этой главе принципы будут способствовать дальнейшему развитию военной мысли, от которой зависит наша национальная безопасность. Сейчас все, что я пишу, может показаться фантазией, но со временем, я уверен, эта фантазия станет реальной действительностью.

Характер стратегии и тактики вооруженных сил в любую эпоху всегда зависит от средств ведения войны, имеющихся в данный период времени. Особенно важными средствами являются вооружение, транспортные средства и снаряжение. Поскольку эти средства совершенствуются и изменяются, возникает необходимость в изменении стратегии и тактики. Однако важно отметить, что принципы, лежащие в основе методов ведения войны, не из-

меняются. Поэтому при тщательном и всестороннем изучении тенденций в развитии средств ведения войны можно определить, какими будут эти новые методы. Размах и темпы будущей войны зависят от развития нашего вооружения, транспортных средств и снаряжения.

Сухопутные войска, безусловно, будут необходимы

Прежде всего я исхожу из того, что для ведения наземных боевых действий всегда будут необходимы сухопутные войска. Вопреки мнению тех, кто утверждает, что победа может быть достигнута только лишь одной авиацией (Дуэ и Северский), я полагаю, что любая воздушная бомбардировка или обстрел управляемыми снарядами потребует использования живой силы для закрепления успеха.

Неизвестно, насколько ожесточенными и продолжительными будут следующие за этой бомбардировкой наземные бои, но необходимость в таких боях всегда останется. Она останется не потому, что найдут эффективные средства активной обороны против атомного нападения — таких средств создать нельзя, а потому, что примут целый ряд мер пассивной обороны. Прежде всего, обороняющийся прибегнет к рассредоточению. Многие военные сооружения будут укрыты под землей; под землей будут находиться также и войска, готовые к проведению внезапных атак и контратак. Особенно выгодными объектами для воздушно-десантных войск станут стартовые площадки управляемых снарядов, запасы стратегического сырья, используемого для производства атомных бомб и боевых головок управляемых снарядов, военные заводы, производящие атомные бомбы и управляемые снаряды, политически чувствительные районы, аэродромы, районы сосредоточения воздушно-десантных войск и тактически важная местность, благоприятствующая созданию воздушно-десантного плацдарма.

Учитывая традиционную мирную политику нашей страны, мне кажется, можно предположить, что по крайней мере в начале военных действий все эти объекты могут быть атакованы воздушно-десантными войсками противника. Это значит, что при высадке воздушного десанта противника с целью захвата объектов на нашей территории перед нами встанут две тактические возмож-

ности: либо уничтожить созданный противником плацдарм посредством управляемых снарядов, либо попытаться захватить его при помощи наших воздушно-десантных войск.

Однако если наши войска будут сильно разбросаны по большой территории, как это и должно быть, то быстро сосредоточить их в нужном месте можно только при помощи авиации.

Основная проблема успешного использования воздушно-десантных частей состоит в том, чтобы на скоростных самолетах перебросить в нужный район личный состав и достаточное количество огневых средств. При наличии эффективной авиационной поддержки воздушно-десантные войска должны быть в состоянии уничтожить любые сухопутные силы противника. Для этого они могут использовать три известных в настоящее время средства доставки живой силы и боевой техники: парашюты, планеры и транспортные самолеты. Потенциальные возможности дальнейшего их развития ясно покажут будущие возможности воздушно-десантных войск.

Парашюты

В конце Второй мировой войны парашюты, которые использовались воздушно-десантными частями, были приспособлены для выброски отдельных парашютистов вместе с их личным оружием, продовольствием и боеприпасами на несколько дней боев. Приземляющиеся парашютисты обычно имели при себе винтовку, пистолет-пулемет или автомат со 150—200 патронами. Одновременно с парашютистами с того же самолета сбрасывались в грузовых контейнерах минометы, станковые пулеметы, безоткатные орудия, ружья «базука», 75-мм гаубицы и все необходимое для борьбы с противником от пехотинца до тяжелого танка. Контейнеры с оружием, спускаемые на грузовых парашютах, достигали веса до 113 кг. Много опытов проводилось по сбрасыванию тяжелых грузов с использованием нескольких обычных парашютов, скрепленных вместе, или специальных крупногабаритных парашютов, но, насколько мне известно, практического осуществления эти новые методы во время войны не получили.

Парашюты, которые мы использовали, были спроектированы для выброски с самолетов, летящих со скоростью 160—190 км/ч. При этих условиях отдельный парашютист мог изготовиться к наземному бою менее чем через минуту с момента прыжка, а хо-

рошо обученный парашютный батальон мог вести организованный бой уже через 20 минут после приземления. В основном, чего не хватало еще такому батальону — это средств наземной транспортировки и противотанкового оружия большой пробивной силы и дальнобойности. Не было также легких раций дальнего действия, и ощущался недостаток в медицинском обслуживании.

После окончания войны началось проектирование и экспериментальное опробование парашютов, с помощью которых можно было бы совершать прыжки с самолетов, летящих на значительно больших скоростях, и сбрасывать более тяжелые грузы. Парашюты опробовались также на надежность в действии и легкость в отцеплении. Работа в области конструирования таких парашютов ведется и в настоящее время как в нашей стране, так и за границей.

Проблема оставления самолетов на больших скоростях решается с нескольких точек зрения. Проводятся опыты по использованию резиновых свободных концов подвесной системы с вставленными в них стальными пружинами, которые ослабляют динамический удар при раскрытии парашюта. Недавно испытывались обычные парашюты с такими пружинящими подвесными системами. Парашютисты прыгали при скорости 280 км/час и не получали никаких повреждений. Другим решением этой проблемы является уменьшение площади купола, подвергающейся действию динамического удара в момент раскрытия парашюта. В этой области значительных успехов добились немцы, которые изобрели ленточный парашют. Так как этот парашют имеет большую скорость снижения по сравнению с обычным парашютом, то он должен применяться как тормозной, а запасной — для приземления.

Но наилучшие результаты до сих пор давала техника «рифования» парашюта стандартного типа, т. е. установка металлических колец на стропы в определенном месте под куполом. Если рифовое кольцо охватывает стропы точно под куполом главного парашюта, то его полное раскрытие происходит со значительной задержкой, пока давление в куполе не заставит кольцо соскользнуть по стропам вниз. В результате такой задержки парашютист или груз получает возможность значительно снизить начальную скорость падения. Если поместить кольцо у нижнего конца строп, то парашют раскроется без всякой задержки. Во время испытаний с помощью рифовых колец удавалось точно регулировать раскрытие парашюта. Такие кольца были надеты на парашют перед выброской 75-мм вьючной гаубицы из самолета С-82. Это дало возможность старше-

му группы парашютистов, находясь в самолете, обеспечивать раскрытие вытяжного парашюта в нужное ему время простым сдерживанием рифового кольца. Путем такого регулирования удалось добиться того, что вьючная гаубица свободно падала несколько секунд, а затем срабатывал вытяжной парашют.

Мы надеемся, что удастся сконструировать такие парашюты, которые позволят безопасно прыгать с самолета при скорости полета в несколько сот километров в час. Особенно интенсивно ведется работа по конструированию парашютов для летчиков-истребителей. Однако сбрасывание парашютистов на больших скоростях полета чрезвычайно осложняет тактику использования воздушно-десантных войск, и в конце концов вполне вероятно, что сбрасывание десанта по-прежнему будет осуществляться при сравнительно небольших скоростях полета — от 160 до 240 км/час.

Скорость полета современных транспортных самолетов во время выброски парашютистов обычно составляет от 160 до 190 км/час. Если сбрасывают взвод (36—44 парашютиста с их вооружением), рассеивание происходит в полосе длиной от 700 до 900 м. Парашютисты выбрасываются из самолета через две двери, расположенные по обе стороны фюзеляжа. С самолета обычно сбрасывается взвод. Большое рассеивание парашютистов при сбрасывании ставит перед командиром взвода нелегкую задачу по сбору своих солдат, особенно если сразу же после приземления взвод будет атакован сильным противником. Увеличение рассеивания в два-три раза еще больше усложнит эту и без того чрезвычайно трудную задачу. Решение вопроса может быть найдено в конструировании транспортных самолетов, имеющих несколько дверей для выброски парашютистов, однако этот вопрос мы будем рассматривать ниже.

Вопрос о сбрасывании с парашютами более тяжелых грузов требует большого внимания. В этой области особенно хороших результатов добились англичане. Недавно им удалось сбросить грузы весом до 2700 кг на трех парашютах диаметром 12,6 м при скорости спуска от 6 до 7,2 м в секунду. Опыты показали, что с парашютами можно успешно сбрасывать 87,6-мм пушки, 105-мм и 75-мм орудия и тягачи к ним.

В настоящее время испытываются два новых способа уменьшения скорости спуска грузов с парашютом, которые дают хорошие результаты. В одном случае к сбрасываемому грузу прикрепляется U-образная труба, заполненная песком и снабженная поро-

ховым зарядом. В момент приземления груза патрон автоматически подрывается и производит выстрел песком о землю, амортизирующий удар груза. Во втором случае уменьшение скорости спуска груза осуществляется принудительным прыжком парашюта перед приземлением. Для этого под куполом парашюта, близ его вершины помещают небольшой пороховой заряд, соединенный с подвешенным под грузом лотом. При ударе лота о землю заряд подрывается и взрывная волна подбрасывает парашют вверх. Сила удара груза о землю смягчается, и груз плавно ложится на землю.

Во время проводившихся на аэродроме Райт-Филд испытаний был удачно произведен парашютный спуск 75-мм вьючной гаубицы весом в 1019 кг. Орудие было сброшено с самолета С-82 при помощи небольшого вытяжного парашюта. Сначала раскрылся вытяжной парашют, который в свою очередь раскрыл главный парашют диаметром 27 м. Удар о землю оказался не сильнее толчка, испытываемого орудием при откате, в результате чего орудие не получило никаких повреждений. На этих же испытаниях оказалось, что на одном парашюте диаметром 45 м или на двух парашютах (один диаметром 45 м, другой 27 м) можно сбросить орудие и его тягач. Были также высказаны предположения о возможности сбрасывания с парашютами бронетранспортеров для парашютно-десантных войск. Последнее предложение заслуживает всяческого внимания.

Планеры

Существует много различных типов планеров — начиная от небольшого штурмового планера, примененного немцами на острове Крит, и кончая огромным планером типа «Гамилькар», который использовали во Франции англичане. В этих двух типах воплощены совершенно различные взгляды на использование планеров. В то время когда небольшой немецкий планер использовался для переброски нескольких пехотинцев с полным боевым снаряжением, на «Гамилькарах», поднимающих более 8 т груза, доставлялось на воздушно-десантный плацдарм тяжелое вооружение, которое нельзя было перебросить никакими другими средствами.

Степень пригодности планера для военных целей определяется его основными данными: грузоподъемностью, размерами грузовой кабины и дверей, а также посадочной скоростью. Важное значение имеют, однако, и другие данные, такие как прочность пола,

расположение и количество дверей, легкость управления и максимальная скорость полета. Командира воздушно-десантных войск прежде всего интересуют три вопроса: что можно перебросить с помощью планера, какая площадка нужна для его посадки, сколько времени займет его доставка в район десантирования. Во Второй мировой войне особенно успешно применялись американские планеры типа CG-4 и английские планеры типа «Хорса». Планер типа CG-4 поднимал до 1700 кг груза в следующих вариантах: двух солдат и одну 57-мм противотанковую пушку; 75-мм орудие; 105-мм орудие или один виллис. Серьезным недостатком этого планера было то, что на нем нельзя было перевозить орудие с тягачом.

Исключительно прочным по конструкции оказался планер из трубчатой стальной фермы с тканевой обшивкой. Этот планер имел скорость приземления около 96 км/час. Тысячи таких планеров использовались в воздушно-десантных операциях на Европейском континенте.

Английский планер «Хорса» поднимал до 3015 кг груза, т. е. одну противотанковую пушку или одно орудие и автомобиль «Виллис».

Однако, несмотря на большую грузоподъемность, он не пользовался успехом у американских десантников. Этот планер был сделан из фанеры, которая при посадке сильно трескалась, а при обстреле зенитной артиллерии (как это было, например, во время форсирования Рейна) легко воспламенялась.

Планер CG-4 имел один очень серьезный недостаток — вход в кабину был с носовой части. При первых же полетах 4 из каждых 5 планеров ударились при посадке об ограду, кирпичные стены или деревья, поэтому вытащить из них боевой груз оказалось невозможным. Отсюда был сделан вывод, что планеры должны иметь вход в кабину с хвостовой части. Как на планерах CG-4, так и на планерах «Хорса» использовались обычные буксирные тросы длиной 90 м. Эти планеры занимали в три раза больше воздушного пространства, чем следовало; кроме того, их полеты в облачную погоду были невозможны.

В настоящее время все усилия направлены на то, чтобы на основании опыта, приобретенного во время войны, улучшить планеры обычных типов. В производство уже поступили цельнометаллические планеры, открывающиеся с хвостовой части и пригодные для переброски в район десантирования материальной части, необходимой для успешных наземных действий воздушно-десантных войск.

Не вдаваясь в подробности тактики воздушно-десантных войск, следует отметить, что в конечном итоге мерилом эффективности действий воздушно-десантной части является ее способность удерживать захваченную территорию. По воздуху воздушно-десантная часть может покрыть громадные расстояния, но после высадки ей уже нет необходимости далеко передвигаться (исключение составляют лишь органы разведки и боевого охранения части). В условиях наземного боя, существующих сейчас, успех обороны района высадки зависит от способности находящихся в нем воздушно-десантных войск бороться с танками противника. Здесь планеры могут оказать большую поддержку воздушно-десантным войскам, доставляя им средства противотанковой обороны, артиллерию, автомашины для разведки и охранения, а также саперов для постройки аэродромов. Поэтому в настоящее время создаются планеры, которые будут перевозить груз весом в 4 и 8 т. Их конструкция в большей мере будет зависеть от прогресса в области развития транспортных самолетов. Ясно, что в воздушно-десантных операциях настанет такой момент, когда для переброски более тяжелых грузов выгоднее будет использовать самолеты, а не планеры. Видимо, для планера, используемого в тактических целях, предельная нагрузка будет составлять 10—12 т. Планеры, используемые в стратегических целях, будут иметь более крупные размеры – как, например, поднимавший 16 т гигантский планер «Голиаф», который немцы применяли в районе Средиземного моря.

Транспортные самолеты

В США имеются следующие типы транспортных самолетов стратегического назначения (полезная нагрузка — 4500 кг):

Самолет	Дальность полета в км
«Скаймастер» (С-54)	5900
«Стратокрузер» (С-97)	6000
«Констеллейшн» (С-69)	6200
«Рейнбоу»	6400
«Глоубмастер» (С-74)	7000
«Конститьюшн»	7200
ХС-99	16 000

Кроме этих больших самолетов, существует несколько типов менее крупных самолетов, из которых по крайней мере два доказали свою пригодность в боевых условиях. Самолеты С-47 и С-46 показали хорошие качества во время полетов под огнем противника, особенно С-47, который использовался с начала войны. Недавно для боевой подготовки воздушно-десантных частей в эксплуатацию поступил самолет С-82.

Летные данные самолетов

Тип	Крейсерская скорость в км/час	Полезная нагрузка в т	Дальность полета в км
С-47	256	3	1900
С-46	280	5	1200
С-82	320	5	1900

Идеальным типом транспортного самолета был бы самолет, способный перевозить воздушно-десантные войска со всем их снаряжением, артиллерией и транспортными средствами. Мне представляется, что это был бы большой транспортный самолет с двухбалочным хвостовым оперением, имеющий дальность полета до 3200 км и убирающееся шасси гусеничного типа, позволяющее производить взлет и посадку не только на специально оборудованных аэродромах, но и в местах, в настоящее время доступных только для планеров. Этот самолет должен иметь протектированные баки для горючего, бронезащиту для пилота, буксирные тросы для планеров с вмонтированными в них телефонными кабелями, сбрасываемые или отделяющиеся контейнеры и т. д. Такой самолет по прибытии на воздушно-десантный плацдарм после посадки или на высоте 1—2 м мог бы отцепить свой контейнер, который затем можно было бы использовать как наземное транспортное средство для воздушно-десантных войск, и тотчас же вернуться на свою базу за новым грузом.

Транспортные самолеты, используемые для военных целей, делятся на два класса: стратегического и тактического назначения. К первому классу относятся «Стратокрузер» и «Конститьюшн», ко второму — С-47 и С-46. В гражданской авиации в настоящее время используются и более крупные самолеты. В военном использовании транспортных самолетов и морских судов существует много общего. Крупные океанские суда оказались весьма пригодными для стратегической переброски войск. В течение нескольких лет мы старались приспособить обыкновенные суда

для высадки морских десантов. Для тактических целей приходилось строить специальные суда, такие как «LST», «LCT» и др. В настоящее время мы стараемся сделать то же самое и с транспортными самолетами. Во время войны мы использовали гражданские самолеты, несмотря на их недостатки, для выброски (высадки) воздушно-десантных войск, но теперь пришли к выводу, что для этой цели нужно строить специальные самолеты. Эти самолеты должны иметь ряд конструктивных особенностей.

Такая машина, если ее должным образом сконструировать, могла бы окончательно вытеснить парашют и небольшие планеры. Ее создание явилось бы большим шагом вперед по пути превращения всех наземных войск в воздушно-десантные, поскольку в специальной подготовке, необходимой сейчас для выполнения прыжков с парашютами, уже не будет необходимости.

В 1945 г. генерал Арнольд заявил, что в недалеком будущем тяжелые бомбардировщики будут заменены управляемыми снарядами. В сентябре 1946 г. Лоуренс Белл, президент компании «Белл Эйркрафт Корпорейшн», сказал, что основным оружием будет «управляемый снаряд дальнего действия, обладающий большой скоростью полета, с атомным боевым зарядом и автоматическим наведением на цель».

Большие возможности для воздушно-десантных войск предоставляет также вертолет, особенно если лопасти его несущего винта можно складывать на время нахождения вертолета в самолете-носителе. Если грузы можно было бы сбрасывать на вертолетах, то точность приземления их увеличилась бы во много раз.

Для оснащения воздушно-десантных войск боевым оружием уже сделано достаточно много. Новые типы вооружения, поступившие в распоряжение воздушно-десантных войск, такие как безоткатная артиллерия, реактивное оружие и пр., значительно повысили боеспособность этих войск. Теперь уже много шансов на то, что воздушно-десантные войска смогут не только оборонять себя, находясь в глубине территории противника, но и успешно вести наступательные действия.

Важные факторы воздушно-десантных операций

Опыт показал, что некоторые факторы имеют исключительно большое значение при проведении воздушно-десантных операций. Эти факторы следующие: достаточный самолетный парк, полная

Рис. 25

обеспеченность аэродромами отправки, дальности полета самолетов и размеры воздушного пространства, где должна господствовать наша авиация.

Сейчас интересно вспомнить, что еще до 1942 г. командование одного из наших основных военных училищ не верило в возможность проведения воздушно-десантных операций дивизионного масштаба, основывая свое мнение на том, что нам никогда не удастся обеспечить для этого нужного количества аэродромов. В то время казалось, что это их утверждение вполне обосновано. Однако уже с 1942 г. проблема аэродромов была решена (рис. 25, 29 и 30). В 1944 и 1945 гг. мы уже не пугались возможности поднять в воздух целый воздушно-десантный корпус. По мере роста грузоподъемности самолетов задача переброски воздушно-десантных войск становится все менее сложной. Однако в будущем эта проблема может снова стать исключительно серьезной, поскольку нам может понадобиться поднять в воздух целую армию, а может быть и больше, одновременно обеспечивая достаточное рассредоточение наших сил и средств в целях защиты от действия атомных управляемых снарядов.

Дальность полета самолетов, обратно пропорциональная полезной нагрузке, всегда определяла характер наших боевых действий. По-видимому, дальность полета транспортно-десантных

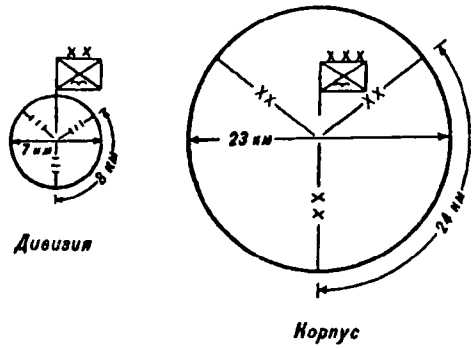


Рис. 26

Дивизия может захватить и удерживать в течение нескольких дней плацдарм периметром в 24 км. В будущем, в условиях значительно большего рассредоточения, весьма вероятно, что этот периметр может быть увеличен вдвое или втрое. В этих условиях наступающая дивизия, захватившая исходный район, вынуждена предпринимать те или иные действия в зависимости от характера обороны противника. Было бы гибельным для дивизии оставаться в скученном состоянии в районе диаметром до 7 км, если только ее не вынуждает к этому противник. Если создание плацдарма рассматривается как начальный этап крупной воздушно-десантной операции, то захват его было бы целесообразнее производить силами корпуса. Возможности корпуса, как видно на рисунке, в три раза превосходят возможности дивизии. По-моему, корпус является наименьшей войсковой единицей, с которой можно добиться тактического успеха в создании отдельного воздушно-десантного плацдарма. Он достаточно велик, чтобы иметь несколько посадочных районов и обеспечить безопасную высадку нескольких дивизий.

самолетов достигнет 3200 км. Такой же может стать и максимальная дальность полета наших самолетов тактической авиации, коль скоро развитие авиации пойдет по образцу развития морских сил. Крупные самолеты стратегической авиации в конечном счете будут высокоскоростными машинами большой грузоподъемности и с огромной дальностью полета, в то время как самолеты тактической авиации будут создаваться для решения специальных задач в непосредственной близости от противника.

На рисунке 27 схематически показано расширение воздушно-десантного плацдарма армии. После высадки первого корпуса (к концу второго дня высадки) воздушно-десантный плацдарм должен быть очищен и подготовлен для высадки второго корпуса. Пока прибывает второй корпус, части первого корпуса должны расширить плацдарм в направлении ожидаемого продвижения на глубину от 8 до 16 км. К ночи третьего дня создание плацдарма

должно быть закончено и выслана разведка в направлении предстоящего наступления, намечаемого на 5—7-й день. К 5—7-му дню операции на плацдарме должен быть организован армейский КП и развернуты наземные действия. Первый эшелон командования транспортно-десантной авиации должен прибыть на плацдармы высадки и начать действия к моменту прибытия первого эшелона армейского командования.

Воздушно-десантное наступление

В наступлении любая воздушно-десантная часть (соединение) должна предпринять следующие тактические действия:

1. Высадиться на территории противника и прочно закрепиться на ней, обезопасив себя от неожиданностей.

2. Доукомплектовать свои подразделения и пополнить запасы предметов снабжения.

3. Выдвинуться в заданный район боевых действий с целью выполнения поставленной перед частью задачи.

Можно сказать, что воздушно-десантная часть создает плацдарм примерно так же, как и войска морского десанта создают береговой плацдарм. Разница лишь в том, что воздушно-десантный плацдарм создается окружностью в 360°, а береговой плацдарм — обычно в 180°. Воздушно-десантный плацдарм — это два береговых плацдарма, соединенные тыльными сторонами друг с другом. Пополнения и предметы снабжения доставляются туда воздушным, а не морским путем. Что касается возможностей снабжения, то по воздуху за один час легче доставить несколько сот тонн предметов снабжения, чем такое же количество грузов морским путем за день.

На начальной фазе операции командование воздушно-десантного корпуса может использовать прибывающие на плацдарм части по своему усмотрению. Степень рассредоточения зависит обычно от характера задач, поставленных перед нижестоящими частями, расположения и величины районов выброски (высадки), количества посадочных районов, расположения, зенитной артиллерии и войск противника, а также и от возможного воздействия противника на высадку войск. Во время Второй мировой войны, при проведении Голландской операции, дивизии находились на расстоянии 32 км и более друг от друга; в Нормандии и при форсировании Рейна их фланги почти соприкасались. Обычно рассредоточение означает потерю управления, и тем не менее части

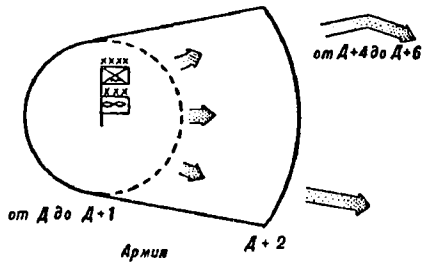


Рис. 27

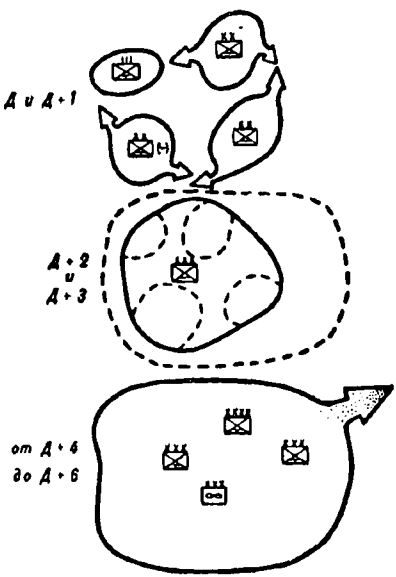


Рис. 28

должны быть сильно рассредоточены. Всегда следует иметь в виду, что тактическое рассредоточение является одним из средств пассивной обороны против атомных атак.

Анализ проведенных воздушно-десантных операций и оценка транспортной авиации будущего ясно показывают наши потенциальные возможности. На рис. 26, 27, 28, 29, 30 и 36 показано то, что может быть осуществлено в ближайшем будущем с помощью появляющихся сейчас средств. Рисунки носят схематический характер и служат лишь для иллюстрации идей.

Ко всем родам войск, в том числе и к воздушно-десантным войскам, можно применить старую поговорку: цепь не сильнее слабейшего своего звена. До сих пор речь шла о всей цепи — о цельном воздушно-десантном плацдарме. Ясно, что если отдельные подразделения, входящие в состав воздушно-десантной части, не имеют всех средств, полных возможностей и достаточного опыта для успешного ведения боевых действий, то воздушно-десантный плацдарм долго не просуществует.

Обеспечение одной воздушно-десантной дивизии

	1943	1945	1947	1949
Аэродромов	23	18	9	6
Самолетов	445	213	187	47
Планеров	997	997	354	250
Времени (мин.)	276	245	101	66

Тактика небольших подразделений воздушно-десантных войск мало чем отличается от тактики таких же подразделений наземных войск. Разница заключается лишь в способе приведения войск в порядок и в способе завязывания боя. Все воздушно-десантные части действуют на основании своих собственных правил. Они основаны на принципе, что для сбора подразделений после высадки должны быть использованы все средства, применению которых не может помешать противник: заметные ориентиры, ракеты, инфракрасные сигналы, дым, звуковые сигналы, радиосвязь и т. п. — все, что помогает сбору войск. В боевой подготовке небольших подразделений (частей) особенное внимание следует обращать на следующие моменты, характерные для действий воздушно-десантных войск:

1. Подразделение или часть должны иметь возможность вступить в бои немедленно после выброски (высадки).

2. Каждый десантник, подразделение или часть должны стремиться к удержанию в своих руках инициативы с момента выброски (высадки) и до захвата объекта или выполнения поставленной задачи.

3. Все части и подразделения должны быть постоянно готовы к обороне или к наступлению в любом направлении и во всякое время.

4. Воздушно-десантные части должны использовать все имеющиеся в их распоряжении подручные средства, а также оружие и оборонительные сооружения противника.

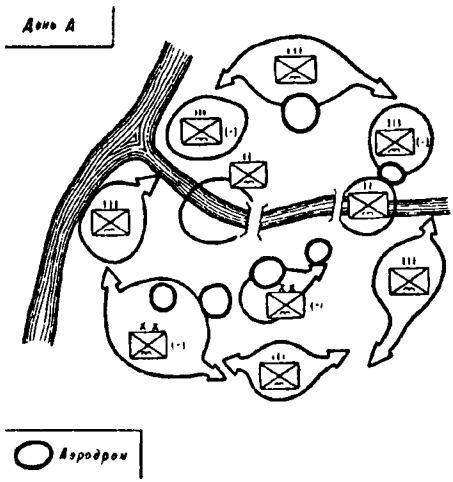


Рис. 29

Выше было показано расширение воздушно-десантного плацдарма, чтобы продемонстрировать возможности воздушно-десантных частей. На этом рисунке показана воображаемая тактическая обстановка. Плацдарм включает 6 аэродромов, захват которых должен быть поручен определенным частям. Если позволят зенитная артиллерия и дислокация войск противника, лучше всего произвести выброску непосредственно на эти аэродромы. Показанный на схеме плацдарм с одной стороны ограничен рекой, что обеспечивает естественную защиту от танков противника.

На плацдарме имеется два моста, захват которых всегда очень важен. Во время Второй мировой войны при проведении больших воздушно-десантных операций захват и удержание мостов всегда оказывали решающее влияние на исход боя за плацдарм. Они должны быть захвачены для того, чтобы войска первого эшелона смогли подтянуть резервы, противотанковую артиллерию, разведывательные автомашины и другие средства. Захват каждого моста должен быть поручен определенной части. Мосты следует захватывать одновременным ударом с двух сторон. Все командиры частей должны быть знакомы с планом их захвата на случай, если их часть случайно приземлится в районе этих мостов. В то время как некоторым частям поручается решение боевых задач сразу после высадки, на другие части возлагается задача установления контакта со своими войсками. Если транспортные самолеты точ-

но доставят воздушно-десантные войска в указанные районы, то в течение нескольких часов после высадки необходимо установить связь и обеспечить подготовку частей к бою.

Предположим, что к концу второго дня высадки удалось очистить от противника воздушно-десантный плацдарм, за исключением одного аэродрома в пределах плацдарма и еще одного рядом с

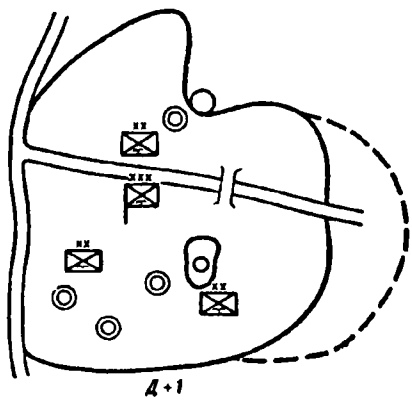


Рис. 30

плацдармом. Один из мостов во время боев был разрушен, а второй захвачен целым, и его можно использовать. Теперь все усилия нужно сосредоточить на захвате аэродрома в районе плацдарма; саперы должны приступить к постройке новых взлетно-посадочных полос и второго моста. Подходит время прибытия передовых групп второго корпуса. Части снабжения каждого эшелона должны обеспечить быстрый сбор грузов и устройство своих складов. Разведка обязана действовать активно во всех направлениях.

К наступлению темноты в D+1 первый эшелон десанта должен прочно закрепиться на данной местности и подготовиться к следующему этапу операции.

При умелом руководстве выносливые, хорошо обученные и соответствующим образом вооруженные войска могут выполнить любую из поставленных перед ними задач. Личный состав частей и соединений первого эшелона воздушно-десантных войск должен быть особенно тщательно отобран и надлежащим образом подготовлен, так как он порой вступает в бой, с тем чтобы победить или погибнуть. Другого выбора для него нет. Благодаря тому, что

в настоящее время проводятся мероприятия по дальнейшему развитию стратегической и тактической транспортной авиации, а также по усовершенствованию вооружения и большему рассредоточению частей, неизбежному в будущем, использование воздушно-десантных войск будет зависеть только от инициативы и храбрости их командиров.

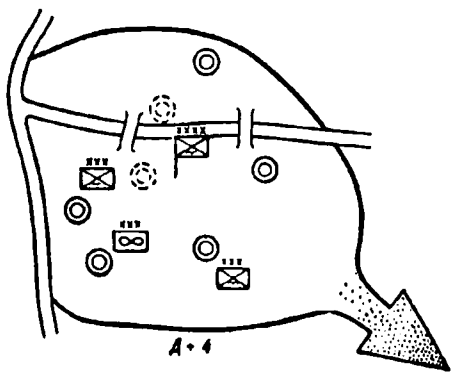


Рис. 31

К пятому дню высадки (D+4) на воздушно-десантном плацдарме должно находиться командование корпусов, воздушно-десантной армии и транспортно-десантной авиации. Саперы оборудовали две новые взлетно-посадочные полосы. Итак, командование транспортно-десантной авиации должно наладить работу на семи аэродромах. Полностью должны использоваться автомашины и разгрузочное оборудование. На самолетах, доставляющих грузы, нужно эвакуировать раненых. В это время воздушно-десантная армия должна перейти к следующему этапу операции.

Прежде чем перейти от тактики воздушно-десантных войск к другому вопросу, следует еще раз отметить аналогию, существующую между авиацией и флотом. В стратегическом отношении океанские коммерческие суда используются в сущности так же, как воздушный транспорт большого радиуса действия Из этого следует, что транспортные самолеты гражданской авиации малопригодны для тактической переброски войск, и точно так же, как в свое время мы перешли к использованию в амфибийных операциях специальных десантных транспортов и самоходных десант-

ных барж, мы должны создать специальные самолеты тактического назначения для воздушно-десантных операций. Крайне желательно создание специальных машин, которые могли бы передвигаться как по воздуху, так и по суше.

Кроме того, необходимо создать вспомогательные средства, которые должны быть выброшены на воздушно-десантный плацдарм для использования их в наземных действиях. В распоряжении первого эшелона воздушного десанта должны находиться тракторы и бульдозеры, специальные машины для разведки, а также различное оборудование для быстрого удаления деревьев и других препятствий на посадочных площадках. Труднее всего организовать и оснастить большое количество подразделений обслуживания, необходимых на воздушно-десантном плацдарме для приемки, складирования и распределения сотен тонн груза, доставляемых в очень сжатые сроки.

Американская промышленность в прошлом неплохо удовлетворяла все потребности наших вооруженных сил. Вряд ли есть основания сомневаться в том, что и в будущем она справится со всеми возложенными на нее задачами. Мы еще только приступили к разрешению ряда проблем, связанных с созданием новых воздушно-десантных транспортных средств и оборудования. Как только мы разрешим все эти проблемы, можно будет более разумно подойти к решению проблемы вооружения и организации воздушно-десантных частей, что позволит добиться значительного улучшения стратегических и тактических возможностей всех воздушно-десантных войск.

Глава VII

ПРОТИВОДЕСАНТНАЯ ОБОРОНА

Эффективность обороны от воздушных десантов во многом зависит от знания вооружения и возможностей воздушно-десантных войск противника. Знание рассеивает страх. В районах, где возможны военные действия, среди войск и гражданского населения нужно распространять хорошо иллюстрированные брошюры, подробно описывающие воздушно-десантные войска. Все, особенно гражданское население, должны понимать, что требуется от них при высадке воздушного десанта противника. Воздушно-десантные войска всегда нуждаются в транспорте, продовольствии, воде,

медицинской помощи и в помощи со стороны местных жителей, например при ориентировании на местности. Всего этого их и надо лишить. О появлении воздушно-десантных войск противника следует немедленно сообщать органам, ведающим обороной.

Командир обороняющихся войск должен изучить свой сектор и определить вероятные объекты нападения и возможные районы выброски (высадки) воздушных десантов. На основе этой оценки командир предпринимает первые меры пассивной обороны: устанавливает столбы и другие препятствия в районах предполагаемой выброски (высадки), минирует эти районы, организует наблюдательные пункты, определяет расположение боевых средств, производит маскировку оборонительных сооружений и закапывание проволочной связи. Необходимо обеспечить запасные средства связи. Кроме того, назначаются акустические и визуальные сигналы тревоги.

Важные тактические объекты, такие как аэродромы, районы возможной высадки войск и мосты, требуют специальной подготовки к обороне. Мосты подготавливаются для взрыва, так как разрушение моста часто является первым шагом к изоляции атакующих войск. Обеспечивается дистанционный подрыв с расстояния 1,5 км и больше на случай, если противнику удастся захватить мост целым. Устанавливаются пароли, и весь личный состав обучается пользованию ими. Тщательная подготовка пассивной обороны может в критический момент после высадки противника сыграть важную роль. Учитывая возможности противника, вероятный характер его действий и средства пассивной обороны, командир обороняющейся стороны составляет план активной обороны своего сектора. В таких важных местах, как аэродромы, районы возможной высадки войск, мосты, электростанции, военные заводы, стартовые площадки управляемых самолетов-снарядов и т. п., должны быть размещены гарнизоны, которые осуществляют разведку и прикрытие. Они первые извещают о месте выброски десанта и его силах, прикрывают подход своих более крупных сил, атакуя и блокируя воздушно-десантные войска противника.

Эти гарнизоны должны поддерживаться сильными подвижными противодесантными войсками, специально обученными и оснащенными для выполнения этой задачи. Против воздушно-десантных войск особенно эффективны бронетанковые войска. Штабы обороняющихся частей и соединений должны оборудовать

командные пункты и известить свой личный состав об их местонахождении. В случае высадки воздушного десанта противника обороняющиеся войска проводят мероприятия по его обнаружению, окружению и уничтожению.

Тактика, которой иногда следовали во время Второй мировой войны — немедленно атаковать высадившиеся воздушно-десантные войска противника всеми имеющимися средствами, — не оправдала себя. Главные силы могут вступить в бой позднее. В большинстве случаев разведывательные войска или войска прикрытия вначале должны сделать все возможное, чтобы установить расположение и состав войск противника. После этого вышестоящий командир решает, какими силами действовать против воздушного десанта.

Однако планы обороны представляют малую ценность, если они не проверены на учениях. Каждую деталь плана обороны необходимо тщательно обсуждать. Как можно чаще нужно проводить военные игры. Таким образом все знакомятся как с планами, так и с возможными действиями нижестоящих командиров при осуществлении этих планов.

И наконец, все планы обороны должны составляться в соответствии с новейшими требованиями тактики. Развитие боевой техники воздушно-десантных войск быстро идет вперед, и их возможности возрастают с каждым месяцем, поэтому планы нужно периодически пересматривать и проверять на учениях.

Организация и вооружение

Всякая военная организация должна быть прежде всего эффективной. Состав и структура любой организации, будь то боевая или обслуживающая, должны соответствовать тому специфическому виду деятельности, для которого эта организация создается.

Тактическая обстановка, создающаяся при проведении воздушно-десантных и противодесантных операций, настолько многообразна, что практически невозможно создать какую-то особую организацию с учетом всех случаев боя. В большинстве случаев вопрос решается непосредственным применением современного оружия, которым в настоящее время снабжены войска. В связи с расширением масштабов боевых действий увеличиваются размеры участвующих в них соединений и частей, и уже сейчас очевид-

но, что от структуры этих соединений и частей зависит также их способность успешно решать тактические задачи.

Посмотрим, как создавалась современная пехотная дивизия, почему она имеет такую структуру, и, исходя из этого, определим, какими должны быть боевые дивизии будущего.

Дивизия четырехполкового состава периода Первой мировой войны

Пехотная дивизия периода Первой мировой войны, известная как дивизия четырехполкового состава (рис. 32), состояла из двух пехотных бригад, по два пехотных полка в каждой. В дивизию также входили артиллерийская бригада из двух полков, инженерный полк и обычные части обслуживания. Это была очень сильная дивизия, насчитывающая приблизительно 20 000 человек. Обычно в начале наступления в действие вводилась одна пехотная бригада, а когда темп наступления снижался, в бой вступала вторая бригада, поддерживаемая всеми средствами дивизии. Штаб бригады, являясь тактическим штабом, часто подвергался критике, так как задерживал передачу приказов из штаба дивизии боевым частям. Организация была громоздкой, малоподвижной, недостаточно гибкой и предназначалась для действий только в одном направлении.

Дивизия трехполкового состава периода Второй мировой войны

Дивизия трехполкового состава периода Второй мировой войны (рис. 33) вполне удовлетворяла требованиям этой войны и отвечала уровню развития боевой техники. Легкая, насчитывающая 14 000 человек, дивизия была очень подвижной. Командир дивизии, поскольку штаба бригады не существовало, мог непосредственно влиять на боевые действия каждого из своих полков. В скоротечных боях на определенном направлении такая дивизия хорошо справлялась со всеми своими задачами. Однако в некоторых случаях дивизия трехполкового состава обнаруживала ряд недостатков, которые мы должны сейчас проанализировать.

Например, при обороне Нормандского побережья восточнее Сент-Мер-Эглиза командир немецкой трехполковой дивизии был поставлен перед проблемой отражения наступления с двух направ-

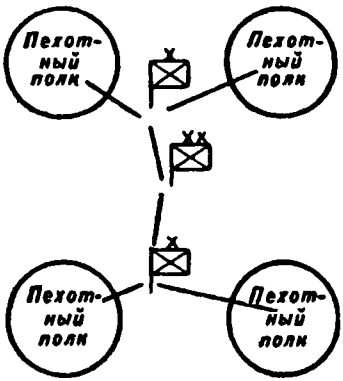


Рис. 32. Дивизия четырехполкового состава в Первой мировой войне

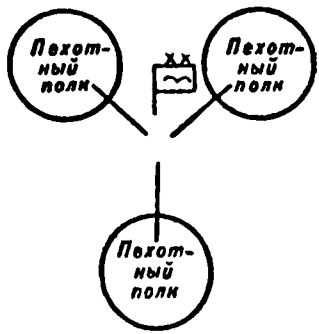


Рис. 33. Дивизия трехполкового состава во Второй мировой войне

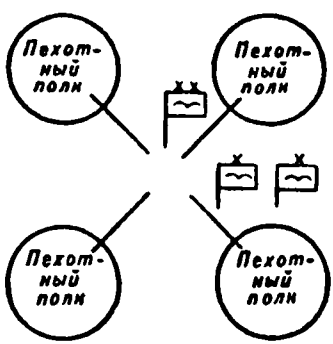


Рис. 34. Дивизия четырехполкового состава будущего

лений, каждое из которых было достаточно мощным, чтобы опрокинуть его дивизию. Ему было известно, что дивизия будет атакована как с моря, так и воздушно-десантными войсками с тыла. По своей структуре дивизия не годилась для решения этой двойной задачи. Командир дивизии пытался решить ее, разделив полк второго эшелона на две части. Случилось так, что воздушно-десантная дивизия приземлилась между этими частями и уничтожила их. Полки, находившиеся на берегу, были смяты морским десантом. При обороне Рейна (наступала 2-я английская армия) в марте 1945 г. немецкие дивизии были поставлены перед той же дилеммой и подверглись той же участи. Организация трехполковой дивизии была такой, что два ее полка могли быть введены в бой

против *известного* противника, а третий оставался в резерве. Если направление действий противника неизвестно и предугадать его невозможно, то эта дивизия оказывается не вполне эффективной, ибо она не в состоянии обеспечить круговую оборону.

Дивизия четырехполкового состава будущего

Организация дивизии будущего — а такая дивизия будет прежде всего воздушно-десантной или приспособленной к переброске по воздуху — должна быть очень гибкой. В обороне и в наступлении дивизия должна быть всегда готовой отразить удары со всех направлений. Командир дивизии должен иметь возможность непосредственно влиять на действия любого из его полков. На рис. 34 показана организация четырехполковой дивизии, в которой учтены все эти требования.

Каждый из четырех пехотных полков находится непосредственно под командованием командира дивизии. Пехотная дивизия делится на два боевых командования, подобных тем, которые были в бронетанковой дивизии[1] периода Второй мировой войны. Командир дивизии может включить в состав боевого командования любые два полка, что даст ему возможность вести боевые действия в любом направлении. Он, если этого требует обстановка, может создать боевое командование в составе более чем двух полков.

Артиллерия новой дивизии четырехполкового состава будет действовать под руководством командующего артиллерией дивизии. Она состоит из четырех дивизионов малого калибра и одного дивизиона среднего калибра.

Дивизия четырехполкового состава будет достаточно гибкой, ибо сможет действовать в любом направлении при обороне и обеспечит нужную глубину боевого порядка при наступлении. Однако дивизия должна оставаться легкой и подвижной. Численность пехотного полка не должна превышать 2400 солдат. Безусловно, дивизии необходимо более легкое полуавтоматическое оружие, чем винтовка М-1, а также ракеты, безоткатные орудия и ружья типа «базука» вместо нынешнего тяжелого оружия. Необходимо также, чтобы радио имело значительно большую дальность дей-

[1] В целях достижения гибкости и надежности управления, а также организации взаимодействия с другими родами войск на поле боя, бронетанковая дивизия армии США делится на три боевых командования (Combat Command) — «А», «В» и «С», которые предусмотрены штатами дивизии. Состав боевых командований дивизий зависит от задач, поставленных командиром дивизии. *(Прим. ред. 1957 г.)*

ствия, а радиоаппаратура — меньший вес. Учитывая, что в будущем воздушно-десантным войскам придется действовать рассредоточенно, крайне важно иметь надежные средства связи.

Дивизия должна оставаться боевой дивизией. Такому оборудованию, как передвижные души, прачечные подразделения, рефрижераторы и т. д., не место в боевой дивизии. Их можно привезти, когда в этом появится необходимость и позволит боевая обстановка. Продовольственные рационы должны быть легкими по весу и состоять из концентратов. Воздушно-десантные дивизии должны полностью использовать захваченные склады противника. Воздушно-десантные войска могут захватить у противника значительно больше предметов снабжения, чем наземные войска, так как в последнем случае противник обычно успевает уничтожить или увезти их. В этом отношении мы возвращаемся к методам снабжения во времена Чингисхана, которые особенно подходят для небольших воздушно-десантных частей. Однако воздушно-десантное вторжение большого масштаба должно быть обеспечено таким снабжением по воздуху, чтобы армия или армии вторжения могли, ни в чем не нуждаясь, существовать в глубине территории противника.

Аэродромы и снабжение

Крупные воздушно-десантные силы, безусловно, должны обеспечиваться достаточным количеством обслуживающих войск. Через несколько дней после первоначальной высадки воздушно-десантные силы должны захватить аэродром, способный принимать тяжелые транспортные самолеты. Всякий раз, когда это возможно, первоначальная выброска (высадка) должна проводиться с учетом этого важного обстоятельства.

После первых высадок десанта каждая дивизия должна иметь по крайней мере один аэродром для транспортных самолетов с полезной нагрузкой от 5 до 10 т.

Такие аэродромы иногда можно строить, используя отрезок шоссейной дороги с добавлением круговых рулежных дорожек, построенных инженерными частями воздушно-десантных войск. Такой аэродром является самым простым из военных аэродромов (рис. 35). Транспортные самолеты приземляются и выруливают по внешнему кругу до тех пор, пока ведущий самолет не достигнет взлетно-посадочной полосы. Части обслуживания разгружа-

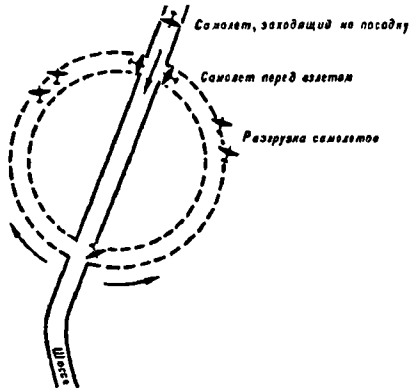


Рис. 35. Шоссе, используемое как взлетно-посадочная полоса

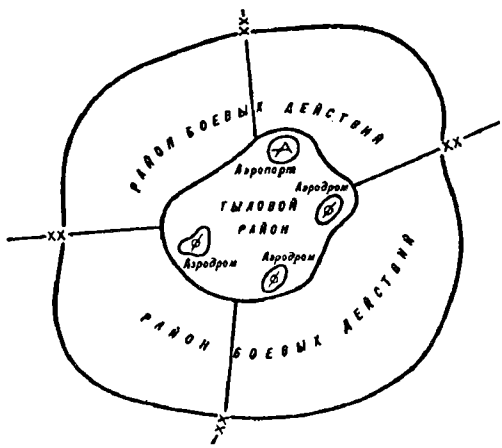


Рис. 36. Организация тылового района

ют самолет, и он улетает. На рулежных дорожках движение возможно в двух направлениях. Для эксплуатации аэродрома транспортно-десантным авиационным командованием назначается начальник аэродрома.

Такая система приема и отправки самолетов весьма успешно используется для учебных целей. В настоящее время сложность заключается в том, что боевые части и части обслуживания не успевают очищать зоны разгрузки до прибытия других самолетов.

Пропускная способность такого аэродрома приблизительно 200 т в час. В районе боевых действий каждая дивизия должна иметь, когда это возможно, по меньшей мере одну хорошую дорогу для подвоза припасов. Точно так же воздушно-десантная дивизия выделяет один аэродром или место для его строительства. Саперные части, обученные и снаряженные для постройки аэродромов, должны приземляться одними из первых.

После расширения плацдарма воздушно-десантные дивизии должны по возможности освобождаться от функций обслуживания. Вся ответственность по тыловому обеспечению дивизии на этом этапе будет возложена на начальника тылового района обслуживания, назначаемого командиром (командующим) высшего соединения. В этом районе будет находиться несколько аэродромов, предназначенных для тылового обслуживания частей (рис. 36).

Проблема приема сотен тонн грузов и войск на плацдарме требует особого изучения. Обязательно должно применяться рассредоточение войск, иначе потери от воздушной бомбардировки или обстрела управляемыми снарядами окажут пагубное влияние на ход операции. Рассредоточение может осуществляться только при помощи самолетов, приспособленных для быстрой разгрузки, возможно, с отделяющимися контейнерами, которые после отцепления своим ходом будут следовать с посадочной полосы в назначенные районы. За передовыми частями на плацдармы должны быть переброшены специальные виды саперного оборудования для постройки аэродромов, очистки дорог и перевозки груза.

Если боевые дивизии выполнят свои первоначальные задачи и к тому времени прибудут соответствующим образом организованные и снаряженные части обслуживания, то воздушно-десантная армия сможет через короткое время достаточно закрепиться и подготовиться для ведения успешных боевых действий на территории противника. Особый исторический интерес представляют многие воздушно-десантные операции немецкой армии в войне с Россией в 1941–1945 гг. Некоторые из них были успешными, а некоторые потерпели неудачу. Там, где они потерпели неудачу, причиной была нехватка соответствующих самолетов, снаряжения, а также войск обслуживания, которые должны были оказывать боевым войскам помощь на плацдарме.

Анализ показывает, что успех или провал воздушно-десантной операции зависит от снабжения боевых войск. Общеизвест-

но, что в настоящее время еще очень мало сделано для создания обслуживающих воздушно-десантных подразделений и частей и специального оборудования для них. Армия, которая разрешит эти проблемы, победит.

Глава VIII

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК В БУДУЩЕМ

Государство или группа государств, господствующие в воздухе, станут решающей силой в обеспечении всеобщего мира. Это значит, что они смогут перебросить в любую точку земного шара свои хорошо обученные и снаряженные воздушно-десантные войска и продиктовать свою волю любому государству-агрессору.

Развитие воздушной мощи и дальнейшие усовершенствования в конструкции самолетов придали авиации ярко выраженный глобальный характер. Осуществленные в 1946 г. перелеты самолетов «Тракьюлент Тэртл» из Австралии в США (штат Огайо) и «Пакусан Дримбоут» с Гавайских островов в Египет являются предвестниками регулярных воздушных кругосветных перелетов будущего. Управляемые снаряды, которые тоже следует отнести скорее к авиации, чем к артиллерии, скоро будут летать вокруг земного шара. На очереди стоит создание транспортно-десантного самолета, способного занять подобающее ему место в общей системе военной авиации. Когда эта задача будет выполнена, хорошо обученные воздушно-десантные войска смогут нанести сокрушительный удар из любого места по любому пункту на земном шаре.

Применение или, скорее, угроза применения атомного оружия заставила нас внести одну необходимую поправку в наше стратегическое и тактическое мышление, а именно: в будущем все виды боевых действий будут определяться рассредоточением сил и средств. В будущем войскам никогда уже больше не придется сосредоточиваться в таких количествах, как это было раньше. Например, армада, подобная морскому десанту в Нормандии, понесла бы катастрофические потери, если бы против нее были использованы атомная бомба или управляемые снаряды. В равной степени обороняющиеся войска, противостоящие такому вторже-

нию, должны быть рассредоточены на большой площади, в противном случае они будут уничтожены еще до того, как первый десантник ступит на берег. Никогда больше нельзя будет осуществить такого скопления кораблей и войск на побережье, как это было в Нормандии. Войска и органы снабжения должны быть сильно рассредоточены. Концентрация войск допустима только после установления тесного соприкосновения с противником.

Универсальные воздушно-десантные части и соединения

Воздушно-десантные войска будущего должны быть в состоянии проводить любую наземную операцию. При условии полного и правильного использования войск можно будет обеспечить стратегическое и тактическое их рассредоточение и внезапность атаки. Воздушно-десантные войска будут проводить диверсионные действия, а также разведку боем. Они будут перебрасываться на самолетах, приспособленных к посадке на дорогах и в поле, а если план воздушного десанта потребует отхода войск после того, как они выполнят свои задачи на земле, то их можно снова погрузить на самолеты в заранее подготовленных для этого районах и перебросить обратно на свои базы. Если появится необходимость в создании более или менее постоянного плацдарма, крупные подкрепления могут перебрасываться вслед за передовыми частями. Чтобы ввести обороняющегося противника в заблуждение, нужно проводить ложные действия.

При проведении операций воздушно-десантные армии, поднимающиеся в воздух с рассредоточенных аэродромов, должны сосредоточиваться на пути к своим районам десантирования. Перед их вылетом будет производиться бомбардировка управляемыми снарядами авиабаз, районов сосредоточения войск и пунктов запуска управляемых снарядов противника. Войска нужно перебрасывать на максимальной высоте, чтобы избежать поражения управляемыми снарядами. Управление на земле следует осуществлять с помощью усовершенствованных средств связи. Войска будут скорее искать, чем избегать противника, так как соприкосновение с войсками противника до некоторой степени гарантирует наступающие войска от атомной бомбардировки. Когда численность воздушно-десантных войск, находящихся на плацдарме высадки, достигнет нужных размеров, они могут перейти в энер-

гичное наступление в целях расширения плацдарма и окончательного закрепления успеха.

В настоящее время точность попадания управляемых снарядов находится в прямой зависимости от дальности их полета. В будущем — по крайней мере в той степени, в какой мы в состоянии это предвидеть, — это соотношение не изменится. Практическая дальность их действия не превысит нескольких сотен километров — за пределами этой дистанции их рассеивание очень увеличится. Поэтому главная задача будет заключаться в том, чтобы не дать противнику возможности использовать базы, с которых он смог бы производить бомбардировку управляемыми снарядами центров американской промышленности. Вполне вероятно, что установки для запуска управляемых снарядов станут перебрасывать по воздуху, и поэтому противнику, возможно, удастся создать базы и обстрелять наши важные промышленные центры до того, как мы сможем предпринять превентивные меры. Если бы это произошло, мы тоже могли бы применить управляемые снаряды, но лучше уничтожить пункты запуска управляемых снарядов противника с помощью наших воздушно-десантных войск. Если базы противника окажутся слишком сильными, чтобы захватить их воздушно-десантными войсками, последние должны быть использованы для блокирования войск противника до подхода наших более крупных сил.

Если в 1941 г. высадка морского десанта на остров Мидуэй была осуществлена через шесть месяцев после налета на Перл-Харбор, то в будущем высадка воздушно-десантных войск может последовать через 6 часов и даже через 6 минут после обстрела управляемыми снарядами. Значит, мы должны располагать как можно большим количеством прекрасно вооруженных и хорошо обученных воздушно-десантных войск и транспортно-десантной авиации.

Защита от воздушных десантов

Основой нашей национальной безопасности являются наша промышленность, наши вооруженные силы и аэродромы. Рассредоточение, а для заводов — хорошее укрытие под землей могут до некоторой степени обеспечить защиту от современных видов оружия нападения. Это, однако, не защитит их от высадки воздушно-десантных войск или точного обстрела управляемыми сна-

рядами. Защитой в этом случае может быть предотвращение захвата противником авиабаз или пунктов запуска управляемых снарядов, которые он захочет использовать.

Степень нашей уязвимости при таком нападении можно хотя бы частично оценить, рассмотрев степень уязвимости двух районов, лежащих в противоположных точках нашего континента, — Флориды и Аляски. Флорида с ее озерами, реками и большим количеством аэродромов представляет собой наиболее выгодный объект для нападения воздушно-десантных войск. Будет ли это нападение произведено с суши или с моря — противнику потребуется очень немного войск, едва ли больше одной дивизии, чтобы отрезать полуостров от остальной части США в одном из нескольких уязвимых пунктов. Если полуостров окажется недостаточно сильно укрепленным, его можно будет захватить за короткий промежуток времени и создать на нем отличную базу для запуска управляемых снарядов и проведения воздушно-десантных операций против остальных районов США.

В равной мере представляет интерес территория Аляски с прилегающим к ней промышленным районом северо-запада Соединенных Штатов. Эта местность, практически не имеющая шоссейных дорог, но густо покрытая аэродромами и взлетно-посадочными площадками, представляет собой прекрасный объект для тактических действий воздушно-десантных войск. Воздушно-десантные войска могут захватить аэродромы Аляски за несколько часов, тогда как при использовании других средств на это потребовались бы недели. Захват аэродромов Аляски во многих случаях поставит под удар промышленные центры нашего западного побережья. Единственно возможным средством обороны этого района являются наши воздушно-десантные войска, способные контратаковать противника, изолировать или уничтожить его силы. Рано или поздно эти силы можно будет уничтожить, тем более что противнику потребовалось бы значительное время для того, чтобы подтянуть за несколько тысяч километров подкрепления. При условии использования воздушно-десантных войск наши средства обороны можно сосредоточить в решающее время и в решающем месте.

Большие надежды на будущее

Развитие военной науки достигло сейчас критического момента. В настоящее время мы участвуем в соревновании, победителем в котором окажется тот, кто выйдет из нынешнего кризиса с лучшими средствами и методами использования всего воздушного пространства нашей планеты.

В битве за Нормандию войска союзных держав на морских судах всех типов вторглись на Европейский континент. При этом море было использовано в полной мере, хотя часть войск вторжения была доставлена по воздуху. Последнее важно особенно потому, что во время этой битвы морская мощь достигла максимума своего развития, а воздушная мощь только начинала развиваться. Мы должны изобретать, конструировать и развивать средства и способы наиболее эффективного использования окружающего нас воздушного пространства. Мы должны это сделать, если хотим, чтобы существовал наш народ и наша общественная система, ибо в ожесточенной борьбе, охватившей сейчас весь мир, выживет лишь то государство или та группа государств, которые лучше других сумеют использовать воздушное пространство.

Воздушная мощь является сейчас решающим элементом современной войны. Под понятием «воздушная мощь» подразумеваются все средства ведения войны, созданные человеком и приспособленные для переброски по воздуху. Люди, оружие, боеприпасы, продовольствие, словом все, что понадобится в будущей войне, должно перевозиться по воздуху. Поэтому совершенно ясно, что в целях развития нашей воздушной мощи и воздушно-десантного потенциала необходимо изменить вооружение наших как сухопутных, так и военно-воздушных сил.

Например, у нас сейчас есть ружье «базука», которое пробивает броню толщиной в 160 мм. Это значит, что при благоприятных условиях солдат, вооруженный ручным оружием, сможет вывести из строя такие танки, как «Тигр» и «Шерман». Неразумно строить сейчас самолеты, которые смогут перебрасывать танки с еще более толстой броней. В настоящее время слишком дорого стоило бы приспосабливать самолет В-36 для переброски 50-тонного танка, имеющего броню толщиной в 150—160 мм. Необходимо видоизменить материальную часть наземных войск. Сделанный из стали и чугуна танк стандартного типа не может в его нынешнем виде выиграть бой с перевозимым по воздуху современным

оружием. Он устарел. Всю проблему приспособленных для перевозки по воздуху бронесредств следует пересмотреть в свете возможностей современного кумулятивного и ракетного оружия. То же следует сказать об аппаратуре связи, грузовиках, разведывательных автомобилях, артиллерии, продовольствии и по существу обо всем том, что необходимо перевозить по воздуху.

Организации, созданные для прошлой войны, не обеспечат победу в следующей войне. Не поможет и строительство самолетов, приспособленных для переброски наземных боевых средств, которые выиграли прошлую войну. Имея в виду прежде всего функциональное назначение средств ведения наземного боя, необходимо усовершенствовать их в таком направлении, чтобы их можно было перебрасывать по воздуху в количестве, достаточном для достижения решающего успеха.

Необходимо усовершенствовать не только наши самолеты, парашюты и планеры, но и боевые средства, а также материальную часть наземных войск. Только при этом условии мы сможем добиться превосходства в воздушно-десантной войне.

Больше шансов на победу будет иметь страна, располагающая лучше обученными и лучше вооруженными воздушно-десантными войсками. Это средство современной войны будет использоваться как нами, так и нашими противниками. С современными воздушно-десантными войсками нельзя успешно бороться оружием прошлых войн.

Лучшей гарантией нашей и международной безопасности является существование в распоряжении такой международной организации, как Организация Объединенных Наций, хорошо обученной воздушно-десантной армии, которая может быть переброшена в любое место земного шара за короткий срок.

Государство или группа государств, господствующие в воздухе, станут решающей силой в обеспечении всеобщего мира.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В АРМИИ США

Пехотная часть ВДВ[15]

Саперная (инженерная) часть ВДВ

Артиллерийская часть ВДВ

Район выброски парашютных войск

Район высадки посадочных войск

Военно-воздушные силы

Бронетанковые войска

Артиллерия:

зенитная

полевая

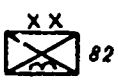
Пехота

[15] Подразделения и части воздушно-десантных войск обозначаются следующим образом: вместе со значком ВДВ в виде крыла чайки дается значок рода войск или службы. *(Прим. ред. 1957 г.)*

Условные знаки для обозначения подразделений, частей и соединений и разграничительных линий

• Отделение
•• Секция
••• Взвод
•••• Отряд
I Рота, эскадрон, батарея или звено
II Батальон, дивизион или эскадрилья
III Полк, полковая боевая группа или авиагруппа
X Бригада, боевое командование или авиакрыло
XX Пехотная или авиационная дивизия
XXX Корпус
XXXX Полевая или воздушная армия
XXXXX Группа армий или авиационное командование

Пример начертания условного знака



82-я воздушно-десантная дивизия

Рота В 307-го саперного батальона воздушно-десантных войск

2-й батальон 504-го воздушно-десантного пехотного полка

Место выброски 505-й полковой боевой группы

ПРИЛОЖЕНИЯ

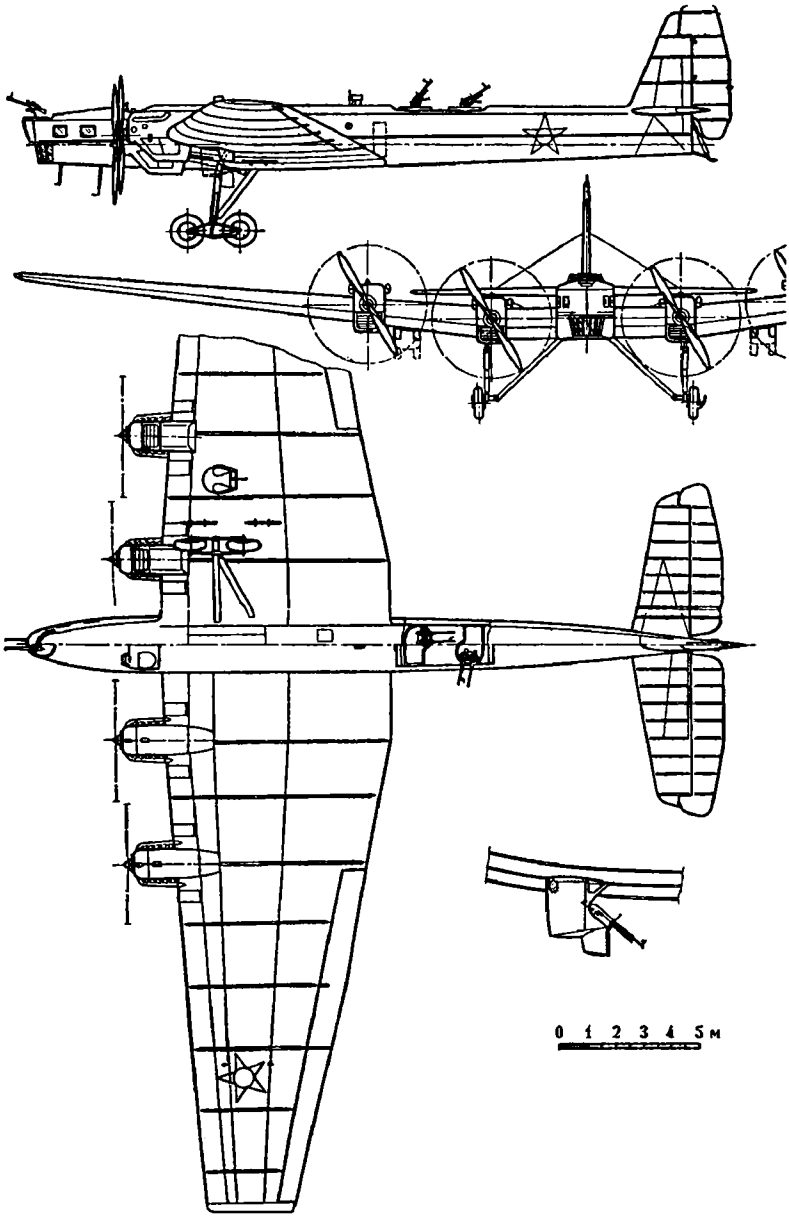
Приложение I

Краткий справочник по десантно-транспортным самолетам Второй мировой войны

I. СССР

Тяжелый бомбардировщик ТБ-3

Проектировался с середины 1920-х годов в Остехбюро ЦАГИ под руководством А. Н. Туполева — первоначально как цельнометаллический четырехмоторный транспортный самолет-моноплан (условное обозначение проекта Т1-4РТЗ), предназначенный для перевозки крупногабаритной военной техники на внешней подвеске. Впоследствии техзадание было пересмотрено и самолет превратился в тяжелый дневной и ночной бомбардировщик с возможностью использования в качестве транспортно-грузовой машины. По своей конструкции сильно напоминал предшественника, двухмоторный цельнометаллический моноплан ТБ-3 с гофрированной дюралевой обшивкой, толстым профилем крыла и неубирающимися тележками шасси (по штату на них должны были стоять огромные обтекатели). Первый полет опытный экземпляр самолета АНТ-6 совершил 22 декабря 1930 года. Модернизированный образец машины проходил государственные испытания с 10 января по 21 февраля 1932 года, после чего самолет был принят на вооружение ВВС РККА под обозначением ТБ-3, являясь на этот момент самым крупным в мире бомбардировщиком-монопланом. Серийно производился с 1932 года на заводах № 22 (в Филях) и № 39, первые 9 машин участвовали в первомайском параде 1932 года, а еще до этого были отдельно продемонстрированы итальянской военной делегации. С 1933 года моторы М-17 были заменены на более мощные М-34, а затем М-34Р. Часть самолетов изначально строилась в варианте транспортных или пассажирских (для правительственных перевозок) и сразу несли гражданские обозначения. В общей сложности с 1932 по 1937 год было построено 819 ТБ-3 всех модификаций.


0 1 2 3 4 5 м

Самолет широко использовался в качестве транспортно-десантной машины (на маневрах 1935 и 1936 годов), проводились эксперименты по созданию на его базе воздушного топливозаправщика и самолета-авиаматки. В 1937 году на вооружение была принята система «Звено-СПБ» («Составной пикирующий бомбардировщик»), включавшая самолет-носитель ТБ-3 последней модификации (с моторами М-34РН) и два подвешенных под него истребителя И-16, использовавшихся в качестве пикирующих бомбардировщиков с двумя бомбами по 250 кг каждый. Кроме того, самолет предполагалось использовать как береговой торпедоносец с подвеской двух 533-мм высотных торпед ТАВ-27 (так и не принятых на вооружение).

Со второй половины 1930-х годов бомбардировщики ТБ-3 первых модификаций в большом количестве передавались гражданской авиации, а также переоборудовались в транспортно-десантные. В десантном варианте машина брала на борт 20 парашютистов с полным вооружением и экипировкой — впоследствии эта цифра увеличилась до 32 и даже до 40 человек (без переоборудования штатный бомбардировщик ТБ-3 мог брать до 16 парашютистов). На внешней подвеске самолета мог размещаться легкий плавающий танк Т-37А либо Т-38, бронемашины Д-12 или ФАИ, грузовик ГАЗ-АА или 76-мм полевая пушка. В 1937 году под руководством Ж. Я. Котина проводились эксперименты по беспарашютному сбрасыванию плавающих танков с бреющего полета в воду.

В 1935 г. под Киевом ТБ-3 перевезли 3700 десантников с техникой, а на маневрах в Белоруссии — 5700 человек. Весной 1936 года в районе станции Оловянная в Забайкалье 29-й тяжелобомбардировочной авиабригадой комбинированным способом (на парашютах и посадочным методом на «захваченный» десантом аэродром) был выброшен стрелковый полк со станковыми пулеметами, противотанковыми, полевыми и безоткатными («динамореактивными») пушками. За следующий 1938 год 29-я ТБАБ, использовавшаяся в качестве транспортной, перевезла на Дальнем Востоке 570 человек и 136,4 т грузов

Самолет принимал участие в японо-китайской войне, в боевых действиях у озера Хасан и на Халхин-Голе, активно использовался в советско-финской войне 1939–1940 годов (в ходе нее было потеряно две таких машины). Во время присоединения к Советскому Союзу Бессарабии 29 июня 1940 года самолеты ТБ-3

из 7-го ТБАП высадили парашютные десанты в Болграде и под Измаилом.

К июню 1941 года в строю ВВС РККА имелось 516 самолетов ТБ-3, еще некоторое количество этих машин числилось в гражданской авиации. До конца 1942 года самолет использовался в качестве бомбардировщика, в том числе в виде системы «Звено-СПБ», а также для грузовых рейсов, снабжения окруженных частей и заброски в тыл противника диверсантов-парашютистов. Он принял участие в десантных операциях под Вязьмой на завершающем этапе Московского сражения в январе-феврале 1942 года. На 22 декабря 1941 года в боевых частях на фронте насчитывалось 84 самолета ТБ-3, какое-то количество машин находилось в ремонте и в тыловых авиашколах. С начала 1942 года на вооружение советских ВВС начали поступать двухмоторные транспортные машины Ли-2 (ПС-84) и С-47 (военный вариант DC-3), однако несколько ТБ-3 еще успели принять участие в высадке воздушного десанта у села Великий Букрин в сентябре 1943 года во время сражения за Днепр. Известно, что на 1 июля 1945 года в боевом составе 52-го гвардейского тяжелобомбардировочного авиаполка еще числилось 20 машин ТБ-3. Гражданский вариант этого самолета, имевший обозначение Г-2, использовался до конца 1940-х годов.

Производство ТБ-3 по годам

Завод	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
№ 22	155	270	126	74	115	22	1
№ 39	5	37	8	—	—	—	—
№ 18	—	—	5	—	—	1	—

Тактико-технические характеристики ТБ-3 (М-34РН) постройки 1935 г.:

Размах крыла	41,8 м
Длина машины	25,1 м
Площадь крыла	234,5 кв. м.
Вес пустой машины	12585 кг
Взлетный вес	18 880 кг (у гражданских модификаций «Авиаарктика» до 24 000 кг)
Двигатели	четыре М-34РН
Мощность на взлете	970 л. с.

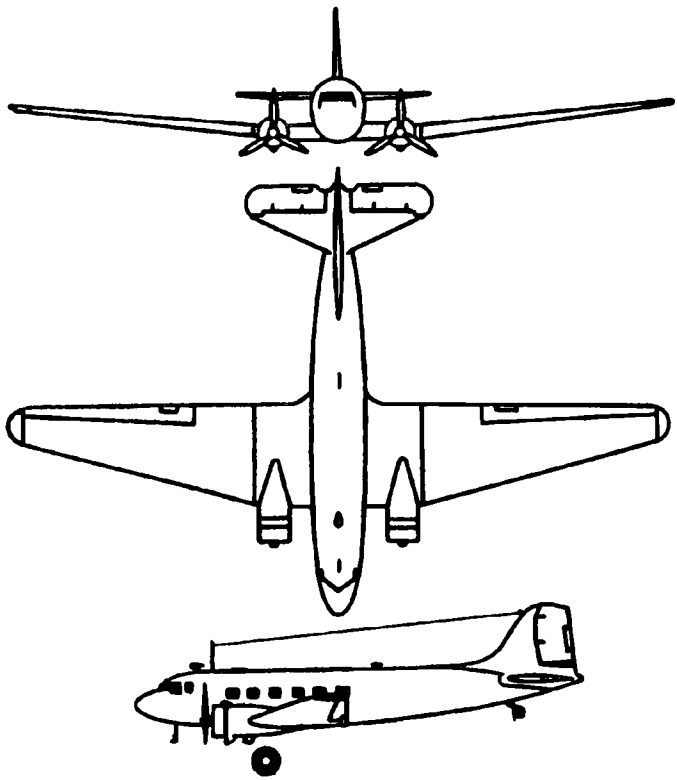
Максимальная скорость	288 км/ч (на высоте 3000 м)
Дальность полета	1920 км (максимальная у гражданских моделей до 2400 км)
Скорость набора высоты	3000 м за 13,2 мин.
Потолок	7700 м

Вооружение: пять 7,62-мм пулеметов ШКАС, спаренных в носовой турели и, по одному в верхней фюзеляжной, нижней люковой и хвостовой турелях, 2000 кг бомб. В транспортно-десантном варианте 30—35 парашютистов с вооружением.

Средний транспортный самолет Ли-2 (ПС-84)

Лицензионный вариант американского пассажирского самолета «Дуглас» DC-3 (послужившего прототипом для военно-транспортного С-47 «Скайтрейн»). Лицензия была куплена в 1936 году, подготовка к производству машины (в ходе которой был освоен передовой по тем временам плазово-шаблонный метод) началась в 1937 году. Следует отметить, что из-за сложностей перевода технической документации в метрическую систему измерений наладить лицензионное производство этих машин не удалось более ни в одной стране мира. «Мицубиси» в Японии и «Фоккер» в Голландии, также купившие лицензии, собирали DC-3 из американских комплектующих. В СССР машина получила обозначение ПС-84 по номеру химкинского авиазавода № 84, где развертывалось ее производство. Серийный выпуск машины начался в конце 1939 года. До 22 июня 1941 года было изготовлено 74 самолета этого типа, с сентября 1941 года он получил новое обозначение — Ли-2 (по имени главного конструктора завода № 84 Б. П. Лисунова). К середине 1942 года численность самолетов Ли-2 (военной модификации) в войсках составляла около 180 машин, а производство из достигло 40 самолетов в месяц.

Транспортно-десантный вариант машины обозначался ПС-84-К (впоследствии Ли-2ВП) и отличался открывающейся вверх грузовой дверью размерами 1500×1620 мм в левом борту, грузовая кабина оборудовалась усиленным полом. Нормальная грузоподъемность самолета составляла 1600 кг, перегрузочная — 2000 кг. Была разработана и система внешней подвески, с помощью которой под центропланом можно было перевозить тюки с различным снаряжением, бочки с горючим и другие грузы общей массой до



2 тонн. При необходимости самолет легко превращался в десантный, для чего в грузовой кабине вдоль бортов устанавливались сиденья для 25—27 парашютистов в зимнем обмундировании со снаряжением и вооружением — в транспортном варианте сиденья складывались к бортам. Посадка десантников через расположенную по правому борту основную дверь занимала 80 секунд, а через обе двери — 25—30 секунд. Покидание самолета с приспособлением для принудительного раскрытия парашюта могло производиться с высоты от 150 м при скорости полета до 250 км/ч, выброска десанта через обе двери с высоты 500 м при скорости полета 140—150 км/ч занимала всего 13—14 секунд. Самолет также использовался в качестве дальнего (по советским меркам) бомбардировщика с вооружением из одного 12, 7-мм пулемета УБТ в верхней башне и двух 7,62-мм пулеметов в бортовых окнах, он мог нести до 1000 кг бомб, но только на внешней подвеске.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	28,81 м
Длина машины	19,65 м
Высота машины	5,17 м
Площадь крыла	97,10 кв. м
Вес пустой машины	7650 кг
Нормальный полетный вес	10 700 кг
Двигатели	два М-62ИР
Мощность	1000
Максимальная скорость	320 км/ч
Крейсерская скорость	290 км/ч
Дальность полета	2500 км
Скорость набора высоты	240 м/с
Рабочий потолок	5600 м
Экипаж	4 чел.
Вместимость	14—21 пассажир

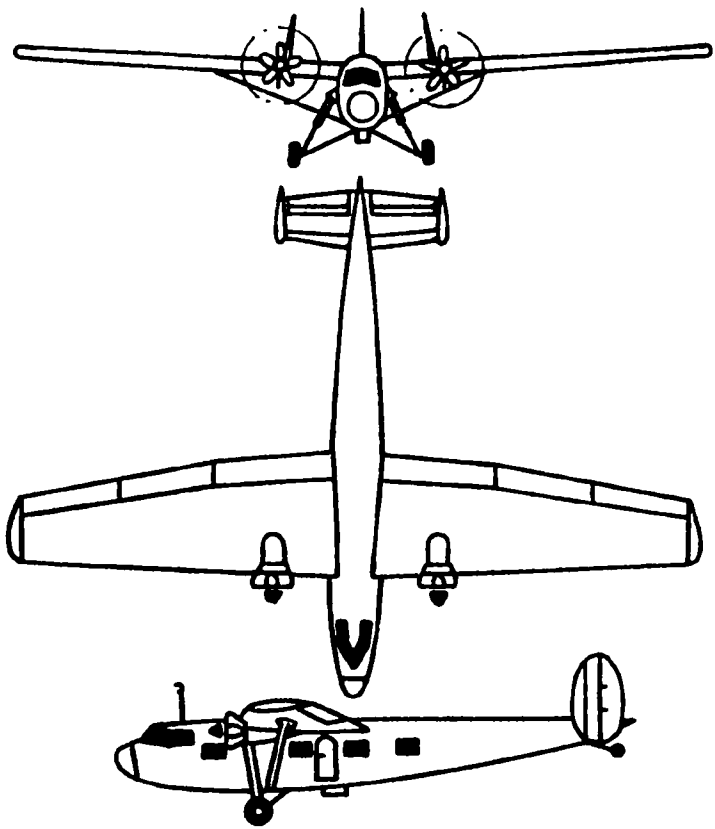
Вооружение: один 12,7-мм и два 7,62-мм пулемета, до 1000 кг бомб или до 27 парашютистов с оружием

Легкий транспортный самолет Ще-2 (ТС-1)

Легкий двухмоторный пассажирский и транспортный самолет, спроектирован начальником Главного управления по ремонту самолетов НКАП А. Я. Щербаковым специально для перевозки крупногабаритных грузов (авиадвигатели, легкое артвооружение). Имел цельнодеревянную конструкцию и схему подкосного высокоплана, по внешнему виду напоминал планер, оснащенный двумя легкими двигателями (давал рекордную нагрузку на мощность 16 кг/л. с., но на одном моторе мог лететь только без груза). Работа над машиной началась в 1942 году, машина испытывалась летом 1943 года, серия выпускалась с 1944 по 1946 год. Самолет использовался как грузовой, транспортный и санитарный, он мог брать до 16 пассажиров, 11 носилок с ранеными или 9 десантников с полным вооружением. После войны использовался как пассажирский и сельскохозяйственный.

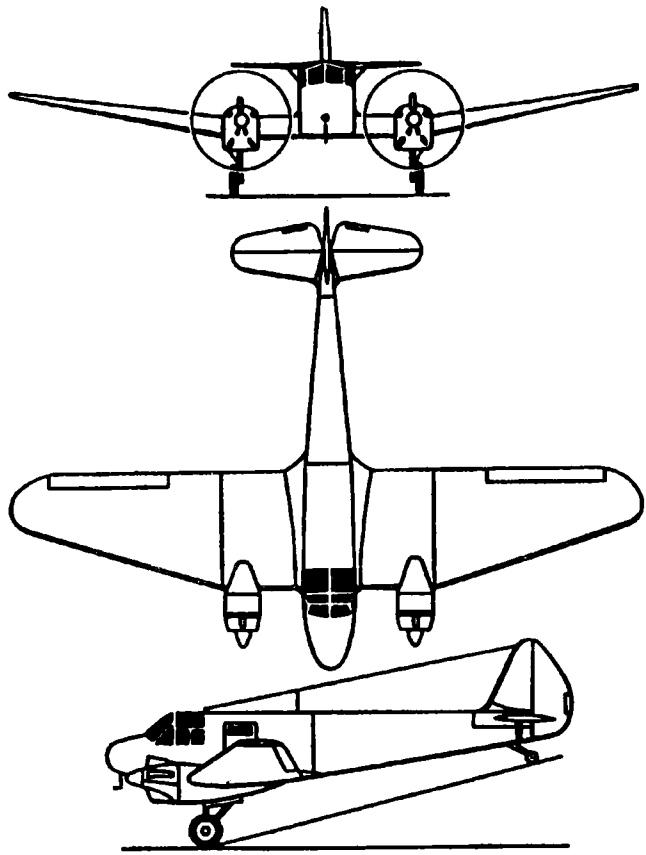
Тактико-технические характеристики

Размах крыла	20,48 м
Длина машины	14,27 м
Площадь крыла	63,90 м
Вес пустой машины	2270 кг



Нормальный вес	3400 кг
Максимальный вес	3700 кг
Запас топлива во внутренних баках	370 л
Двигатели	два М-11Д
Мощность, л. с.	115 л. с.
Максимальная скорость	157 км/ч
Крейсерская скорость	140 км/ч
Дальность полета	1000 км
Скорость набора высоты	72 м/с
Рабочий потолок	3000 м
Экипаж	2 чел.

Вместимость: 1130 кг груза, или 16 пассажиров, или 9 парашютистов.



Ночной бомбардировщик и легкий транспортный самолет Як-6

Двухмоторный ночной ближний бомбардировщик, штабной и легкий транспортный самолет цельнодеревянной конструкции. Проектировался в 1942 году под двигатели М-12 а 190 л. с., но из-за неудачи с их созданием получил два 140-сильных М-11Ф. Испытан в сентябре 1942 года, серийно строился с конца того же года. Использовался как бомбардировщик, самолет связи и для транспортных рейсов к партизанам. Дальнейшим развитием машины стал восьмиместный пассажирский самолет Як-8, оснащавшийся 145-сильными моторами М-11ФМ. Он не нес вооружения и имел мак-

симальную скорость 250 км/ч, но так и не пошел в серию в связи с переходом на металлические гражданские самолеты.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	14,00 м
Длина машины	10,35 м
Площадь крыла	29,60 кв. м
Вес пустой машины	1433 кг
Нормальный полетный вес	2350 кг
Максимальный полетный вес	2550 кг
Двигатели	два М-11F
Мощность	140 л. с.
Максимальная скорость	230 км/ч
Крейсерская скорость	185 км/ч
Дальность полета	580 км
Рабочий потолок	3380 м
Экипаж	2 чел.
Вместимость	6 пассажиров

Вооружение: один 7,62-мм пулемет ШКАС на шкворневой установке, 500 кг бомб на внешней подвеске.

Легкий транспортно-десантный планер А-7

Легкий цельнодеревянный транспортно-десантный планер конструкции О. К. Антонова. Поднимал семь десантников с вооружением или 1000 кг груза (в перегрузочном варианте до 2000 кг), мог буксироваться за истребителем со скоростью до 400 км/ч. Спроектирован летом 1941 года на основе опытного пятиместного планера РФ-8, серийно производился с осени того же года на мебельном заводе под Тюменью. Применялся для полетов в тыл противника и заброски грузов партизанам

Легкий транспортно-десантный планер Г-11

Спроектирован В. К. Гризодубовым летом 1941 года, производился сначала в Шумерле и в деревне Козовка на Волге, с 1942 года в Рязани. Брал на борт 11 десантников с вооружением. Применялся для полетов к партизанам и для высадки воздушных десантов.

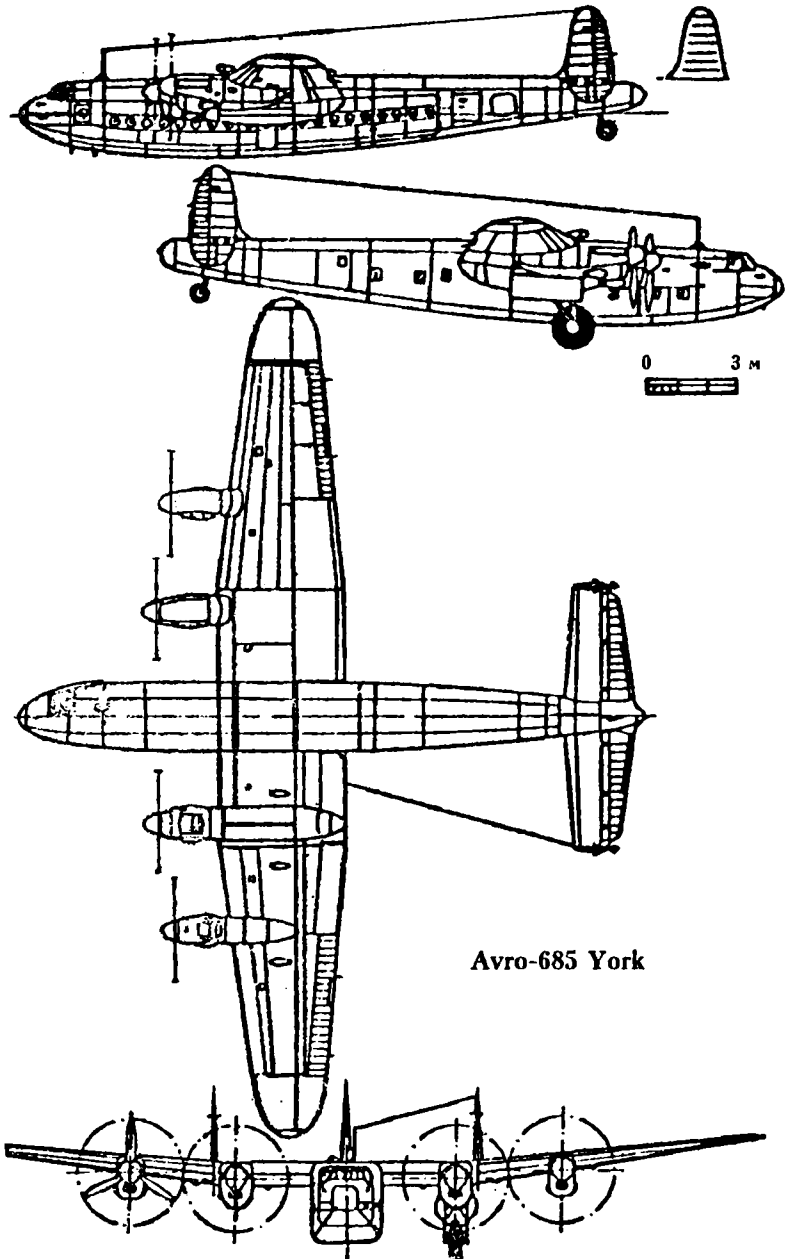
II. ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Тяжелый транспортный самолет Авро «Йорк»

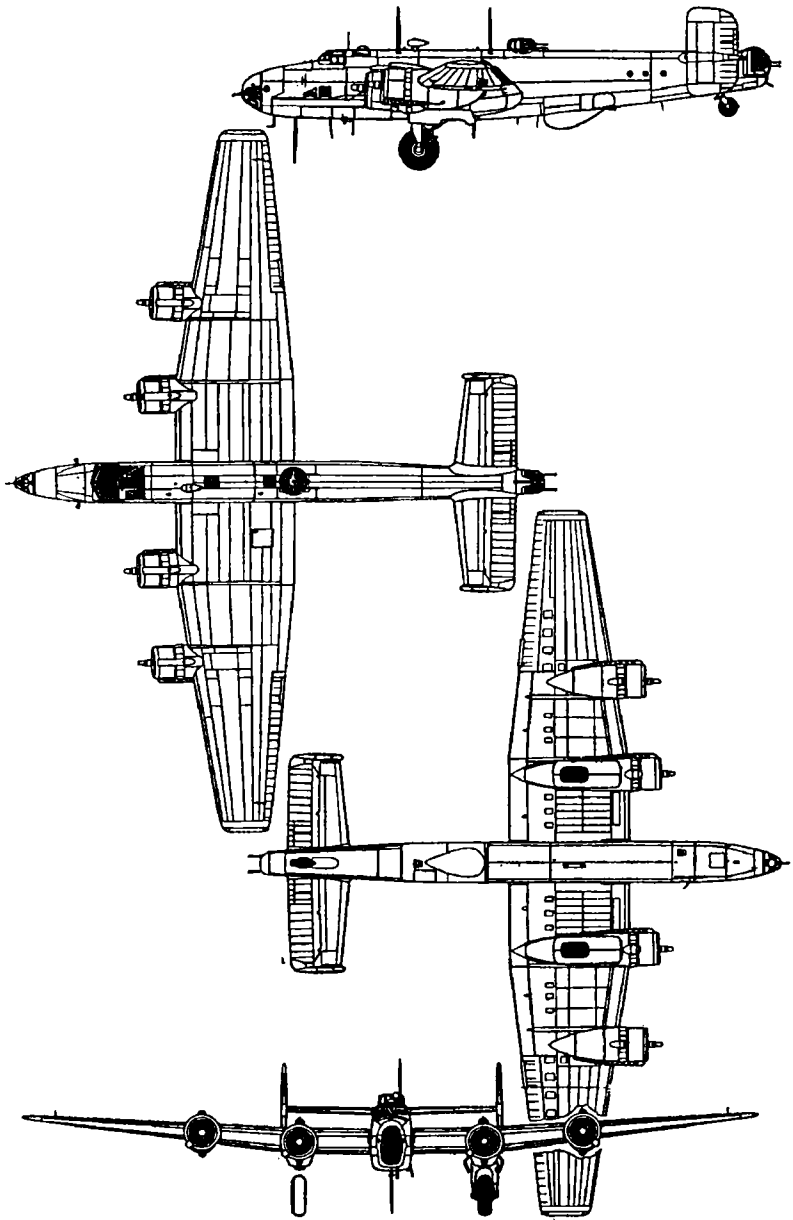
Основной транспортный самолет Великобритании Авро-685 «Йорк» был создан в 1942 году на базе бомбардировщика Авро-683 «Ланкастер». Самолет сохранил силовую установку, крылья, хвостовое оперение и частично шасси прототипа, однако получил совершенно новый широкий фюзеляж прямоугольного сечения, в который могли помещаться до 60 десантников с вооружением. Серийно производился с 1943 года, в основном использовался для перевозки людей (под транспортировку грузов была оборудована только небольшая часть машин), а также в качестве пассажирского самолета для важных военных и государственных персон. С 1944 года применялся и как рейсовый пассажирский самолет (до 1963 года). Активно использовался для снабжения блокированного Западного Берлина в 1948 году. Выпускался до 1948 года, всего было изготовлено 258 машин, из них 181 до октября 1945 года. Незначительный объем производства этих самолетов во время войны объясняется существованием соглашения, по которому транспортные самолеты для Великобритании должны были поставляться из США.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	31,9 м
Длина машины	23,3 м
Высота машины	5,4 м
Площадь крыла	120,2 кв. м
Вес пустой машины	19 070 кг
Перегрузочный вес	31 750 кг
Двигатели	четыре Роллс-Ройс «Мерлин»
Мощность	1280 л. с.
Максимальная скорость	480 км/ч
Крейсерская скорость	375 км/ч
Дальность полета	4345 км
Рабочий потолок	7900 м
Экипаж	5 чел.
Вместимость	50–56 солдат



Avro-685 York



Тяжелый бомбардировщик и транспортный самолет Хейндли-Пейдж «Галифакс»

Этот тяжелый четырехмоторный бомбардировщик первоначально создавался по техзаданию 1935 года на двухмоторную машину, однако первый полет прототип машины совершил 25 октября 1939 года уже с четырьмя двигателями. Серийное производство началось осенью 1940 года, самолет выпускался в нескольких модификациях и использовался как ночной бомбардировщик, дальний морской разведчик и патрульно-противолодочный самолет. Уже с 1941 года «Галифаксы» начали применяться и в качестве транспортно-десантных для проведения специальных операций, а начиная с 1943 года первые модели этих машин стали переводиться в буксировщики планеров (эта машина оказалась одной из немногих в британских ВВС, способной тянуть тяжелый планер «Гамилькар»). В том же году на основе серийных «Галифаксов» начали создаваться транспортно-десантные модификации, обозначавшиеся индексом «А». Однако фюзеляж машины позволял вместить не более 12 десантников или 9 раненых на носилках, поэтому самолет использовался в основном для перевозки грузов в контейнерах, для чего пол фюзеляжа дополнительно усиливался. Уже после войны на базе «Галифакса» был создан 24-местный пассажирский самолет.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	30,07 м
Длина машины	21,74 м
Высота машины	6,12 м
Вес пустой машины	19 280 кг
Максимальный взлетный вес	29 500 кг
Двигатели	четыре Бристоль «Геркулес-VI»
Взлетная мощность двигателей	1615 л. с.
Максимальная скорость	454 км/ч
Максимальная дальность полета	до 5000 км
Время подъема на высоту 6000 м	37 мин.
Рабочий потолок	7300м

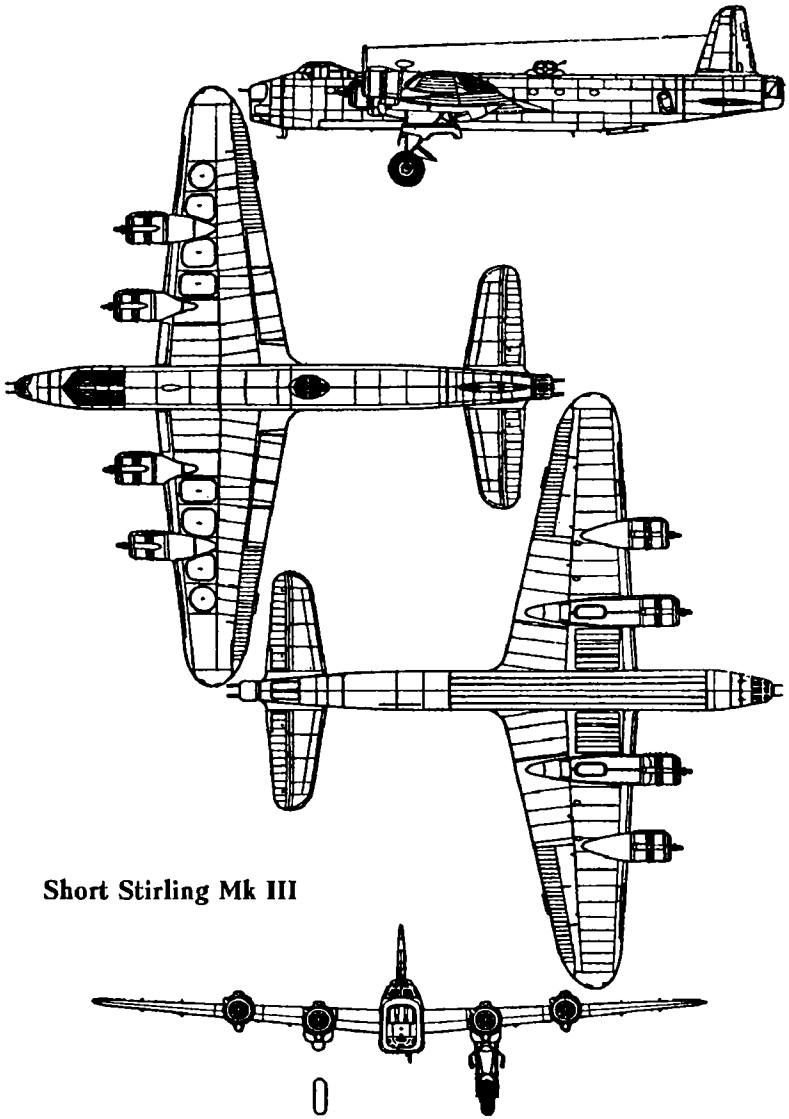
Вооружение: один 7,7-мм пулемет в носовой кабине и счетверенная 7,7-мм турель в хвостовой части (верхняя башня снималась).

Тяжелый бомбардировщик и транспортный самолет Шорт «Стирлинг»

Этот тяжелый четырехмоторный бомбардировщик первоначально имел индекс S.29, он начал создаваться в 1936 году, а первый полет состоялся 19 сентября 1938 года. Серийное производство машины началось летом 1940 года, причем часть уже изготовленных самолетов была уничтожена немецкими бомбардировками. В боевых действиях самолет принял участие с февраля 1941 года, он использовался в качестве дальнего дневного и ночного бомбардировщика для налетов на территорию Германии, а также для заброски диверсантов и снабжения партизан во Франции. С осени 1943 года машины этого типа начали выводиться из состава боевых частей и переоборудоваться в транспортно-десантные и буксировщики планеров («Стирлинг» мог буксировать один планер типа «Гамилькар» или два типа «Хотспэр»). С лета 1943 года начинается производство транспортной модели самолета — «Стирлинг» Mk IV. Этот самолет использовался при высадке десантов в Нормандии и под Арнемом в 1944 году, а также при форсировании Рейна в 1945 году, он мог брать на борт 22 парашютиста и 12 контейнеров со снаряжением. Более поздний транспортный вариант Mk V, появившийся в августе 1944 года, не имел вооружения и брал на борт 40 солдат или 26 раненых (из них 14 — на носилках) либо один «джип» с легким 6-фунтовым орудием на прицепе. Всего было выпущено 579 машин Mk IV и 162 самолета Mk V, не считая бомбардировочных модификаций.

Тактико-технические характеристики «Стирлинг» Mk IV

Размах крыла	30,22 м
Длина машины	27,62 м
Высота машины	6,94 м
Вес пустой машины	21 200 кг
Максимальный взлетный вес	31 780 кг
Двигатели	четыре Бристоль «Геркулес XVI»
Взлетная мощность двигателей	1650 л. с.
Максимальная скорость	434 км/ч
Радиус полета с десантом	1130 км
Предельная дальность полета	4800 км
Скороподъемность	244 м/мин
Рабочий потолок	5200 м



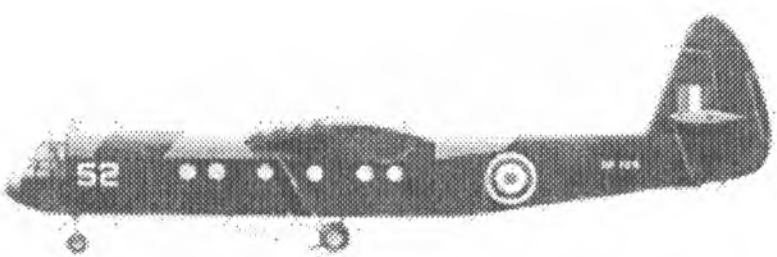
Short Stirling Mk III

Вооружение: четыре 7,7-мм пулемета в хвостовой турели (носовая и верхняя турели демонтировались).

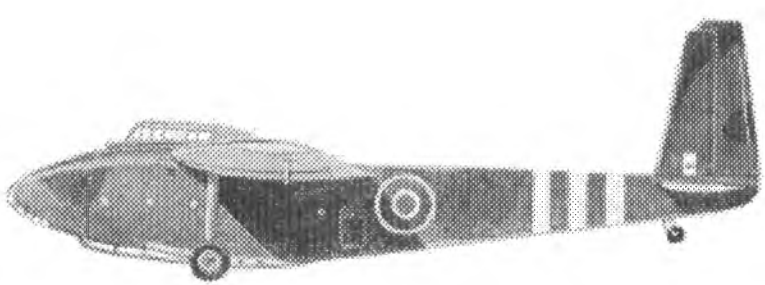
Вместимость: до 6000 т груза или 22 десантника и 12 контейнеров со снаряжением.

Средний транспортно-десантный планер Эйрспид AS.51 «Хорса»

Первый полет этого транспортно-десантного планера состоялся 12 сентября 1941 года, а в начале 1942 года машина была принята на вооружение ВВС Великобритании. Планер имел экипаж из двух человек, он мог брать на борт до двадцати пяти десантников либо легкую колесную технику (джипы или артиллерийские орудия). Планеры этого типа использовались при высадке союзников на Сицилии и в Нормандской десантной операции. Всего было построено около 3800 таких планеров в транспортной и десантной модификациях.



Планер Эйрспид AS.51 «Хорса»



Тяжелый транспортный планер «Гамилькар»

Тактико-технические характеристики

Размах крыльев	26, 82 м
Длина машины	20,42 м
Высота машины	5,94 м
Площадь крыла	102,56 кв. м
Вес пустой машины	3800 кг
Максимальный взлетный вес	7030 кг
Максимальная скорость буксировки	240 км/ч
Максимальная скорость планирования	160 км/ч

Вместимость: 25 десантников с оружием или легкая техника.

Тяжелый транспортный планер «Гамилькар»

Первый британский танкодесантный планер. Имел цельнодеревянную конструкцию и откидывающуюся носовую часть, позволяющую облегчить погрузку и выгрузку боевой техники. Кабина для двух членов экипажа размещалась в верхней части фюзеляжа, над грузовым отсеком. Мог перевозить легкие танки, бронетранспортеры, автомашины, артиллерийские орудия и другую боевую технику весом до 8 тонн. Впервые эти планеры были применены во время высадки в Нормандии в июне 1944 года.

Тактико-технические характеристики

Размах крыльев	33,5 м
Длина машины	20,7 м
Высота машины	6,2 м
Площадь крыла	154 кв. м
Вес пустой машины	8350 кг
Максимальный взлетный вес	16 330 кг
Максимальная скорость буксировки	240 км/ч
Посадочная скорость	105 км/ч
Максимальная дальность полета с нагрузкой	2700 км

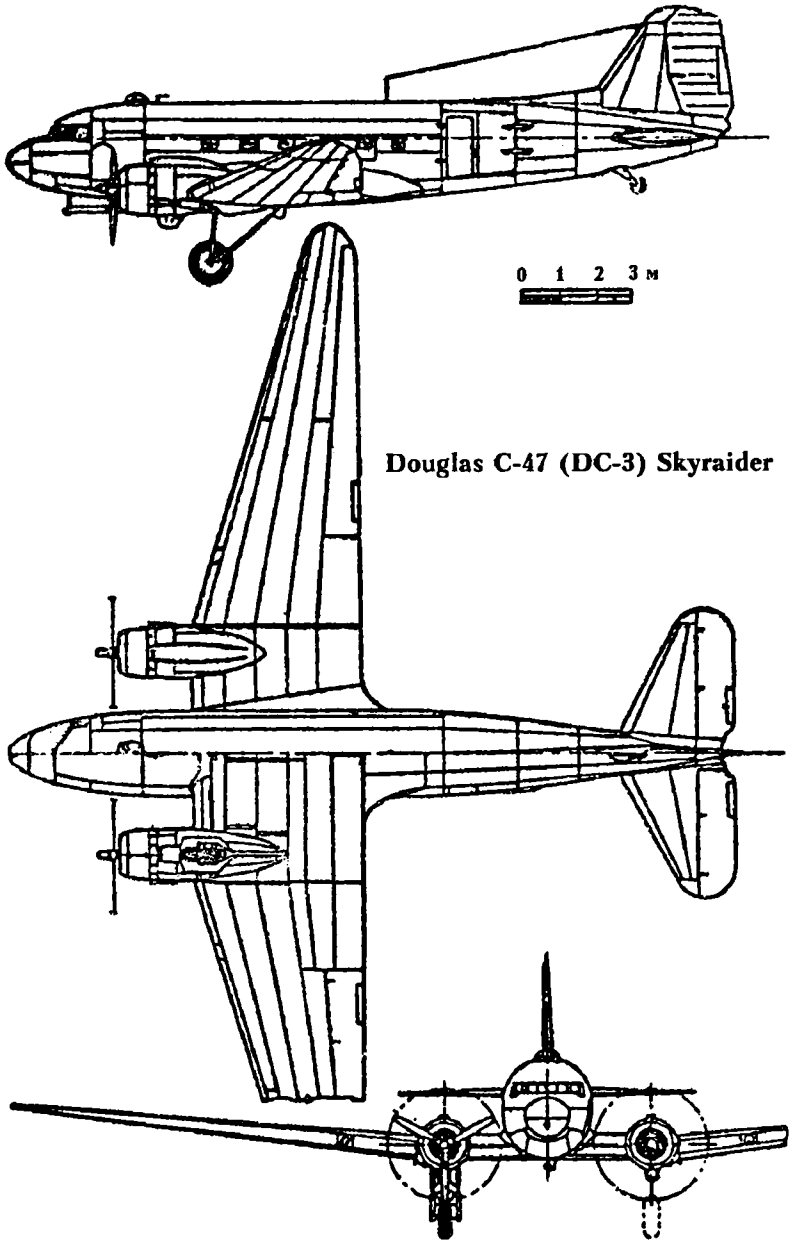
III. США

Средний транспортно-десантный самолет Дуглас С-47 (DC-3) «Скайтрейн»/«Дакота»

Этот самолет был создан как дальнейшее развитие пассажирской машины DC-2, его прототип в мире впервые поднялся в воздух 17 декабря 1935 года. Первоначально самолет выпускался как пассажирский под обозначением DC-3 «Дакота». Машина закупалась многими странами мира, в ряде государств была приобретена лицензия на производство, однако только в СССР удалось преодолеть все сложности перевода техдокументации в метрические меры, а в остальных странах производство свелось к сборке машин из произведенных в Америке деталей. С осени 1941 года на вооружение американской армии принимается военная модификация DC-3, получившая обозначение С-47, она могла поднимать до 4540 кг грузов, 27 солдат с вооружением или до 24 раненых на носилках. Самолет поставлялся в разные страны мира, в течение всей войны он широко использовался ВВС стран антигитлеровской коалиции в качестве грузового транспортного и десантного. Модификация С-53 «Скайтрупер» оборудовалась исключительно для перевозки солдат (28 мест). Всего до мая 1945 года изготовлено 9746 самолетов С-47 всех модификаций и 377 самолетов С-53, до мая 1946 года выпустили еще 803 машины С-47. В ходе войны 1900 самолетов было поставлено Англии, где они обозначались как «Дакота» С. Mk I Mk IV, и 709 машин — в СССР.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	29,11 м
Длина машины	19,46 м
Высота машины	5,15 м
Площадь крыла	91,97 кв. м
Вес пустой машины	8263 кг
Нормальный полетный вес	13 300 кг
Двигатели	два Пратт-Уитни 1830-92 «Твин Уосп»
Мощность	1200 л. с.
Максимальная скорость	380 км/ч
Крейсерская скорость	320 км/ч
Дальность полета	2600 км (максимальная 3420 км)



Douglas C-47 (DC-3) Skyraider

Боевая дальность полета	2400 км
Скорость набора высоты	345 м/мин
Рабочий потолок	7300 м
Экипаж	3—4 чел.

Вместимость: 27 солдат или 2722 кг груза (в перегруз 4540 кг).

Тяжелый транспортный самолет Дуглас С-54 (DC-4) «Скаймастер»

Дальний тяжелый четырехмоторный военно-транспортный самолет, создававшийся фирмой «Дуглас» еще до вступления США в войну. Серийно выпускался с 1942 года. Предназначался для замены С-47, но не получил столь широкого распространения.

Тактико-технические характеристики С-54А

Размах крыла	35,81 м
Длина машины	28,63 м
Высота машины	8,39 м
Площадь крыла	135,91 кв. м
Вес пустой машины	17 237 кг
Нормальный полетный вес	33 112 кг
Двигатели	четыре Пратт-Уитни R-2000-7
Мощность	1350 л. с.
Максимальная скорость	441 км/ч
Крейсерская скорость	385 км/ч
Дальность полета	6276 км
Боевая дальность полета	4023 км
Рабочий потолок	6705 м
Экипаж	6 чел.

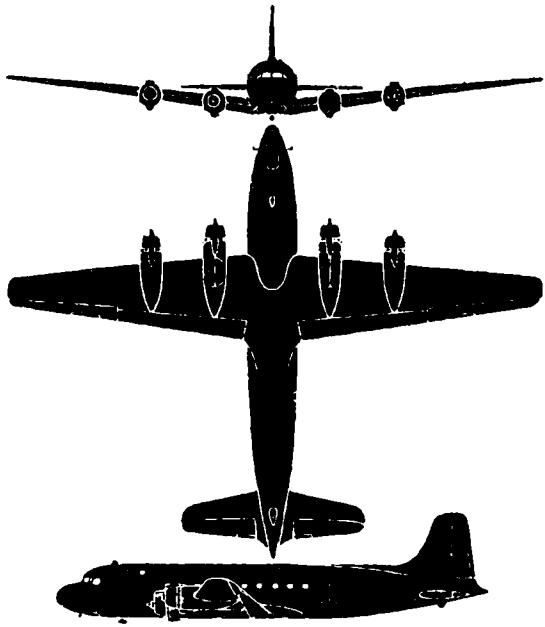
Вместимость: 50 солдат или до 14 000 кг груза (в перегруз)

Средний транспортный самолет Локхид С-60 «Лоудстар»

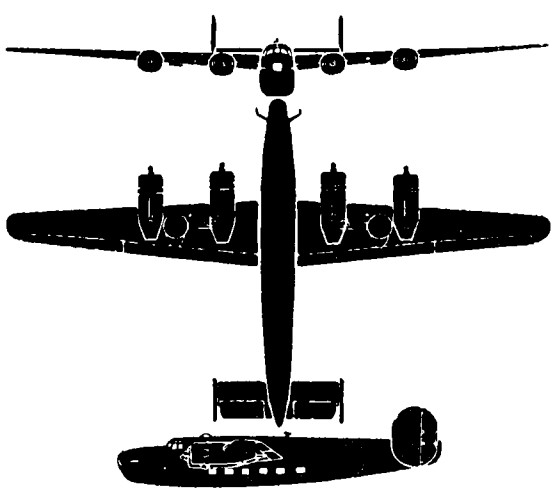
Средний пассажирский и военно-транспортный самолет, созданный в 1940 году.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	19,96 м
Длина машины	15,19 м
Высота машины	3,38 м



Дуглас С-54 (DC-4) «Скаймастер»



Консолидейтед С-87
(транспортный вариант бомбардировщика В-24 «Либрейтор»)

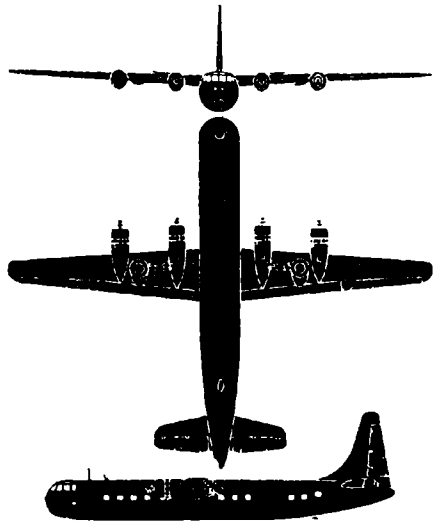
Площадь крыла	51,10 кв. м
Вес пустой машины	5284 кг
Нормальный полетный вес	7938 кг
Двигатели	два Райт R-1820-71
Мощность	1200 л. с.
Максимальная скорость	407 км/ч
Крейсерская скорость	322 км/ч
Дальность полета	2575 км
Рабочий потолок	7100 м
Экипаж	3 чел.
Вместимость	13—17 пассажиров

Дальний пассажирский и транспортный самолет Локхид С-69 «Констеллейшн»

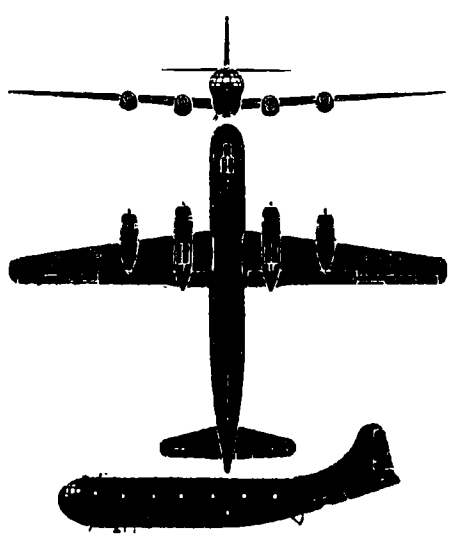
Этот тяжелый четырехмоторный самолет начал проектироваться еще до войны по заказу американской авиакомпании TWA как пассажирская машина. Обтекаемый фюзеляж и конструктивные элементы, взятые от скоростного пассажирского самолета Локхид «Электра», позволили машине достичь высоких летных характеристик. После начала войны с Японией перепроектирован в военно-транспортный. Первый полет машина совершила в 1943 году, серийный выпуск начался с 1944 года. До конца войны было построено всего 22 таких машины, после войны самолет производился как военно-транспортный и пассажирский, до начала 1950-х годов эти машины составляли основу парка пассажирских авиалайнеров в США.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	37,49 м
Длина машины	29,01 м
Высота машины	7,21 м
Площадь крыла	153,29 кв. м
Вес пустой машины	22 906 кг
Нормальный полетный вес	32 659 кг
Двигатели	четыре Райт R-3350-35 «Циклон 18»
Мощность	2200 л. с.
Максимальная скорость	531 км/ч
Крейсерская скорость	483 км/ч
Дальность полета	3862 км



Консолидейтед «Модель 39» (широкофюзеляжный вариант бомбардировщика PB4Y-2 «Приватир»)



Боинг C-97 («Модель 377»)

Рабочий потолок	7620 м
Экипаж	4 чел.
Вместимость	80 пассажиров или десантников

Дальний пассажирский и транспортный самолет Боинг С-75 «Стратолайнер»

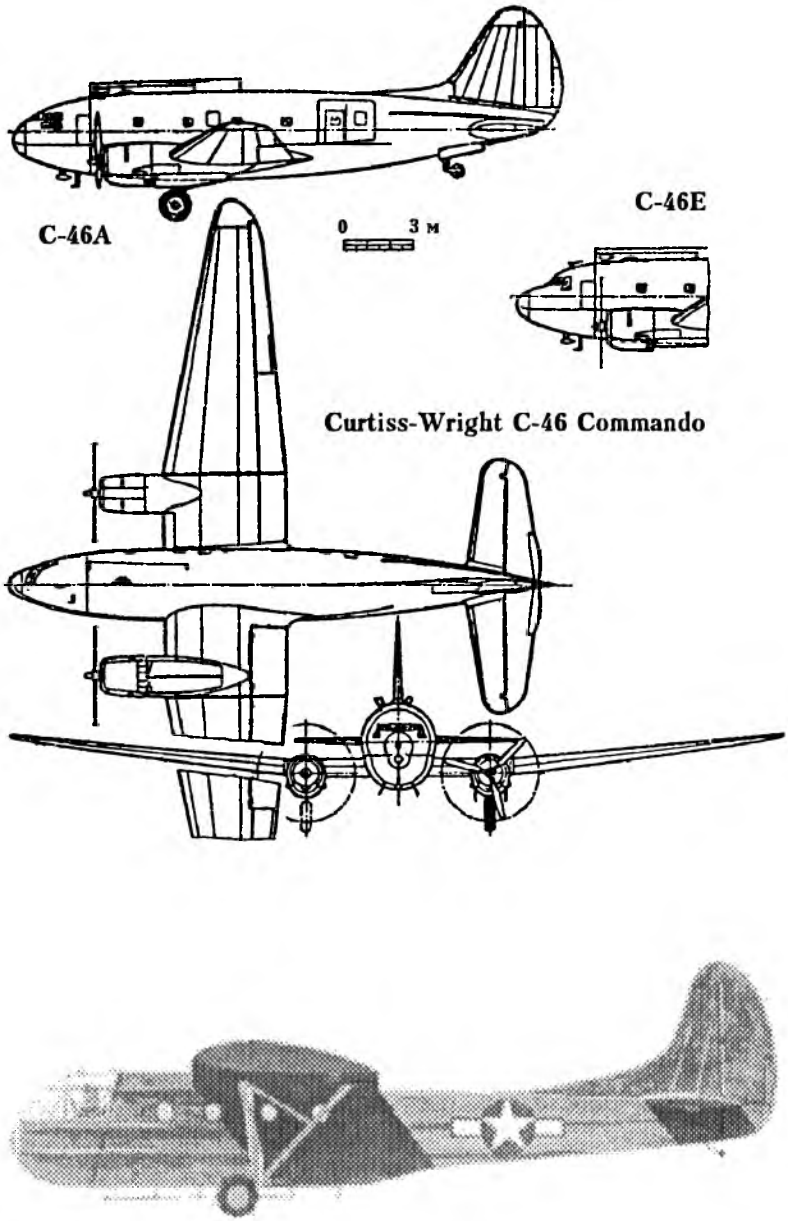
Дальний пассажирский и транспортный самолет, спроектирован в начале войны, пошел в серийное производство с 1942 года.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	32,61 м
Длина машины	22,66 м
Высота машины	6,34 м
Площадь крыла	138,05 кв. м.
Вес пустой машины	13 608 кг
Нормальный полетный вес	20 412 кг
Двигатели	четыре Райт GR-1820 «Циклон»
Мощность	1900 л. с.
Максимальная скорость	396 км/ч
Крейсерская скорость	354 км/ч
Дальность полета	3846 км
Боевая дальность полета	1464 км
Рабочий потолок	8000 м
Экипаж	5 чел.
Вместимость	33 пассажира

Тяжелый транспортный самолет Кертисс-Райт С-46 «Коммандо»

Первоначально этот самолет проектировался в качестве дальнего пассажирского авиалайнера CW-20 для полетов на больших высотах с герметичной кабиной и салоном на 36 пассажиров. Прототип машины впервые поднялся в воздух 26 марта 1940 года, вскоре после этого фирме была заказана военная модификация машины. Серийное производство началось с мая 1942 года, первые машины предназначались только для перевозки людей, но на модификации С-46А был усилен пол салона, а фюзеляж оснащен широкими двухстворчатыми дверями. Тем не менее высокий пол



Средний транспортно-десантный планер Вако CG-4A «Адриан»

фюзеляжа сильно затруднял погрузку и разгрузку самолета. В 1942–1943 годах эти машины использовались в основном на Тихом океане и Дальнем Востоке – в частности, они организовывали воздушный мост из Индии в Китай. С 1944 года машина действовала и в Европе. После войны выпуск самолетов этого типа был прекращен, однако сами машины до 1960 года использовались в составе ВВС США и принимали участие в Корейской войне. После снятия с вооружения самолеты продавались различным частным авиакомпаниям, некоторые из них использовалась в Латинской Америке вплоть до 1990-х годов. Всего было выпущено 3180 машин всех модификаций.

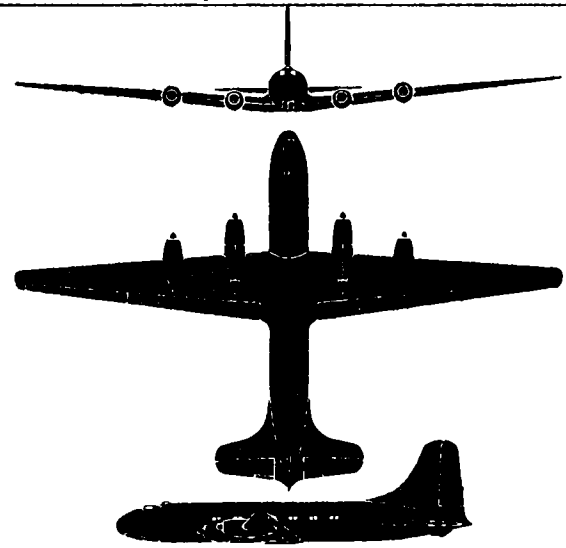
Тактико-технические характеристики

Размах крыла	32,9 м
Длина машины	22,6 м
Высота машины	6,5 м
Площадь крыла	126,3 кв. м.
Вес пустой машины	14 700 кг
Нормальный полетный вес	22 600 кг
	(в перегруз – 25 400 кг)
Двигатели	два Пратт-Уитни R-2800-51
Мощность	2000 л. с.
Максимальная скорость	430 км/ч
Крейсерская скорость	290 км/ч
Нормальная дальность полета	1900 км
	(предельная – до 5000 км)
Рабочий потолок	8400 м
Экипаж	3–4 чел.

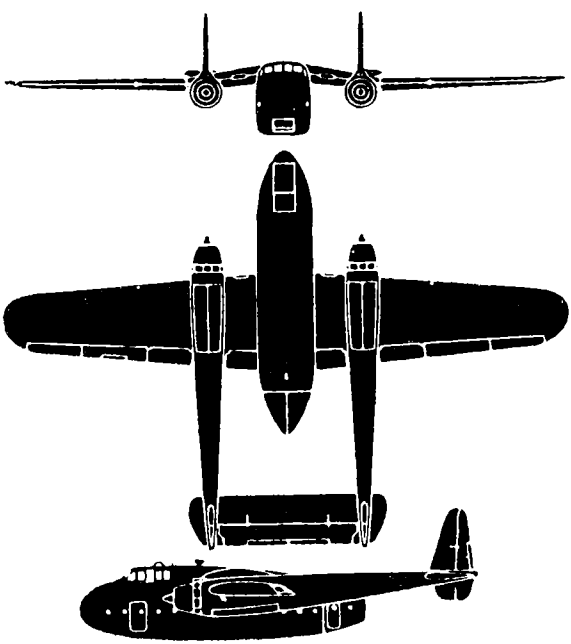
Вместимость: 54 солдат с вооружением, либо 33 раненых на носилках, либо до 7260 кг груза.

Средний транспортно-десантный планер Вако CG-4A «Адриан»

Этот транспортно-десантный планер был создан американской фирмой «Вако» (Weaver Aircraft Co.) и стал самым массовым планером ВВС США. Его серийное производство началось в конце 1942 года, всего было изготовлено около 12 000 таких планеров. Машина имела деревянно-металлический каркас с полотняной обшивкой и управлялась экипажем из 2 человек. Планер



Дуглас С-47 (ВС-7)



Фэйрчайлд С-82 «Пакет»

мог вмещать 13 десантников либо легкий санитарный автомобиль, джип или одну 75-мм гаубицу. Загрузка производилась через откидывающуюся в сторону носовую часть. В качестве буксировщиков обычно использовались транспортные самолеты С-46 или С-47. Первой военной операцией этих планеров стала высадка союзников на Сицилии, впоследствии они использовались во время Нормандской десантной операции, а также в других местах Европейского и Тихоокеанского театров военных действий.

Тактико-технические характеристики

Размах крыльев	25,2 м
Длина машины	14,73 м
Высота машины	3,84 м
Вес пустой машины	1890 кг
Максимальный взлетный вес	3400 кг
Максимальная скорость планирования	150 км/ч

Вместимость: 13 десантников с вооружением либо легкий автомобиль или артиллерийское орудие.

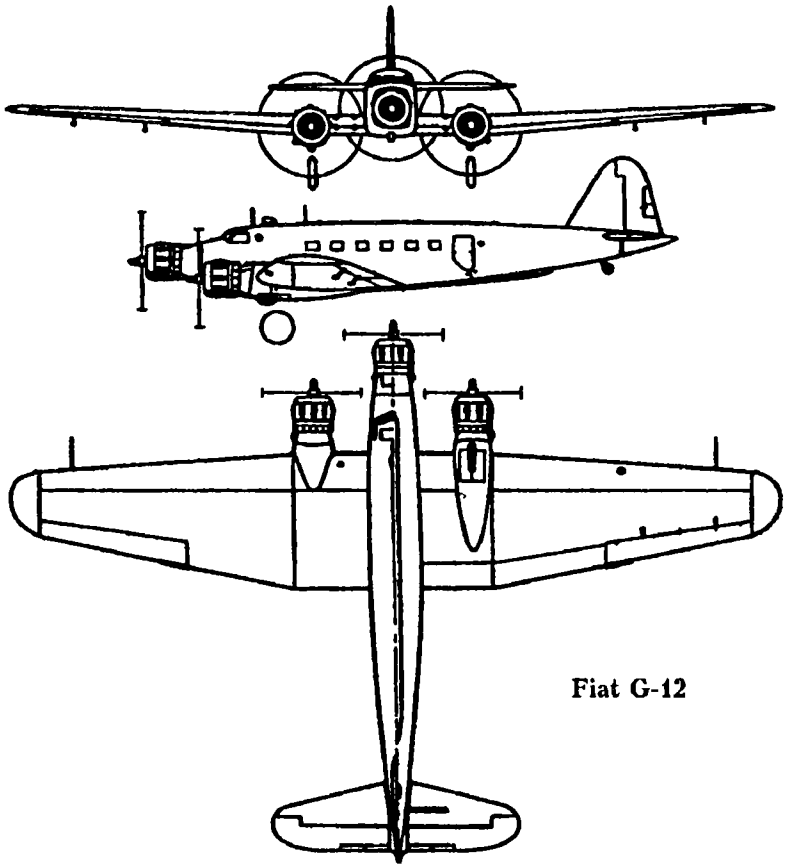
IV. ИТАЛИЯ

Средний транспортно-десантный самолет Фиат G.12

Трехмоторный транспортный и пассажирский самолет. Проектировался как 14-местный авиалайнер для трансальпийских воздушных линий, впервые поднялся в воздух в октябре 1940 года, серийно производился с 1941 по 1950 год. Военно-транспортный вариант G.12T имел пустой вес 9300 кг, полный полетный вес 15 000 кг и дальность полета 2300 км, он мог поднимать 22 десантника с полным вооружением. Использовался в Северной Африке и в Италии с 1942 по 1945 год, имел несколько экспериментальных военных и множество пассажирских модификаций, последняя (19-местный авиалайнер) была создана уже после войны. С 1947 года все машины выпускались цельнометаллическими.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	26,80 м
Длина машины	20,16 м



Fiat G-12

Высота машины	4,90 м
Площадь крыла	113,50 кв. м
Вес пустой машины	8890 кг
Нормальный полетный вес	12 800 кг
Двигатели	три Фиат А.74 RC 42
Мощность	770 л. с.
Максимальная скорость	396 км/ч
Крейсерская скорость	308 км/ч
Дальность полета	1740 км
Рабочий потолок	8000 м
Экипаж	2—3 чел.
Вместимость	14 пассажиров

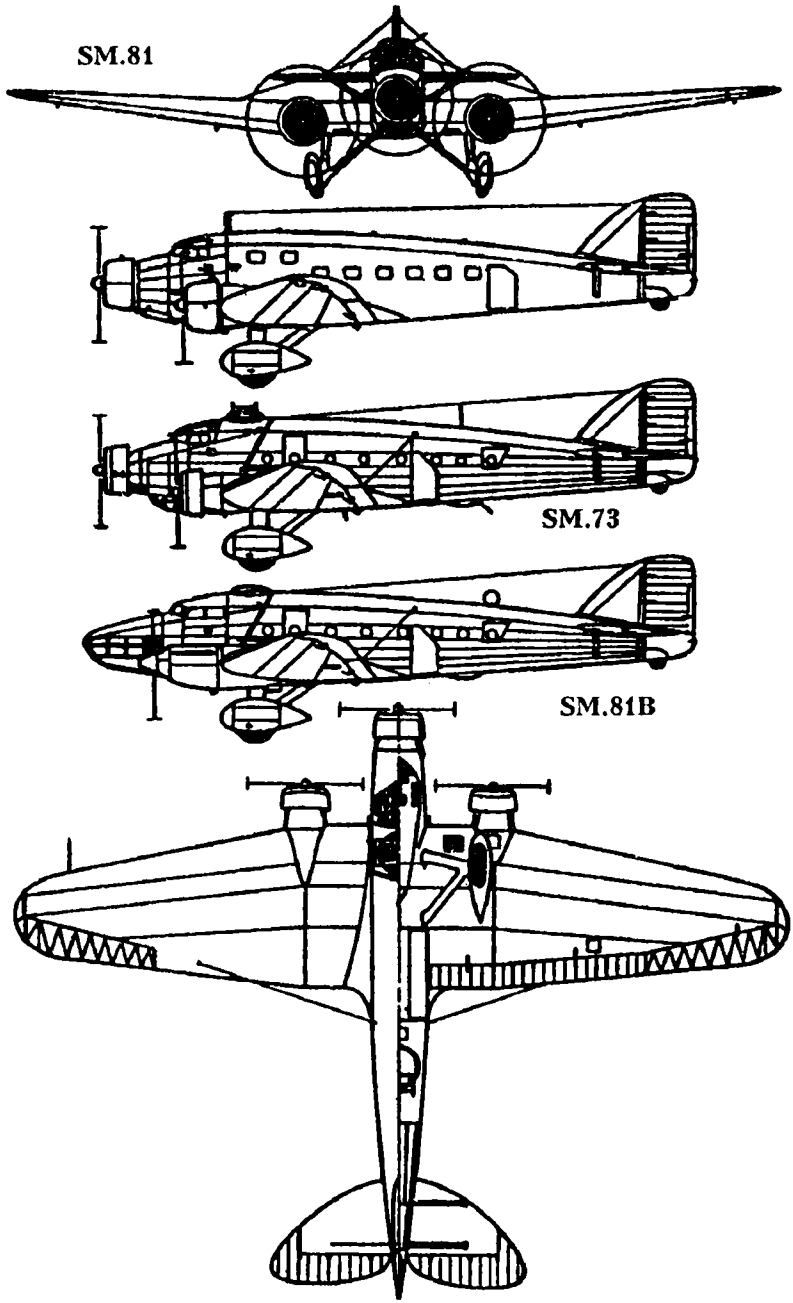
Средний бомбардировщик и транспортно-десантный самолет SM.81 «Пипистрелло»

Этот средний бомбардировщик и транспортный самолет был спроектирован в 1934 году на основе пассажирского самолета SM.73. Как и большинство итальянских машин этого класса, созданных в 30-е годы, он оснащался тремя моторами, имел деревянное крыло и металлический гофрированный фюзеляж. Серийно производился с 1935 года, в том же году был применен в итало-абиссинской войне как бомбардировщик, а чуть позже как транспортно-десантный самолет, показав себя с наилучшей стороны (мог нести 18 парашютистов с вооружением). Последняя модификация SM.81B выпускалась в двухмоторном варианте. Всего было выпущено 535 таких машин всех модификаций. Самолет участвовал в гражданской войне в Испании и во Второй мировой войне вплоть до капитуляции Италии в сентябре 1943 года. Применялся как ночной бомбардировщик, а с 1941 года как транспортный самолет для перевозки грузов и выброски парашютистов в Греции, Северной Африке и на Восточном фронте

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	24,0 м
Длина машины	18,3 м
Высота машины	4,86 м
Площадь крыла	93,3 кв. м.
Вес пустой машины	6500 кг
Нормальный полетный вес	10 500 кг
Двигатели	три Альфа-Ромео 125 RC.35
Мощность	750 л. с.
Максимальная скорость	до 345 км/ч
Крейсерская скорость	290 км/ч
Дальность полета	до 2000 км
Скорость набора высоты	300 м за 12 мин.
Рабочий потолок	7000 м
Экипаж	6 чел.

Вооружение: пять 7,7-мм пулеметов, две спаренных установки в нижней и верхней турелях и один переносной в боковых окнах фюзеляжа, до 2000 кг бомб на внутренней подвеске.


SM.81
SM.73
SM.81B

Тяжелый бомбардировщик и транспортно-десантный самолет Савойя-Маркетти SM.82 «Кангуро»

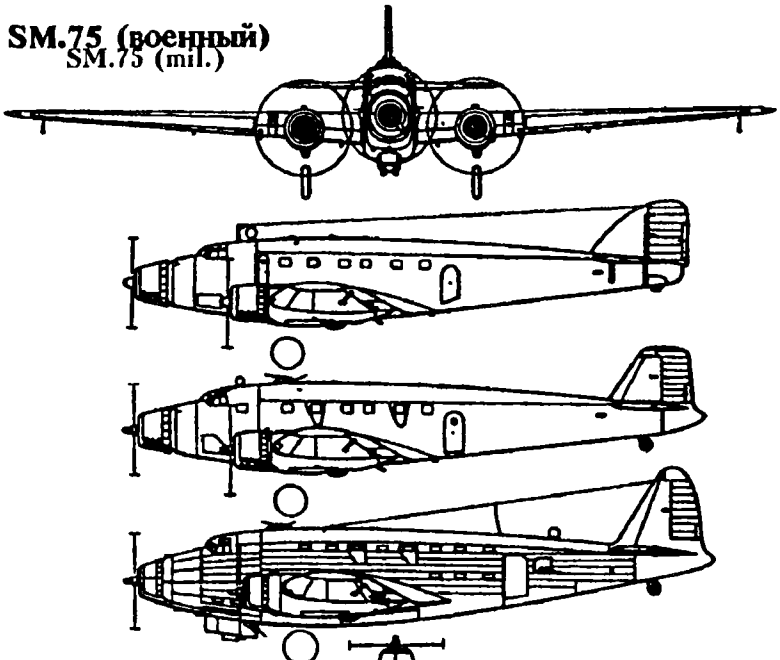
Тяжелый бомбардировщик и транспортный самолет, фактически являлся увеличенным вариантом пассажирского самолета SM.75. Фюзеляж металлический, каркас с полотняной обшивкой, крыло и хвостовое оперение цельнодеревянные. Прототип был облетан в 1938 году, серийно машина производилась с 1939 года и считается одним из лучших итальянских бомбардировщиков Второй мировой войны. Перед самой войной, в августе 1939 года, самолет установил мировой рекорд дальности на замкнутом маршруте 12 943 км. Транспортный вариант мог вмещать до 40 десантников с вооружением, варианты загрузки включали 2265 литров бензина, авиамоторы, разобранные истребители (таким образом в 1940—1941 годах в Итальянскую Восточную Африку было переброшено около 50 истребителей-бипланов CR.42). К июню 1940 года ВВС Италии располагали 12 транспортными SM.82, бомбардировочный вариант машины начал поступать в войска только с 1941 года. Транспортные «Кангуро» использовались для полетов в Сомали и Эфиопию, в 1942 году на одной из таких машин (точнее, на модифицированном варианте SM.75) был совершен перелет в Японию протяженностью 12 920 км. После капитуляции Италии около 30 машин SM.82 оказались на стороне союзников, эти самолеты продолжали выпускаться и некоторое время после войны, составив основу транспортной авиации Итальянской республики. В качестве пассажирских они использовались до начала 1960-х годов.

Тактико-технические характеристики

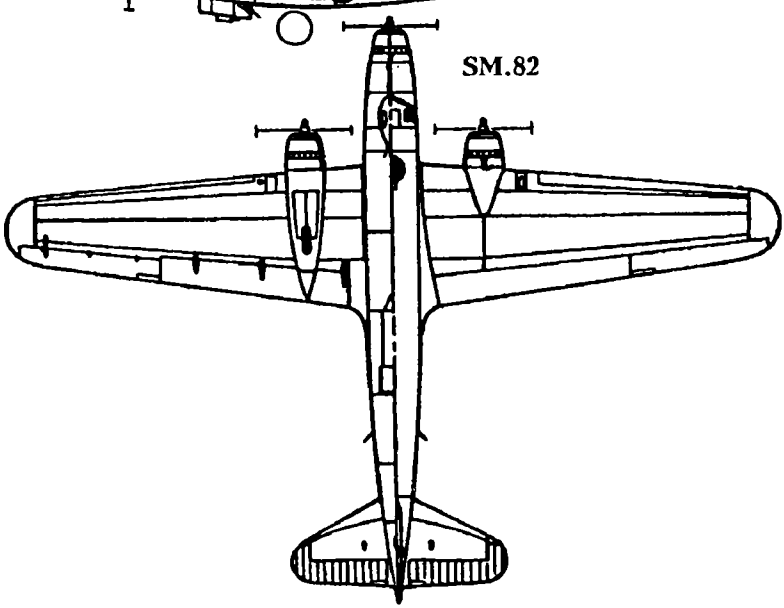
Размах крыла	29,68 м
Длина машины	22,90 м
Высота машины	6,00 м
Площадь крыла	118,60 кв. м
Вес пустой машины	10 550
Нормальный полетный вес	18 200
Двигатели	три Альфа-Ромео 128 RC.21
Мощность	950 л. с.
Максимальная скорость	320 км/ч
Крейсерская скорость	289 км/ч
Дальность полета	до 4000 км
Рабочий потолок	6170 м
Экипаж	4 чел.

Вооружение: один 12,7-мм пулемет и четыре 7,7-мм пулемета, 4000 кг бомб или грузов.

SM.75 (военный)
SM.75 (mil.)



SM.82



V. ЯПОНИЯ

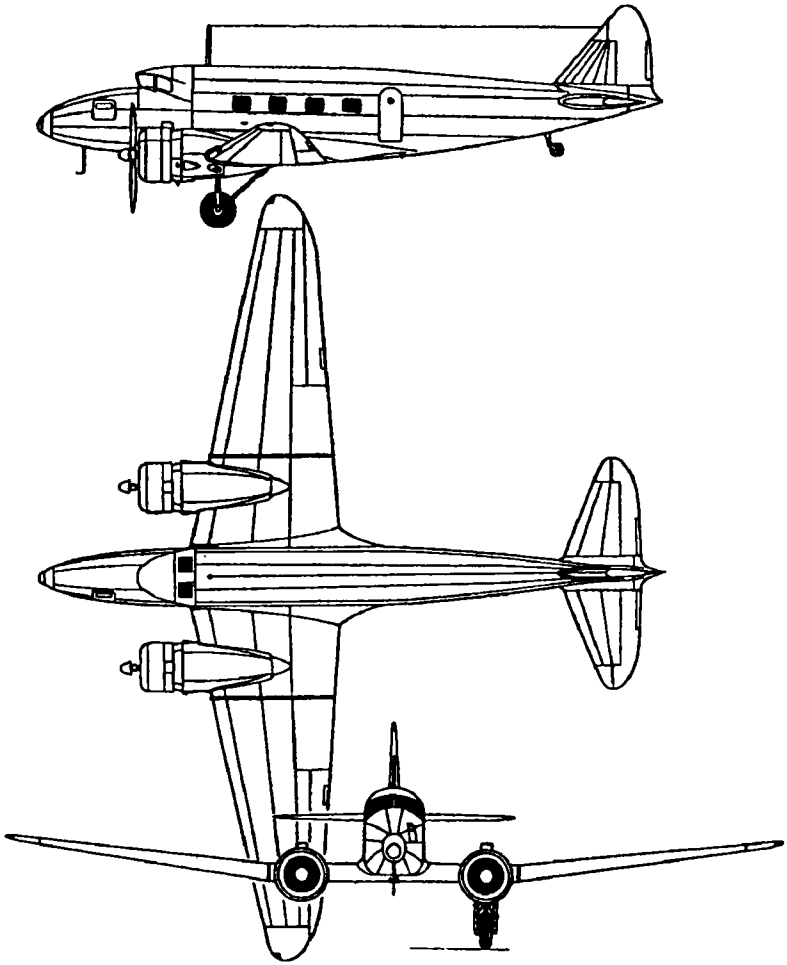
Средний пассажирский и транспортно-десантный самолет Накадзима Ki-34

Армейский двухмоторный цельнометаллический транспортно-десантный самолет. Как и многие другие транспортные машины 30-х годов, был создан на основе американского пассажирского «Дугласа» — самолета DC-2, лицензию на производство которого фирма «Накадзима» приобрела в 1935 году. Сначала имел обозначение АТ-2, прототип машины поднялся в воздух 12 сентября 1936 года. Первоначально самолет предназначался для пассажирских авиалиний в Японии и Маньчжурии, но в 1937 году он был принят на вооружение армии как связной, транспортный и десантный, получив обозначение «армейский транспортный самолет типа 97». Машина использовалась в воздушно-десантных операциях 1942 года на Тихом океане, а также применялась в качестве транспортной. Всего было выпущено около 350 таких самолетов, из них 32 для гражданских авиалиний, остальные для армии.

Тактико-технические характеристики

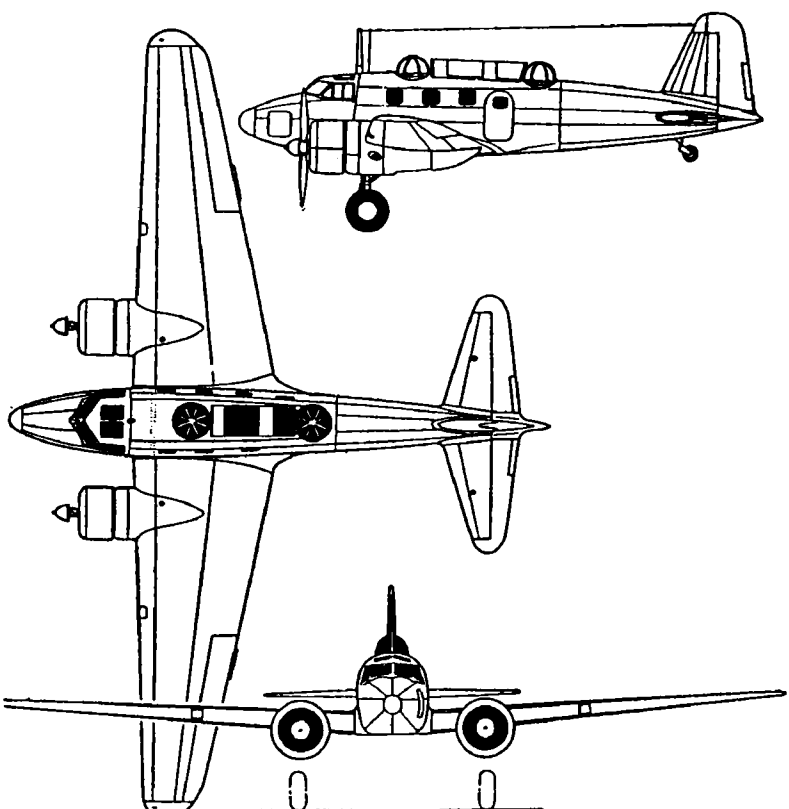
Размах крыла	19,92 м
Длина машины	15,30 м
Высота машины	4,15 м
Площадь крыла	49,20 кв. м.
Вес пустой машины	3500 кг
Нормальный полетный вес	5250 кг
Двигатели	два Накадзима «Котобуки 41»
Мощность	710 л. с.
Максимальная скорость	360 км/ч
Крейсерская скорость	310 км/ч
Дальность полета	1200 км
Скорость набора высоты	455 м/сек
Рабочий потолок	7000 м
Экипаж	3 чел.

Вместимость: 8 десантников с вооружением.



Легкий учебный и транспортный самолет Татикава Ki-54

Легкий армейский двухмоторный учебный бомбардировщик и транспортный самолет. Создан в 1940 году в качестве машины повышенной летной подготовки, массово производился с 1941 года до конца войны. В течение всей войны использовался для обучения экипажей бомбардировщиков, а также как транспортная и патрульно-противолодочная машина (Ki-54d с восемью 60-кг глубинными бомбами). Всего выпущено 1500—2000 самолетов, из них 1368 модификации Ki-54b или «армейский учебно-боевой самолет типа 1 модель B». Транспортная модификация обозначалась



Ki-54c (в гражданском варианте Y-59), она имела несколько уменьшенную высоту фюзеляжа и не несла турельных башен с четырьмя 7,7-мм пулеметами.

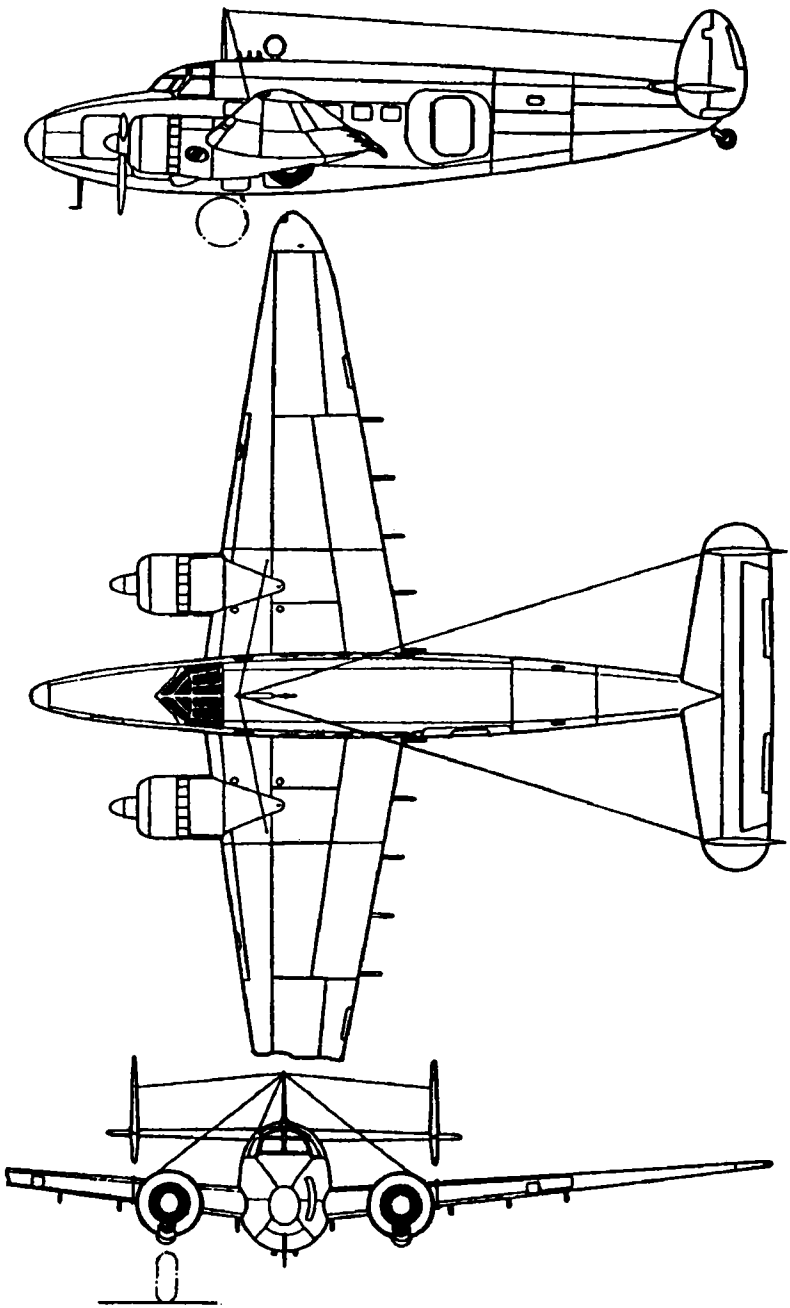
Тактико-технические характеристики

Размах крыла	17,90 м
Длина машины	11,94 м
Высота машины	3,58 м
Площадь крыла	40,00 кв. м
Вес пустой машины	2950 кг
Нормальный полетный вес	3900 кг
Двигатели	два армейский тип 98
Мощность	510 л. с.
Максимальная скорость	376 км/ч
Крейсерская скорость	240 км/ч
Дальность полета	960 км
Скорость набора высоты	250 м/сек
Рабочий потолок	7180 м
Экипаж	2 чел.

Вместимость: в транспортном варианте — 8 десантников.

Средний транспортно-десантный самолет Кавасаки Ki-56

Средний транспортный самолет, созданный на основе американской машины Локхид 14-WG3, лицензия на производство которого была приобретена фирмой «Кавасаки» в сентябре 1939 года. Машина разрабатывалась с технической поддержкой фирмы «Локхид», она получила более мощные двигатели и грузовые люки в нижней части фюзеляжа. Первые опытные экземпляры поднялись в воздух в ноябре 1940 года, серийное производство началось в 1941 году под обозначением «армейский транспортный самолет типа 1». С декабря 1941 года машина полностью заменила в производстве лицензионный «Локхид» («транспортный самолет типа LO»). Самолет строился вплоть до сентября 1943 года, всего была изготовлена 121 машина. В боевых условиях эти самолеты впервые были применены на Суматре в начале 1942 года, вплоть до конца войны они использовались в качестве транспортных.

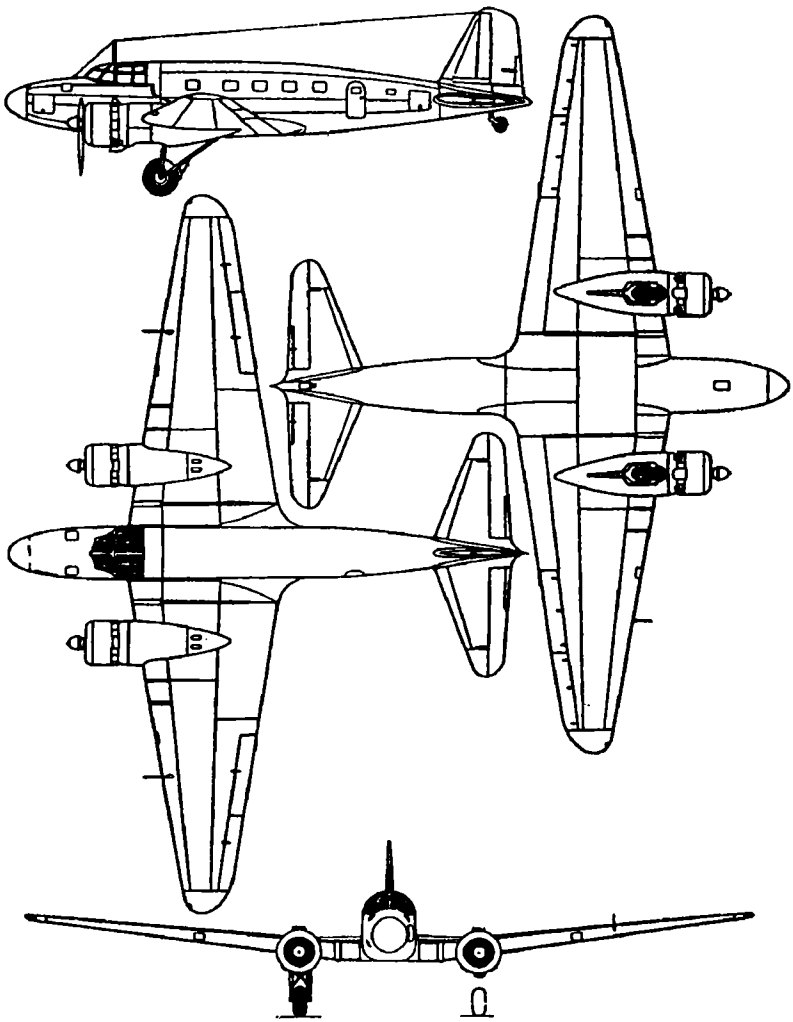


Тактико-технические характеристики

Размах крыла	19,96 м
Длина машины	14,90 м
Высота машины	3,60 м
Площадь крыла	51,20 кв. м
Вес пустой машины	4895 кг
Нормальный полетный вес	8025 кг
Двигатели	два Накадзима На-25 (армейский тип 99)
Мощность	950 л. с.
Максимальная скорость	400 км/ч
Крейсерская скорость	367 км/ч
Дальность полета	3300 км
Скорость набора высоты	240 м/сек.
Рабочий потолок	8000 м
Экипаж	4 чел.
Вместимость	2400 кг грузов

Средний транспортно-десантный самолет Мицубиси Ki-57-II

Ki-57, основной транспортный самолет японских армейских ВВС, был создан на основе пассажирского самолета авиакомпании «Ниппон Коку К.К.», прототипом для которого, в свою очередь, послужил бомбардировщик Мицубиси Ki-21 («Салли»). От этой машины самолет сохранил конструкцию крыла, хвостовую часть фюзеляжа, шасси и силовую установку, однако из среднеплана стал низкопланом. Всего с 1940 по 1942 год был изготовлен 101 серийный «армейский транспортный самолет типа 100 модели 1» (Ki-57-I), часть из них была передана флоту. Именно с этих машин был высажен воздушный десант у Палембанга 14 февраля 1942 года. С мая 1942 года выпускалась модификация Ki-57-II с более мощными двигателями, всего до января 1945 года было изготовлено 406 таких машин в военном и гражданском вариантах. Самолет применялся как транспортный и десантный, гражданская модификация МС-20 после войны некоторое время использовалась в СССР и Китае.



Средний транспортно-десантный самолет Мицубиси Ki-57-II

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	22,60 м
Длина машины	16,10 м
Высота машины	4,77 м
Площадь крыла	70,08 кв. м
Вес пустой машины	5585 кг
Нормальный полетный вес	8173 кг
Максимальный вес	9120 кг
Двигатели	два армейский тип 100
Мощность	1080 л. с.
Максимальная скорость	470 км/ч
Крейсерская скорость	360 км/ч
Дальность полета	3000 км
Боевая дальность полета	1500 км
Скорость набора высоты	320 м/сек.
Рабочий потолок	8000 м
Экипаж	4 чел.

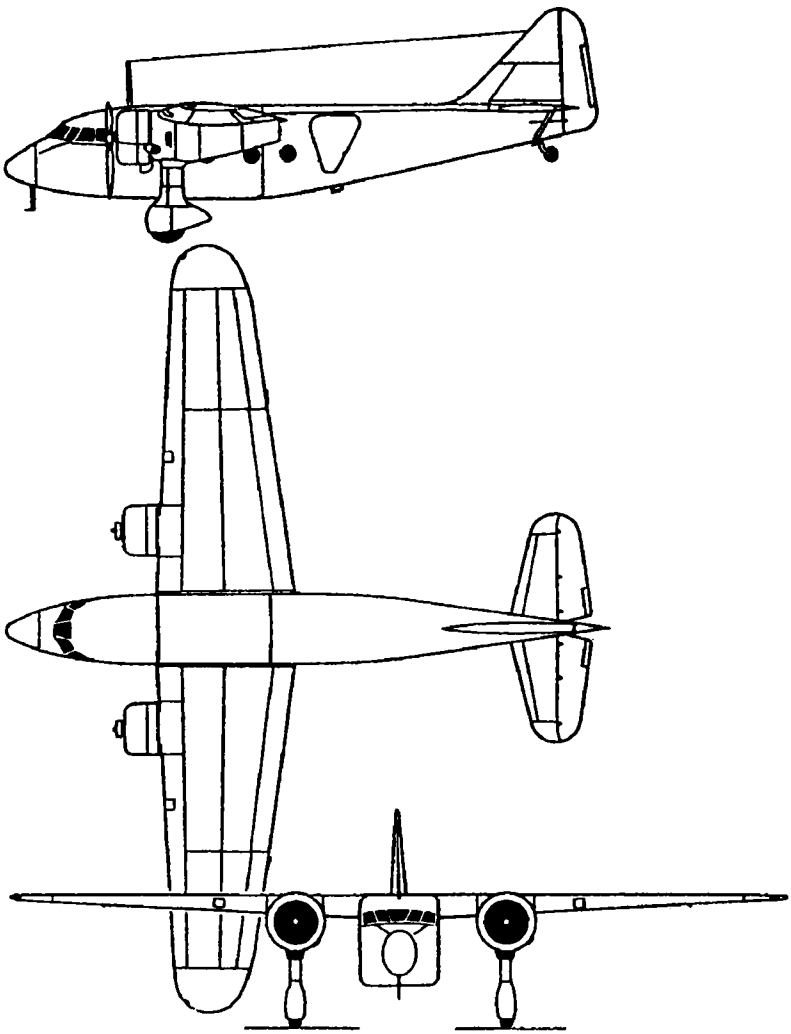
Вместимость: 11 пассажиров и 300 кг груза.

Легкий военно-транспортный самолет Кокусай Ki-59

Легкий транспортный самолет, спроектированный по заказу японского министерства транспорта в 1937 году как ТК-3. Первый экземпляр поднялся в воздух в июне 1938 года и продемонстрировал невысокие летные качества, поэтому гражданская авиация отказалась от этой машины. Однако по заказу штаба армейских ВВС самолет был перепроектирован в военно-транспортный, в 1941 году была выпущена небольшая партия этих самолетов. Впоследствии машина послужила основой для создания транспортного планера Ku-8-II.

Тактико-технические характеристики

Размах крыла	17,00 м
Длина машины	12,50 м
Высота машины	3,05 м
Площадь крыла	38,40 кв. м
Вес пустой машины	2880
Нормальный полетный вес	4120 кг
Максимальный полетный вес	4240 кг
Двигатели	два армейский тип 98 (Хитачи На-13А)

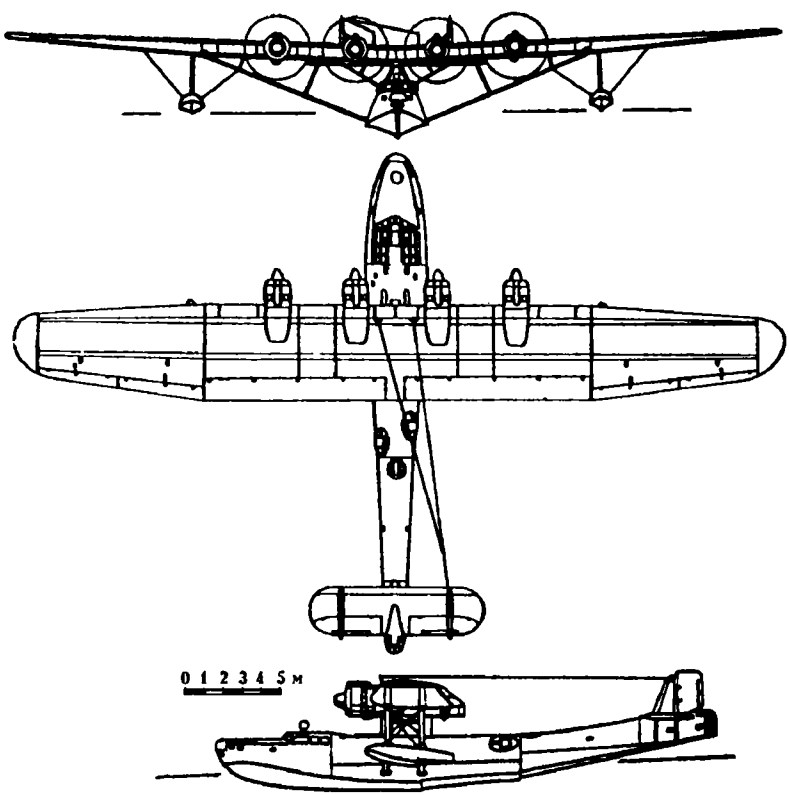


Легкий военно-транспортный самолет Кокусай Ki-59

Мощность	510 л. с.
Максимальная скорость	300 км/ч
Крейсерская скорость	276 км/ч
Экипаж	3 чел.
Вместимость	8 пассажиров

Тяжелая транспортная и разведывательная летающая лодка Кавaниси H6K («Мэвис»/«Тилли»)

Тяжелая четырехмоторная летающая лодка, спроектированная по заказу флотского командования. Опытные экземпляры были испытаны 14 июля 1936 года, серийный выпуск начался в следующем году. Первые серийные самолеты оснащались 840-сильными моторами Накадзима «Хикари 2», с 1939 года на модификациях H6K2 и H6K3 ставились новые моторы Мицубиси «Кинсей 43»



рабочей мощностью 1000 л. с. H6K2 была патрульной летающей лодкой, а H6K3 — ее транспортной модификацией. С 1939 года выпускалась модель H6K4 с дальностью полета до 6000 км (на 20% больше, чем у знаменитой «Каталины»). Эта модификация стала основной серийной, у нее была снята надфюзеляжная башня, замененная на боковые блистеры с 7,7-мм пулеметами, по одному такому пулемету в носу и на верхней открытой турели, в хвостовой части вместо пулемета была установлена 20-мм пушка.

К началу Второй мировой войны на вооружении 2-го и 4-го воздушных флотов состояло 48 лодок H6K4, помимо этого в Южном Китае имелось еще 16 таких машин в варианте дальних бомбардировщиков. С 1942 года выпускалась модификация H6K5, на ней были установлены новые 1300-сильные двигатели и увеличен запас топлива, в том же году машины этого типа начали оснащаться радиолокаторами. Всего было выпущено 175 машин H6K, с 1942 года они постепенно переводились в разряд транспортных, заменяясь в боевых частях лодками H8K. Пассажирский вариант машины, использовавшийся в гражданской авиации, имел салон на 18 сидячих мест, багажный и почтовый отсеки. По классификации союзников боевые летающие лодки H6K обозначались как «Мэвис», а транспортные — «Тилли».

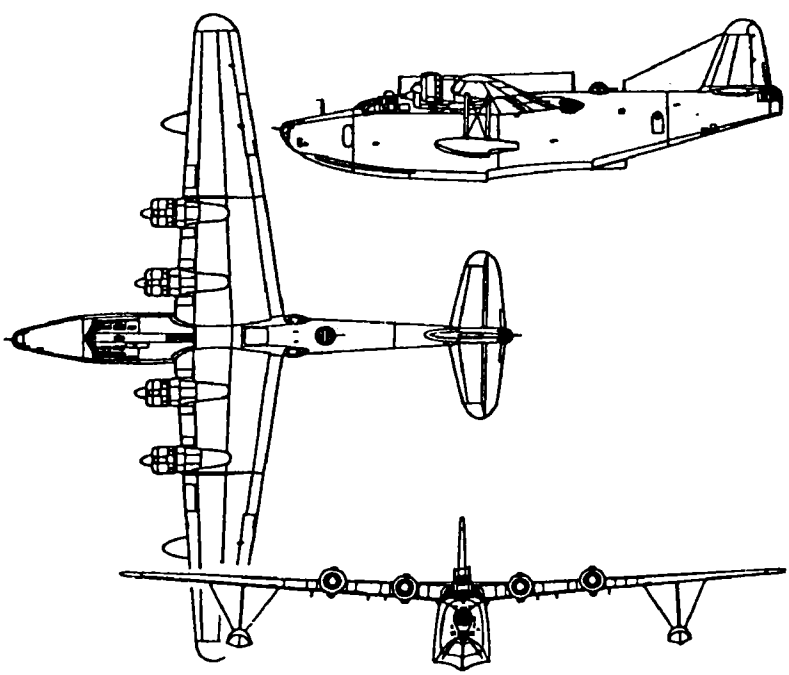
Тактико-технические характеристики H6K5

Размах крыла	40,00 м
Длина машины	25,63 м
Высота машины	6,27 м
Площадь крыла	170 кв. м
Вес пустой машины	12 380 кг
Максимальный взлетный вес	23 000 кг
Двигатели	четыре Мицубиси «Кинсей 43»
Взлетная мощность двигателей	1300 л. с.
Максимальная скорость	385 км/ч на высоте 6000 м
Потолок	9560 м
Максимальная дальность полета	6772 км
Скорость набора высоты	350 м/мин. или 5000 м за 13,4 мин.

Вооружение: одна 20-мм пушка в хвостовой турели, четыре 7,7-мм пулемета (в носу, в верхней задней турели и в двух бортовых блистерах), 1000 кг бомб или две 800-кг торпеды.

Тяжелая транспортная и разведывательная летающая лодка Кавaниси H8K («Эмили»)

Эта тяжелая летающая лодка начала проектироваться по заданию флота в 1938 году, но была испытана и запущена в серию только в 1941 году. Впервые самолет был использован в бою 5 марта 1942 года, когда две машины H8K из кокутая «Йокогама», дозаправившись с подводных лодок, нанесли безуспешный бомбовый удар по Перл-Харбору. В дельнейшем машина использовалась как дальний океанский разведчик, патрульный и транспортный самолет, а также для дальних бомбардировочных налетов на Алеутские острова, Фиджи и Новую Каледонию. Высокая скорость, хорошая защита и мощное оборонительное вооружение позволяли ей успешно отбиваться от истребителей противника. В транспортном варианте самолет назывался H8K2-L «Сейку», он брал на борт 29 пассажиров или 64 солдата с вооружением, вооружение было



сокращено до одного 13-мм пулемета в носу и 20-мм пушки в хвостовой части. Всего было изготовлено 167 лодок этого типа, из них 36 транспортных. Самолет применялся вплоть до конца войны, но к моменту капитуляции Японии уцелело всего три таких машины.

Тактико-технические характеристики H8K2

Размах крыла	38,7 м
Длина машины	28,13 м
Высота машины	9,15 м
Площадь крыла	160 кв. м
Вес пустой машины	18 570 кг
Взлетный вес	24 500 кг (в перегруз 32 500 кг)
Двигатели	четыре Мицубиси «Кинсей 22»
Взлетная мощность двигателей	1850 л. с.
Максимальная скорость	460 км/ч на высоте 5000 м
Потолок	9000 м
Максимальная дальность полета	7100 км
Скорость набора высоты	5000 м за 10,25 мин.

Вооружение: три 20-мм пушки (в носовой, верхней и хвостовой башнях), четыре 7,7-мм пулемета (в носу, в нижнем люке и в двух бортовых блистерах), 2000 кг бомб или две 800-кг торпеды. В транспортном варианте мог принимать на борт 64 солдата или 29 десантников с вооружением и снаряжением.

Помимо этого, японский флот использовал в качестве транспортных машин специально переоборудованные бомбардировщики Мицубиси G3M1 («Нелл»), а под обозначением Сёва L2D в Японии выпускался (точнее, собирался из привозных деталей) американский Дуглас С-47.

VI. ГЕРМАНИЯ

Средний бомбардировщик и транспортный самолет Юнкере Ju.52

Прежде чем перейти в разряд транспортных машин, этот самолет успел снискать известность в качестве одного из самых распространенных пассажирских самолетов начала 1930-х годов, а затем в роли первого немецкого массового бомбардировщика германских военно-воздушных сил, создаваемых в нарушение Версальских соглашений. Спроектированный Эрнстом Цинделем, Ju.52/3m представлял собой завершение линии цельнометаллических пассажирских машин, создававшихся концерном Юнкерса с 1919 года. Фактически это был трехмоторный вариант одномоторного Ju.52/1m, впервые поднявшегося в воздух 13 октября 1930 г. Первый Ju.52/3m был седьмым экземпляром Ju.52/1m, оснащенным тремя моторами «Пратт-Уитни». Он впервые взлетел в апреле 1931 года, после чего все уже готовые планеры самолетов этой модели были переделаны под три двигателя.

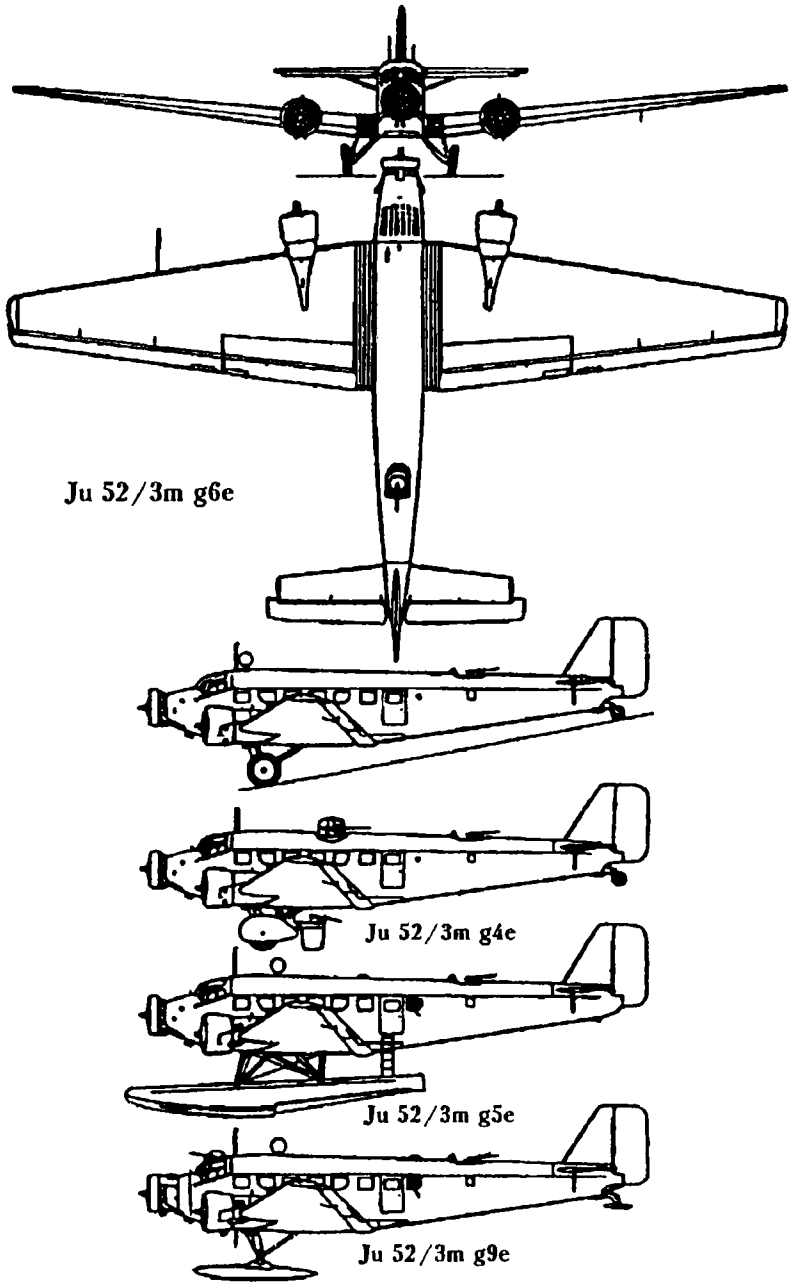
Первая крупносерийная модель Ju.52/3m-ge начала производиться с лета 1933 года, она оснащалась 660-сильными моторами BMW-132A-1 мощностью 660 л. с., имела экипаж из трех человек, максимальная скорость достигала 290 км/ч. Очень скоро фирма «Юнкере» получила заказ на ее переделку во вспомогательный бомбардировщик для оснащения вспомогательной бомбардировочной эскадры, созданной в октябре 1933 года и ставшей ядром будущих бомбардировочных сил «Люфтваффе» (в целях конспирации она была подчинена летной инспекции компании «Люфтганза»). Поскольку планировалось вооружить всю бомбардировочную авиацию машинами Do.11, Ju.52 рассматривался только в качестве временного решения, однако машина Клода Дорнье оказалась неудачной, в результате чего простой в пилотировании и чрезвычайно надежный в эксплуатации Ju.52/3m превратился в серийный боевой самолет. От гражданского варианта он отличался немногим — наличием сверху открытой турели с 7,92-мм пулеметом и второго пулемета в полуубираемой «корзине» в полу фюзеляжа, для защиты от атак снизу имелась полуубираемая корзина со вторым MG-15 (750 патронов). Каждый из трех внутренних бомбоотсеков вмещал до 500 кг бомб, максимальная

бомбовая нагрузка составляла 1500 кг, запас топлива — 2475 л. Боевой радиус машины достигал 500 км при крейсерской скорости 245 км/ч на высоте 1000 м. При этом самолет можно было легко переоборудовать обратно в транспортный.

Ju.52/3m-g3e снискал известность на полях гражданской войны в Испании — уже через неделю после начала мятежа 20 таких машин были перегнаны в Севилью как гражданские, после чего использовались для переброски из Африки марокканских стрелков основной опоры мятежников в первые недели войны. Всего с 20 июля по конец августа 1936 года они совершили 460 рейсов, доставив в Испанию 7350 человек пехоты, артиллерийские орудия и пулеметы. За сентябрь машины совершили 324 рейса, перевезя еще 5455 солдат, за октябрь — 83 рейса и 1157 человек. Далее машина широко использовалась в качестве бомбардировщика, как в войсках «националистов», так и в составе немецкого «Легиона Кондор». В апреле 1937 года эти машины снискали себе сомнительную славу, приняв участие в уничтожении Герники и Дуранго (в налете на Гернику участвовало 23 самолета Ju.52).

Тем временем в 1937 году Германия приступила к созданию воздушно-десантных войск, основой самолетного парка которых должны была стать группа IV/KG.152 «Гинденбург», состоявшая из 39 Ju.52 (с 1 апреля 1938 года «Боевая группа специального назначения» K.Gr.z.b.V.1). Первой операцией германских ВДВ стала высадка на аэродроме Грац-Талерхов 13 апреля 1938 года во время аншлюсса Австрии одного батальона 7-й воздушно-десантной дивизии. 1 августа 1938 года была создана и вторая группа — K.Gr.z.b.V.2. Каждая группа состояла из четырех эскадрилий по 12 самолетов и штаба из 5 машин. Летом 1939 г были созданы еще две аналогичные транспортные группы, все вместе они составили 1-ю транспортную эскадру KG.z.b.V.1. Но уже в конце августа 1939 года из ее персонала был сформирован штаб 2-й транспортной эскадры — KG.z.b.V.2, а также специальная группа для перевозки тяжелой техники — K.Gr.z.b.V.9. Чуть позже на базе мобилизованных из «Люфтганзы» машин и персонала была сформирована еще одна транспортная эскадра — KG.z.b.V.172.

С 1932 по 1939 год было построено не менее 1600 самолетов Ju.52 в боевом и гражданском вариантах, однако значительная часть гражданских машин была продана за рубеж. Поэтому к 1 сентября 1939 года в составе «Люфтваффе» числилось только 552 самолетов Ju.52 (включая 59, забранных из «Люфтганзы»). Во вре-


Ju 52/3m g6e
Ju 52/3m g4e
Ju 52/3m g5e
Ju 52/3m g9e

мя Польской кампании эти машины почти не использовались (боевые потери составили 12 Ju.52), зато они широко применялись во время операции «Везерюбунг» — захвата Норвегии в апреле-мае 1940 года.

Всего к началу этой операции «Люфтваффе» имели 571 машину Ju.52. В первой волне высадки 9 апреля было задействовано 10 авиатранспортных групп и четыре эскадрильи, которые несли батальон и две роты парашютистов, один посадочно-десантный батальон и три батальона пехоты. Дополнительно самолеты несли шесть рот персонала аэродромного обслуживания, штаб авиационных сил, штаб пехотного полка и более 168 т горючего. За всю Норвежскую кампанию группы с Ju.52 совершили 3018 вылетов, перевезя 29 280 человек, 1177 т горючего, 2376 т грузов.

В мае транспортные «Юнкерсы» приняли участие во вторжении в Бельгию и Голландию, в ходе которого потери в транспортных самолетах оказались весьма велики и достигли 40 %. Было разбито или уничтожено 162 Ju.52, правда, 53 из них удалось отремонтировать, а еще 47 разобрали на запчасти. Всего с апреля по конец июня 1940 года потери транспортных самолетов составили 242 машины (в основном это были Ju.52), но за то же время был произведен 401 транспортный самолет.

В декабре 1940 года немецкие Ju.52 использовались для снабжения итальянских войск, терпевших поражения в Албании. В апреле-мае следующего года они применялись в Греческой кампании, кульминацией которой стала высадка на Крит (отложенная до 20 мая из-за нехватки топлива на греческих аэродромах). В ходе Критской операции был потерян 271 самолет Ju.52, то есть более половины всех задействованных транспортных машин.

В дельнейшем Ju.52 активно использовался для снабжения войск и переброски личного состава на Восточном фронте, а также в Северной Африке. Однако после окружения советскими войсками 100-тысячной немецкой группировки под Демянском в январе 1942 года со Средиземного моря на Восток была переброшена K.Gr.z.b.V.500, после чего для снабжения Роммеля, войска которого в очередной раз достигли египетской границы, остались только K.Gr.z.b.V.400, уже потерявшая 11 самолетов, и две эскадрильи из состава III/KG.z.b.V.1. Во время действий воздушного моста на Демянск с 21 февраля по 18 мая одиннадцать авиатранспортных групп совершили 14 445 вылетов, перевезли 24 303 т грузов, 3142 т горючего и масла, а также 15 445 солдат, при этом было эвакуиро-

вано 22 093 раненных. В ходе этой операции было потеряно 265 самолетов — в основном Ju.52. Снабжение Демянска вселило в немецкое командование убежденность, что окруженную группировку можно снабжать по воздуху, однако попытка повторить это в Сталинграде привела к катастрофе: с 24 ноября 1942 по 31 января 1943 года было потеряно не меньше 490 самолетов (включая 266 Ju.52/3m), задействованных на снабжении 6-й армии Паулюса. Одновременно Ju.52 использовались при захвате и снабжении Туниса, где тоже понесли тяжелые потери.

В дальнейшем эти машины продолжали широко применяться на Восточном фронте. В апреле 1944 года транспортные «Юнкерсы» использовались для снабжения 1-й танковой армии, окруженной у Каменец-Подольска, и участвовали в эвакуации Крыма. Последний серийный вариант Ju.52/3m-g14e был запущен в производство в конце осени 1943 года и выпускался до середины 1944 года, когда производство этой машины было прекращено. На нем стояла бронезащита пилота, вооружение составляли четыре 7,92-мм пулемета — на крыше кабины, в боковых окнах и на верхней открытой турели.

В 1941 году потери транспортных «Юнкерсов» впервые превысили производство — более 500 машин было потеряно, а поставлено только 451. В 1942 году было изготовлено 504 самолета, в 1943 году — около 900. В течение 1944 года заводы в Германии и Франции изготовили 376 Ju.52, а всего с начала 1939 года было выпущено 3225 самолетов.

Тактико-технические характеристики Ju.52/3m-g3e (g7e)

Размах крыла	29,3 м
Длина машины	18,9 м
Высота машины	5,55 м
Площадь крыла	110 кв. м
Вес пустой машины	5725 (6500) кг
Нормальный взлетный вес	9500 (10 500) кг
Максимальный взлетный вес	10 500 (11 000) кг
Двигатели	три BMW-132A-3 (132T-2)
Взлетная мощность	725 (830) л. с.
Максимальная скорость	275 (285) км/ч на высоте 900 (1400) м
Крейсерская скорость	245 (250) км/ч на 900 (1400) м
Экономическая скорость	210 (215) км/ч

Нормальная дальность полета	990 (1090) км
Дальность с дополнительными баками	1300 км
Время подъема на высоту 3000 м	17,5 мин.
Потолок	5900 м

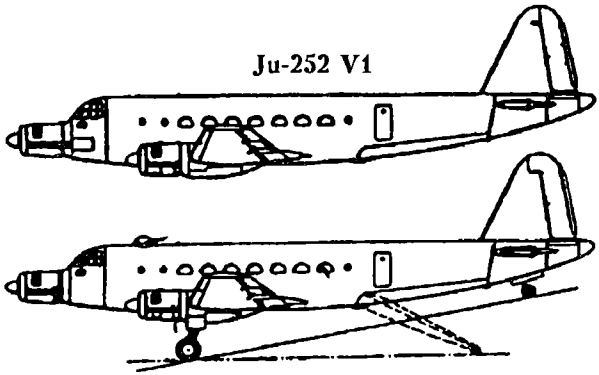
Вооружение: два 7,92-мм пулемета MG-15 — на верхней турели и в нижней установке, 500 кг бомб (4 MG-15 — на верхней турели, над кабиной и в боковых окнах).

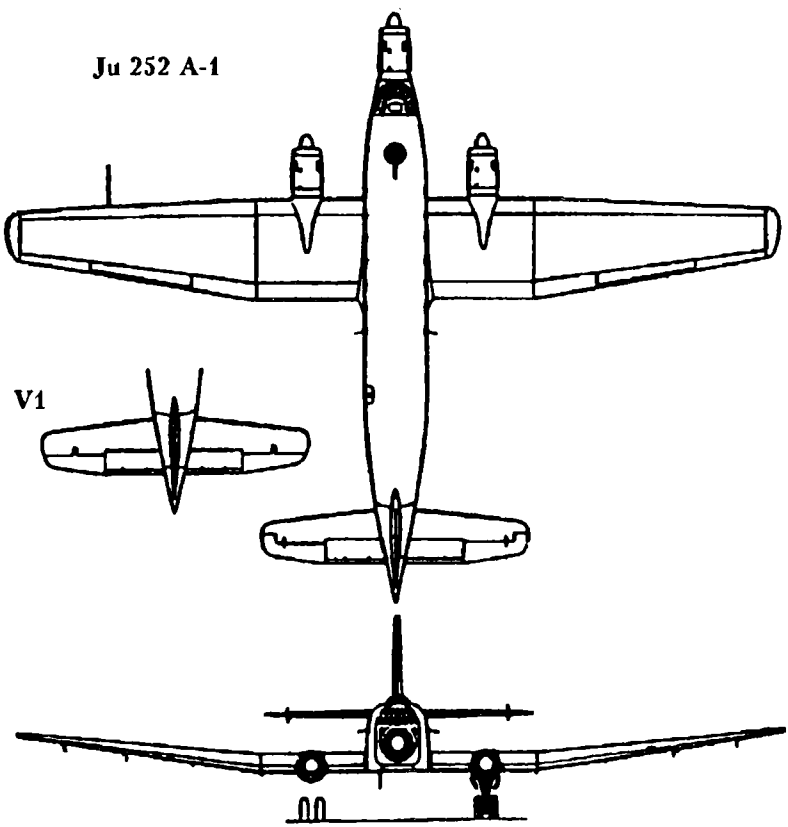
Многоцелевой транспортный самолет Юнкерс Ju.252

Этот самолет должен был стать дальнейшим развитием Ju.52/3m и проектировался с 1938 года. Он тоже должен был оснащаться тремя моторами, однако нес гладкую дюралевую (а не гофрированную) обшивку и имел убирающееся шасси. Пассажировместимость по требованию «Люфтганзы» должна была увеличится до 35 человек, был предусмотрен новый метод загрузки — через рампу в хвостовой части фюзеляжа. В результате многочисленных изменений в первоначальном проекте первый опытный экземпляр машины поднялся в воздух только в октябре 1941 г. Однако для транспортного самолета военного времени Ju.252 оказался чересчур «продвинутым» и дорогим в производстве: самолет имел герметизированную кабину и дистанционно управляемую верхнюю турель с пулеметом. Поскольку «старичок» Ju.52 был значительно дешевле и проще, его «наследник» так и не пошел в крупную серию, было достроено только 15 машин (считая опытные). Благодаря высоким летным характеристикам они применялись в основном для разного рода спецопераций.

Тактико-технические характеристики Ju.252A-1 (V-5)

Размах крыла	34,1 м
Длина машины	25,1 м
Высота машины	5,75 м
Площадь крыла	122,6 кв. м
Вес пустой машины	13 100 кг
Нормальный взлетный вес	22 500 кг
Максимальный взлетный вес	24 000 кг
Двигатели	три Jumo-211F
Мощность	1340 л. с. на высоте 250 м и 1060 л. с. на высоте 3200 м
Максимальная скорость	435 км/ч на высоте 5800 м
Крейсерская скорость	385 км/ч на высоте 5800 м


Ju-252 V1


Ju 252 A-1
V1

Экономическая скорость	332 км/ч
Дальность полета с макс. нагрузкой	4000 км
	(с грузом 2000 кг – 6500 км)
Начальная скороподъемность	3,8 м/с
Рабочий потолок	6300 м

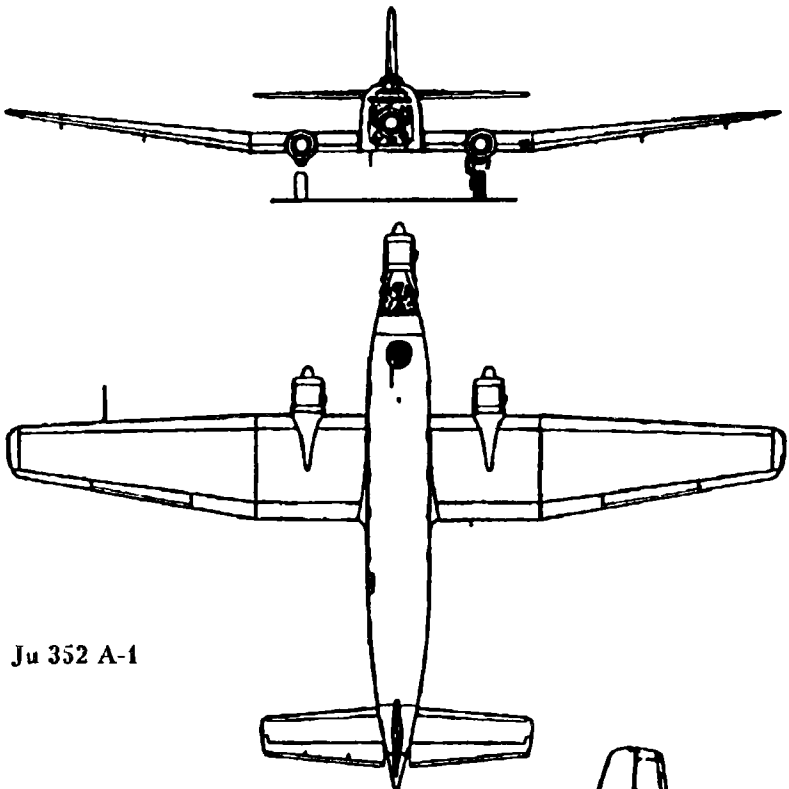
Вооружение: один 13-мм пулемет MG-131 в верхней башне с электроприводом и два 7,92-мм пулемета MG-15 в боковых окнах.

Многоцелевой транспортный самолет Юнкере Ju.352

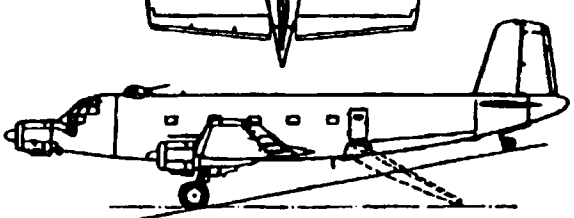
Эта машина стала попыткой максимально упростить конструкцию Ju.252 для запуска его в массовую серию. Первый опытный Ju.352-V1 поднялся в воздух 1 октября 1943 г., в войска серийные машины начали поступать с ноября того же года. Крыло нового самолета было цельнодеревянным, фюзеляж — смешанной конструкции. В носовой части находилась кабина для четырех членов экипажа, выполненная из дюраля с работающей обшивкой. В грузовую кабину по наклонной рампе можно было поднимать автомобиль или другую технику, вес груза достигал 4300 кг. Общий выпуск Ju.352 составил 10 предсерийных и 33 серийных машины, в сентябре 1944 года их производство было прекращено в связи с союзными бомбардировками перегрузкой промышленности Рейха. Самолеты этого типа в основном использовались для снабжения окруженных немецких группировок и выполнения различных спецзаданий в составе командования «Рейх» и базировались на аэродроме Тутов.

Тактико-технические характеристики Ju.352A-1

Размах крыла	34,2 м
Длина машины	24,6 м
Высота машины	5,75 м
Площадь крыла	128,3 кв. м
Вес пустой машины	13 500 кг
Максимальный взлетный вес	19 600 кг
Двигатели	три BMW-Bramo-323R-2
Взлетная мощность двигателей	1200 л. с.
Максимальная скорость	370 км/ч на высоте 5000 м
Крейсерская скорость	300 км/ч на высоте 5000 м
Экономичная скорость	240 км/ч

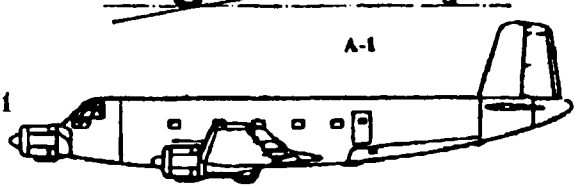


Ju 352 A-1



A-1

Ju 352 V1



Максимальная дальность полета	3000 км с 2000 кг груза и 1800 км с 3800 кг груза
Время подъема на высоту 1000 м	3,2 мин.
Рабочий потолок	6000 м

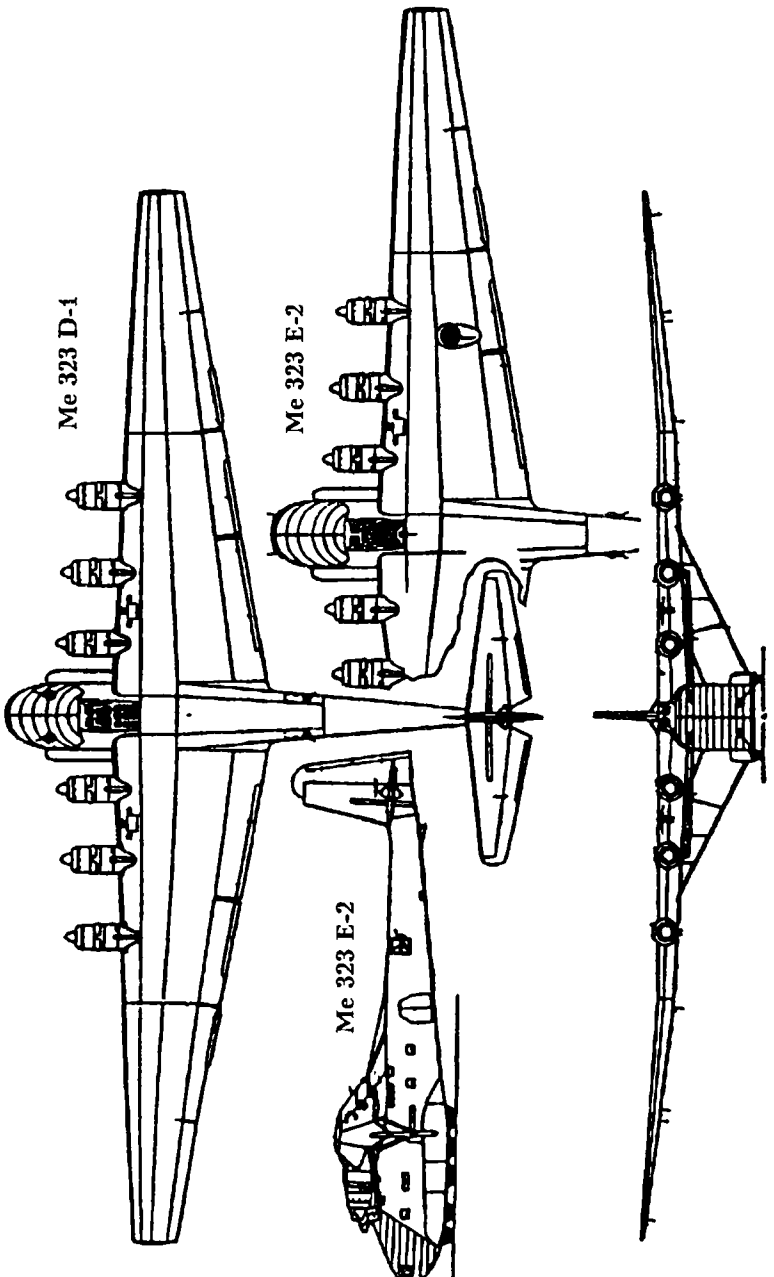
Вооружение: одна 20-мм пушка MG-151/20 в дистанционно управляемой верхней башне.

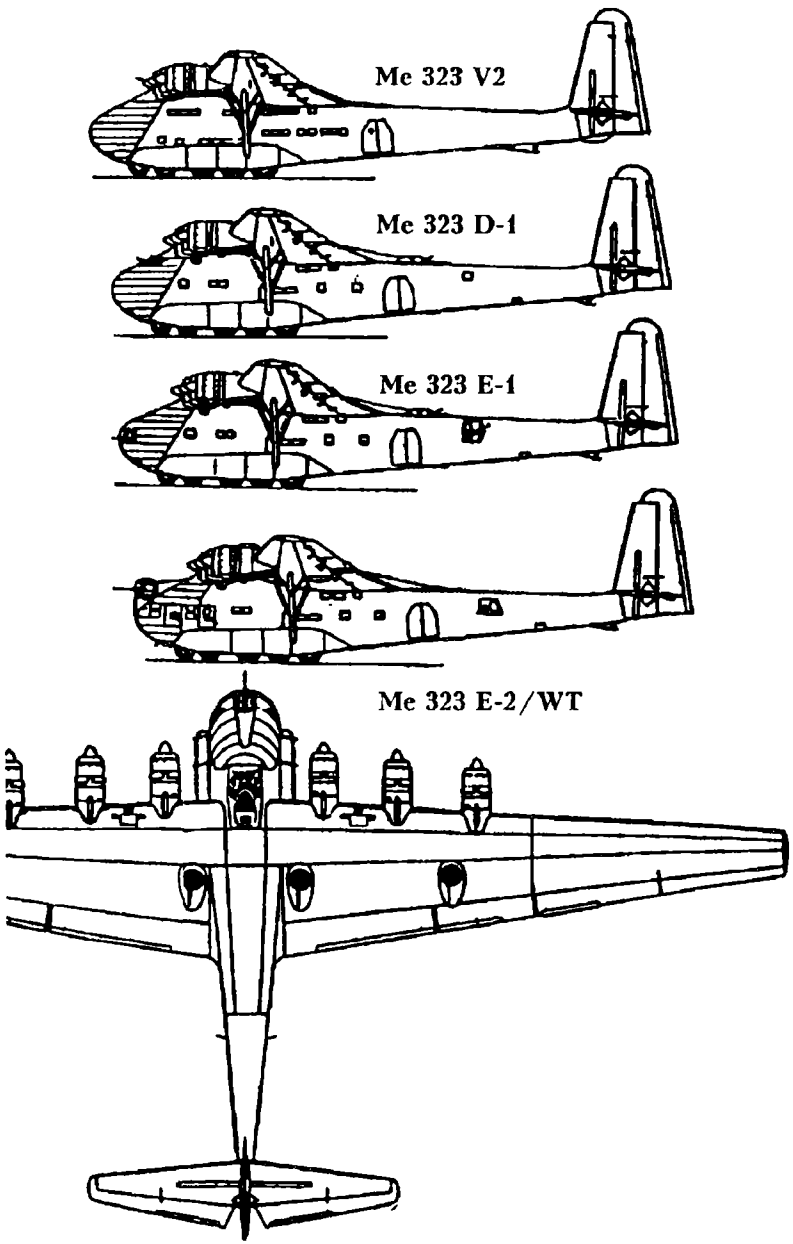
Тяжелый многоцелевой транспортный самолет Мессершмитт Ме.323 «Гигант»

Логическим развитием планера Ме.321 «Гигант», требовавшего для буксировки сложной системы из трех самолетов, стало оснащение этой машины собственными двигателями. Работы в этом направлении начались летом 1941 года, моторы должны были дать машине возможность если и не взлетать самостоятельно, то хотя бы поддерживать горизонтальный полет с грузом после взлета на буксире. Рассматривались варианты установки из четырех-шести моторов BMW-801, «Брамо-132R», «Юмо-211» или «Гном-Рон» 14N. Министерство авиации отдавало предпочтение использованию французского мотора, так как это не влияло на выпуск других серийных самолетов. В итоге при установке четырех двигателей конструкция могла взлетать только на буксире, при шести двигателях она уже поднималась в воздух самостоятельно (впоследствии работы по первому варианту были прекращены). Машина оснащалась неубирающимся шасси из 10 небольших колес в обтекателях по бортам фюзеляжа, распределявшим давление по грунту и позволявшим взлетать с мягкой почвы колесами, обеспечивающими давление на грунт подобно гусеничному шасси. Стартовые ракеты из-за их ненадежности применялись довольно редко.

Летные испытания двух опытных Ме.323 начались в марте-апреле 1942 года. Самолет оказался прост и дешев в производстве, довольно строг при взлете и посадке, но хорошо управлялся в воздухе. У серийных машин, начатых производством несколько позднее, были установлены две дополнительные огневые точки сверху за крылом. Дальность полета с нагрузкой в 10 т составила 1000 км, а с 11,5 т — 750 км. Самолет Ме.323 мог нести 120 солдат или 60 раненых и соответствующий медицинский персонал.

На вооружение «Люфтваффе» серийные Ме.323D начали поступать с октября 1942 года, а в следующем месяце они уже ис-


Me 323 D-1
Me 323 E-2
Me 323 E-2



Me.323 «Гигант» в различных модификациях

пользовались при занятии Туниса, доставляя в Северную Африку зенитные и противотанковые орудия, топливо и боеприпасы. Однако незадолго до Нового года значительная часть немецкой транспортной авиации была отозвана со Средиземного моря для снабжения окруженной в Сталинграде 6-й армии, в Италии остались 200 Ju.52/3m и 15 Me.323D из I и II/KG.z.b.V 323. С 23 февраля по 28 марта 1943 года они совершили 160 полетов в Тунис и Бизерту. Активизация авиации союзников привела к новому усилению оборонительного вооружения Me.323: вместо 7,92-мм задних пулеметов самолет получил 13-мм, в створках носового люка были прорезаны порты еще для двух пулеметов. Тем не менее 10 апреля к северу от Туниса были сбиты сразу три Me.323, а 23 апреля, в последнем рейсе «Гигантов» в Тунис из 16 таких машин самолетами союзников было уничтожено 14!

В дальнейшем самолеты этого типа небольшими группами применялись по всему Восточному фронту, в массовом порядке они участвовали в операциях по снабжению и эвакуации Крыма весной 1944 года. Помимо этого Me.323 использовались в различных исследовательских программах. Их производство было прекращено в апреле 1944 года. Всего на вооружение «Люфтваффе» поступило 198 самолетов этого типа (в основном модификации D и E), почти все они состояли в 5-й транспортной эскадре.

Тактико-технические характеристики Me 323E-2 (Me 323D-2)

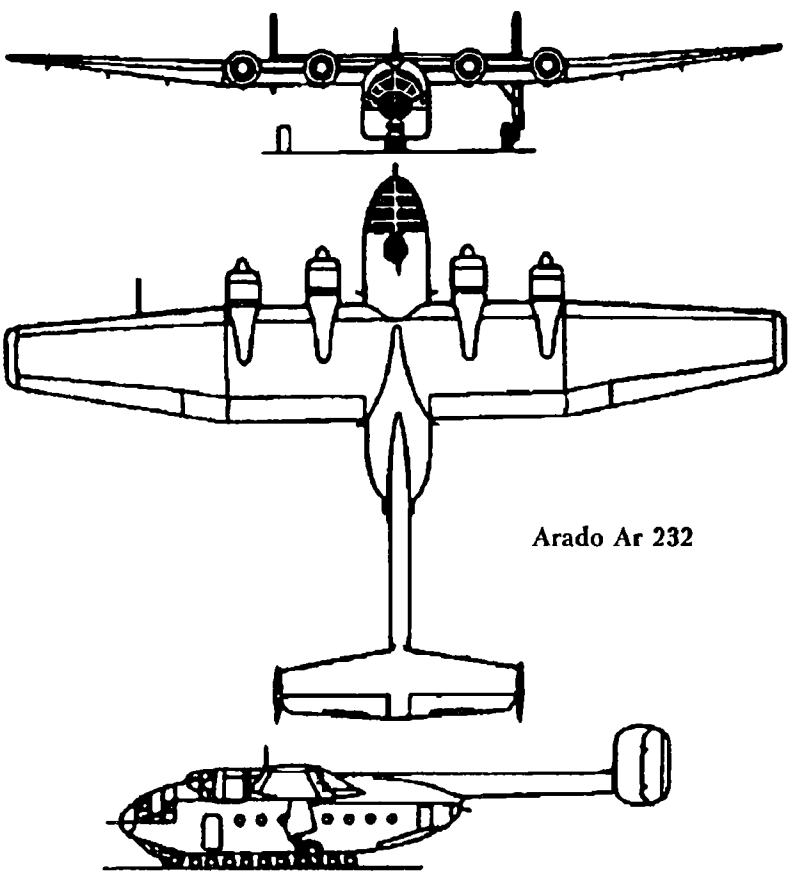
Размах крыла	55 м
Длина машины	28,5 м
Высота машины	9,6 м
Площадь крыла	300 кв. м
Вес пустой машины	29 (28) т
Максимальный взлетный вес	45 (43,6) т
Двигатели	шесть «Гном-Рон» 14N 48/49
Взлетная мощность	1140 л. с. (1035 л. с. на высоте 4800 м)
Максимальная скорость	240 км/ч при весе 32 т, 200—230 км/ч при весе 45 т на высоте 1500 м
Экономическая скорость	208 (190) км/ч на высоте 1500 м
Нормальная дальность полета	1300 км при весе 45 (43,6) т на высоте 4000 м
Начальная скороподъемность	2 (3,6) м/с при весе 45 т

Вооружение: две 20-мм пушки MG-151 в башнях на крыле, семь 13-мм пулеметов MG-131 в створках носового люка, в конце

полетной палубы, в верхних и нижних боковых установках (до восьми 7,92-мм пулеметов MG-15 в створках носового люка, под боковыми блистерами и в боковых окнах).

Средний транспортный самолет Арадо Ar.232

Эта машина должна была заменить на вооружении «Люфтваффе» устаревший уже к началу войны Ju.52/3m. Проект предусматривал использование дополнительного неубираемого многоколесного шасси из 11 пар небольших колес вдоль всей нижней части фюзеляжа, на которое самолет опускался при загрузке и выгрузке, а также при вынужденной посадке. Проект начал разрабатываться в конце 1939 года, первый опытный экземпляр ма-



Arado Ar 232

шины (V-1) поднялся в воздух в начале лета 1941 г. На втором экземпляре самолета уже было установлено оборонительное вооружение: 20-мм пушка в дистанционно управляемой турели и два 13-мм пулемета. Экипаж состоял из четырех человек, самолет мог принять два автомобиля PKW весом 1000 кг каждый и восемь человек десанта.

Серийный выпуск машины начался в 1942 году, но по ряду причин было изготовлено всего один или два десятка этих самолетов (включая опытные). С конца 1942 года Ar.232 использовались в качестве дальних транспортных и разведывательных машин — в основном на Восточном фронте. Известно, что Ar.232 стал последним самолетом, сумевшим улететь из Сталинграда перед капитуляцией Паулюса, эти машины использовались в небезызвестной операции «Цеппелин» в августе-сентябре 1944 года. К концу войны в III/KG 200 остался всего один самолет этого типа.

Тактико-технические данные Ar.232B-0

Размах крыла	33,5 м
Длина машины	23,6 м
Высота машины	5,7 м
Площадь крыла	138 кв. м
Вес пустой машины	12 790 кг
Вес взлетный	20 000 кг
Двигатели	четыре BMW Брамо-323 «Фафнир»
Мощность	взлетная 1200 л. с. (со впрыском водно-метаноловой смеси), у земли 1000 л. с., на высоте 4000 м — 940 л. с.
Максимальная скорость	305 км/ч на высоте 4000 м
Крейсерская скорость	288 км/ч на высоте 2000 м
Нормальная дальность полета	1300 км (при 250 км/ч)
Скорость набора высоты	1800—2000 м за 7 минут
Потолок	6900 м

Вооружение: одна 20-мм пушка MG-151 и три 13-мм пулемета MG-131.

Средний транспортно-десантный самолет Гота Go.244

Переоборудование планера Go.242 в транспортный самолет или мотопланер предусматривалось с самого начала его проектирования. Первые образцы новой машины были созданы в начале лета 1942 года путем установки на серийные планеры моторов воздушного охлаждения мощностью 500—750 л. с. Для этой цели испытывались разные (в основном трофейные) моторы, окончательный выбор был сделан на французском «Гном-Рон». Изменения в других элементах конструкции планера были минимальными — в кабине установили приборную доску, удлинили вперед хвостовые балки, на передних концах которых и монтировались моторамы, а в теле размещались бензобаки. Испытания серийной машины состоялись в конце 1941 года, за 1942 год было изготовлено 12 новых машин Go.244 и 133 машины переделаны из планеров. Эксплуатация самолета на Восточном фронте выявила ряд недостатков машины, одним из основных была малая мощность: держаться в воздухе на одном моторе самолет не мог. Позднее все транспортные Go.244 были переданы в летные школы в качестве учебных.

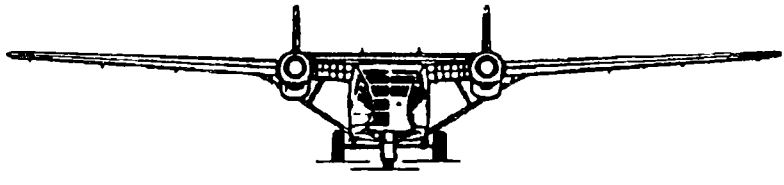
Тактико-технические данные Go.244B-2

Размах крыла	24,5 м
Длина машины	15,8 м
Высота машины	4,6 м
Площадь крыла	62,4 кв. м
Вес пустой машины	5100 кг
Максимальный взлетный вес	7800 кг

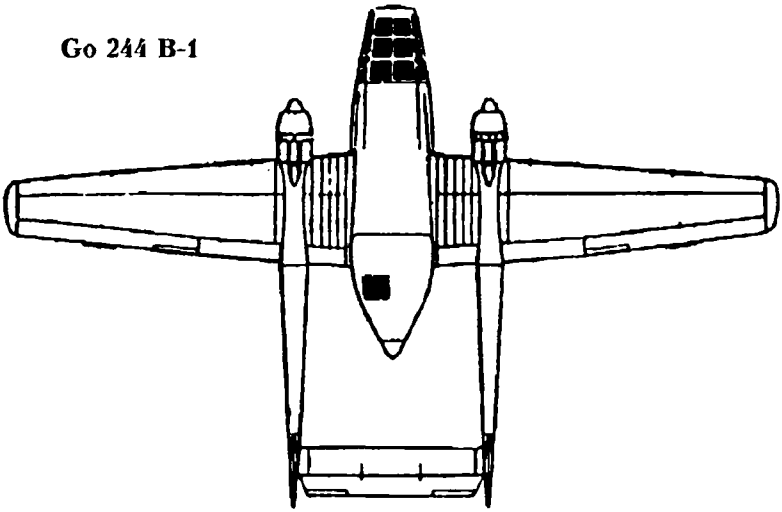
Двигатели: два Гном-Рон 14M-4/5, 14-цилиндровые воздушного охлаждения, взлетной мощностью 700 л. с. и 660 л. с. на высоте 4000 м

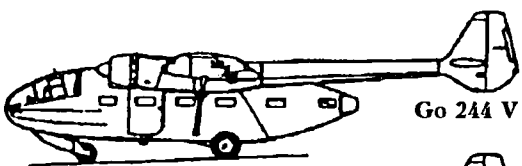
Максимальная скорость	290 км/ч на высоте 4000 м
Крейсерская скорость	270 км/ч
Дальность полета	740 км
Скороподъемность начальная	4,5 м/сек
Потолок	7650 м

Вооружение: четыре 7,92-мм пулемета MG-15 и до четырех пехотных MG-34 (у десанта).

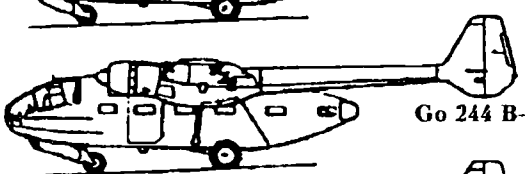


Go 244 B-1

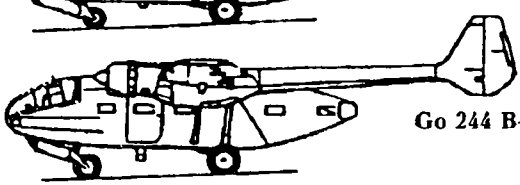




Go 244 V



Go 244 B-1

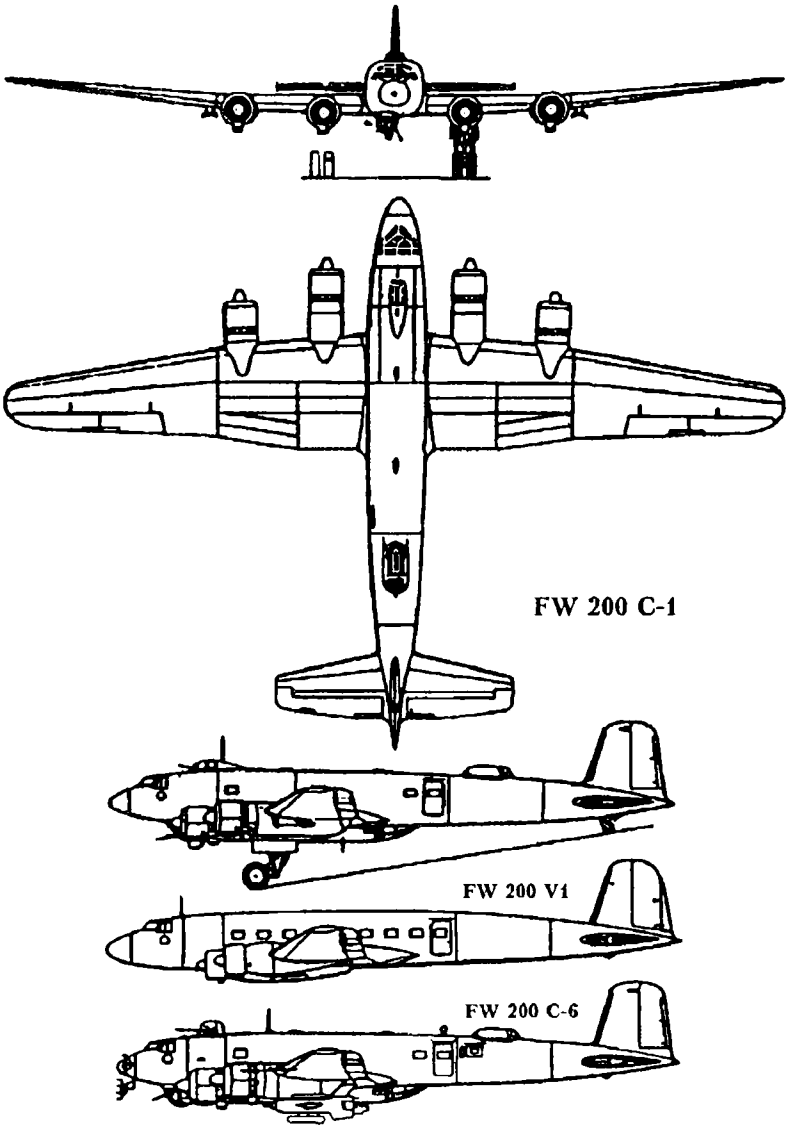


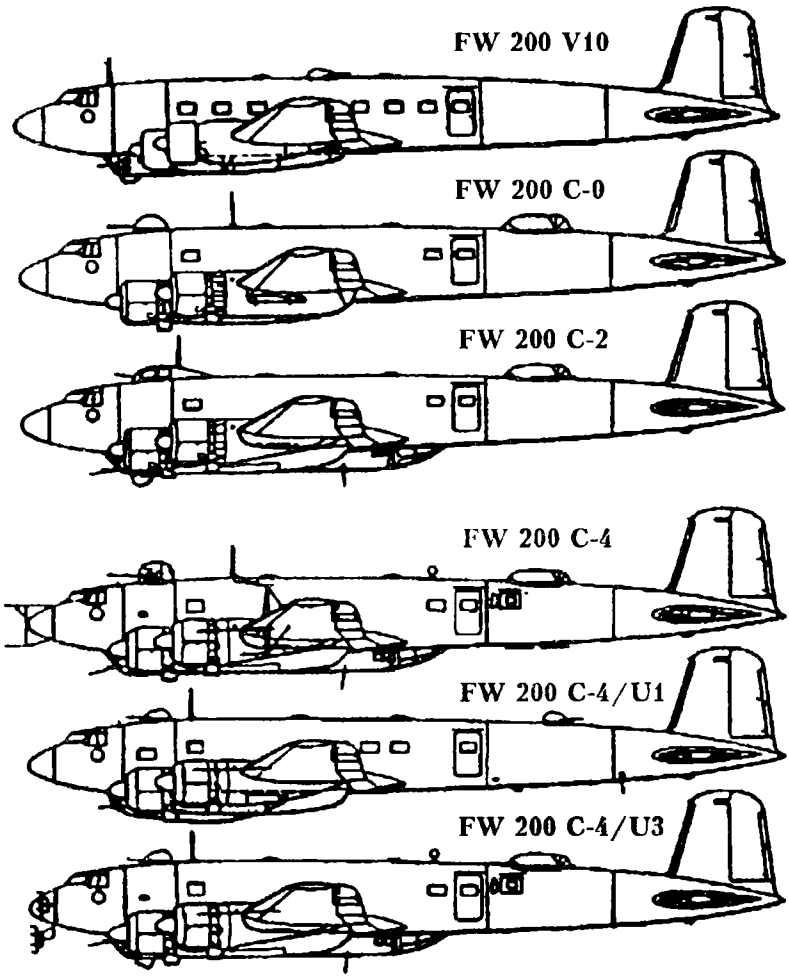
Go 244 B-2

Дальний морской бомбардировщик, разведчик и транспортный самолет Фокке-Вульф FW.200 «Кондор»

Самолет проектировался по заказу компании «Люфтганза» как дальний пассажирский авиалайнер для трансатлантических перелетов. Сборка первых трех опытных самолетов началась осенью 1936 года, первый экземпляр Fw.200-V1 с собственным именем «Саарланд» поднялся в воздух 27 июля 1937 года. Следующие две машины именовались «Вестфален» и «Иммельман» (последний стал личным самолетом Гитлера). Самолет мог брать на борт 26 пассажиров при 4 членах экипажа. 10 августа 1938 года на этой машине был совершен перелет между Берлином и Нью-Йорком — самолет преодолел 6500 км по прямой за 24 час. 55 мин. со средней скоростью 262 км/ч, а обратный перелет был выполнен за 19 час. 47 мин. со средней скоростью 328 км/ч. В ноябре того же года FW.200 за 42 часа добрался из Берлина в Токио с тремя промежуточными посадками. Впоследствии он широко использовался для перевозки важных государственных лиц и правительственных делегаций, в частности, именно на FW.200 в августе 1939 года в Москву прибыл И. Риббентропп.

До войны отдельные машины этого типа поставлялись в Данию, Бразилию и Японию. Первая военная модификация машины (дальний морской разведчик) была создана по японскому заказу, по ее образцу осенью 1939 года был создан Fw.200C, который предполагалось использовать как дальний морской разведчик и бомбардировщик до появления в составе «Люфтваффе» специально спроектированных машин этого класса, работа над которыми еще только велась. Оборонительное вооружение этой модели состояло из пулемета MG-15 в дистанционно управляемой башне за кабиной, такой же пулемет стоял на подвижной установке в хвосте, а третий мог стрелять через нижний люк. На более поздних серийных Fw.200C стояла удлиненная гондола, смещенная к правому борту, в которой монтировалась пушка MG-FF вперед и пулемет MG-15 назад, а башня за кабиной была заменена неподвижным блистером с одним MG-15. Бомбовая нагрузка в разведывательных полетах состояла из трех или четырех 250-кг бомб. Экипаж обычно состоял из пяти человек: пилота, второго пилота, штурмана-радиста-бомбардира, инженера-стрелка и нижнего стрелка. Общая емкость баков составляла 8050 л, плюс в перегруз-


FW 200 C-1
FW 200 V1
FW 200 C-6



Модификации FW.200 «Кондор»

ку в бронированный бак в нижней гондоле принималось еще 900 л топлива. На модификации С-3 мощность моторов увеличилась до 1200 л. с. на форсаже, а бомбовая нагрузка до 2100 кг (две 500-кг бомбы под внешними гондолами, две 250-кг под консолями крыльев и двенадцать 50-кг бомб на внутренней подвеске в нижней гондоле. Взлетный вес возрос до 21 000 кг, экипаж увеличился еще на одного человека. Вооружение состояло из двух 13-мм и трех 7,92-мм пулеметов, иногда ставились 15- и 20-мм пушки. С февраля 1942 года в войска стала поступать модификация С-4 с поисковым локатором «Росток», ставшая самой массовой моделью этой машины. Продолжительность полета в перегрузочном варианте достигала 18 часов

FW.200 использовался в качестве дальнего морского разведчика и бомбардировщика, он активно и успешно действовал против судоходства союзников в Средиземном море и Бискайском заливе, а также с баз в Норвегии. Особых успехов они достигли, взаимодействуя с подводными лодками и наводя их на конвои противника. Последние модели (С-6 и С-8) с декабря 1943 года оснащались противокорабельными управляемыми ракетами Hs.293A.

В начале 1942 года 18 машин из состава 1./KG.40 и 3./KG.40 были переброшены на Восточный фронт и в составе специальной группы «Сталинград» (K.Gr.z.b.V.200) использовались для снабжения окруженной 6-й армии. Одновременно эскадрилья 7./KG.40 использовалась для снабжения немецких войск в Северной Африке.

С середины 1944 г. в связи с усилением ПВО союзных конвоев FW.200 начали использоваться в основном как транспортные машины. Специализированная транспортная модификация С-4/U была создана еще в конце 1942 года, она имела короткую нижнюю гондолу и четыре 7,92-мм пулемета и 14 кресел для пассажиров.

Общий выпуск «Кондоров» для германских ВВС составил около 240 самолетов, из них 58 машин в 1941 году, 84 машины в 1942 году (С-3 и С-4), 76 машин в 1943 году и 8 машин в январе-феврале 1944 года.

Тактико-технические характеристики FW.200 C-3/U4

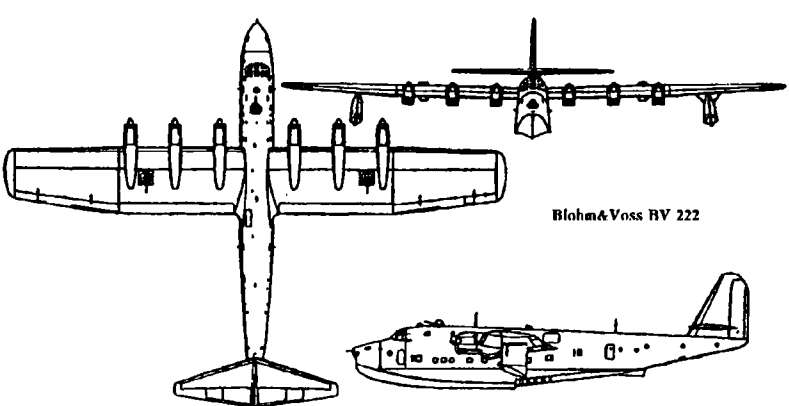
Размах крыла	32,85 м
Длина машины	23,45 м
Высота машины	6,3 м
Площадь крыла	116 кв.м
Вес пустой машины	12 960 кг

Максимальный взлетный вес	22 720 кг
Двигатели	четыре Брамо-323К-2 «Фафнир»
Мощность	1200 л. с. на взлете (с впрыском водно-спиртовой смеси), 1000 л. с. у земли без форсажа и 940 л. с. на высоте 4000 м
Максимальная скорость	358 км/ч (на высоте 4800 м)
Крейсерская скорость	332 км/ч (на высоте 4000 м)
Максимальная дальность полета	3500 км с 8050 л топлива и 4400 км с 9950 л топлива
Потолок	5800 м

Вооружение: одна 20-мм пушка MG-151, три 13-мм пулемета MG-131 и два 7,92-мм пулемета MG-15, до 2100 кг бомб на внешней подвеске.

Дальний морской разведчик и транспортный гидросамолет Блом унд Фосс BV.222 «Викинг»

Самолет начал проектироваться в 1938 году как шестимоторная пассажирская летающая лодка для трансатлантических рейсов компании «Люфтганза» (24 сидячих или 16 спальных мест). Корпус имел две палубы, нижняя из которых была пассажирской,



экипаж состоял из двух пилотов, двух инженеров, штурмана и радиста. Опытный экземпляр впервые поднялся в воздух 7 сентября 1940 года, в следующем году он использовался для дальних рейсов в Норвегию и Ливию, доставки снаряжения и эвакуации раненых. Самолет вмещал до 72 раненых и до 92 полностью экипированных солдат. В ноябре 1941 года на машине было установлено оборонительное вооружение: один 13-мм и пять 7,92-мм пулеметов. Всего в 1942—1943 годах построено 12 машин этого типа (из них четыре серии BV.222C с дизелями «Юмо» 207C). В конце 1942 — начале 1943 года эти самолеты использовались для снабжения немецких войск в Северной Африке, где ими было перевезено 1453 т различных военных грузов и 17 778 полностью экипированных солдат, обратно доставлено 2491 раненых. После капитуляции Группы армий «Африка» машины применялись как дальние разведчики в Бискайском заливе и как разведчики и транспортные самолеты в Норвегии. Всего за пределами средиземноморского театра ими перевезено 2043 т грузов, 19 750 человек и 2678 раненых.

Тактико-технические характеристики BV.222A-0 «Викинг»

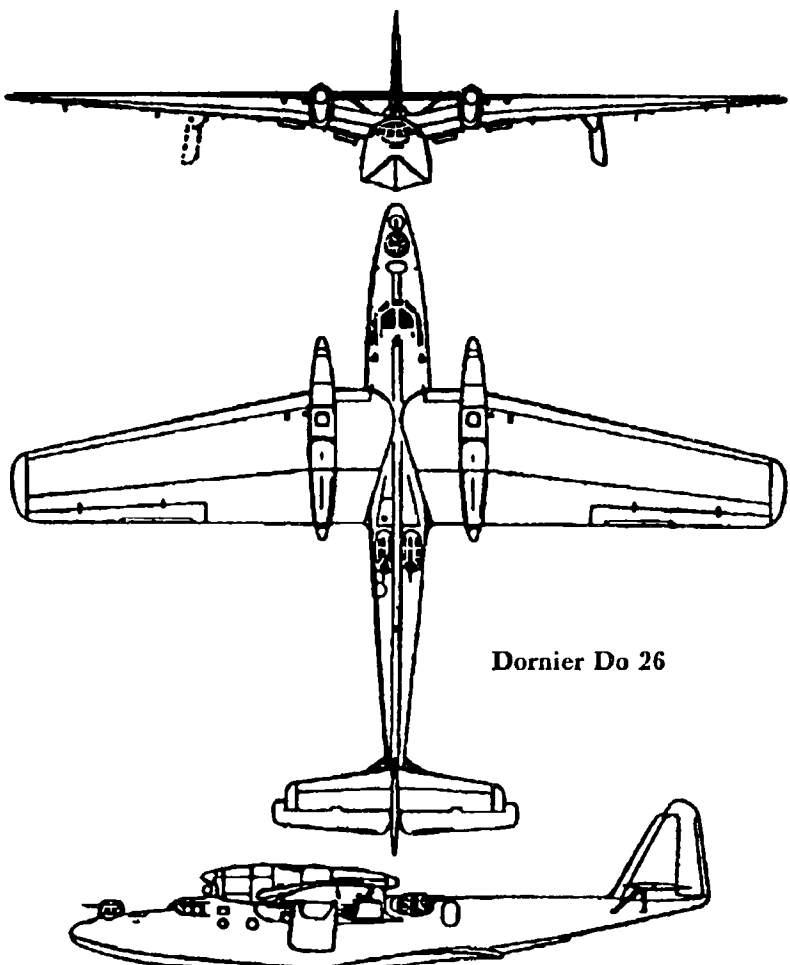
Размах крыла	46 м
Длина машины	36,5 м
Высота машины	10,9 м
Площадь крыла	247 м.кв
Вес пустой машины	28 575 кг
Максимальный взлетный вес	45 640 кг[1]
Двигатели	шесть Брамо 323R-2 «Фафнир»
Мощность на взлете	1200 л. с. (с впрыском водно-спиртовой смеси)
Максимальная скорость у земли	309 км/ч
Крейсерская скорость	277 км/ч
Экономичная скорость	248 км/ч
Максимальная дальность	7400 км (на высоте 4900 м)
Максимальная продолжительность полета	33 часа
Скорость набора высоты	6000 м за 49 мин
Потолок	6500 м

Вооружение: три 20-мм пушки MG-151 в передней и двух подкрыльевых башнях, один 13-мм пулемет MG-131 и два 7,92-мм MG-81 в боковых окнах.

[1] У дизельного BV.222C до 49 т.

Дальний морской разведчик и транспортный самолет Дорнье Do.26

Проектировался как грузовой гидросамолет, способный совершать беспосадочные перелеты по маршруту Лиссабон—Нью-Йорк. Работа над машиной началась в 1936 году, первый опытный экземпляр поднялся в воздух в мае 1938 года. С начала 1939 года первые машины этого типа начали рейсы через Атлантику в Южную Америку. Самолет мог брать на борт четырех членов эки-



Dornier Do 26

пажа и 500 кг почты, дальность полета составляла 5800 км, а при использовании попутного ветра могла достигать 9000 км. Модификация С рассчитывалась на 8 пассажиров, но с началом войны была переоборудована в трнспортно-разведывательную. Всего в составе «Люфтваффе» эксплуатировалось 5 машин этого типа, они активно использовались во время Норвежской операции в апреле-мае 1940 года, принимая на борт по 10 горных стрелков с вооружением.

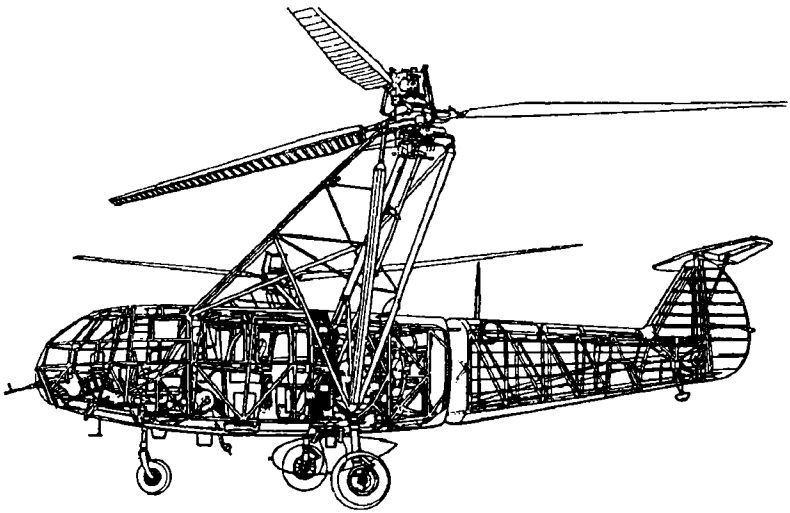
Тактико-технические характеристики

Размах крыла	30 м
Длина машины	24,6 м
Высота машины	6,8 м
Площадь крыла	116 кв.м
Вес пустой машины	11 300 кг
Нормальный взлетный вес	21 000 кг
Максимальный взлетный вес	22 500 кг
Двигатели	четыре Jumo 205D
Мощность	880 л. с.
Максимальная скорость	320 км/ч (на высоте 2600 м)
Экономическая скорость	256 км/ч
Нормальная дальность	4780 км
Максимальная дальность	7000 км
Скорость набора высоты	1000 м за 8,2 мин.
Потолок	4500 м

Вооружение: одна 20-мм пушка MG-151 в носовой башне, три 7,92-мм пулемета MG-15 в боковых блистерах за крылом и на нижней установке.

Транспортно-десантный вертолет Фокке-Ахгелис Fa.223 (Fa.266) «Драхе»

Первый в мире транспортный вертолет, создавался на основе вертолета Fw.61 по заказу «Люфтганзы» как шестиместная пассажирская машина. Первый опытный образец был закончен в конце 1939 года, но после длительных наземных испытаний поднялся в воздух лишь в августе 1940 года. В 1942—1943 годах было заказано 130 таких машин, но реально в воздух поднялись только 25. Крупный заказ, поступивший осенью 1944 года, выполнен не был из-за бомбардировок немецких авиазаводов авиацией союзников.



Пилот не мог менять в полете шаг винта, что снижало безопасность полета и характеристики машины. Вертолет требовал большого искусства пилота, особенно в режиме висения и на малых скоростях у земли. Штатная нагрузка машины состояла из шести человек, она снабжалась пулеметом MG-15 в носовой части и радиостанцией FuG 17. Под вертолет можно было подвесить сбрасываемый топливный бак на 300 л, а в противолодочном варианте — две 250-кг глубинные бомбы. Транспортный вариант мог перевозить груз на внешней подвеске. В хвостовой части вертолета можно было также установить спасательную лодку. Общий налет всех машин составил 400 часов, максимальный налет на одну использовавшуюся машину этого типа был 100 часов. На май 1945 года в 40-й авиатранспортной эскадрилье «Люфтваффе» еще оставались три вертолета Fa.223

Тактико-технические характеристики Fa.223E

Диаметр винтов	12 м
Расстояние между осями винтов	12,5 м
Длина фюзеляжа	12,25 м
Высота машины	4,35 м
Вес пустой машины	3180 кг
Взлетный вес	3860 кг

Максимальный взлетный вес	4315 кг
Двигатель	Брамо-323 (BMW-301R)
Мощность двигателя	1000 л. с.
Максимальная скорость	176 км/ч (ограничена 120 км/ч)
Боковая скорость	10 км/ч
Скороподъемность	4 м/с
Динамический потолок	4880 м
Дальность полета	700 км

Вооружение: один 7,92-мм пулемет MG-15, две глубинные бомбы по 250 кг (в противолодочном варианте).

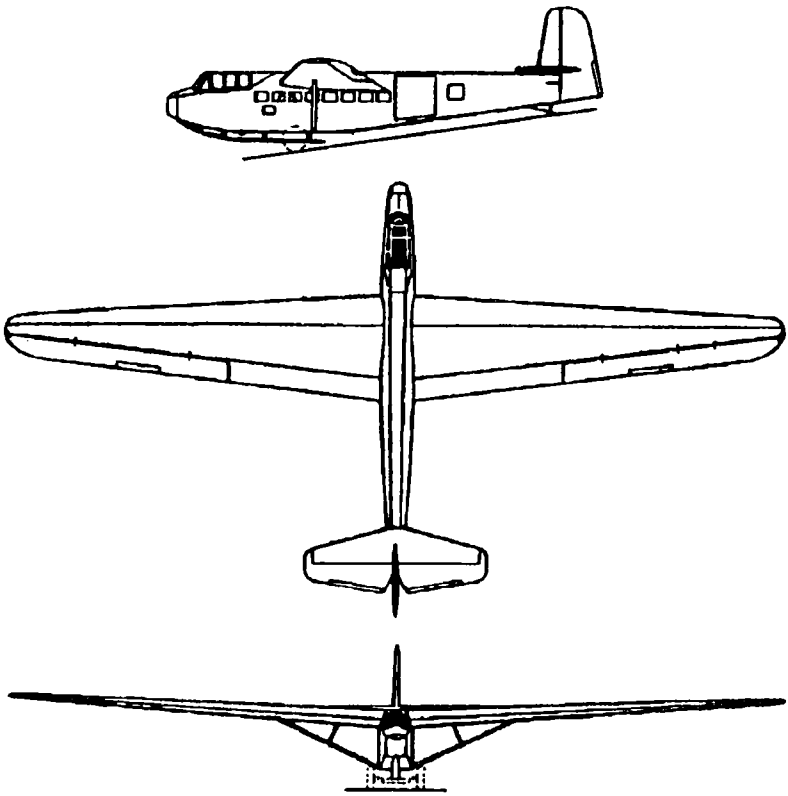
Десантный планер DFS.230

Спроектирован Гансом Якобсом в 1937 году, совершил свой первый полет в конце того же года. Серийное производство началось в конце 1939 года, в начале 1940 года из них был сформирован 1-й полк 1-й воздушно-десантной эскадры, принявший участие в захвате Бельгии и Голландии. До конца 1940 года на вооружение «Люфтваффе» поступило 483 планера DFS.230 (в основном модели А-1), а всего было выпущено около 1500 таких планеров.

Планер имел чрезвычайно простую конструкцию: каркас из стальных труб и деревянно-полотняная обшивка. Максимальная нагрузка составляла 1200 кг, планер мог брать 10 десантников и 270 кг снаряжения. Грузовой люк находился в задней части кабины слева, для взлета использовалась двухколесная тележка, сбрасываемая после отрыва. Планер использовался на Средиземном море, но в основном применялся на Восточном фронте для снабжения окруженных группировок, начиная с Демянского котла и немецкого гарнизона, блокированного в городе Холм весной 1942 года, и до рейсов в Бреслау весной 1945 года.

Тактико-технические характеристики DFS.230B-1

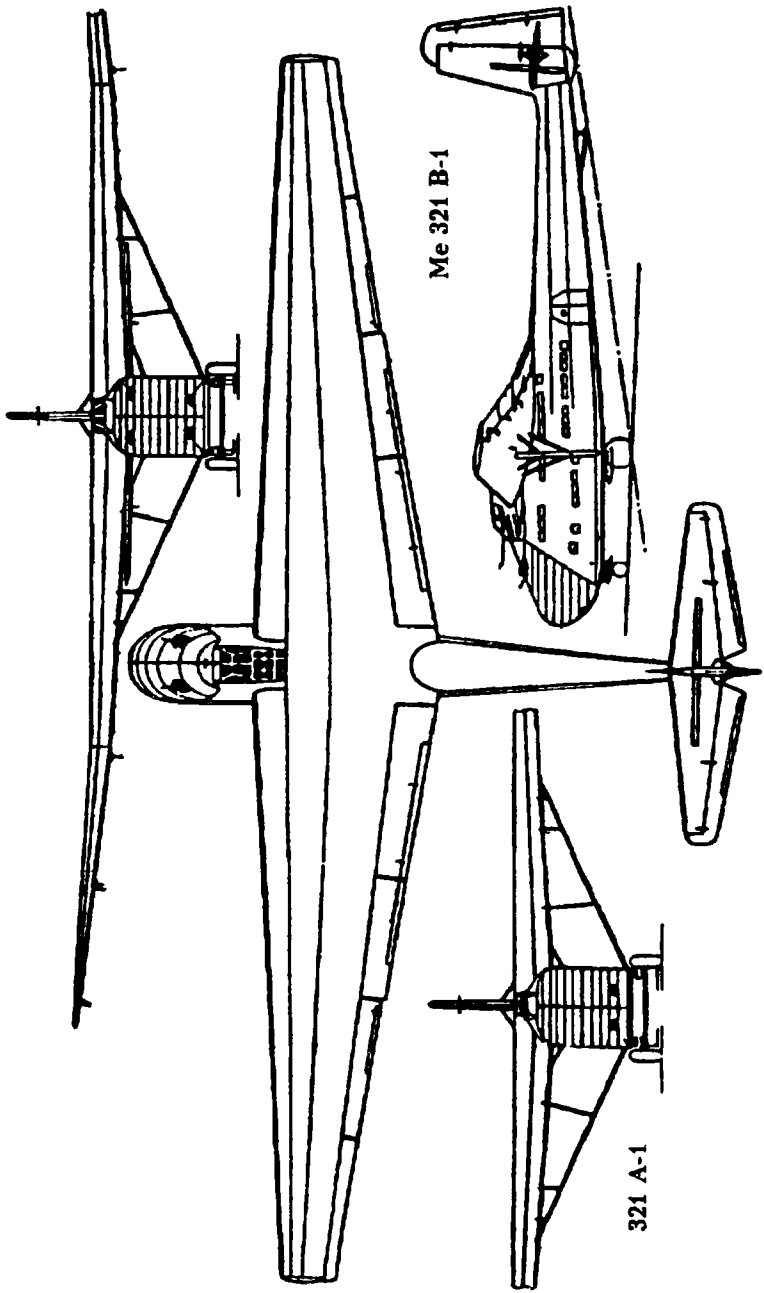
Размах крыльев	22 м
Длина машины	11,3 м
Высота машины	2,75 м
Площадь крыла	40 кв. м
Максимальная скорость	290 км/ч (за буксиром — 210 км/ч)
Вес пустой машины	860 кг



Максимальный взлетный вес 2100 кг
Нормальная скорость буксировки 180 км/ч
Вооружение: один 7,92-мм пулемет MG-15 на подвижной установке за кабиной и два 7,92-мм MG-34 неподвижно впереди по бокам фюзеляжа.

Тяжелый транспортный планер Мессершмитт Ме.321 «Гигант»

Этот сверхтяжелый транспортный планер проектировался в рамках подготовки к высадке на Британские острова и должен был перевозить по воздуху тяжелую боевую технику — средний танк, штурмовое орудие или 88-мм зенитную пушку с тягачом. Его про-


Me 321 B-1
321 A-1

ектирование началось в ноябре 1940 года, и благодаря приложению максимума усилий (эта работа считалась задачей первоочередной государственной важности) в феврале 1941 года был изготовлен первый опытный экземпляр гигантского планера. Его фюзеляж и подкосное крыло были сварены из стальных труб с тканевой обшивкой по деревянной опалубке. Огромный грузовой отсек имел длину 11, ширину 3,15 и высоту 3,3 метра, его пол мог выдержать 20 тонн нагрузки — в два раза больше «сухого» веса самого планера. Доступ в отсек осуществлялся через носовую часть фюзеляжа, две створки которой откидывались в стороны. Установка в отсеке второй палубы давала возможность погрузить в планер 200 человек десанта. Взлет осуществлялся с помощью сбрасываемой тележки, посадка на четыре подпружиненные лыжи. Экипаж серийных модификаций состоял из 6 человек, в том числе 2 пилотов.

Первый полет планера был осуществлен 25 февраля 1941 года, для взлета использовались восемь вспомогательных ракет с тягой по 500 кг, для быстрого торможения — тормозной парашют.

Машина показала на удивление хорошую управляемость, однако главной трудностью стало отсутствие подходящего буксировщика (мощности штатного Ju.90 хватало только для подъема планера с минимальным балластом, да и то после долгого разбега). В качестве временного решения была использована так называемая «Тройка-шлепп» — упряжка из трех тяжелых истребителей Bf.110C. Действия в такой упряжке требовали от пилотов-буксировщиков высочайшей квалификации, поскольку самолеты взлетали в плотном строю со 1200-метровой полосы, буксируя планер на 10-мм стальных тросах. В результате испытания «Гиганта» сопровождались чередой аварий и катастроф, в одной из них погибло 129 человек, 10 летчиков и 120 солдат, находившихся в планере.

Первые 100 серийных экземпляров «Гиганта» были выпущены к лету 1941 года, впервые в боевых условиях эта машина была использована во время неудачной высадки на остров Сааремаа 14 сентября 1941 года. Впоследствии такие планеры использовались для снабжения немецких войск на Моонзундских островах и передовых танковых колонн на Восточном фронте, дальность их полета на буксире не превышала 400 км.

В начале 1942 года планировалось использование «Гигантов» для так и не состоявшейся высадки на Мальту, а также для десан-

тов в Астрахань и Баку. Под Сталинград они не попали, но позднее спорадически применялись для снабжения немецких войск на Кубани. Более применения себе эти монстры не нашли из-за трудностей с аэродромами, высокой аварийности и невозможности использовать в качестве буксировщиков остродефицитные стодесятые «Мессершмитты».

Тактико-технические характеристики Me.321B-1 «Гигант»

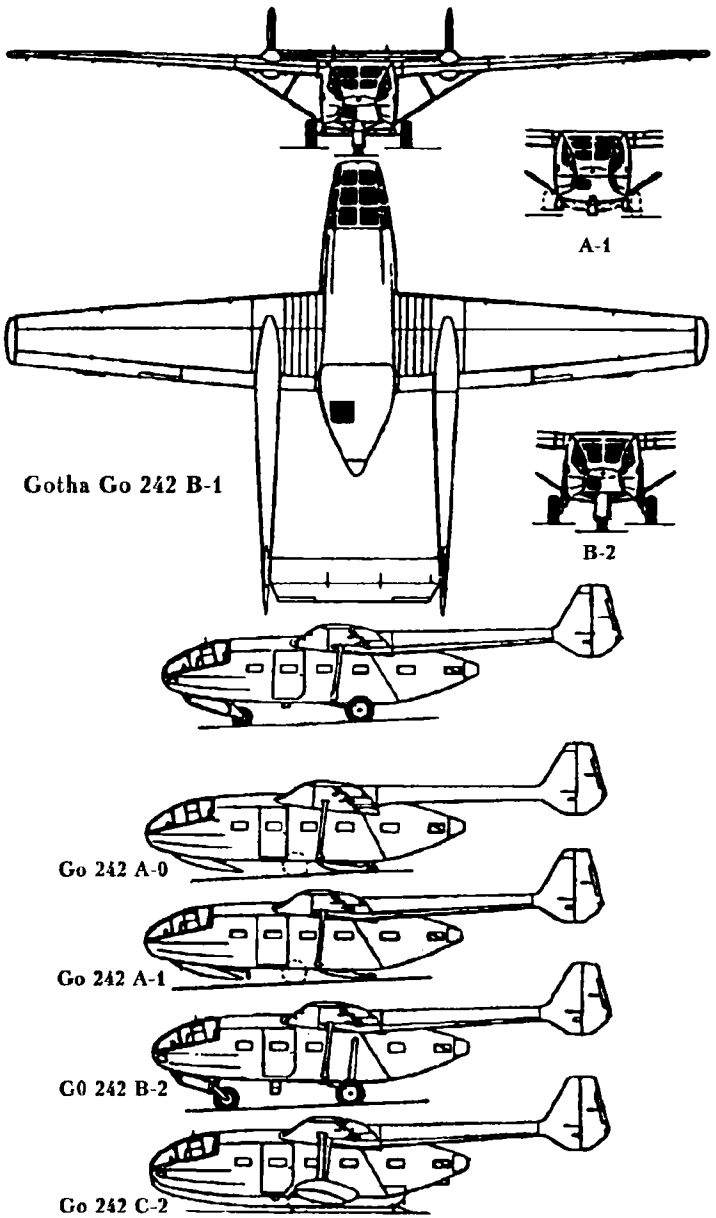
Размах крыла	55 м
Длина машины	28,15 м
Высота (на взлетной тележке)	10,1 м
Площадь крыла	300 кв. м
Вес пустой машины	12 200 кг
Нормальный взлетный вес	34 400 кг
Максимальный взлетный вес	39 500 кг
Максимальная скорость буксировки	220 км/ч
Минимальная скорость на буксире	160 км/ч
Скорость планирования	140 км/ч
Минимальный разбег	1200 м
Пробег	400 м

Вооружение: два 7,92-мм пулемета MG-15 в верхней части створок носового люка, десантные 7,92-мм MG-34 в боковых окнах.

Транспортный планер Гота Go.242

Заказ на проектирование большого десантного планера был дан летом 1940 года сразу же после блестящего успеха воздушно-десантных войск в Норвежской и Французской кампаниях. Испытания опытных экземпляров состоялись весной 1941 года, первые серийные планеры начали поступать в войска в августе того же года. Всего до конца 1941 года «Люфтваффе» получили не менее 253 планеров

Планер выпускался в двух основных модификациях: грузовой A-1 и десантной A-2. Он имел двухбалочную схему, каркас из стальных труб, деревянное крыло и полотняную обшивку. Шасси состояло из трех стальных лыж с масляными амортизаторами. При взлете носовая лыжа подтягивалась к фюзеляжу, а для разбега служила сбрасываемая двухколесная тележка. Задняя часть фюзеляжа открывалась вверх на шарнире сразу за крылом, обеспе-



Транспортный планер Гота Go.242 в различных модификациях

чивая доступ в грузовой отсек. Экипаж включал двух пилотов и 21 десантника. Проектом предусматривалось оборонительное вооружение из четырех 7,92-мм пулеметов.

С конца 1942 года в серию пошла модификация B (B-1 и B-2 транспортные, B-3 и B-4 десантные), отличавшаяся наличием вместо посадочных лыж неубираемого колесного шасси. Планеры Go.242 использовались в боевой обстановке с весны 1942 года — в основном на Восточном фронте. Всего было построено 1528 планеров, из который 133 позднее переделаны в мотопланер Go.244.

Тактико-технические данные Go.242A-1

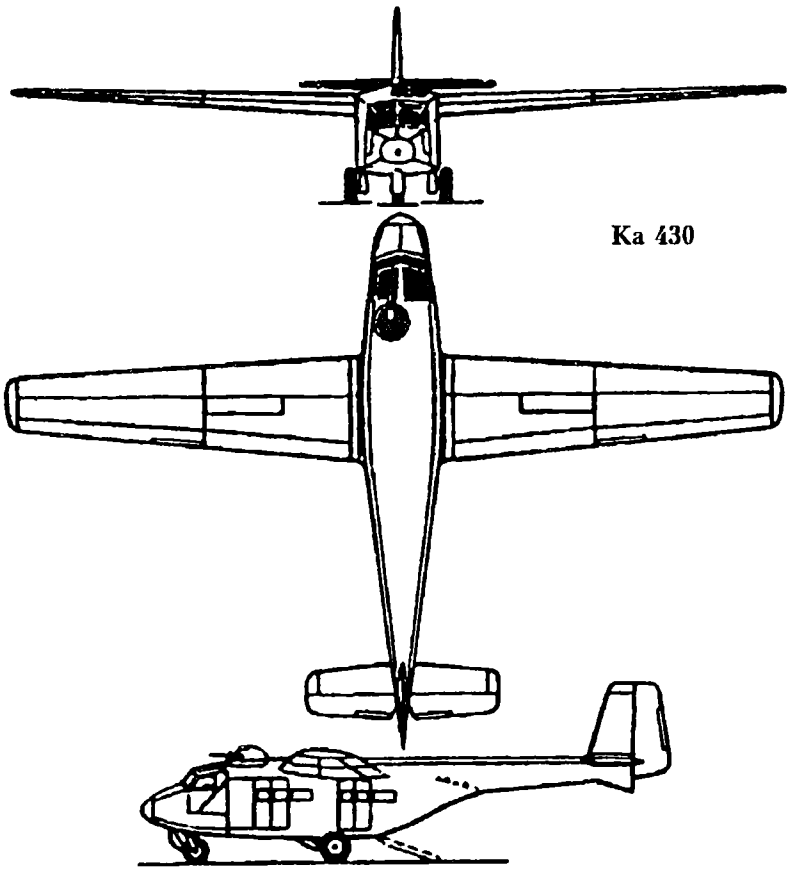
Размах крыла	24,5 м
Длина машины	15,8 м
Высота машины	4,25 м
Площадь крыла	62,4 кв. м
Вес пустой машины	3200 кг
Взлетный вес	6800 кг
Максимальный взлетный вес	7300 кг
Максимальная скорость планирования	290 км/ч
Максимальная скорость буксировки	240 км/ч
Крейсерская скорость на буксире	210 км/ч за Ju.52
Скорость набора высоты	1000 м — 15 мин., 2000 м — 42 мин.

Скорость снижения: 2,8 м/с при скорости полета 163 км/ч.

Вооружение: четыре 7,92-мм пулемета MG-15, до четырех пехотных MG-34 (у десанта).

Средний транспортно-десантный планер Гота-Калькерт Ка.430

Этот планер класса Go.242 был спроектирован в 1943 году. Он оказался меньше и легче предшественника, имел ту же классическую конструкцию со сварным трубчатым каркасом фюзеляжа, деревянным крылом и полотняной обшивкой. Грузовой отсек длиной 3,65, шириной 1,5 и высотой 1,4 м заканчивался откидной рампой. Кабина пилотов была защищена нижней бронеплитой, в верхней части фюзеляжа устанавливался съемный 13-мм пулемет. Вес поднимаемого груза достигал 1400 кг, однако в 1944 году было выпущено только 12 планеров этого типа.



Средний транспортно-десантный планер Гота-Калькерт Ка.430

Тактико-технические данные Ка.430А-0

Размах крыла	19,5 м
Длина машины	13,2 м
Высота машины	4,2 м
Площадь крыла	38,7 кв. м
Вес пустой машины	1810 кг
Взлетный вес	4600 кг
Максимальная скорость буксировки	300 км/ч
Максимальная скорость планирования	320 км/ч

Вооружение: один 13-мм пулемет в верхней башне.

Приложение II

Советские воздушно-десантные войска в Великой Отечественной войне

Рождение ВДВ РККА

Первый опыт использования воздушных десантов Красной армией относится к далекому 1929 году, когда во время борьбы с басмачами в Средней Азии, в районе таджикского города Гарм с приземлившихся в расположении противника самолетов была высажена группа из нескольких бойцов. Но официальная история советских воздушно-десантных войск ведет отсчет со 2 августа 1930 года, когда на учениях ВВС Московского военного округа под Воронежем на парашютах было выброшено подразделение десантников в составе 12 человек. И уже в задачах, поставленных армии на 1931 год, Реввоенсовет РККА определял: *«...воздушные десантные операции должны быть всесторонне изучены с технической и тактической стороны Штабом РККА с целью разработки и рассылки соответствующих указаний на места».*

В том же 1931 году в Ленинградском военном округе был сформирован «авиамотодесантный отряд» численностью 164 человека под командованием Е. Д. Лукина — первое воздушно-десантное подразделение Красной Армии. Вскоре его численность была увеличена до 480 человек при 18 самолетах. А 11 декабря 1932 года было принято новое постановление Реввоенсовета СССР, в котором среди прочего отмечалось, что развитие авиационной техники, а также результаты, достигнутые в конструировании и сбрасывании с самолетов бойцов, грузов и боевых машин, требуют организации новых боевых подразделений и соединений РККА. Согласно этому постановлению на базе авиадесантного отряда Ленинградского военного округа создавалась воздушно-десантная бригада, которая должна была готовить обученных инструкторов по воздушно-десантной подготовке, а также отрабатывать оперативно-тактические нормативы действий парашютистов. К марту 1933 года намечалось сформировать по одному авиадесантному отряду в Белорусском, Украинском, Московском и Приволжском военных округах. Тогда же в указанных округах начали формироваться так называемые «авиационные батальоны особого назначения».

В 1935 г. на знаменитых маневрах Киевского военного округа в присутствии иностранных военных представителей был сброшен воздушный десант из 1200 парашютистов. Захватив район высадки, они быстро подготовили посадочные площадки, на которые были приняты самолеты, доставившие еще 2500 солдат с боевой техникой. В следующем году на маневрах под Минском самолеты РККА сбросили 1800 парашютистов, после чего доставили в этот район еще 5700 солдат с тяжелым вооружением — артиллерией и танкетками. К 1938 году советские воздушно-десантные войска насчитывали 6 бригад численностью по 3000 человек каждая. Полевой Устав РККА 1936 года (ПУ-36) так определял роль и место воздушно-десантных войск в современной войне: *«Парашютно-десантные части являются действенным средством для дезорганизации управления и работы тыла противника. Во взаимодействии с войсками, наступающими с фронта, парашютно-десантные части могут оказать решающее влияние на полный разгром противника на данном направлении».*

Однако основной проблемой советских ВДВ оставалось отсутствие подходящего транспортного самолета. Единственной машиной, способной нести парашютистов, являлся тяжелый бомбардировщик ТБ-3 — в штатном варианте он поднимал 16 пехотинцев с оружием, специально переоборудованный транспортный вариант мог брать на борт 32 десантника. На внешней подвеске самолет мог транспортировать боевую технику весом до 3 тонн — артиллерийское орудие, мотоцикл с коляской, автомобиль, легкий бронеавтомобиль Д-8 или даже танкетку Т-27. Однако выброска тяжелой техники с парашютом в то время представляла серьезную проблему, поэтому танкетки, артиллерия и автомобили разгружались посадочным способом, хотя во второй половине 30-х годов проводились эксперименты по сбрасыванию легких плавающих танков Т-37А в воду с минимальной высоты.

Но самолетов ТБ-3 и более старых двухмоторных ТБ-1 в стране имелось не так много, а их транспортные модификации и без того напряженно использовались в народном хозяйстве (в частности, на Крайнем Севере). Прочие же пассажирские и транспортные машины либо выпускались в минимальном количестве, либо вообще остались в опытных экземплярах. Поэтому параллельно велись поиски «альтернативных» средств транспортировки десантников. К примеру, авиаконструктор и известный изобретатель Гроховский предложил использовать фанерные ящики-«кассеты», разделенные на узкие длинные отсеки, в которых парашютисты

располагались лежа по несколько человек. Такие кассеты должны были подвешиваться под самолет Р-5. Однако если для тренировки парашютистов подобное средство еще как-то годилось, то транспортировка на большое расстояние вооруженных и экипированных десантников была весьма сомнительным мероприятием.

В результате в боевых условиях советские воздушно-десантные части использовались в основном как наземные соединения, таким образом превратившись в род элитных войск (кстати, ничего экстраординарного в этом не было — то же самое произошло и с немецкими парашютными подразделениями в конце войны). 212-я воздушно-десантная бригада приняла участия в боях на Халхин-Голе в качестве пехотной части в сентябре 1939 г. 201-я, 204-я и 214-я воздушно-десантные бригады тоже перебрасывались наземным путем. Легенды об использовании парашютистов во время советско-финской войны и гибели при выброске едва ли не нескольких воздушно-десантных бригад, выброшенных в тылу у финнов, не соответствуют действительности.

Бессарабская операция

Единственный опыт применения воздушных десантов в условиях, приближенных к боевым, имел место в июне 1940 года во время вступления советских войск в Бессарабию. Согласно плану ведения боевых действий, представленному 22 июня наркому обороны маршалу С. К. Тимошенко Военным советом Южного фронта, в случае отказа Румынии выполнить советское требование о возвращении Бессарабии[1] предполагалось нанести по румынам два концентрических удара: 12-й армией — из района севернее Черновиц на юг вдоль реки Прут и 9-й армией — из района Тирасполя севернее Комрата на Хуши. В принципе замысел этот весьма походил на план Ясско-Кишиневской операции, осуществленной четыре года спустя — в августе 1944 года. Для дезорганизации тылов противника предполагалось высадить на направлении главного удара 12-й армии в районе Тыргу-Фрумос (восточнее Ясс) подразделения 201-й, 204-й и 212-й воздушно-десантных бригад. Всего по плану со 120 самолетов ТБ-3 высаживалось 2040 парашютистов, транспортные машины прикрывались тремя сотнями истребителей, а всей операции должен был предшествовать массированный воздушный удар по румынским аэродромам.

[1] Официально изложено в ноте В.М. Молотова румынскому посланнику Г. Давидеску от 26 июня, однако озвучено было несколько раньше.

Однако Румыния под давлением Германии приняла советские требования, поэтому план ввода войск был пересмотрен, наступление по правому берегу Днестра через Тыргу-Фрумос — отменено. Около полудня 28 июня 1940 года передовые советские подразделения без боя перешли Днестр и двинулись по следам спешно отводимых румынских войск. Однако основная часть сил 9-й армии задержались на восточном берегу Днестра из-за проблем с переправой, поэтому для быстрейшего занятия территории было решено высадить в районе слияния Прута и Дуная воздушные десанты.

Вечером 28 июня через командира 209-й тяжелой авиабригады задание на выброску получила 204-я вдбр полковника Губаревича. В 4.00 утра личный состав был выведен к самолетам, около 9 часов утра началась погрузка в машины. Никакой разведки района выброски, естественно, не производилось, истребительного прикрытия также не было. Всего до половины десятого утра в воздух поднялось 99 самолетов ТБ-3 с 1422 парашютистами, с 12.30 до 14.30 они произвели десантирование в 10 километрах севернее Болграда. Всего было высажено 1372 человека, 50 человек прыгнуть с парашютом не смогли из-за плохого самочувствия (укачало). Несмотря на то что выброска была осуществлена в довольно широком районе, уже к 16.30 основная часть бригады собралась в одном месте, а командир направил два батальона для занятия Болграда и станции Троянов Вал. К половине седьмого город и станция были заняты, тогда же в расположение бригады прибыл представитель штаба Южного фронта с новым приказом командования — занять города Рени и Кагул. Ночью рота десантников на реквизированных автомашинах достигла Рени, где имела стычку с отступающими румынами. Рано утром 1 июля 204-я вдбр заняла Кагул и взяла под защиту местное население, подвергавшееся ограблениям и насилиям со стороны деморализованных румынских солдат. Наземные части 25-й стрелковой дивизии достигли Кагула только 4 июля.

На рассвете следующего дня (30 июня) 201-я вдбр, базировавшаяся на аэродроме Скоморохи, получила приказ высадить посадочный десант в Измаиле. Приказ был выполнен с некоторым запозданием, но все же около полудня 44 самолета ТБ-3 с 809 десантниками поднялись в воздух. Первые 12 машин благополучно приземлились в Измаиле, высадив 240 человек, но при этом выяснилось, что городской аэродром слишком мал для приема такого количества тяжелых машин. Поэтому оставшихся де-

сантников решили выбросить с парашютами. В итоге было выброшено 509 парашютистов, три машины с 60 десантниками вернулись на свои аэродромы. Румынские войска сопротивления не оказывали, однако от различных травм и несчастных случаев погибло 3 парашютиста, еще 7 получили переломы, а 25 — легкие травмы. В принципе для столь импровизированной высадки такие потери можно считать минимальными.

Командование Южного фронта было вполне довольно проведенной операцией, заявив, что десанты «полностью себя оправдали и заставили румын считаться с соглашением». Однако Управление боевой подготовки РККА имело по этому поводу совсем другое мнение. В своем докладе от 24 июля начальник Управления генерал-лейтенант В. Н. Курдюмов заявил, что из-за отсутствия надлежащей подготовки операция была выполнена чрезвычайно плохо и в боевых условиях привела бы к провалу с бессмысленной потерей людей и самолетов. Правда, большинство из перечисленных недочетов (запаздывание с вылетом на полтора-два часа, несвоевременное поступление приказов, разброс парашютистов в зоне высадки по площади 10 на 10 километров) с учетом последующего опыта ***реальных*** десантных операций, скорее, могут вызвать улыбку. Как правило, воздушные десанты Второй мировой войны проходили куда менее организованно, чем высадка советских парашютистов в Бессарабии в июне 1940 года.

ВДВ в начальный период войны

К июню 1941 года советские воздушно-десантные войска представляли собой самостоятельный род войск РККА. Они имели свое командование, штаб и транспортную авиацию и подчинялись непосредственно Верховному Главнокомандующему. Командующим советскими ВДВ был генерал-майор В. Я. Глазунов, начальником штаба — генерал-майор авиации П. П. Ионов.

Всего в РККА насчитывалось десять воздушно-десантных корпусов. На стадии формирования находились еще пять корпусов, кроме них имелось несколько отдельных парашютных бригад и батальонов. Каждый воздушно-десантный корпус имел по три бригады в каждом. Бригада в свою очередь состояла из четырех парашютно-десантных батальонов, минометного дивизиона и четырех рот — зенитно-пулеметной, разведывательно-самокатной, саперной и роты связи. В парашютно-десантном батальоне

имелось пять рот — три парашютно-стрелковые, минометная и рота противотанковых ружей, а также четыре взвода — пулеметный, саперный, разведывательный и взвод связи. Численность личного состава батальона составляла по штату 546 человек. Всего в бригаде было около 3000 бойцов, в корпусе — 10 000 человек. Практически единственным транспортным самолетом ВДВ к началу 1941 года оставался ТБ-3, производство лицензионных машин ПС-84 (позже — Ли-2) еще только разворачивалось (до 22 июня 1941 года было изготовлено 74 самолета этого типа).

В результате при общей высокой боеспособности воздушно-десантных частей РККА их парашютная подготовка из-за недостатка самолетов оставалась весьма слабой. К примеру, из состава 4-го ВДК лишь личный состав 9-й вдбр совершил по два парашютных прыжка. В 8-й вдбр 25 % бойцов не прыгали вообще и 65 % имели всего по одному прыжку, а в 214-й вдбр, сформированной позже других, 65 % бойцов вообще не имели ни одного учебного прыжка. Примерно такая же ситуация имела место и в других воздушно-десантных корпусах.

Первый опыт применения советских воздушно-десантных войск в Великой Отечественной войне имел место 14 июля 1941 года на Западном фронте под Могилевом, в районе деревни Горки. Десант носил диверсионный характер — сброшенная с четырех ТБ-3 парашютная рота из состава 214-й вдбр (64 человека) должна была разгромить обнаруженную воздушной разведкой колонну немецкой техники, остановившуюся в ожидании подвоза горючего. После тяжелого боя в расположение своих войск пробились 34 парашютиста, остальные погибли либо попали в плен.

Через несколько дней, в конце июля, подобная операция была проведена и на Юго-Западном фронте. Здесь для нарушения коммуникаций противника и уничтожения артиллерийских складов, оставленных нашими войсками при отходе, было сброшено несколько подразделений 104-й и 212-й вдбр общей численностью до 300 человек, из которых в расположение своих войск вернулась лишь небольшая часть.

Наиболее известной советской воздушно-десантной операцией 1941 года является выброска диверсионного десанта под Одессой 22 сентября. Для обеспечения высадки морского десанта у Григорьевки возле деревни Шицлин был сброшен воздушный десант в количестве 23 человек, который нарушил коммуникации румын-

ских войск и вызвал панику в тылу противника. Этот эпизод был отражен в рассказе Леонида Соболева «Батальон четверых».

30 сентября 1941 года ударом 2-й танковой группы Гудериана из района севернее Конотопа на северо-запад началось новое немецкое наступление на Москву. Уже 2 октября передовые части немецкого 24-го механизированного корпуса, пройдя около сотни километров, захватили Дмитровск-Орловский, расчленили ослабленную бесплодными наступательными боями последней декады сентября и не успевшую занять оборону группу генерала Ермакова и вышли на тыловые коммуникации 3-й и 13-й армий Брянского фронта. На пути ударной группировки противника организованных войск больше не было, и советское командование вынуждено было использовать все возможности, чтобы приостановить продвижение противника к Мценску и Туле хотя бы на несколько дней. Для этого было решено использовать 5-й воздушно-десантный корпус полковника И. С. Безуглого, дислоцированный возле Ярославля. Уже 3 октября началась переброска частей корпуса на угрожаемое направление. Первая группа десантников была высажена на аэродроме Орла, но противник уже ворвался в город, здесь начались тяжелые бои, поэтому следующие подразделения пришлось высаживать на аэродроме Оптуха между Орлом и Мценском.

Всего за два дня, 3 и 4 октября, в район боев по воздуху были доставлены две воздушно-десантные бригады общей численностью 5440 чел., а также 12,5 тонны груза — десять 45-мм орудий, минометы, пулеметы, мотоциклы и другое военное снаряжение. Переброска осуществлялась на 40 самолетах ТБ-3 и 20 машинах ПС-84, каждый самолет совершил по 3—4 вылета. Десантники выполнили свою задачу — совместно с бойцами 36-го мотоциклетного полка из резерва Ставки они задержали продвижение ударных группировок противника вдоль шоссе Орел—Тула и дали возможность сформировать на угрожаемом направлении из срочно переброшенных резервов 1-й гвардейский стрелковый корпус Д. Д. Лелюшенко[1]. Среди прочих соединений[2] в его состав вошли и остатки 5-го воздушно-десантного корпуса.

[1] Создан приказом от 27 сентября, фактически начал формироваться 1 октября, когда его командиром был назначен Д. Д. Лелюшенко. В своих мемуарах Дмитрий Данилович не упоминает о высадке десанта, однако на 3 октября 5-й вдк еще не был передан в его подчинение.

[2] 5-я и 6-я сд, 41-я кд, 4-я и 11-я отбр, 36-й мотоциклетный полк, 34-й погранполк, полк РС, два истребительных и один штурмовой авиаполк, а также части Тульского военного училища и другие подразделения.

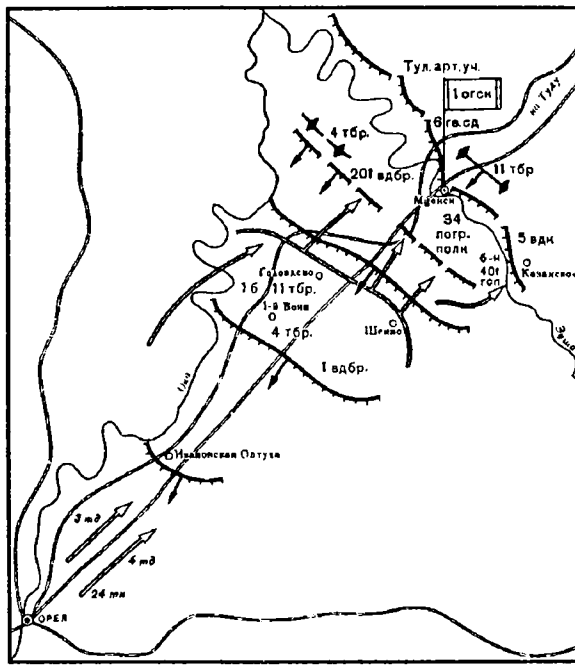


Схема 1. Действия 5-го воздушно-десантного корпуса в районе Орла и Мценска в октябре 1941 года

Однако действительно активно советские воздушно-десантные силы РККА стали применятся только после начала контрнаступления под Москвой. Уже 15 декабря 1941 года к юго-западу от города Клин в тылу отступавших немецких войск был выброшен парашютно-десантный батальон из состава 214-й воздушно-десантной бригады в количестве 415 человек, которым командовал капитан И. Г. Старчак. Батальон оседлал единственное шоссе, ведущее из Клина на Теряеву слободу и далее к Волоколамску. Полностью блокировать путь отступления клинской группировки противника на Волоколамск не удалось, но итогом диверсионных действий парашютистов, согласно донесению командира батальона, стало уничтожение 29 мостов, 48 автоцистерн, 2 танков и не менее 400 солдат противника.

Использовались парашютисты и во время Керченско-Феодосийской десантной операции в декабре 1941 года. Согласно первоначальному плану за несколько часов до высадки морского де-

санта в Феодосии воздушный десант должен был захватить аэродром у станции Владиславовка в 15 километрах от города. Затем сюда предполагалось перебросить истребители для воздушного прикрытия переброски войск морем. Однако высадка 44-й армии в Феодосии была перенесена с 26 на 29 декабря, а воздушный десант в составе одного парашютного батальона под командованием майора Няшина был выброшен только 31 декабря — и не у Владиславовки, а севернее, у берега Сиваша в районе косы Арабатская стрелка. Батальон должен был перекрыть пути отхода немецких войск с Керченского полуострова по Арабатской стрелке на север. Операция готовилась руководством воздушно-десантных войск РККА и, судя по всему, при отсутствии должного контакта с командованием 44-й армии, в оперативное подчинение которой парашютисты должны были перейти только после высадки. Десантники сбрасывались с самолетов ТБ-3 ночью при низкой облачности с высоты 450 метров и оказались разбросаны на большой территории. Утром 31 декабря они захватили и уничтожили артиллерийскую батарею противника, а позднее соединились с частями 44-й армии.

Вяземская операция

Крупнейшей воздушно-десантной операцией советских войск в ходе Великой Отечественной войны стала Вяземская десантная операция, проведенная во время наступательной фазы Московской битвы зимой 1942 года. Увы, затянувшись почти на два месяца (с 4 января по 28 февраля)[1], она не привела к достижению желаемых результатов.

К началу января 1942 года под Москвой сложилась чрезвычайно сложная для обеих сторон обстановка. Советские войска, уже почти месяц ведущие активное наступление были, в достаточной степени измотаны, в то время как германские войска, потерпевшие серьезное поражение, оказались обескровлены и деморализованы. В условиях холодной зимы обе стороны испытывали недостаток снабжения: части Красной армии — из-за того, что

[1] В большинстве изданий хронологическими рамками операции называются 18 января — 28 февраля, то есть за момент начала операции принимается лишь высадка в районе деревни Желанье. Однако генерал-лейтенант Г. П. Софронов, автор книги «Воздушные десанты во Второй мировой войне», увязывает незавершенную высадку в районе Мятлево 4 января с высадкой ***тех же сил*** у деревни Желанье 18 января — что дает нам основания считать эти действия частями одной последовательной операции, планы которой постоянно менялись.

далеко оторвались от налаженных коммуникаций и продвигались по выжженной противником территории, немцы — из-за слабости железнодорожной и автомобильной сети, к тому же постоянно подвергавшейся ударам партизан.

Наибольшего успеха в декабрьских боях достигли подразделения Западного фронта. За неполный месяц они прошли с боями от 100 до 300 километров, причем части 10-й армии генерала Голикова и 1-го гвардейского кавалерийского корпуса генерала П. А. Белова далеко опередили своих соседей и, окружив немецкий гарнизон в Сухиничах, вышли на железную дорогу Москва—Брянск севернее города. Передовые части корпуса генерала Белова находились всего в 8 километрах от Варшавского шоссе. Правее них вели наступление 50-я, 49-я и 43-я армии, последняя 1 января 1942 года заняла Малоярославец. В немецкой обороне наметился 40-километровый прорыв на линии Сухиничи—Бабынино, создавалась реальная возможность выхода советских войск в район Юхнова на Варшавское шоссе и дальнейшего продвижения к Вязьме — в тыл немецкой 4-й и 4-й танковой армиям и на жизненно важные коммуникации группы армий «Центр».

Для оказания помощи 43-й и 49-й армиям, продвигавшимся с северо-востока по обе стороны Варшавского шоссе, командование Западного фронта решило высадить воздушный десант. Десант должен был перерезать шоссейную дорогу из Медыни на Гжатск, захватить станцию Мятлево и пресечь движение из района Калуги на Вязьму, а также воспрепятствовать отходу войск 57-го армейского корпуса немцев по Варшавскому шоссе от Малоярославца и Алешково через Медынь на Юхнов и прикрыть подходы к станции Мятлево от возможного контрудара противника из района Юхнова.

Основные силы десанта составлял 250-й воздушно-десантный полк[1] майора Н. Л. Солдатова[2] в составе 1300 человек, который предполагалось высаживать посадочным способом. Обеспечить эту высадку должны были два парашютных отряда. Один отряд в составе 202 человек должен был высадиться на аэродроме у Большого Фатьянова (в 5 км восточнее Мятлево, на западном берегу реки

[1] В ряде изданий именуется стрелковым. Ранее входил в состав прибывшей из Забайкалья 82-й стрелковой дивизии, в середине декабря 1941 года был переименован в воздушно-десантный. Организационно состоял из трех батальонов, отдельной батареи, минометной роты, взвода 45-мм противотанковых орудий, общая численность составляла 1425 человек. Опыта прыжков с парашютом бойцы полка не имели, они были оснащены автоматами и прошли лишь краткое обучение бою в ночных условиях и подрывному делу

[2] Впоследствии — генерал-лейтенант, у Г. П. Софронова он ошибочно именуется Солдатенковым

Шани[1]), захватить аэродром и подготовить его к приему посадочного десанта. Второй парашютный отряд из 348 человек выбрасывался в районе сел Гусево, Бурдуково и Гусаково в 12—15 км северо-западнее Медыни возле шоссе Медынь—Гжатск, он должен был поставить заслон от продвижения противника со стороны Гжатска, а затем выйти на Варшавское шоссе и, взорвав мост через реку Шаня (в 10 км юго-восточнее Медыни), прикрыть район высадки основных сил от наступления противника со стороны Малоярославца.

Для операции были выделены 21 самолет ТБ-3 и 10 самолетов ПС-84. Всю высадку предполагалось проводить в четыре рейса — первыми перебрасывались парашютисты, а затем тремя рейсами доставлялись пехотинцы и снаряжение. Однако позднее планы были изменены, и первым рейсом в ночь на 4 января был отправлен только один парашютный отряд для захвата аэродрома Большое Фатьяново, численность которого увеличили до 416 человек. Десант был выброшен в стороне от аэродрома и с боем захватил его только к исходу дня 4 января. Однако из-за начавшейся снежной метели операцию решено было прекратить и высадку посадочного десанта отменить. В дальнейшем парашютисты действовали как диверсанты — они захватили станцию Мятлево, уничтожили находившиеся здесь два эшелона с техникой, а 19 января вышли в расположение 49-й армии.

7 января 1942 года была подписана директива Ставки ВГК, определявшая задачи стратегической операции по окружению и разгрому основных сил группы армий «Центр». Левое крыло Западного фронта силами 43-й, 49-й, 50-й армий и 1-го гвардейского кавкорпуса должно было нанести фланговый удар из района Калуги и Мосальска в общем направлении на Юхнов—Вязьму с одновременным фронтальным наступлением армий правого крыла на Сычевку и Гжатск. Одновременно правое крыло Калининского фронта в составе 22-й и 39-й армий, имея в резерве 29-ю армию, наносило удар с севера на Ржев и Сычевку. Обе ударные группировки должны были встретиться в районе Вязьмы, довершив окончательный разгром основных сил группы армий «Центр».

8 января ударная группировка Калининского фронта прорвала вражескую оборону северо-западнее Ржева. Уже 10 января передовые части 39-й армии перерезали шоссе Ржев—Великие Луки

[1] По реке Шане тянулась хорошо оборудованная, но не занятая войсками тыловая оборонительная полоса немцев.

и достигли района Сычевки. Штаб 9-й немецкой армии, оборонявшей ржевский участок фронта, чтобы не попасть в окружение, переместился в Вязьму. Командующий армией генерал-полковник Штраус подал в отставку и был заменен генералом Вальтером Моделем.

На юхновском направлении к середине января тоже наметился успех: подразделения 49-й армии подошли вплотную к станции Мятлево, части 43-й армии заняли Медынь и через Шанский завод продолжали наступление на запад. 14 января 1942 года командующий Западным фронтом Г. К. Жуков отдал приказ: 49-й армии — к 15 января выйти в район Погорелое, 43-й армии — не позднее 16 января овладеть Мятлево, 50-й армии — до 17 января взять Юхнов, 1-му гвардейскому кавалерийскому корпусу Белова — к 20 января прорвать оборону противника и выйти к Вязьме.

Для обеспечения этих действий в ночь на 16 января в помощь наступающим войскам в 20 км северо-западнее Медыни была выброшена усиленная парашютная рота из состава 1-го батальона 201-й вдбр[1]. Десантники действовали на путях отхода немецких войск, а позднее соединились с вышедшими сюда частями 43-й армии.

Отчасти результатом действий этой десантной группы было решение немецкого командования отводить свои подразделения не на северо-запад, а на запад от Медыни. В результате во вражеской обороне образовалась брешь, куда вошла наступавшая севернее 33-я армия генерала М. Г. Ефремова, нарушив контакт между 4-й танковой и 4-й общевойсковой армиями противника. Основные силы 4-й немецкой армии, насчитывавшие под Юхновым до 9 дивизий, оказались под угрозой обхода с севера. Южнее Юхнова к 20-м числам января подразделения правого фланга 10-й армии вышли на железную дорогу Вязьма—Брянск в районе Кирова, нарушив рокадное сообщение между 4-й танковой и 4-й общевойсковой армиями противника. Однако части 50-й армии и корпуса генерала Белова все еще стояли в 10—15 км от Варшавского шоссе, а основные силы 10-й армии совместно с 16-й армией были заняты ликвидацией окруженной в Сухиничах группы генерала фон Гильза (6 пехотных батальонов) и отражением контрудара 24-го танкового корпуса немцев, 16 января начавшего наступление из района Жиздры на Сухиничи с целью деблокировать город.

[1] В работе Софронова ошибочно указывается, что отрядом командовал командир батальона капитан И. А. Суржик, который на самом деле высаживался со следующей группой десанта.

В этих условиях командование Западного фронта решило поддержать наступление 50-й армии и корпуса Белова высадкой в тылу противника воздушного десанта. Местом высадки десанта был район поселка Знаменка и деревни Желанье в 40 км южнее Вязьмы. В задачу десанта входило перерезать шоссе из Вязьмы на Юхнов и железную дорогу Вязьма—Брянск, перехватить коммуникации противника и содействовать войскам Западного фронта в окружении его юхновской группировки. Одновременно наступлением в направлении деревни Темкино десант должен был содействовать продвижению 33-й армии.

В состав десантной группы включался тот же 250-й воздушно-десантный полк, а также 1-й и 2-й батальоны 201-й воздушно-десантной бригады (из состава 5-го воздушно-десантного корпуса). Общая схема высадки оставалась той же, что и при несостоявшейся операции в районе Большого Фатьянова, десант выбрасывался в три приема — сначала группа парашютистов должна была захватить Знаменский аэродром, через 2,5 часа выбрасывалась стартовая команда для его оборудования и подготовки к приему посадочного десанта, а затем группами по 3—4 самолета (во избежание скопления большого количества техники) на аэродром перебрасывались пехотинцы. Для перевозки десантников был выделен 21 самолет ПС-84, а для транспортировки 45-мм противотанковых орудий предназначались 3 бомбардировщика ТБ-3. Исходным пунктом операции был подмосковный аэродром Внуково.

Из-за сильной метели и низкой облачности намеченная на утро 17 января высадка была перенесена на следующую ночь. В ночь на 18 января 1942 года в районе деревни Желанье с 16 самолетов ПС-84 были выброшены подразделения 201-й вдбр — 2-й батальон капитана Н. Е. Калашникова и две роты 1-го батальона под командованием капитана И. А. Суржика общей численностью 452 бойца. Следующей ночью здесь удалось высадить еще 190 парашютистов (из 10 вылетевших машин часть вернулась по причине плохой погоды). Всего к 8 часам утра 19 января в районе Желанье собралось 642 десантника, общее командование над ними принял капитан Суржик. Предпринятая накануне попытка захватить Знаменский аэродром не увенчалась успехом, поскольку подходы к нему оказались сильно укреплены. Однако в полутора километрах к югу от Знаменки разведывательной группой десанта был обнаружен другой аэродром, куда после расчистки площадки в 17.50 18 января удалось принять четыре самолета ПС-84 с 65 бой-

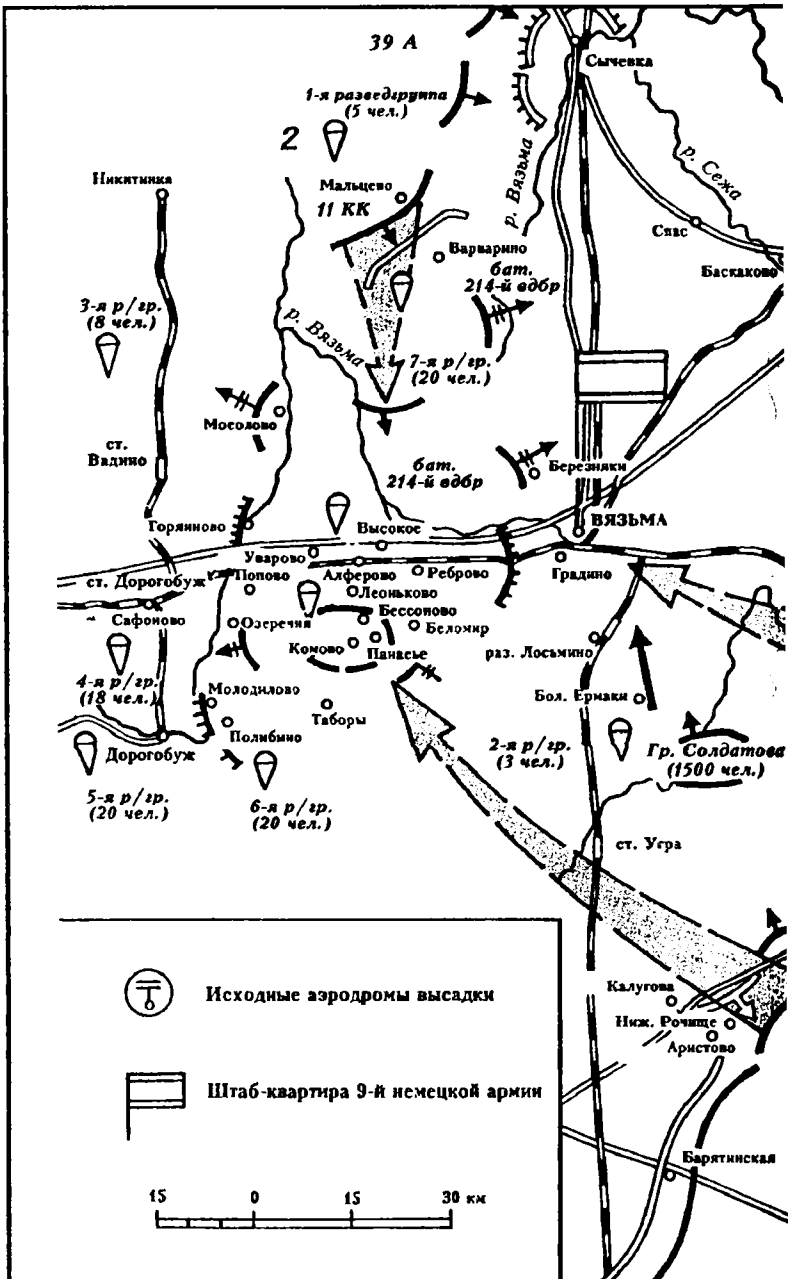
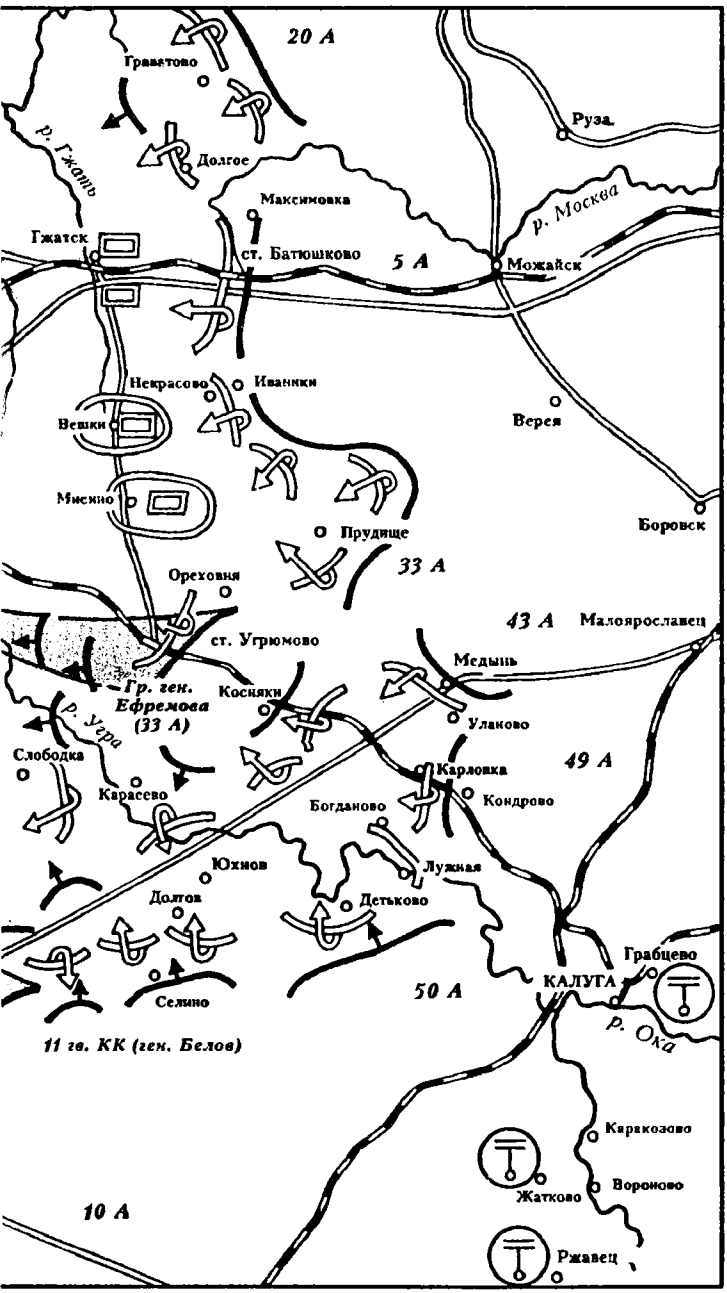


Схема 2. Подготовка Вяземской воздушно-десантной операции



и расположение сил на 27 января 1942 года

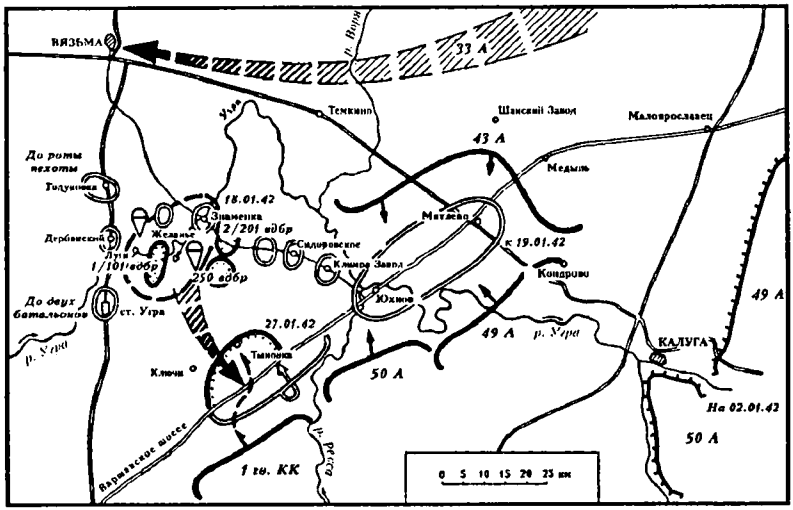


Схема 3. Высадка 201-й воздушно-десантной бригады в районе Знаменки и Желанье 18—22 января 1942 года

цами стартовой команды. Однако, не имея лыжного шасси, самолеты не смогли взлететь с площадки. На следующий день немцы атаковали аэродром и уничтожили все машины, а стартовая команда и десантники отошли в район Желанье на соединение с главными силами отряда.

Тем временем бойцы капитана Суржика, соединившись с партизанским отрядом А. А. Петрухина (около 1000 человек), с помощью жителей близлежащих сел начали подготовку снежного аэродрома возле села Плеснево. В ночь на 20 января сюда была принята первая группа самолетов, а всего до 22 января было доставлено 1643 десантника из состава 250-го полка во главе с командиром полка майором Н. Л. Солдатовым, а также вооружение и боеприпасы. Противник обнаружил аэродром и атаковал его с воздуха, при этом было потеряно 3 самолета ПС-84, а также 27 человек убитыми и 9 ранеными. Всего десантникам было доставлено два 45-мм орудия, 34 миномета калибром 82 и 50 мм, а также 11 противотанковых ружей.

Уже 20 января 250-й полк получил по радио приказ генерала Г. К. Жукова: *«К утру 21 января частью сил захватить Ключи и ударом в тыл противника в направлении Людиново содействовать группе Белова и войти с ней в связь»*. Вскоре последовало уточня-

ющее распоряжение: *«Первое — из района Знаменка, Желанье, Луги не уходить и во что бы то ни стало удержать район, заняв Знаменку; второе — наши части (соединения 33-й армии) 22 января выходят в район Темкино, им поставлена задача связаться с вами; третье — Белову оказать помощь частью сил, примерно двумя батальонами; четвертое — во что бы то ни стало прекратить движение войск противника по большаку Юхнов—Вязьма».*

По решению командира полка 1-й и 2-й батальоны 201-й вдбр под общим командованием капитана Суржика направлялись в район Ключи для последующего наступления на Людиново. Пройдя по тылам противника, отряд Суржика занял несколько сел, уничтожив в них вражеские гарнизоны, и 28 января в деревне Тыновка соединился с конниками генерала Белова. Тем временем остальные подразделения десанта (так называемая «группа Солдатова») вместе с партизанами удерживали захваченный район. 22 и 23 января они несколько раз пытались атаковать Знаменку, но были отбиты превосходящими силами противника. 1-й батальон 250-го полка атаковал станцию Угра на магистрали Брянск—Вязьма, занимаемую подразделениями 365-го немецкого резервного пехотного полка, и в двух местах разрушил большие участки железнодорожного полотна. 3-й батальон 250-го полка и часть 1-го батальона 201-й вдбр блокировали шоссе Юхнов—Вязьма, препятствуя движению войск противника. Однако Знаменка, являвшаяся крупным опорным пунктом на этом шоссе, все еще оставалась в руках противника — несмотря на возобновление ожесточенных атак в ночь с 29 на 30 января.

Для завершения окружения вяземской и юхновской группировок немецких войск было решено выбросить новые воздушные десанты. С этой целью в оперативное подчинение командующего Западным фронтом был передан 4-й воздушно-десантный корпус генерал-майора А. Ф. Левашова. Разработка плана высадки и организация всей операции возлагалась на штаб ВДВ РККА. Для высадки корпуса было выделено 65 транспортных самолетов и 30 истребителей прикрытия, однако фактически в распоряжении десантных войск оказались только 80 машин: 22 самолета ТБ-3 из состава 23-й авиадивизии, 39 транспортных машин ПС-84 и 19 истребителей — четыре звена из 402-го истребительного авиаполка ПВО и отдельная группа двухмоторных истребителей Пе-3 из состава 9-го отдельного бомбардировочного авиаполка (последние

вели дальнюю разведку в интересах операции). Для размещения этих сил и в качестве исходного района операции отводились три аэродрома в районе Калуги, в 180—200 км от места высадки.

Решение о проведении операции было принято еще 17 января, первоначально она была намечена на 21 января. Однако направленный в Калугу по железной дороге 4-й воздушно-десантный корпус задержался в районе Алексина из-за взорванного моста через Оку и в район сосредоточения к нужному времени не прибыл. Поэтому дата высадки была перенесена на 27 января.

Тем временем корпус генерала Белова 26 января наконец-то прорвал оборону 40-го танкового корпуса противника, на следующий день пересек Варшавское шоссе, вышел в долину рек Попольта и Ресета и двинулся к Вязьме. С востока сюда же наступали части 33-й армии, нащупавшие брешь в немецкой обороне, а с севера двигались подразделения Калининского фронта. В прорыв возле Сычевки были введены 29-я армия и 11-й кавалерийский корпус, устремившиеся на юг. Уже 27 января подразделения 11-го кавкорпуса вышли к Минскому шоссе и железной дороге на Смоленск западнее Вязьмы. Образовался «слоеный пирог», окружение грозило уже основным силам группы армий «Центр» — 9-й и 4-й танковой армиям[1].

4-й воздушно-десантный корпус имел следующие задачи:

8-я вдбр — высадиться в районе Озеречня[2], занять оборону на рубеже Реброво—Градино—Березники и не допускать отхода противника на запад;

9-я вдбр — высадиться в районе Горяиново—Ивановка—Попово, оседлать шоссе и не допустить подхода противника с запада;

214-я вдбр — вместе с отдельным танковым батальоном и артдивизионом десантироваться в районе Высоцкое—Плешково—Уварово и оставаться в резерве корпуса.

Таким образом, подразделения корпуса высаживались в далеко отстоящих друг от друга пунктах и возможность быстрого установления связи между ними оставалась весьма сомнительной. Для разведки и обеспечения высадки в 16 часов 27 января, то есть за полтора

[1] Окончательно достичь такого успеха в 1942 году советским войскам не удалось, но в течение некоторого времени единственной коммуникацией 9-й и 4-й танковых армий группы «Центр» осталось ведущее на Смоленск Минское шоссе, периодически перерезаемое кавалеристами и партизанами. Однако контрудар 5-й танковой и 208-й пехотной дивизий немцев в начале февраля не дал кавалеристам Калининского и Западного фронта войти в надежный контакт.

[2] В 50 км западнее Вязьмы и в 10 км южнее Минского шоссе.

часа до выброски основных сил, в районах десантирования было высажено 7 диверсионных групп по 20—30 парашютистов. Кроме того, несколько групп было выброшено для установления связи с группой Солдатова (201-я вдбр и 250-й сп) и 11-м кавкорпусом

Из-за малого количества транспортных самолетов высадка соединений корпуса производилась поочередно. Первым высаживался 2-й батальон 8-й бригады, имевший задачу подготовить снежный аэродром для принятия остальных частей бригады. Однако из-за ошибки пилотов он был выброшен не у Озеречни, а в 15 км южнее, в районе деревни Таборье. Выброска проводилась в один заход, с большой высоты, поэтому десантников разбросало на очень большом пространстве (до 20—30 км). К утру 28 января в район сбора вышли только 476 человек из 638 сброшенных.

В ту же ночь, пользуясь слабостью советской ПВО в районе Калуги, вражеская авиация силами 24 самолетов Ju 88 и Me 110 совершила налет на один из аэродромов сосредоточения десанта. Было уничтожено 7 самолетов ТБ-3, один истребитель и склад горючего. В последующие ночи налету подверглись все аэродромы, с которых должен был десантироваться 4-й воздушно-десантный корпус. Ранее этими аэродромами пользовалась немецкая авиация, и немцы отлично знали их расположение, подходы и особенности обороны.

В таких условиях до 2 февраля было десантировано только 2323 десантника из состава 8-й вдбр[1] и 34 400 кг груза. Выброска парашютистов производилась на большой площади, поэтому в районы сбора вышли только 1320 человек, а 1003 человека (43 % высадившихся) в бригаду так и не пришли. Не получая донесений от командования бригады, штаб корпуса был вынужден устанавливать с ней связь путем посылки разведывательных самолетов Пе-3 и офицеров связи на легких машинах У-2, оснащенных лыжным шасси. Зачастую с помощью таких самолетов устанавливалась связь штаба бригады (некоторое время находился в деревне Андросово в 12 км южнее поселка Алферово) с другими подразделениями бригады.

С выходом в район действий 8-й вдбр и группы Солдатова 1-го гвардейского кавалерийского корпуса десантники были переданы в подчинение генералу Белову[12]. 2 февраля корпус генерала Белова подошел к Вязьме, куда накануне вышли передовые части на-

[1] Согласно работе Софронова. В книге А. Г. Федорова «Авиация в битве под Москвой» указывается другая цифра — 2497 человек.

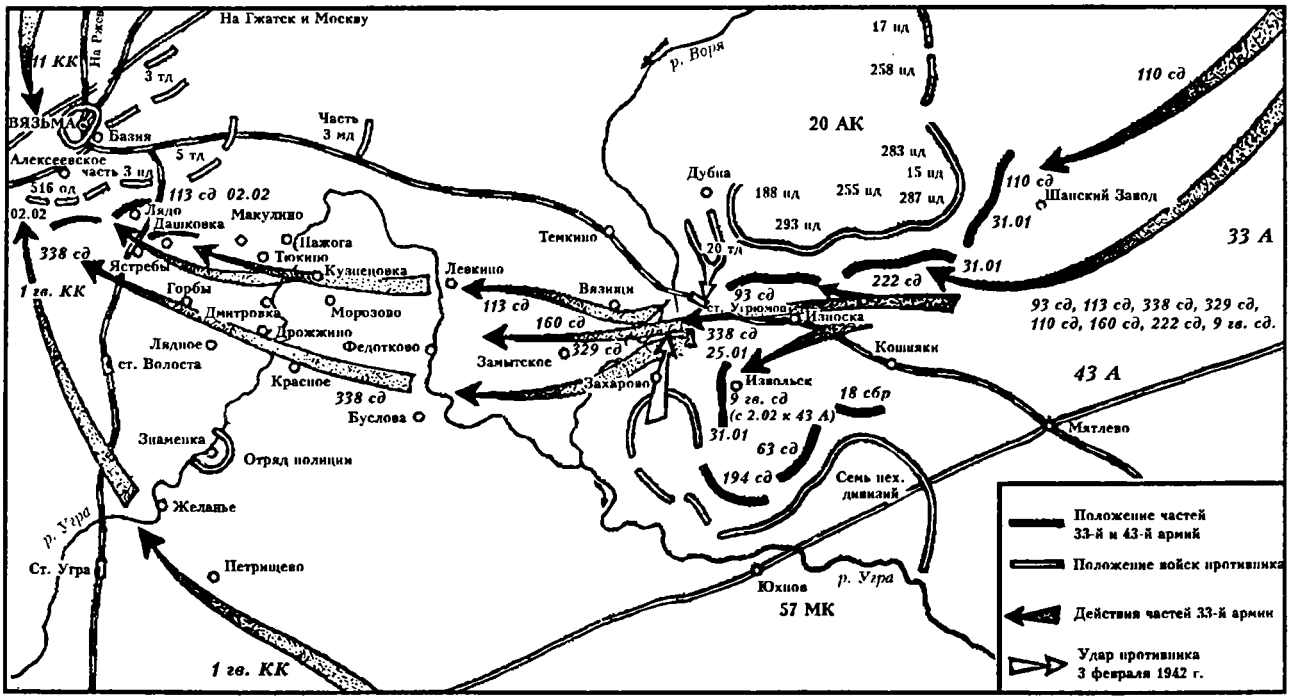


Схема 4. Наступление 33-й армии на Вязьму в январе-феврале 1942 года

ступавшей с востока 33-й армии. Юхновская группировка противника, то есть ядро сил 4-й немецкой армии, командующим которой с 21 января вместо генерала Кюблера был назначен пехотный генерал Хейнрици, утратила связь на только с левым крылом армии, но и со своим тылом и фактически была окружена.

Однако сил удержать кольцо у советских ударных частей уже не было — из 28 000 человек, имевшихся в корпусе Белова на 10 января, к 7 февраля у него осталось не более 6000 бойцов. С 26 января в районе Шанского завода шли непрерывные бои — подразделения 4-й немецкой армии генерала Хейнрици пытались прорваться на север и соединиться с 4-й танковой армией генерала Руофа. В конце концов 3 февраля им это удалось — три дивизии 33-й армии (113-я, 160-я и 138-я) были отрезаны от основных сил фронта и заняли круговую оборону юго-восточнее Вязьмы. В последующие дни немецким войскам удалось восстановить линию обороны по Варшавскому шоссе и корпус Белова тоже оказался в окружении.

В этих условиях командование Западного фронта решило возобновить выброску в помощь частям 1-го гвардейского кавкорпуса и группы Солдатова оставшихся сил 4-го воздушно-десантного корпуса для оказания поддержки 50-й армии в прорыве фронта противника по Варшавскому шоссе и окончательном окружении юхновской группировки. В состав десанта должны были войти оставшиеся две бригады корпуса — 9-я и 214-я, а также последний батальон 8-й бригады. Местом высадки был назначен район восточнее станции Угра — место действия группы Солдатова и партизанского отряда полковника М. Г. Кириллова[13] (к этому моменту насчитывавшего около 1200 человек). После высадки десант должен был наступать на юго-восток, выйти в район поселка Песочня, заняв рубежи Куракино—Бородина—Подсосонки и Ключи—Тыновка—Леонова. В дальнейшем ему предписывалось нанести по противнику удар с тыла, выйти на Варшавское шоссе и соединиться с наступающими частями 50-й армии.

Руководство десантированием было возложено на командующего ВДВ РККА. Исходным районом операции назначался хорошо прикрытый силами ПВО московский аэродромный узел, место высадки отстояло от него на 300 км. В операции участвовало 23

[12] 4 февраля 1942 года группа Солдатова (250-й вдп) была включена в состав 329-й дивизии 1-го гвардейского кавкорпуса, 8-я вдбр поступила в подчинение генерала Белова 6 февраля.

[13] Бывший командир 38-й Донской дивизии, попавшей в окружение под Вязьмой в октябре 1941 года.

самолета ТБ-3 и 41 самолет ПС-84[1]. Из-за малого количества машин высадка вновь осуществлялась группами на протяжении нескольких ночей. При этом из состава первой группы в 20 самолетов ТБ-3, вылетевшей в ночь на 17 февраля с батальоном 214-й вдбр, 19 машин не нашли района высадки и вернулись обратно[2]. Один самолет выбросил десант, но эти парашютисты с бригадой впоследствии так и не соединились и сведений о них больше не поступало. На следующую ночь в этом же районе с 12 машин ПС-84 было выброшено 293 человека и 32 тюка с вооружением[3].

В течение следующей недели десантирование частей 4-го воздушно-десантного корпуса осуществлялось каждую ночь. В ночь на 19 февраля всеми транспортными самолетами типа ПС-84 и тяжелыми бомбардировщиками ТБ-3 было произведено 89 самолето-вылетов, выброшено 538 человек и 96 тюков груза. В ночь на 20 февраля высадка была особенно массовой — в тылу противника высадился 2551 человек. В следующую ночь выброска десанта была ограниченна в связи с ухудшением погоды (туман, высота облачности 300—400 м). Несмотря на это, вылеты совершили 37 экипажей, было выброшено 476 человек и 73 тюка с вооружением. В ночь на 22 февраля высадка опять была массовой — десантировано 1676 человек. 23 февраля высадилось 1367 человек, 24 февраля было произведено 38 самолето-вылетов и выброшено 179 десантников. На этом высадка корпуса завершилась.

Всего с 17 по 24 февраля для выброски воздушного десанта было произведено 612 самолето-вылетов, из них 443 — успешных, не вернулись с боевого задания 3 экипажа. За это время было высажено и выброшено 7373 человека и 1524 тюка с боеприпасами, вооружением, продовольствием и различным имуществом[4].

Однако из-за разброса на большой площади сборы корпуса проходили медленно. В первые дни собралась только половина личного состава корпуса, а 30 % десантников так и не соединились со своими подразделениями — часть из них пропала без вести, часть действовала в качестве партизан. В ходе высадки авиация противника оказывала сильное противодействие. 23 февраля при атаке немецким истребителем Ме 110 самолета ТБ-3 со шта-

[1] Согласно работе Федорова — 72 самолета.

[2] Согласно данным Софронова. В книге Федорова утверждается, что в ночь на 17 февраля было сброшено 293 десантника, 24 тюка с вооружением. Возможно, это было сделано вторым рейсом — за ночь самолеты успевали сделать два рейса.

[3] Согласно данным Федорова, вызывающим некоторое недоверие, — по 25 человек и 2-3 тюка на машину!

[4] Здесь и выше цифры приводятся по работе А. Г. Федорова.

бом корпуса погиб командир 4-го воздушно-десантного корпуса генерал-майор А. Ф. Левашов. Однако пилоту удалось посадить тяжело поврежденную машину на снег и спасти остальных десантников. В командование корпусом вступил начальник штаба полковник А. Ф. Казанкин.

Лишь к 24 февраля корпус начал выполнение своей задачи. Однако наступление велось медленно — противник успел подтянуть к месту высадки свои резервы и оборудовать оборонительные позиции. Только 27 февраля частям корпуса удалось захватить деревню Ключи в 10 км севернее Варшавского шоссе, на следующий день они вышли на рубеж, назначенный для встречи с 50-й армией. Однако части 50-й армии успеха практически не имели и на Варшавское шоссе так и не вышли. Линия фронта на этом участке стабилизировалась вплоть до весны 1943 года, когда немцы оставили Ржевско-Вяземский выступ. 4-й воздушно-десантный корпус, соединившись с корпусом генерала Белова и остатками 33-й армии, до лета продолжал действовать в тылу противника вдоль железных дорог Вязьма—Брянск и Сухиничи—Смоленск. 24 июня 1942 года остатки корпуса в количестве 2800 человек вышли в расположение 10-й армии Западного фронта.

Одновременно с Вяземским десантом имело место частное применение воздушно-десантных подразделений в районе Ржева. Во время прорыва окруженной возле Оленино немецкой группировки из состава 9-й армии в свою очередь была окружена часть сил 29-й армии Калининского фронта. Для оказания им помощи было решено высадить в этом районе воздушный десант в составе одного батальона 204-й вдбр в составе 425 человек под командованием лейтенанта П. Н. Белоцерковского. Исходным пунктом десантирования был один из аэродромов Калининского аэроузла, местом высадки назначался район сел Мончалово и Окороково, где держали оборону подразделения 29-й армии.

Выброска парашютистов и грузов осуществлялась в ночь на 17 февраля с самолетов ТБ-3. Однако из-за того, что район окружения не превышал в диаметре 4 км, значительная часть парашютистов приземлилась вне его. Всего в указанном районе было сброшено 312 десантников, еще 38 человек по ошибке десантировались в своем тылу (возле Старицы), а 75 бойцов прыжок не совершали и были привезены обратно. Из осуществивших успешную высадку в расположение 29-й армии пробились только 166

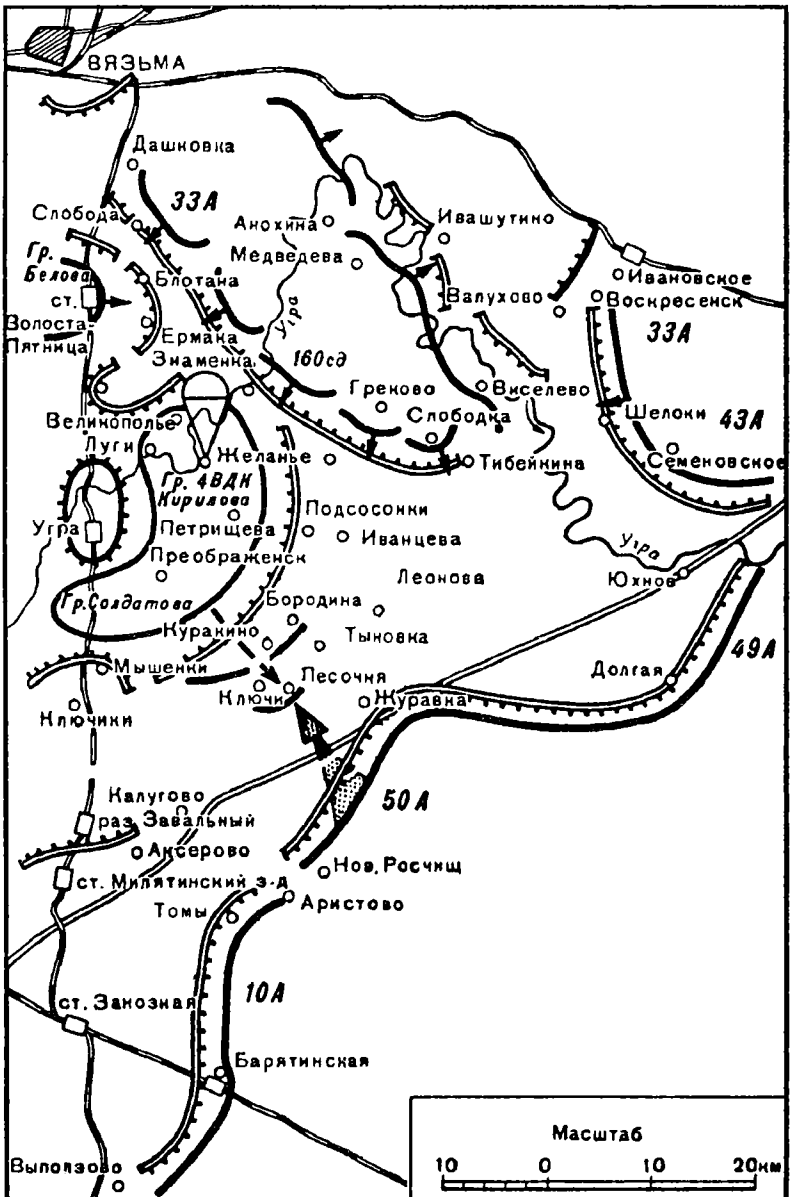


Схема 5. Обстановка на юхновско-вяземском направлении к 16 февраля 1942 года и задачи 4-го воздушно-десантного корпуса

человек, при этом одной из групп десантников удалось уничтожить вражескую артиллерийскую батарею. Неделю спустя, в ночь на 24 февраля, подразделения 29-й армии прорвались в юго-западном направлении и соединились с частями 39-й армии.

ВДВ в боях за Кавказ

В течение следующих полутора лет на разных участках фронта имело место лишь несколько локальных высадок парашютистов с разведывательными и диверсионными целями. 24 октября 1942 года, в разгар наступления немецких войск на Кавказ, на захваченный противником аэродром Майкопа с самолетов ТБ-3 и ПС-84 было выброшено 40 парашютистов, которые уничтожили и повредили 22 самолета из находившихся на аэродроме 54 машин. Отряд потерял 14 человек, остальные позднее вышли в расположение своих войск.

В ночь на 4 февраля 1943 года в целях обеспечения высадки морского десанта у Южной Озерейки западнее Новороссийска с трех самолетов Ли-2 (ПС-84) был выброшен воздушный десант в количестве 57 человек. Изначально парашютистов было 80, но четвертый «Дуглас» район выброски не нашел и вернулся на свой аэродром. Основной задачей десанта был разгром штаба 10-й румынской дивизии, расположенного в поселке Васильевка, однако из-за сильной обороны противника выполнить ее не удалось. Парашютисты (по их докладу) уничтожили две автомашины и около сотни солдат противника, подорвали два моста и через несколько дней вышли в расположение своих войск, потеряв всего 16 человек.

Каневский десант

Последней крупной операцией советских воздушно-десантных войск в Великой Отечественной войне стал Каневский десант, проведенный осенью 1943 года при форсировании Днепра.

Развивая наступление на Левобережной Украине, передовые части Воронежского фронта к 20 сентября на ряде участков вышли к берегу Днепра, опередив при этом отступающие немецкие войска. 22 сентября части 3-й гвардейской танковой армии и отдельные подразделения 40-й армии начали переправляться на правый берег реки в районе села Великий Букрин. Противник со-

противления не оказывал, но основные силы советских армий тоже отстали и могли подойти в этот район не ранее 29 сентября. В то же время немецкие войска, спешно отводимые за Днепр, начали возводить по его высокому левому берегу сильно укрепленные позиции. Однако по донесениям воздушной разведки, в излучине Днепра между Ржищевом и Каневым значительных сил противника не имелось, и прочная оборона пока создана не была.

В этих условиях командование Воронежского фронта решило для дальнейшего развития достигнутого успеха и расширения букринского плацдарма высадить севернее его в районе города Канева воздушный десант в составе 1-й, 3-й и 5-й воздушно-десантных бригад, специально для этой цели переданных фронту из резерва Ставки. Все три бригады были сведены в воздушно-десантный корпус под командованием заместителя командующего воздушно-десантными войсками И. И. Зетевахина. Штаб корпуса был сформирован из офицеров штаба командующего ВДВ. Непосредственное руководство операцией было возложено на командующего ВДВ РККА А. Г. Капитохина и его заместителя по авиации генерал-майора М. П. Спирина, руководство авиационным обеспечением осуществлял начальник штаба ВВС РККА. Для высадки десанта из состава авиации дальнего действия (АДД) было выделено 150 бомбардировщиков Ил-4 и Б-25 «Митчелл» из состава 101-го полка АДД под командованием В. Гризодубовой, а также 180 транспортных Ли-2. В свою очередь, авиация ВДВ выделила 10 машин Ил-4 для выброски снаряжения и легких орудий, буксировщики планеров, а также 35 десантных планеров А-7 и Г-11.

Подразделениям десанта ставились следующие задачи:

3-й вдбр — высадиться в районе станции Лазурцы между Ржищевым и Каневым, укрепиться на рубеже Липовый Рог—Македоны—Шандра—Куриловка и удерживать его до подхода частей 40-й армии, наступающих с Букринского плацдарма, отбивая атаки выдвигающихся к плацдарму с запада резервов противника;

5-й вдбр — высадиться в районе Тростянец северо-западнее Канева, захватить рубеж Горкавщина—Степанцы—Костянец и не допускать подхода противника к плацдарму с юга и юго-запада.

1-я вдбр, не закончившая сосредоточения, оставалась в резерве корпуса и должна была выбрасываться на третью или четвертую ночь.

Таким образом, действия десанта изначально должны были

носить пассивный характер, обеспечивая прикрытие развертывания уже переправившихся войск. Захват новых плацдармов планом высадки не предусматривался.

Организация операции, несмотря на прямое руководство из штаба воздушно-десантных войск (а, возможно, именно благодаря ему), оказалась из рук вон плохой. Воздушная разведка не выявила сосредоточение в намеченном районе высадки подтянутых из тыла 7-й танковой и 73-й пехотной дивизий противника. Наличие здесь 19-й танковой, 10-й моторизованной и 167-й пехотной дивизий, уже блокировавших плацдарм, учтено также не было. Отчасти это произошло из-за переноса времени высадки — первоначально она была намечена на 21 сентября, однако сосредоточение бригад в районе Богодуховского аэроузла из-за перегруженности железных дорог удалось завершить только к 24 октября.

Перед десантированием офицерами из штаба ВДВ были составлены специальные таблицы, по которым строились расчеты на загрузку людей и техники, распределения их по машинам, графики вылетов и возвращений. В целях секретности передовые части на Букринском плацдарме должны были получить извещение о высадке десанта только после ее осуществления. Более того, даже личный состав 5-й вдбр узнал о цели и задачах операции лишь в 16.00 24 сентября, за полчаса до посадки в машины. Стоит ли говорить, что никаких специальных тренировок перед высадкой не проводилось?

Далее начались сплошные неурядицы: вместо намеченных планом 65 транспортных машин под посадку было подано только 48, а четыре бензозаправщика появились лишь за полчаса до вылета. В итоге вылет первого эшелона пришлось отложить на полтора часа. Второй эшелон в воздух вообще не поднялся, так как выяснилось, что на аэродром не подвезли горючее. Поэтому следующие группы десантников вывозились на отдельных самолетах по мере заправки их топливом. В итоге из состава 5-й вдбр было десантировано только два неполных батальона — чуть более 1000 человек, после чего горючее на аэродроме исчезло окончательно.

Высадка 3-й вдбр, осуществленная через сутки, была организована несколько лучше. Правда, самолетов под посадку ей тоже было подано меньше, чем предполагалось планом, а в самый последний момент выяснилось, что изношенность машин не позволяет им брать штатное количество груза. Многие Ли-2 могли поднять только 15—18 парашютистов или мягких парашютно-десант-

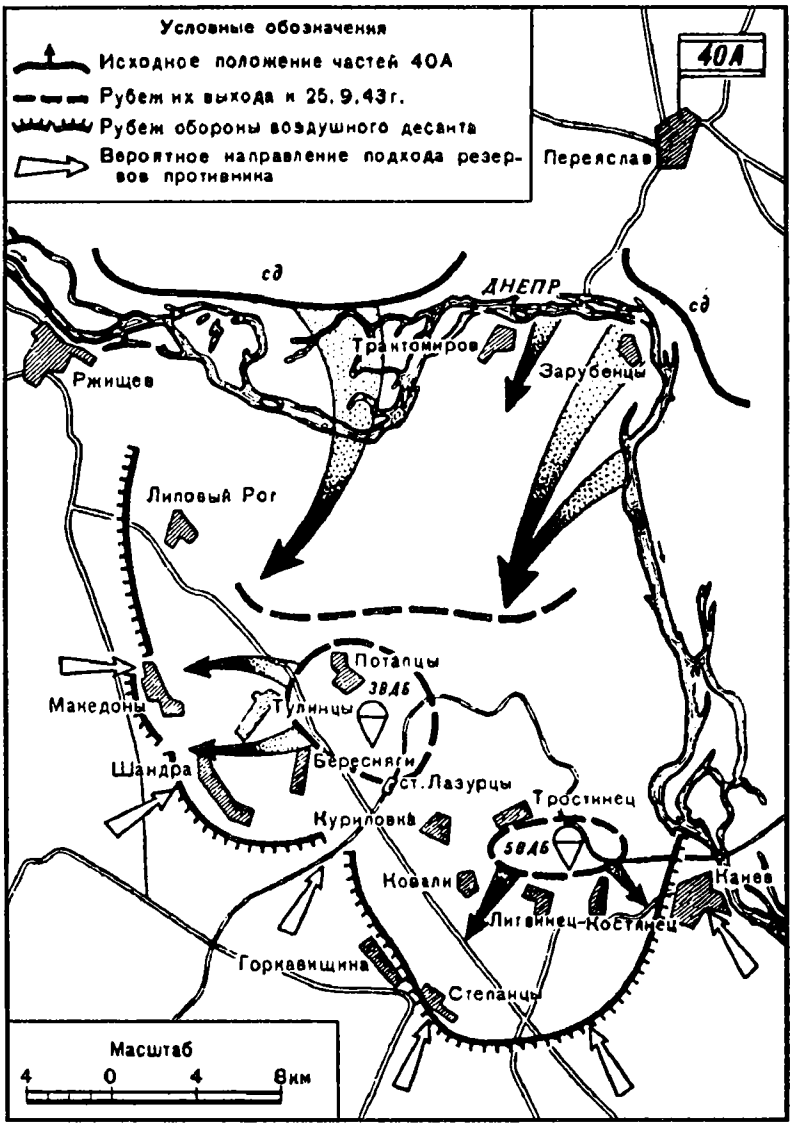


Схема 6. План Каневской десантной операции. Задачи 3-й и 5-й вдбр по обеспечению прикрытия Букринского плацдарма

ных мешков — вместо положенного по штату минимума в 20 единиц. В результате в таблицы десантирования пришлось вносить срочные изменения.

За ночь с 25 на 26 сентября транспортные машины совершили 296 самолето-вылетов, при этом 13 машин с десантниками вернулись на свои аэродромы, не найдя района высадки, два самолета высадили десантников в глубоком тылу противника, еще один — в собственном тылу, а один сбросил парашютистов прямо в Днепр. Оказалось, что пилоты транспортной авиации не имеют никакого опыта сбрасывания парашютистов — ссылаясь на сильный огонь зенитной артиллерии, они осуществляли выброску с высот более 1000 метров вместо 600—700 метров по нормативам. К тому же высадка производилась на чересчур высокой скорости. В результате 4575 высаженных бойцов 3-й вдбр оказались разбросаны на очень большой площади, а артиллерия (45-мм орудия) сброшена вообще не была.

Но самые главные трудности начались после высадки. Выяснилось, что командир 3-й бригады полковник П. Гончаров взял с собой в самолет начальника штаба (хотя правилами им рекомендуется лететь на разных машинах), однако забыл захватить рацию! Несмотря на большое количество радиостанций, в некоторых самолетах их не оказалось вообще, зато в других — по три и даже шесть штук. Многие радисты остались без раций, а рации — без радистов. Батареи радиостанций сбрасывались отдельно от них, и часть раций просто оказалась без питания. Вдобавок высадка происходила на территории, где уже сконцентрировались войска противника.

В итоге части 3-й и 5-й воздушно-десантных бригад оказались разбросаны мелкими группами на огромной территории, в основном южнее предполагаемой зоны высадки. Значительная часть из них погибла, некоторые группы, пользуясь радиостанциями, сумели установить контакт и объединиться, однако связь со штабом фронта командиры этих отрядов наладить не смогли из-за отсутствия кодов. Командиры же бригад оказались без раций и полностью утратили руководство своими подразделениями.

Не имея никаких сведений от десанта, штаб фронта в ночь с 27 на 28 сентября отправил в район высадки три связных группы с радиостанциями, но ни одна из групп никого из десантников не

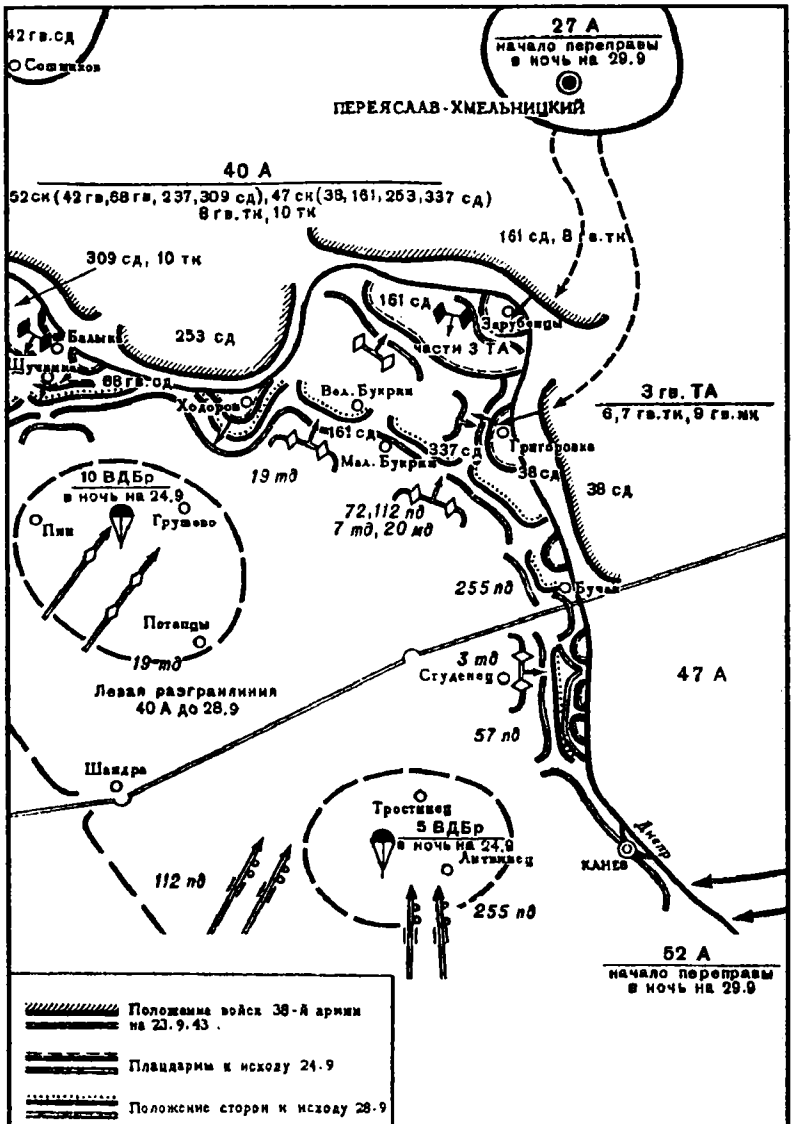


Схема 7. Каневская воздушно-десантная операция и боевые действия на Букринском плацдарме в сентябре 1943 г.

нашла. Посланный днем 28 сентября самолет У-2 был сбит противником над линией фронта.

Тем временем 27 сентября на Букринский плацдарм была переправлена 27-я армия из резерва фронта. Однако противнику удалось блокировать расширение плацдарма — к 30 сентября он имел только 12 км по фронту и 6 км в глубину. Надежд на быстрое развитие наступления с плацдарма больше не оставалось. Поэтому когда 5 октября сосредоточившейся в Каневском лесу группе во главе с командиром 5-й вдбр подполковником Сидорчуком[18] все-таки удалось связаться со штабом фронта, десантникам были переданы новые указания — перейти к диверсионной деятельности и заняться дезорганизацией тыла противника.

Отряд Сидорчука к этому моменту насчитывал около 600 человек. Всего же на начало октября, согласно позднейшим расчетам, в тылу противника действовали 43 отдельные группы из состава 3-й и 5-й вдбр общей численностью 2300 человек. К концу октября выявились два основных района сосредоточения десантников — севернее и южнее Канева.

Группа 5-й вдбр под командованием подполковника Сидорчука до 24 октября действовала в Таганчанском лесу, в 15—20 километрах севернее города Корсунь-Шевченковский и станции Корсунь. Бригада организовала несколько диверсий на железной дороге, уничтожила ряд гарнизонов противника и разгромила штаб 157-го запасного батальона в Буде-Воробиевской. К концу октября 5-я вдбр, усилившаяся за счет присоединения других частей и насчитывавшая уже около 1000 человек, под угрозой окружения противником была вынуждена перебазироваться в Черкасский лес в 40 км восточнее Корсуни. Ночью 12 ноября в бригаду прибыл связной самолет У-2 с начальником оперативного отдела штаба 52-й армии майором Дергачевым. Майор привез приказ — оказать содействие войскам армии при форсировании Днепра. В ночь на 13 ноября 1943 года 5-я вдбр ударом с тыла захватила прибрежный город Свидовск и на следующий день обеспечила переправу подразделений 254-й стрелковой дивизии. В то же время многие более мелкие подразделения десантников продолжали действовать в качестве партизан.

В целом можно констатировать, что Каневская воздушно-десантная операция провалилась — в основном по вине командования ВДВ из-за вопиющих организационных ошибок и отсутствия

[18] В некоторых публикациях именуется Сидоровым.

у штабных офицеров реального опыта руководства боевыми частями. Больше воздушно-десантных операций советское командование в этой войне не проводило, ограничивавшись высадками диверсантов и полетами к партизанам.

С некоторой натяжкой можно считать десантной операцией высадку посадочных десантов на маньчжурских и корейских аэродромах в августе 1945 года. Однако эти высадки осуществлялись с 16 по 24 августа — то есть уже после поступления от японского командования согласия на капитуляцию, поэтому не могут считаться в полной мере боевыми. Высадки осуществлялись 12-й воздушной армией Забайкальского фронта и 54-й транспортной дивизией 9-й воздушной армии 1-го Дальневосточного фронта. Ниже приводится таблица с краткими данными по этим высадкам.

Дата	Место высадки	Численность	Фронт
16 августа	Тунляо	300	Забайкальский
18–20 августа	Харбин	500	1-й Дальневосточный
19 августа	Гирин	200	1-й Дальневосточный
19 августа	Чанчунь	300	Забайкальский
20 августа	Мукден	300	Забайкальский
21 августа	Дальний	500	Забайкальский
22–23 августа	Порт-Артур	500	Забайкальский
23 августа	Янцзи	300	1-й Дальневосточный
23 августа	Пхеньян	150	1-й Дальневосточный

Основные источники

1. Г. П. Софронов. Воздушные десанты во Второй мировой войне. М.: Воениздат, 1962.

2. А. Г. Федоров. Авиация в битве под Москвой. М.: Наука, 1971.

3. Провал гитлеровского наступления на Москву. 1941—1942. М.: Наука, 1966.

4. К. Рейнгартд. Поворот под Москвой. Пер. с нем. М.: Воениздат, 1980.

5. М. Мельтюхов. Упущенный шанс Сталина. М.: Вече, 2000.

6. История Второй мировой войны. Т 4. М.: Воениздат, 1975.

7. Peter Corell. TB-3. Die Geschichte eines Bombers. Berlin, 1987.

Владислав Гончаров

Содержание

Предисловие 5
Алькмар Гове.
Внимание, парашютисты! 9
Ямабэ Масао.
Парашютисты японского флота 227
Джеймс Гейвин.
Воздушно-десантная война 391
Приложения 555
Краткий справочник по десантно-транспортным самолетам Второй мировой войны 556
Советские воздушно-десантные войска в Великой Отечественной войне 637

Издательская группа АСТ

Издательская группа АСТ, включающая в себя
около **50 издательств** и редакционно-издательских
объединений, предлагает вашему вниманию
более 10 000 названий книг
самых разных видов и жанров.
Мы выпускаем классические произведения
и книги современных авторов.
В наших каталогах — интеллектуальная проза,
детективы, фантастика, любовные романы,
книги для детей и подростков, учебники, справочники,
энциклопедии, альбомы по искусству,
научно-познавательные и прикладные издания,
а также широкий выбор канцтоваров.

В числе наших авторов мировые знаменитости:

Сидни Шелдон, Стивен Кинг, Даниэла Стил, Джудит Макнот, Бертрис Смолл, Джоанна Линдсей, Сандра Браун, создатели российских бестселлеров Борис Акунин, братья Вайнеры, Андрей Воронин, Полина Дашкова, Сергей Лукьяненко, братья Стругацкие, Виктор Суворов, Виктория Токарева, Эдуард Тополь, Владимир Шитов, Марина Юденич, Виктория Платова, Чингиз Абдуллаев, а также любимые детские писатели Самуил Маршак, Сергей Михалков, Григорий Остер, Владимир Сутеев, Корней Чуковский.

Издательская группа АСТ

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж
Справки по телефону:
(095) 215-01-01, факс 215-51-10

E-mail: astpub@aha.ru http://www.ast.ru

Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:

107140, Москва, а/я 140

ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ

Книги издательской группы АСТ вы сможете заказать и получить по почте в любом уголке России. Пишите:

107140, Москва, а/я 140

ВЫСЫЛАЕТСЯ БЕСПЛАТНЫЙ КАТАЛОГ

Вы также сможете приобрести книги группы АСТ по низким издательским ценам в наших фирменных магазинах:

Москва

- м. «Алтуфьево», Алтуфьевское шоссе, д. 86, к. 1
- м. «Алексеевская», Звездный б-р, д. 21, стр. 1, тел. 232-19-05
- м. «Варшавская», Чонгарский б-р, д. 18а, тел. 119-90-89
- м. «Кузьминки», Волгоградский пр., д. 132, тел. 172-18-97
- м. «Павелецкая», ул. Татарская, д. 14, тел. 959-20-95
- м. «Перово», ул. 2-я Владимирская, д. 52, тел. 306-18-91, 306-18-97
- м. «Пушкинская», «Маяковская», ул. Каретный ряд, д. 5/10, тел. 209-66-01, 299-65-84
- м. «Сокольники», ул. Стромынка, д. 14/1, тел. 268-14-55
- м. «Таганская», «Марксистская», Б. Факельный пер., д. 3, стр. 2, тел. 911-21-07
- м. «Царицыно», ул. Луганская, д. 7, корп. 1, тел. 322-28-22
- ТК «Крокус-Сити», 65—66-й км МКАД, тел. 942-94-25
- ТК «Твой Дом», 23-й км Каширского шоссе
- ТК «Метромаркет», м. «Сокол», 3 этаж
- м. «Крылатское», Осенний б-р, д. 18

Регионы

- г. Архангельск, 103-й квартал, ул. Садовая, д.18, тел. (8182) 65-44-26
- г. Белгород, пр. Б. Хмельницкого, д.132а, тел. (0722) 31-48-39
- г. Калининград, пл. Калинина, д.17-21, тел. (0112) 44-10-95
- г. Краснодар, ул. Красная, д. 29
- г. Рыбинск, ул. Ломоносова, д. 1/Волжская наб., д. 107
- г. Оренбург, ул. Туркестанская, д. 23, тел. (3532) 41-18-05
- г. Череповец, Советский пр., д. 88а, тел. (8202) 53-61-22
- г. Н. Новгород, пл. Горького, д. 1/61, тел. (8312) 33-79-80
- г. Воронеж, ул. Лизюкова, д. 38а, тел. (0732) 13-02-44
- г. Самара, пр. Кирова, д. 301, тел. (8462) 56-49-92
- г. Ростов-на-Дону, пр. Космонавтов, д. 15, тел. (8-86-32) 35-99-00
- г. Новороссийск, сквер Чайковского
- г. Орел, Московское ш., д. 17, тел. (08622) 4-48-67
- г. Тула, пр-т. Ленина, д. 18

Издательская группа АСТ

129085, Москва, Звездный бульвар, д. 21, 7-й этаж
Справки по телефону:
(095) 215-01-01, факс 215-51-10
E-mail: astpub@aha.ru http://www.ast.ru

ISBN 5-17-017565-5

Любое использование материала данной книги,
полностью или частично, без разрешения
правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

**ВОЗДУШНЫЕ ДЕСАНТЫ
ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ**

Гове Алькмар
Внимание, парашютисты!

Масао Ямабэ
Парашютисты японского флота

Гейвин Джеймс
Воздушно-десантная война

Составитель и научный редактор В. Гончаров
Редактор А. Сидорович
Художественный редактор О. Адаскина
Компьютерный дизайн: А. Казиев
Верстка: В. Смолянинов
Технический редактор О. Панкрашина
Корректор Л. Быстрова

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2;
953004 — научная и производственная литература

Гигиеническое заключение
№ 77.99.02.953.Д.008286.12.02 от 09.12.2002 г.

ООО «Издательство АСТ»
368560, Республика Дагестан, Каякентский район,
с. Новокаякент, ул. Новая, д. 20
Наши электронные адреса:
WWW.AST.RU
E-mail: astpub@aha.ru

Отпечатано с готовых диапозитивов
в ОАО «Рыбинский Дом печати»
152901, г. Рыбинск, ул. Чкалова, 8.

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

ВОЗДУШНЫЕ ДЕСАНТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Данный сборник посвящен истории создания и первому боевому опыту воздушно-десантных войск во Второй мировой войне. Немецкий воздушный десант сыграл важную роль в захвате Норвегии, Бельгии и Голландии, а также острова Крит в 1941 г. В октябре 1943 г. высадкой с воздуха немцы отбили у англичан остров Родос. Широко применяли воздушные десанты японские войска при захвате нефтедобывающих районов Нидерландской Ост-Индии в начале 1942 г.

Книга содержит приложения, карты, схемы и будет интересна как специалистам, так и любителям военной истории.