

**ДМИТРИЙ
ХАЗАНОВ**



**ВЯЗЕМСКИЕ
ДЕСАНТЫ
ЗИМОЙ 1941–1942 гг.**

Дмитрий Хазанов

**Вяземские десанты
зимой 1941–1942 гг.**

«Алисторус»

2018

УДК 351/354
ББК 60

Хазанов Д. Б.

Вяземские десанты зимой 1941–1942 гг. / Д. Б. Хазанов —
«Алисторус», 2018

ISBN 978-5-907120-47-1

Книга известного писателя, военного историка Дмитрия Хазанова посвящена Вяземской воздушно-десантной операции – крупнейшей в истории Великой Отечественной войны. Да, эта операция осталась незавершенной, но несмотря на все трудности, десантники смогли дезорганизовать тылы группы армии «Центр», нанести врагу огромный урон. Работа написана на основе советских и немецких архивных документов, боевых донесений, исторических справок, воспоминаний участников боевых действий с обеих сторон. Это позволило автору максимально достоверно приблизиться к истине при освещении событий, объективно показать их ход на земле и в воздухе. Книга иллюстрирована историческими фотографиями. Подобных работ по истории этой операции, да и вообще по десантам периода Великой Отечественной войны, ранее не выходило.

УДК 351/354
ББК 60

ISBN 978-5-907120-47-1

© Хазанов Д. Б., 2018
© Алисторус, 2018

Содержание

Предыстория	6
В начале Великой Отечественной войны	8
Осенью и в начале зимы под стенами столицы	11
Конец ознакомительного фрагмента.	15

Дмитрий Борисович Хазанов
Вяземские десанты зимой 1941–1942 гг

© Хазанов Д. Б., 2018

© ООО «ТДА», 2018

© ООО «Издательство Родина», 2018

Предыстория

Известно, что в годы первой (1929–1932 гг.) и второй (1933–1937 гг.) пятилеток СССР интенсивно укреплял свою оборону, развивал промышленность и вооружённые силы. В это время нашей стране пришлось решать сложнейшие задачи, так как по многим вопросам она существенно отставала от передовых западных держав, таких как США, Германия, Великобритания, Франция. Но был аспект, где Советский Союз имел явный приоритет в мире: мы опережали другие страны по уровню развития авиадесантных войск, как тогда называли воздушно-десантные войска.

Действительно, только СССР располагал флотом в несколько сот четырёхмоторных кораблей-гигантов ТБ-3 (всего их построили около 800), которые в середине 1930-х гг. могли перевезти одновременно тысячи бойцов с оружием и амуницией. Были разработаны и приняты на вооружение различные парашютные мешки, контейнеры, другие приспособления, сбрасываемые на парашютах. Кроме того, имелась возможность доставить по воздуху за линию «условного фронта» посадочным способом автомобили, мотоциклы, лёгкие пушки и миномёты. Военные теоретики отработывали вопросы применения десантных войск.

Осенью 1934 г. в Белоруссии прошли крупные учения с участием десанта, который за короткое время дважды выбрасывался с бортов самолётов. В ходе учений парашютисты взаимодействовали с танковым батальоном, прорвавшим «линию фронта». Примерно через год под Киевом прошли ещё более масштабные манёвры (с участием 65 000 человек, свыше 1 000 танков, примерно 600 самолётов) под общим руководством командующего Киевским военным округом И.Э. Якира. В ходе операции было выброшено на парашютах 1 188 бойцов и командиров, а 1 765 человек высадили у Бровар посадочным способом.



ТБ-3 десантный

На манёврах присутствовали нарком обороны маршал К.Е. Ворошилов, его заместитель маршал М.Н. Тухачевский, начальник Генерального штаба А.И. Егоров, другие военачаль-

ники. Были приглашены и военные атташе зарубежных стран, включая выпускника Липецкой лётной школы полковника К. Штудента – будущего создателя Воздушно-десантных войск Германии. Зарубежные наблюдатели «увидели чудесные достижения современной военной науки и техники. Тяжёлые бомбовозы в плотном строю проплывали в небе. Больше в мире четырёхмоторных бомбардировщиков, по сути, не было ни у кого... А уж воздушный десант был тогда вещью, вообще невиданной на Западе. Ни в одной стране мира тогда военных парашютистов не имелось. Именно после Киевских манёвров всерьёз за создание Воздушно-десантных войск взялись Германия и Франция. В Великобритании и США они возникли уже в ходе Второй мировой войны» [Котельников В.Р. Красный десант. М., 2014. С. 174].

Применялись воздушные десанты и впоследствии, например, в ходе «освободительного похода» Красной армии в Польшу и Румынию, в зимней войне против Финляндии, других локальных конфликтах до начала Второй мировой. Однако многие достижения оказались забыты, накопленный опыт утрачен к концу 1930-х гг. Одной из серьёзных проблем наших ВДВ стало отсутствие современной и мощной военно-транспортной авиации, способной перевозить большие массы людей и вооружения. К июлю 1940 г. в строю имелось ещё около 340 самолётов ТБ-3, но эти корабли уже сильно устарели. Их то превращали в чисто десантные, то вновь переделывали в ночные бомбардировщики. Попытки оснастить специальными десантными кабинами и грузовыми подвесками дальние бомбардировщики ДБ-3 и приспособить для десантирования новые гиганты ТБ-7, выпуск которых разворачивался, оказались не слишком успешными. В итоге страна имела многочисленные воздушно-десантные войска, но перевозить их было не на чем. Это помешало сформировать чёткий взгляд на применение ВДВ в будущей войне.

Подтверждение последней мысли можно найти, например, в акте приёма наркомата обороны СССР маршалом С.К. Тимошенко у маршала К.Е. Ворошилова 8 мая 1940 г. В документе сухо отмечено, что «авиадесантные части не получили должного развития», и утверждается:

«Организация воздушно-десантных частей (маломощные бригады) отстаёт от современных требований и требует пересмотра в сторону создания более сильных соединений и развития парашютного дела. Существующая двойственность подчинения – по линии Управления боевой подготовки и по линии ВВС (снабжение спецмушкетством и обеспечение самолётами) отрицательно сказывается на управлении и боевой подготовке авиадесантных частей» [Русский архив: Великая Отечественная. Т. 13 (2–1). М., 1994. С. 303].

В начале Великой Отечественной войны

К моменту нападения Германии на Советский Союз большинство наших воздушно-десантных соединений дислоцировались вблизи западных границ. Согласно предвоенным уставам и директивам, десант следовало использовать самостоятельно или во взаимодействии с наземными войсками и им надлежало решать такие задачи, как нарушение управления и работы тыла противника, занятие наиболее важных пунктов, разрушение линий связи, затруднение подвоза к фронту боеприпасов, горючего, разного имущества, выведение из строя аэродромов, усиление своих войск, оказавшихся в окружении... В действительности все воздушно-десантные бригады, каждая из которых насчитывала до 3000 воинов, использовались как обычные стрелковые или мотострелковые войска.

В Прибалтике, на Украине, в Белоруссии наши десантники, многие из которых имели хорошую военную подготовку и демонстрировали в схватках с врагом выдержку и мужество, вели напряжённые и кровопролитные бои с гитлеровскими войсками. При этом в течение лета 1941 г. крайне редко их переброска производилась по железной дороге, а обычно – на автомашинах. О выброске с парашютами пока речь не шла. Среди воздушно-десантных бригад командование выделяло 214-ю воздушно-десантную бригаду 4-го корпуса (командир полковник А.Ф. Левашов). С первых дней войны бригада вела боевые действия на коммуникациях соединений противника, прорвавшихся к рекам Березина, Сож и Днепр. К сожалению, десантников этой легендарной бригады уцелело мало и почти не сохранилось документов о её боевых делах летом. Но отдельные эпизоды, описанные в документах или воспоминаниях выживших, приводят к выводу, что воины части, оказавшиеся в тылу, не пали духом, верили в конечную победу и отдавали все свои силы для того, чтобы нанести неприятелю как можно большие потери и оказать помощь войскам фронта, сдерживающим натиск врага.

Важными вехами развития советских Воздушно-десантных войск стали два документа, подписанные наркомом обороны И.В. Сталиным. Первый, датированный 29 августа 1941 г., назывался «Об улучшении руководства Воздушно-десантными войсками Красной Армии» и был направлен, прежде всего, на формирование управления ВДВ в годы войны. Приказ изымал все части из подчинения фронтов действующих армий и передавал в подчинение непосредственно командующему Воздушно-десантными войсками Красной армии. На эту должность был назначен опытный десантник генерал-майор В.А. Глазунов. В созданный тогда Военный совет ВДВ вошли кроме командующего его первый заместитель полковник Е.В. Иванов и полковой комиссар И.С. Беляков. Начальником штаба назначили генерал-майора П.П. Ионова, а инспектором – полковника М.П. Спирина. Следует обратить внимание на одно из положений приказа, относящееся ко всему составу ВДВ: «Установить... заработную плату в размере на 25 % больше, чем в стрелковых частях соответствующих специальностей других родов войск» [Русский архив: Великая Отечественная. Т. 13 (2–2). М., 1997. С. 75].

Второй документ, датированный 4 сентября того же года, определял порядок развертывания Воздушно-десантных войск Красной армии. Несомненно, из них собирались сделать элитные и высокоманёвренные части, хорошо вооружённые и оснащённые. Приказ гласил: «Рядовой и младший начальствующий состав выделить на укомплектование Воздушно-десантных войск по специальному отбору Главного управления Воздушно-десантных войск из войсковых частей и соединений сухопутных и воздушных сил Красной Армии, а также за счёт призыва молодежи рождения 1922 года и добровольцев; укомплектование начальствующим составом развёртываемых Воздушно-десантных частей и соединений произвести ГУ Воздушно-десантных войск за счёт войсковых частей, штабов и центральных управлений сухопутных и воздушных сил Красной Армии...» [Русский архив: Великая Отечественная. Т. 13 (2–2). М., 1997. С. 80].

Тогда же было решено создать в Саратове курсы усовершенствования старшего и среднего командного состава, сформировать на базе Куйбышевского пехотного училища воздушно-десантное училище для подготовки командиров взводов и планерную школу Воздушно-десантных войск для подготовки планеристов-буксировщиков численностью переменного состава в 400 человек (на базе Саратовской школы пилотов первоначального обучения ВВС Красной армии). Словом, Поволжье становилось центром воссоздания наших ВДВ.

Военный совет ВДВ подготовил план развёртывания войск, рассчитанный до апреля 1942 г., его утвердил Верховный Главнокомандующий И.В. Сталин. Личный состав 10 воздушно-десантных корпусов, 5 отдельных манёвренных бригад и 10 запасных полков должен был равняться почти 150 тыс. человек. В наличии на начало сентября 1941 г. имелось 19 376 командиров и бойцов, из которых 7 600 человек – в 5-м вдк (самом боеготовом на тот период), дислоцированном в Подмосковье. Генерал В.А. Глазунов предложил этот корпус первым подготовить к боям в соответствии с принятыми и утверждёнными положениями, а именно: к 15 сентября 1941 г. укомплектовать личным составом до штатной численности (10 328 человек), к концу октября завершить процесс боевой подготовки, 10 ноября того же года проверить боеготовность перед участием в операции. Но жизнь распорядилась по-другому, все сроки пришлось максимально сжать.

Добавим, что первый командующий ВДВ Василий Афанасьевич Глазунов, впоследствии дважды Герой Советского Союза, и до рассматриваемых событий, и после сброса наших десантов под Москвой, проведения Вяземской воздушно-десантной операции, служил в пехоте. В декабре 1940 г. его определили на учёбу на курсы усовершенствования начальствующего состава при Военной академии им. М.В. Фрунзе, после чего, весьма неожиданно, направили в десант – 23 июня 1941 г. генерал-майор Глазунов принял командование 3-м воздушно-десантным корпусом (вдк), формирующимся в городе Первомайск (Одесского военного округа). Корпус с 3 июля принимал участие в оборонительных боях за Киев. В конце войны генерал-лейтенант Глазунов командовал 4-м гв. стрелковым корпусом, а после Победы получил назначение на должность генерал-инспектора Воздушно-десантных войск Главной инспекции сухопутных войск. Командарм генерал-полковник В.И. Чуйков, которому подчинялся корпус в 1944–1945 гг., вспоминал о Василии Афанасьевиче:

«В прошлом воздушный десантник, он не раз, ещё в 1941 г., с войсками побывал в тылу у противника. Затем, после реформирования воздушно-десантных корпусов в гвардейские стрелковые дивизии, его назначили заместителем командира корпуса. Заместитель командира – должность, которая не всегда упоминается в реляциях и приказах. При удачных операциях лавры достаются прежде всего командирам. Но Глазунова нельзя было не заметить. Энергичный, решительный, он всюду оказывался в центре событий. Его видели с бойцами в окопе и в атаке, он был незаменим и на передовом командном пункте. Вскоре его назначили командиром корпуса, и в боях на Висле, где требовалось проявить особенно высокие организаторские способности, быстроту действий и командирскую волю, он всюду развернул свой талант. Глазунов правильно понял, что главное – быстрота подготовки манёвра и внезапность действий. Его части быстрее всех и лучше всех приступили к выполнению задачи, стремительно и решительно форсировали реку и отлично сражались на противоположном берегу» [Чуйков В.И. Висла // Конец третьего рейха. М., 1973].

В дни принятия в Москве важных решений по судьбе советских Воздушно-десантных войск в германских высших штабах полным ходом развернулась подготовка к «решающему» наступлению 1941 г. Фюрер потребовал быстро овладеть Крымом, Киевом, Харьковом, а главное – решительным ударом окружить и разгромить Красную армию восточнее Смоленска на центральном (московском) направлении войсками группы армий «Центр», которую надлежало усилить (главным образом, танками и авиацией) за счёт групп армий «Север» и «Юг». Все это указывалось в директиве германского Верховного командования № 35 от 6 сентября 1941 г.

16 сентября командующий группы армий «Центр» генерал-фельдмаршал фон Бок направил в войска директиву о непосредственной подготовке операции по захвату Москвы, получившей кодовое наименование «Тайфун». Никогда ранее немцы не сосредотачивали в одной группировке столь огромных сил, не развёртывали на одном стратегическом направлении три танковые группы из четырёх. Начавшееся вскоре сражение оказалось исключительно упорным и кровопролитным. Для нас его начало стало катастрофическим: за первые две-три недели Красная армия потеряла до миллиона человек, в основном в огромных котлах в районе Вязьмы и Брянска [Великая Отечественная война. 1941–1945. Военно-исторические очерки. Кн. 1. М.: Наука. 1998. С. 213].

На защиту Москвы пришлось бросить не только все виды войск, но и почти всех, кто был способен носить оружие. Жители города массово вступали в народное ополчение и направлялись на фронт. А для германского командования, не сумевшего занять Москву, чьи войска в результате контрударов Красной армии, а затем контрнаступления были отброшены от стен столицы, это было стратегическое поражение, означавшее провал планов блицкрига: отныне пошла позиционная борьба на широком фронте.

Осенью и в начале зимы под стенами столицы

Вернёмся к описанию событий Московской битвы и роли в них ВДВ. За годы войны советское командование выбросило или высадило более 50 тактических и два оперативно-тактических воздушных десанта. Особенно широко применялись ВДВ в битве под Москвой, в том числе и как обычные стрелковые части. Словом, десантники внесли огромный вклад в оборону города. Их героическая борьба на разных участках фронта битвы позволила в конце концов нанести гитлеровскому вермахту первое крупное поражение с начала Второй мировой войны.

Германское командование приступило к активным действиям 30 сентября 1941 г. на своём правом фланге – эта дата считается началом битвы за Москву. В 101-й день войны танковые дивизии Гудериана (2-я танковая группа) нанесли сильный удар на левом крыле Брянского фронта по стыку оперативной группы Ермакова и 13-й армии генерала А.М. Городнянского, отбросили на восток и северо-восток противостоящие им войска. Удар оказался неожиданным для Ставки ВГК и командующего фронтом генерал-полковника А.И. Еременко. По их мнению, Гудериан надолго увяз в боях под Киевом, и они не предполагали, что неприятель может предпринять что-либо в данном направлении, что буквально за несколько дней немцы перебросят за сотни километров танки, мотопехоту, артиллерию, успеют восполнить потери.

Устремившись на Севск, танкисты 24-го германского танкового корпуса в первый октябрьский день заняли город. С севера к Севску вышли правофланговые части 47-го танкового корпуса. Генерал Еременко пребывал в убеждении, что это лишь отвлекающий удар противника, а основного следует ожидать с правого фланга – в направлении Брянска. Между тем район Глухов, Новгород-Северский, Шостка – лучший для наступления на Москву с юга, при отсутствии распутицы он мог быть использован для широкого применения танковых и моторизованных соединений. К вечеру на левом фланге Брянского фронта образовалась брешь в 75 км в ширину и 130 км в глубину, а также была прорвана оборона 50-й армии генерала М.П. Петрова. Возникла опасность прорыва врага в тыл 13-й армии, окружения наших значительных сил.

Ставка ВГК предпринимала экстренные меры, чтобы остановить врага. Для его ликвидации направили 1-й гв. стрелковый корпус генерала Д.Д. Лелюшенко, формирование которого завершалось. Всем частям корпуса надлежало срочно выдвигаться навстречу противнику. Зам. начальника Генерального штаба КА генерал А.М. Василевский определил ему район сосредоточения: станции Мценск, Чернь, Отрада... На погрузку, выгрузку и подготовку к бою выделялось не более трёх суток. Теперь требовалось любой ценой выиграть время, чтобы дать новому соединению занять позиции у Мценска, куда при неблагоприятном развитии событий немецкие танки могли выйти раньше наших резервов.

Ещё до этого Ставка обязала командующего ВВС КА силами фронтовой авиации и подчиненного ему ГВФ за четыре дня перебросить 5-й воздушно-десантный корпус из города Тейково (Ивановская обл.) на аэродромы в полосе Брянского фронта. Это был первый случай с начала войны, когда крупные десантные соединения передислоцировались не на автомашинах или по железной дороге, а транспортными самолётами. Отметим, что к началу высадки у наших командиров и командующих не было достоверных сведений о противнике. Командир корпуса полковник С.С. Гурьев принял решение выделить в первый эшелон старейшую в Красной армии 201-ю бригаду им. С.М. Кирова, возглавляемую опытным десантником полковником С.М. Ковалёвым. Им надлежало занять удобные площадки между Орлом и Мценском, а следом доставить 10-ю бригаду подполковника И.Ф. Безуглого и средства усиления.¹

¹ См. Приложение: Журнал боевых действий 5-го вдк в районах Орла и Мценска.

Всего в распоряжение десантного соединения выделялось около 80 самолётов ПС-84, ТБ-3 и Г-2 – транспортного варианта предыдущей машины. Последние имели специальное оборудование для крепления крупногабаритных грузов в фюзеляже и центроплане. Насколько известно, до войны эти самолёты использовались главным образом на севере страны и около 30 из них были мобилизованы. Каждый такой авиалайнер мог брать 40–50 пассажиров или груз до 4 000 кг, однако сильная изношенность планеров и моторов (налет не менее 1 200 часов у большинства) вынудила сократить полезную нагрузку. Две трети задействованных самолётов принадлежали Московской авиагруппе особого назначения (МАГОН), которой командовал В.М. Коротков.

Переброска примерно 5,5 тыс. десантников велась в течение 3-го и первой половины дня 4 октября, т. е. оказалась «спрессована» по времени до предела; всего было сделано 216 вылетов. Прибывший на аэродром восточнее Орла 2-й батальон 201-й вдбр оказался как раз на пути наступления 4-й танковой дивизии немцев. Поэтому он попытался подвижной обороной задержать гитлеровцев, чтобы дать возможность завершить транспортировку остальных частей. Задача оказалась нелегкой, поскольку в момент посадки наших транспортных самолётов аэродром находился в зоне артиллерийского огня, от которого загорелись постройки, ангары, склад горючего, а в воздухе стояли облака сплошного дыма. Однако это не остановило наших авиаторов.

«Несколько самолётов, уже разгрузившихся и готовых к взлёту, в самый последний момент были повреждены осколками снарядов; некоторые из них горели, а их экипажи, сняв вооружение и ценные приборы, вынуждены были пересаживаться в другие самолёты, – свидетельствовал ветеран Великой Отечественной И.И. Лисов. – Сразу же после выгрузки из самолётов десантники покидали аэродром и спешили на помощь своему первому эшелону на северо-западную окраину Орла, где все сильнее и сильнее разгорался бой» [*Лисов И.И. Десантники*. М., 1968. С. 62].

Очевидец событий (из 40-го ап ДБА) рисовал такую картину: «Один самолёт загорелся в момент посадки. Плавающим факелом грузно осел он на посадочную полосу. Круто развернулся и понёсся в сторону, где наступала группа десантников. Вблизи неё остановился. Из его фюзеляжа на землю спустили две небольшие “сорокопятки” и десяток снарядных ящиков. Подцепив орудия на лямки, артиллеристы потащили их в боевую цепь. А воздушный корабль остался догорать на земле» [*Шинкарев С.И. Ради тебя, Земля. Тула, 1979. С. 245*]. Но на этом испытания не окончились: противник усилил обстрел приземлявшихся транспортных самолётов в воздухе и на земле, несколько из них получили пробоины после высадки всех людей, в двух транспортниках разрывы зенитных снарядов привели к гибели воздушных судов вместе с экипажем, десантом и грузами. «К посадочной полосе, растягивая густой след дыма, подходил горевший ТБ-3. Воздушный корабль уже начал выравнивание, когда его резко повело в сторону. Зацепив крылом землю, он начал переворачиваться и тотчас взорвался» [Там же].

В ряде наших источников утверждается, будто десантники вооружались только личным стрелковым оружием и не сыграли никакой роли в задержке врага на мценском направлении, а жертвы оказались напрасными. «Неизвестно, кому пришла мысль перебросить на самолётах в Орёл несколько сот автоматчиков, которые неспособны были сколь-нибудь ощутимо повлиять на судьбу боёв за город, – писал командир 42-го иап Ф.И. Шинкаренко, чей полк действовал на Брянском фронте. – Если бы эти помощники прибыли раньше, но они явно опоздали. Посадка транспортных самолётов неизбежно привела к неоправданным потерям в живой силе и технике. А сколько самолётов так и осталось на земле!» [*Шинкаренко Ф.И. Испытано боем*. Рига, 1984. С. 66].

Но в действительности ответственность за неудачу легла главным образом на командование Орловским военным округом, допустившим исключительную беспечность, хотя сил в городе имелось немало, включая полк НКВД, полки ПТО и корпусной артиллерии. Гарнизону

не удалось не только отстоять Орёл, но хотя бы эвакуировать наиболее ценное имущество, вывести из строя оборонные объекты, взорвать аэродром и железнодорожный узел вместе со всем, что там находилось. Теперь всё это стало немецкими трофеями.

То обстоятельство, что Орёл столь поспешно сдали без борьбы, никак нельзя поставить в вину десантникам и их командирам, которым, едва они спустились с небес, пришлось принять бой в тот час, когда неприятель уже вступил в областной центр. Да, у них имелись и батальонные миномёты, и противотанковые пушки, и несколько легких танков Т-38, что позволяло успешно вести оборону. Но силы были очевидно неравны. В донесении 2-й танковой группы главному командованию сухопутных войск вермахта от 5 октября отмечалось, что немецкие передовые наступающие части «встречают разрозненные группы советского противника, которые он наскоро перебрасывает из района Брянска и бросает навстречу танкам», а «восточнее Орла противник высадил воздушный десант, численностью примерно один батальон» [ЦАМО РФ. Ф. 500. Оп. 12462. Д. 548. Л. 173, 174].

Накануне в журнале боевых действий 4-й германской танковой дивизии появилась более подробная запись о тех событиях: «3 октября противник доставил воздушным путём бригаду численностью около 450 человек, которая сражается с большим ожесточением. Усиленная рота дивизии из боевой группы Эбербаха, по словам командира соединения, продолжает атаковать русских с прежней энергией, но понесла потери (16 убитых и 42 раненых, два наших танка подожжены бутылками с “коктейлем Молотова”). Начиная с 11 ч на аэродроме заметны оживлённые взлёты и посадки русских самолётов» [Neumann J. Die 4 Panzer-Division 1938–1943. Bericht und Betrachtungen zu zwei Blitzfeldzügen und zwei Jahren Krieg in Rußland. Bonn-Duisdorf, 1989. S. 308, 309].

Думается, наши десантники сделали главное: позволили развернуться на указанных Ставкой рубежах главным силам 1-го гв. корпуса. Без героических и самоотверженных действий личного состава частей 10-й и 201-й бригад 5-го вдк вряд ли удалось бы выиграть драгоценное время и столь успешно применить под Мценском другие резервы, в частности танковые бригады полковника М.Е. Катукова (впоследствии маршала бронетанковых войск, дважды Героя Советского Союза) и подполковника В.А. Бондаря, которые в разгоревшихся боях нанесли противнику огромный урон. Темпы наступления моторизованных войск Гудериана снизились.



Лёгкий (малый) танк Т-40

Примерно неделю вели тяжёлые оборонительные бои десантники 5-го корпуса. Вечером 11 октября под непрерывным огнём неприятеля наша группа отступила по повреждённому железнодорожному мосту, причём части 201-й вдбр прикрывали отход. «Вслед за 132-м пограничным полком, сохраняя спокойствие и порядок, как на тактическом учении, прошли десантники С.М. Ковалёва, – вспоминал генерал Д.Д. Лелюшенко, отвечавший за оборону в районе Мценска. – Ночью танкисты, пограничники и десантники благополучно присоединились к главным силам 1-го гв. стрелкового корпуса на восточном берегу реки Зуша, ничего не оставив врагу» [*Лелюшенко Д.Д.* Заря победы. М., 1966. С. 52].

В некоторых исторических исследованиях, со ссылками на архивные документы Департамента воздушного транспорта России, утверждается, что ни один из самолётов, принадлежавших МАГОН, не был потерян, хотя вся работа проводилась в зоне активных действий истребителей и других средств ПВО противника. [Мирные крылья в годы войны. М., 1995. С. 61]. Многие экипажи авиагруппы (командиры С.А. Фроловский, Д.В. Кузнецов, А.Д. Калина, П.А. Рыбин, А.И. Восканов и некоторые другие) приступили к выполнению задания к югу от Москвы сразу же после возвращения из блокированного Ленинграда. Рейсы под Орёл оказались по-своему сложными: они длились не менее 4 ч и, чтобы ускорить переброску людей и грузов, время посадки или загрузки сократили до 7–8 мин, увеличили грузоподъёмность ПС-84 до 30 солдат с личным оружием, а Г-2 – до 35. Напряжённая и согласованная работа инженерно-технической службы под руководством главного инженера авиагруппы Н.И. Реброва позволила до предела сократить сроки технического обслуживания и заправки самолётов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.