

РЯЗАНСКОЕ ВЫСШЕЕ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНОЕ  
КОМАНДНОЕ УЧИЛИЩЕ (ВОЕННЫЙ ИНСТИТУТ)  
ИМЕНИ ГЕНЕРАЛА АРМИИ В. Ф. МАРГЕЛОВА

В. И. Шайкин

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ПУТИ РАЗВИТИЯ  
ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК  
(ОТ РОЖДЕНИЯ ДО ПОЧТЕННОГО ВОЗРАСТА)

Рязань  
2013

РЯЗАНСКОЕ ВЫСШЕЕ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНОЕ  
КОМАНДНОЕ УЧИЛИЩЕ (ВОЕННЫЙ ИНСТИТУТ)  
ИМЕНИ ГЕНЕРАЛА АРМИИ В. Ф. МАРГЕЛОВА

В. И. Шайкин

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ПУТИ РАЗВИТИЯ  
ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК  
(ОТ РОЖДЕНИЯ ДО ПОЧТЕННОГО ВОЗРАСТА)

Исторический очерк

Рязань  
2013

УДК 355.23  
ББК Ц 4,6(2) 3  
Ш17

Рецензенты:

Доктор исторических наук, профессор, академик АВН РФ,  
Заслуженный работник высшей школы РФ

*А. Ф. Азарев*

Профессор Рязанского государственного радиотехнического университета  
Доктор физико-математических наук, профессор

*С. П. Вихров*

**Шайкин В. И.**

Ш17 История создания и пути развития воздушно-десантных войск. От рождения до почтенного возраста : исторический очерк / В. И. Шайкин. – Рязань, РВВДКУ, 2013. – 299 с.

Данная работа представляет собой обзор с элементами исторических и технических описаний. Она посвящена рассмотрению вопросов истории создания, организации, структуры и различным видам обеспечения воздушно-десантных войск от момента их зарождения и до сегодняшних дней.

А опыт боевого применения воздушных десантов Советской, а затем и Российской армии всесторонне рассмотрен в учебных пособиях, вышедших в последние годы на кафедре ВДВ ВУНЦ СВ «ОА ВС РФ», поэтому его касаться не будем.

УДК 355.23  
ББК Ц 4,6(2) 3

© Шайкин В. И. 2013  
© РВВДКУ, 2013

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение .....	4
Глава 1. Тридцатые годы XIX века (детство) .....	13
1.1 Создание экспериментальных воздушно-десантных частей...	13
1.2 Формирование новых частей в 1932–1936 годах.....	31
1.3 Реорганизация воздушно-десантных соединений и частей в 1938–1940 годах.....	39
Глава 2. Великая Отечественная война (трудное отрочество).....	54
2.1 Формирование новых частей ВДВ в 1941 году.....	54
2.2 Новые формирования 1942–1943 годов.....	59
2.3 Формирование ВДВ в 1943–1945 годах.....	69
2.4 Артиллерия ВДВ в предвоенный и военный периоды.....	77
2.5 Десантно-транспортная авиация: планеры.....	83
Глава 3. Глава 3. Изменения в ВДВ в 1945–1961 гг. с учетом опыта прошедшей войны (затянувшаяся юность).....	88
3.1 Послевоенные реформы ВДВ .....	88
3.2 Вооружение и оснащение ВДВ в период 1945–1961 гг.....	105
3.3 Транспортная авиация и воздушно-десантная техника 1945–1961 гг.....	112
3.4 Вооружение ВДВ.....	131
Глава 4. Советские ВДВ в 1961–1991 годах (вторая молодость).....	136
4.1 Изменения, произошедшие в ВДВ за эти годы.....	136
4.2 Артиллерия ВДВ в послевоенный период (1945–1990).....	148
4.3 Боевая техника ВДВ 1968–1991 годах.....	154
4.4 Парашютно-десантная техника ВДВ в 1968–1991 годах.....	163
Глава 5. Советские ДШВ (партнеры или конкуренты).....	167
Глава 6. Российские ВДВ с 1991 года по настоящее время (на пути к зрелости).....	198
Глава 7. Перспективы развития ВДВ России (развитие на научной основе, с учетом восьмидесятилетнего опыта).....	205
7.1 Предназначение воздушно-десантных войск и их организация...	206
7.2 Перспективные формы ведения военных действий, новые формы войн на базе технологий различного происхождения.	209
7.3 Факторы, определяющие развитие вооружения, военной и специальной техники ВДВ на период до 2025 года.....	213
7.4 Цель, задачи, принципы, основные направления развития вооружения, военной и специальной техники Воздушно-десантных войск.....	216
Заключение.....	244
Список литературы.....	247
Приложение А. Перечень имен.....	250
Приложение Б. Воздушно-десантные части 1941 года.....	257
Приложение В. Сравнительная таблица наличия личного состава, бое-	

	вой техники и вооружения в соединениях и частях ВДВ в довоенный период.....	265
Приложение Г	Состав Воздушно-десантных войск в 1989 году.....	268
Приложение Д.	Состав десантно-штурмовых частей и соединений Су- хопутных войск в 1989 году.....	271
Приложение Е.	Нарукавные знаки воздушно-десантных войск СССР	273
Приложение Ж.	Командующие ВДВ.....	276
Приложение И	Директивы Ставки ГК.....	286
Приложение К.	Вооружение и военная техника, нашедшие приме- нение в ВДВ.....	290

## ВВЕДЕНИЕ

Анализ показал, что с появлением боееспособной авиации во время Первой мировой войны в военной науке возникли идеи быстрой переброски войск практически в любой район театра военных действий. Предполагалось, что аэропланы смогут в кратчайшие сроки обеспечить переброску солдат туда, где их меньше всего ожидает противник. Мгновенный маневр силами мог поставить противника в очень сложную ситуацию.

При этом считалось, что перевезенные по воздуху бойцы организуют боевые действия в невыгодных для противника условиях. Даже малочисленная группа, вооруженная несколькими пулеметами, могла, теоретически, захватить выгодный рубеж и создать большие проблемы для противника.

Так, например, уже тогда рассматривались прикладные варианты использования «аэромобильных» отрядов – такая группа в тылу противника и в полосе наступления своих войск могла захватить, скажем, мост. А несколько пулеметов такой группы могли полностью закрыть на мосту проход войск противника. Такая операция вполне могла быть осуществлена, и военные теоретики приступили к детальной разработке концепции воздушно-наземной операции.

Кроме того, параллельно рассматривался вопросы о вывозе самолетами в тыл противника небольших групп разведчиков и диверсантов. Имеется даже небольшое количество примеров практического исполнения в ходе Первой мировой войны:

- 14 октября 1916 года в тылу русских войск на самолете высадились два немецких диверсанта. В течение ночи они смогли в нескольких местах разрушить линию железной дороги, после чего на том же самолете улетели обратно;

- летом 1918 года в тылу у англичан высадились на самолете немецкий полковник Даум и лейтенант Шлейф. Выполнив свое задание, они благополучно взлетели и вернулись на свой аэродром;

- в конце войны командование французской армии так же, на самолете, высаживало в тылу немецких войск группу диверсантов со специальным заданием.

Неприхотливые аэропланы того времени могли садиться практически на любую поляну, на любую горизонтальную поверхность. В случае поломки при посадке летчики зачастую могли своими силами провести ремонт самолета и благополучно взлететь. Таким образом, на тот момент времени реализовать идею перевозки малого количества вооруженного личного состава, практически было возможно.

Последнее время много идет споров о дате «рождения» наших ВДВ: кто-то отстаивает имеющуюся (2 августа), кто-то ратует за изменение, указывая при этом на примеры более раннего использования воздушных десантов.

Нам кажется, что 2 августа уже вошло в сознание миллионов соотечественников как праздник всех, кто имеет какое-либо отношение к ВДВ, и менять его не имеет смысла.

Но, с точки зрения познавательной и в целях восстановления исторической справедливости, можно привести следующие примеры:

- 27 мая 1928 года на трех самолетах «Юнкерс-13» в нужное место и нужное время в пустыне Каракумы было оперативно переброшено подразделение из 15 красноармейцев во главе с командиром 84-го кавалерийского полка А. Б. Борисовым. Отряд выполнил боевую задачу по уничтожению группы басмачей, двигавшихся к границе, и так же самолетами 5 июля был успешно эвакуирован. В организации десантирования отряда принимал самое непосредственное участие начальник штаба 8-го отдельного авиационного разведывательного отряда А. В. Михайлов. Решение на десантирование принимал командующий войсками Среднеазиатского округа П. Е. Дыбенко.

- 23 апреля 1929 года, опираясь на опыт годичной давности, состоялась еще одна подобная операция: в район города Гарм из Термеза шесть самолетов перевезли уже 45 бойцов кавалерийской бригады во главе с комбригом Т. Т. Шапкиным и комиссаром бригады А. Т. Фединым. На вооружении отряда находилось четыре пулемета и винтовки. Десантники (именно так их можно сегодня называть) свою задачу по разгрому очередной банды выполнили, уничтожив в бою за город Гарм около 80 басмачей<sup>1</sup>. Командующий войсками Среднеазиатского военного округа П. Е. Дыбенко, проводя разбор этого боя, высоко оценил действия десантного отряда.

Сейчас это событие можно уверенно назвать тактическим воздушным десантом, выполненным посадочным способом. Тогда же теория боевого применения воздушных десантов только зарождалась.

Командующий Ленинградским военным округом М. Н. Тухачевский еще в 1928 году начал активно пропагандировать идею создания в структуре РККА

---

<sup>1</sup> Но почему-то чаще приводится пример, описанный Д. Кратовым в книге «Славою богатая»: «... в апреле 1929 года банда басмачей бесчинствовала в Средней Азии близ города Гарм. В один из критических моментов боя его исход помог решить отважный пилот Левченко, который доставил в тыл противника четырех пулеметчиков во главе с командиром и комиссаром кавалерийской бригады. Внезапность появления наших бойцов была так велика, что многочисленная банда обратилась в бегство, а затем была полностью уничтожена...». Для комбрига и комиссара маловато подчиненных... да и для пулеметов необходимо больше обслуживающего персонала...

специальных подразделений, предназначенных для быстрой переброски по воздуху<sup>2</sup>.

Грузоподъемность существовавших тогда самолетов позволяла поднимать в воздух бойцов, вооруженных пулеметами, винтовками, взрывчаткой и шанцевым инструментом. С таким набором огневых и инженерных средств уничтожить узел связи или штаб противника было вполне реально.

В марте 1930 года под руководством командующего войсками Ленинградского военного округа М. Н. Тухачевского были проведены тактические учения с экспериментальным десантированием войск, для чего ВВС округа выделило семь самолетов ТБ-1 из состава 55-й и 57-й эскадрилий 3-й авиационной бригады.

В качестве десанта привлекались около семидесяти бойцов и командиров сухопутных частей округа. 13 марта 1930 года шесть самолетов ТБ-1 поднялись в воздух, однако из-за плохой погоды посадочную площадку (в районе станции Шимск под Новгородом) смогли отыскать только четыре самолета, которые приземлились с интервалом от первого до четвертого в 58 минут. Всего было высажено 45 человек, 4 пулемета и 600 кг разных грузов. Десантный отряд условно уничтожил железнодорожный мост через реку Шелонь, после чего самолетами был возвращен обратно в Гатчину.

Тогда о применении парашютов для высадки бойцов никто еще серьезно не думал. Парашют в то время рассматривался исключительно как средство спасения военных летчиков и вниманием военных теоретиков пока был обделен.

Пионером военного парашютизма в Советском Союзе можно считать комбрига ВВС РККА Леонида Григорьевича Минова. История была такова: в 1929 году в составе советской торговой организации «Амторг» он побывал в США, где должен был ознакомиться с состоянием парашютного дела и закупить для нужд ВВС РККА спасательные парашюты. Прибыв на завод компании «Ирвин» в городе Буффало, комбриг получил приглашение лично опробовать качество предлагаемого ему товара<sup>3</sup>.

13 июня 1929 года он совершил прыжок с парашютом с высоты 500 метров. Сопровождавший Л. Г. Минова известный американский парашютист Барт Уайт предложил ему принять участие в прыжках на точность приземления. Соревнование прошло 7 июля в городе Памона. По условиям соревнований нужно было покинуть самолет на высоте 400 метров и

---

<sup>2</sup> По его замыслам такие подразделения, вооруженные, в том числе и тяжелым оружием, должны были самолетами вывозиться в тыл противника и там выполнять задачи по нарушению работы тыловой инфраструктуры врага – уничтожать склады, обозы, штабы, узлы связи, захватывать стратегически важные объекты – мосты, перевалы и т. д.

<sup>3</sup> Ведь он приехал в США как «специалист по парашютам».



приземлиться в круг диаметром 35 метров. Участниками этого соревнования были опытные американские парашютисты, имевшие на своем счету по несколько десятков прыжков. Но менее опытному Л. Г. Минову удалось занять третье место. Затем Леонид Григорьевич выполнил еще один прыжок и получил американский диплом парашютиста.

По прибытии в СССР он был назначен на должность инструктора по парашютной подготовке ВВС РККА. Летом 1930 года Л. Г. Минов по указанию начальника ВВС РККА П. И. Баранова прибыл в 11-ю авиационную бригаду для обучения летно-подъемного состава ТБ-1 теоретическим и практическим вопросам использования спасательных парашютов. Ему предстояло провести ряд занятий с летчиками, штурманами, летчиками-наблюдателями, бортовыми техниками, механиками и воздушными стрелками. Вместе с ним в бригаду прибыл и укладчик парашютов красноармеец В. Баранов.

В рамках этих занятий предусматривались и практические прыжки со спасательными парашютами. Помощником Л. Г. Минова в 11-й авиационной бригаде был назначен старший летчик Я. Д. Мошковский.

К лету 1930 года Л. Г. Минов (в теоретической части) подготовил 30 парашютистов из числа добровольцев 11-й авиационной бригады Московского военного округа. Практические парашютные прыжки намечено было провести на специальных сборах, которые открылись на аэродроме вблизи Воронежа 26 июля 1930 года<sup>4</sup>. Л. Г. Минов лично руководил проведением этих сборов. Всего для проведения этих сборов было выделено 12 парашютов – все, что имелось в бригаде, и самолет Фарман F-62 «Голиаф».

Первый показательный прыжок (фактически первый учебно-тренировочный прыжок с парашютом в СССР) Л. Г. Минов совершил лично. Следом за ним прыгнул Яков Давидович Мошковский – настоящий фанат парашютного дела. При приземлении Мошковского снесло на здание, откуда его сняли только при участии пожарной лестницы. Тем не менее это не отразилось на настроениях участников сборов. В этот день свой первый прыжок совершили еще пять летчиков 11-й авиационной бригады: командир эскадрильи А. С. Стойлов, помощник командира эскадрильи К. Н. Затонский, старший летчик И. Мухин, старший летчик П. В. Кондратьев, младший летчик И. И. Поваляев – это были первые советские парашютисты.

Сборы парашютистов проводились в течение 26–29 июля<sup>5</sup>. За это время летчиками бригады было выполнено 59 тренировочных и показательных

---

<sup>4</sup> С тех пор 26 июля отмечается как день парашютиста.

<sup>5</sup> Во время проведения этих сборов снимался документальный учебный фильм «Парашют». Впоследствии этот фильм на многие годы стал наглядным учебным пособием при подготовке парашютистов.

прыжков с американскими парашютами компании «Ирвин». Прыжки совершались с самолета Фарман F-62 «Голиаф»<sup>6</sup>.

Когда Л. Г. Минов доложил П. И. Баранову о результатах сборов, начальник ВВС РККА предложил ему подготовить группу парашютистов для совершения группового прыжка с целью демонстрации выброски группы вооруженных парашютистов для диверсионных действий на территории «противника».

Из числа наиболее опытных участников сборов были отобраны десять добровольцев. С ними провели специальные занятия: парашютные тренировки, подготовка оружия к десантированию, определение порядка взлета и выполнения полета и другое. Подготовка к десантированию была закончена к исходу 31 июля.

Но, так как грузоподъемность самолета Фарман F-62 «Голиаф» не позволяла брать на борт более семи человек, было принято решение произвести десантирование в два этапа, для чего группа была разбита на две подгруппы, одну из которых возглавил Л. Г. Минов лично. Вторую подгруппу возглавил Яков Мошковский. Грузы (вооружение и боеприпасы) было решено выбросить с трех самолетов-разведчиков Р-1 на грузовых парашютах.

2 августа 1930 года в 9 часов утра самолет Фарман F-62 «Голиаф» под управлением Громова<sup>7</sup> с семью десантниками (первая подгруппа и Я. Мошковский) на борту поднялся в воздух. Условия для десантирования были приемлемые – скорость ветра у земли составляла 8 м/с. Над хутором Ключково (два километра от аэродрома в пределах прямой видимости) с высоты 500 метров первая подгруппа с интервалом в две секунды была десантирована на площадку размером 600 на 800 метров. Все десантники покинули борт в течение пяти секунд. Яков Мошковский остался в самолете с целью точного установления точки выброски второй подгруппы.

Тем временем первая подгруппа приземлилась на окраине хутора и быстро собралась возле Л. Г. Минова. В момент выброски десантники были вооружены наганами и ручными гранатами. Практически сразу над точкой выброски прошли три самолета Р-1, которые с высоты 150 метров сбросили два мягких почтовых мешка и четыре полутяжелых короба конструкции Н. П. Благина, в которых находилось длинноствольное оружие (в том числе два ручных пулемета «Льюис»), снаряжение и боеприпасы, необходимые для выполнения боевой задачи.

Вернувшийся на аэродром Фарман F-62 «Голиаф» забрал остальных участников десанта и через несколько минут с высоты 300 метров выбросил вторую подгруппу над площадкой десантирования. Приземление второй волны

---

<sup>6</sup> 53-я авиационная эскадрилья 11-й авиационной бригады ВВС Московского военного округа.

<sup>7</sup> Однофамилец знаменитого летчика.

десанта произошло в непосредственной близости от того места, где в это время находилась первая подгруппа. Еще через несколько минут десантники собрались вместе, привели оружие в боевую готовность и выдвинулись в назначенный район, где их ждал грузовик, который доставил парашютистов на аэродром. Задача первого воздушного десанта была выполнена полностью.

Вот фамилии участников первого в истории парашютного десанта: Минов, Мошковский, Егоров, Захаров, Коваленков, Кухаренко, Мухин, Поваляев, Пойдус, Филиппов, Фрейман, Черкашин. Эти фамилии золотыми буквами должны быть вписаны в историю создания советских и российских десантных войск!

Однако следует внести специальное уточнение<sup>8</sup>, так как современная литература не совсем правильно толкует сие событие: совершившие групповой прыжок 2-го августа под Воронежем 12 парашютистов ни в коем случае не могут быть названы настоящими десантниками. Это были летчики, которые продемонстрировали лишь возможность парашютного десантирования вооруженных бойцов и только. Их также нельзя назвать первым подразделением воздушно-десантных войск. Тем не менее через несколько десятилетий именно этот день стал точкой отчета создания советских ВДВ.

В 1997 году на месте приземления первого в мире воздушного десанта был установлен памятный знак. На гранитном камне сияет мемориальная доска с надписью «Здесь 2 августа 1930 года произведен первый воздушный десант в СССР в количестве двенадцати человек». В настоящее время со всех сторон это место окружают кварталы Воронежа. Место высадки очерчено улицами генерала Лизюкова, 60 лет ВЛКСМ и бульваром Победы.

Таким образом, в результате проведенного эксперимента была доказана возможность парашютного десантирования вооруженного личного состава, а также была проверена техника выброски людей и грузов. Была определена величина рассеивания группы парашютистов в зависимости от высоты выброски, определено время сбора десантников и груза, в том числе время, необходимое для приведения группы в боевую готовность.

Ровно через месяц, 2 сентября 1930 года, на маневрах частей Московского военного округа командующий войсками А. И. Корк решил использовать группу парашютистов из 11-й авиационной бригады по конкретной диверсионной задаче с реальной выброской в тыл условного противника.

Группа под руководством Якова Мошковского получила задание скрытно десантироваться в тылу условного противника, разгромить штаб стрелковой дивизии и, захватив документы, вернуться в расположение своих войск.

---

<sup>8</sup> С точки зрения исторической справедливости, хотя в дальнейшем ВДВ длительное время входили в ВВС.

Утром 2 сентября с более вместительного самолета АНТ-9 с высоты 250 метров группа в количестве 11 человек была успешно десантирована. Приземлившись, десантная группа Мошковского выдвинулась в район задачи, где совершила внезапный налет на штаб дивизии. Забрав оперативные документы, на захваченной грузовой машине группа оторвалась от преследования и благополучно вернулась установленное место. После этих учений летчики вернулись в распоряжение своей части.

Анализируя данную выброску, можно подчеркнуть, что группа Мошковского десантировалась с предельно низкой высоты, что до сих пор считается прыжком особой сложности и практикуется только опытными парашютистами.

Такие прыжки в настоящее время проводятся либо опытными спортсменами (имеющими не одну сотню прыжков) на показательных выступлениях, либо при боевом десантировании в тыл противника малых групп специального назначения.

В любом случае это рискованное мероприятие, так как при отказе основного купола на такой малой высоте воспользоваться запасным парашютом абсолютно не представляется возможным.

Во время Великой Отечественной войны такой способ десантирования применялся для выброски небольших диверсионно-разведывательных и партизанских групп в немецкий тыл, когда риск погибнуть из-за отказа парашюта был незначителен в сравнении с риском гибели при выполнении боевого задания и, таким образом, был в какой-то мере оправдан.

В сентябре 1930 года на тактических учениях Ленинградского военного округа высаживался посадочный воздушный десант в составе стрелковой роты со штатным вооружением. Командующий войсками округа М. Н. Тухачевский в процессе учений принял решение провести десантирование достаточно крупных сил для развития успеха одной из сторон. Для выполнения этого замысла из состава 11-й стрелковой дивизии было отобрано 155 бойцов и командиров, а также 20 автомобилей, 20 мотоциклов с колясками, 44 велосипеда (по терминологии того времени – самоката), 61 пулемет и десять динамореактивных орудий ДРП-4. Этот нештатный моторизованный отряд возглавил представитель штаба округа Е. Д. Лукин.

Десантирование этого мотоотряда производилось 9 сентября силами 3-й авиационной бригады Ленинградского военного округа и 51-й авиационной эскадрильей 11-й бригады Московского военного округа. Аэродромом взлета была назначена Гатчина, а площадка приземления располагалась в районе железнодорожной станции Сиверская.

На следующий день Тухачевский дал следующую оценку высадке: «...десант выполнен на «отлично». Отличившиеся командиры были

награждены велосипедами. Командующий войсками Ленинградского военного округа впоследствии говорил: «...Заложен первый камень в строительство воздушно-десантных войск. За этим должно последовать формирование специальных воздушно-десантных соединений и создание авиации, способной осуществлять десантирование в больших масштабах...»<sup>9</sup>.

Всего за 1930 год в СССР было совершено 84 показательных и тренировочных прыжка с парашютом. Таким образом, была окончательно определена правильность намеченного пути и, в качестве достижений, отмечались удачные опыты по организации воздушных десантов<sup>10</sup>.

В одной из задач на 1930–1931 учебный год РВС РККА указывал: «...воздушные десантные операции должны быть всесторонне изучены с технической и тактической сторон Штабом Красной Армии с целью разработки и рассылки соответствующих указаний на места». Так же было обращено внимание на необходимость глубокой разработки организационной структуры и теории применения подразделений, предназначенных для воздушного десантирования<sup>11</sup>.

Таким образом, рождение основ ВДВ состоялось, но впереди были длинные и трудные, но довольно интересные годы нового рода войск.

В дальнейшем мы будем рассматривать изменения в организационно-штатной структуре, вооружении десантников, воздушно-десантной техники и транспортно-десантной техники. А опыта боевого применения воздушных десантов Советской, а затем и Российской армии касаться не будем, так как он всесторонне рассмотрен в учебных пособиях, вышедших в последние годы на кафедре ВДВ ВУНЦ СВ «ОА ВС РФ».

---

<sup>9</sup> Суконкин Алексей. Десант Страны Советов.

<sup>10</sup> Приказ Революционного Военного Совета от 24 октября 1930 года.

<sup>11</sup> © Copyright Суконкин Алексей (ohotnik101@mail.ru).

## ГЛАВА 1. ТРИДЦАТЫЕ ГОДЫ XIX ВЕКА (ДЕТСТВО)

### 1.1 Создание экспериментальных воздухо<sup>1</sup>-десантных частей

Как известно, в составе войск Ленинградского военного округа к 1 июня 1931 года было предписано создать «Опытный воздухо-десантный отряд»<sup>2</sup>. Для этого отряда данной директивой ставились следующие основные задачи:

- первая – разрушение политического тыла противника, а равно захват отдельных пунктов, организация очагов восстания и распространение их в связи с нашей наступательной операцией;
- вторая – разрушение войскового тыла противника: уничтожение его складов, выгрузочных станций, разрушение железных дорог и шоссейных путей, нарушение связи между штабами и частями;
- третья – захват отдельных рубежей и пунктов в тылу противника и удержание их до подхода наших наступающих частей;
- четвертая – нарушение плана оперативных перевозок в период мобилизации, а равно нарушение железнодорожного движения на важнейших магистралях<sup>3</sup>.

Опытный воздухо-десантный отряд был создан на базе частей 11-й стрелковой дивизии и 3-й авиационной бригады Ленинградского военного округа. Формирование данного отряда М. Н. Тухачевский возложил на работника оперативного отдела штаба округа Д. Н. Никишева. После того как формирование отряда было завершено, его командиром был назначен Евгений Дмитриевич Лукин, который командовал сводной ротой на сентябрьских маневрах 1930 года. Экспериментальный отряд был дислоцирован в Красногвардейске в полевом лагере 11-й стрелковой дивизии.

Структура и состав ОВДО были определены директивой:

1 Отдельная мотомеханизированная часть в составе:

- стрелковая рота на автомобилях ГАЗ-А;
- стрелковая рота на мотоциклах с колясками "Харлей-Дэвидсон";
- стрелковая рота на самокатах (велосипедах);
- бронерота (две танкетки Т-27 и три бронеавтомобиля Д-8);
- взвод связи;
- саперный взвод.

2 57-я тяжелая бомбардировочная авиационная эскадрилья из 3-й авиационной бомбардировочной бригады имевшая в своем составе:

- 12 самолетов ТБ-1;

<sup>1</sup> Так они именовались в начале тридцатых годов двадцатого века.

<sup>2</sup> Директива штаба РККА № 1/013295 от 18 апреля 1931 года, пункт III (совершенно секретно).

<sup>3</sup> Не сильно изменилась задачи ВДВ и к настоящему времени (произошло лишь их уточнение в связи с изменением форм и методов вооруженной борьбы).

- парашютную стрелковую роту;
  - часть наземного обеспечения.
- 3 Корпусной авиационный отряд в составе:
- 10 самолетов Р-5;
  - подразделение наземного обеспечения.

Из состава 11-й стрелковой дивизии формируемый ОВДО получил на вооружение две танкетки Т-27, три бронемашины Д-8, четыре мотоцикла «Харлей-Дэвидсон», десять легковых и шестнадцать грузовых автомобилей, а также 14 ручных пулеметов и 4 станковых «Максима», две динамореактивные<sup>4</sup> пушки ДРП и четыре винтовочных гранатомета. Такое большое количество ручных и станковых пулеметов определялось необходимостью малыми силами нанести врагу как можно больший урон.

По приведенному штату отряд имел 164 человека личного состава в отдельной мотомеханизированной части и 300 человек летно-подъемного состава, авиационных техников, механиков и младших специалистов в авиационной эскадрилье и авиационном отряде. Всего, таким образом, в отряде числилось 464 человека. За неимением подготовленных парашютистов, парашютная стрелковая рота, предусмотренная штатом, так и не была сформирована.

Создание Опытного ВДО завершилось к установленному сроку. Опыт выполнения учебно-боевых задач явился исходной точкой создания советской десантно-транспортной авиации – компонента ВДВ<sup>5</sup>.

Следует, однако, заметить, что сформированный отряд по своей структуре стал исключительно «посадочным» десантным подразделением, в котором возможность парашютного десантирования в силу указанных выше причин была исключена. Имелось в виду, что, захватывая аэродром противника, самолеты с десантом на борту просто будут садиться на взлетно-посадочную полосу. Даже в плане боевой подготовки отряда намечалось отрабатывать фактически только «воздушную перевозку» сил и средств, имевшихся в наличии. На 1931 учебный год новому отряду было поставлено шесть тактических учебных задач, связанных с переброской войск.

К этому времени, осознав крайнюю необходимость наличия в составе ВДО парашютного подразделения, Тухачевский, Баранов и Никишев уже серьезно стали рассматривать вопрос создания специального парашютного отряда. В процессе боевой подготовки и отработки учебно-тренировочных задач стало совершенно ясно, что садиться на захватываемый аэродром транспортному са-

---

<sup>4</sup> Так тогда назывались безоткатные орудия.

<sup>5</sup> Хотя данному элементу в современных условиях (в документах и литературе) почему-то уделяется очень мало внимания, но без него, в принципе, не может состояться ни одно десантирование.

молету (под завязку загруженному людьми, вооружением и техникой) в боевых условиях, скорее всего, придется под огнем противника, что будет смерти подобно. Решение перед высадкой десанта нанести по аэродрому бомбовый удар проблему до конца не исчерпывало, так как подавить все огневые точки противника с воздуха совершенно не представлялось возможным.

Ведь было совершенно ясно, что десантник может приземлиться в любом месте (в отличие от самолета), да и перебить десант в воздухе (несколько маленьких одиночных целей) куда сложнее, чем изрешетить из пулемета заходящий на посадку ТБ-1. А приземлившиеся вооруженные парашютисты (на примере удачных действий группы Якова Мошковского<sup>6</sup> в сентябре 1930 года) – это уже очень большие проблемы у аэродромной охраны...

Тухачевский тогда говорил: «Авиация будет готова к высадке десанта лишь тогда, когда научится надежно обеспечивать выброску парашютного эшелона, которому предстоит захватить аэродромы и посадочные площадки, и, уж конечно, когда она будет в состоянии обеспечивать действия воздушного десанта в глубине оперативной обороны противника. Не ранее...»<sup>7</sup>.

Без парашютного эшелона воздушно-десантный отряд буквально лишался своих возможностей. Поэтому по указанию Командующего Ленинградским военным округом М. Н. Тухачевского, начиная с 6 июня 1931 года, в составе 1-й авиационной бригады ВВС ЛенВО формируется внештатный парашютно-десантный отряд, полностью состоящий из добровольцев; основным назначением этого отряда была подготовка парашютистов для не развернутой парашютной роты воздушно-десантного отряда.

Подбором кандидатов на службу в этот, фактически «учебно-тренировочный», отряд занимался лично инспектор ВВС РККА по парашютному делу Л. Г. Минов. После тщательного отбора в парашютно-десантный отряд было зачислено 55 человек из различных частей Ленинградского военного округа.

---

<sup>6</sup> Сегодня мало кто помнит этого легендарного человека, фамилия которого в 30-е годы минувшего столетия не сходила с первых полос центральных газет СССР. Целый абзац займет лишь беглое перечисление его титулов. Прославленный летчик военной и полярной авиации, орденоносец, один из пионеров советской тяжелой, дальней авиации, участник первого в мире парашютного десанта и первой в истории человечества успешной воздушной экспедиции на Северный полюс, организатор первых подразделений воздушно-десантных войск, первый армейский инструктор парашютной подготовки и командир первого в мире отряда парашютного спецназа, руководитель первой в истории спасательной парашютной операции, создатель и начальник Высшей парашютной школы СССР, первый парашютист-испытатель, выполнивший целую серию прыжков особой сложности – затяжных, с предельно малых высот, на лес, воду, в зимних и ночных условиях и, наконец, первым из наших соотечественников удостоенный звания «Мастер парашютного спорта СССР».

<sup>7</sup> Тухачевский М. Н. Избранные произведения: соч. в 2-х т. – М. : Воениздат, 1964. URL: <http://militera.lib.ru/science/tuhachevsky/index.html> (дата обращения: 14.05.12).



По замыслу М. Н. Тухачевского этот парашютно-десантный отряд должен был составить так называемый «парашютный эшелон» воздушного десанта, задачей которого ставился захват в тылу противника аэродрома и обеспечение приема на него «посадочного эшелона», которым оставался воздуходесантный отряд Лукина. Парашютный отряд был сформирован исключительно из добровольцев и к 15 июня приступил к практическим занятиям, а к 20 июня было полностью завершено его формирование. Вывозом парашютистов занималась 6-я эскадрилья 1-й авиационной бригады на самолете АНТ-9. Из-за отсутствия подготовленного инструкторского состава парашютная подготовка на начальном этапе шла медленно.

Таким образом, фактически, к середине 1931 года уже сложились все существующие и поныне элементы воздушного десанта: парашютно-десантное подразделение, посадочно-десантное подразделение и транспортная авиация.

На базе парашютно-десантного отряда проводились занятия по парашютному делу с летным составом ВВС, а также велась научно-исследовательская работа. Показательные и тренировочные прыжки отряд проводил на Комендантском аэродроме и в районе Пулковских высот. На этих прыжках отрабатывались варианты крепления оружия к парашютисту во время выполнения прыжка, испытывалась возможность стрельбы еще в воздухе – это все было еще не изучено, не испытано в реальном деле.

С 15 июня по 28 июля 1931 года экипаж самолета АНТ-9 произвел 85 выбросок. К этому времени М. Н. Тухачевский был назначен заместителем председателя РВС СССР, а командующим войсками округа стал И. П. Белов, который уверенно подхватил работу по созданию воздушно-десантных частей во вверенном ему округе.

15 августа 1931 года, перед началом крупных летних учений, эти отряды участвовали в показательных занятиях перед руководящим составом РККА, целью которых было определение готовности отрядов к практическому десантированию на предстоящих маневрах. На смотре присутствовали Ворошилов, Тухачевский, Белов, Алкснис.

Во время показательных занятий перед командованием с двух самолетов АНТ-9 было проведено десантирование 19 парашютистов с оружием и двумя динамореактивными пушками ДРП на аэродром в районе Красного Села. Приземлившиеся десантники привели орудия к бою, изготавились к стрельбе, после чего на этот аэродром приземлилась эскадрилья ТБ-1 и высадила посадочный десант – стрелковую роту воздушно-десантного отряда. Действия отрядов были признаны сложными, умелыми и оба отряда были допущены к участию в учениях. По решению командования РККА десантироваться отряды должны были на территории Ленинградского и Украинского военных округов.

20 августа десантирование проводилось на учениях в районе Красногвардейска на Гатчинском аэродроме. Там так же отрабатывался сценарий захвата аэродрома условного противника с целью последующего приема посадочного десанта. Оба десантирования прошли успешно – отряд задачу выполнил.

10 и 14 сентября парашютный отряд десантировался на учениях Украинского военного округа в районе Могилевки. Во время второго десантирования парашютисты были использованы по конкретной боевой задаче с целью содействия наступающим войскам: в начале с трех самолетов АНТ-9 была выброшена парашютная группа из 29 человек под командованием Минова, затем были сброшены две динамореактивные пушки и несколько пулеметов, а когда парашютисты приняли грузы, привели оружие в боевую готовность и захватили посадочную площадку, на аэродром посадочным способом была десантирована вторая волна десанта – мотомехчасть из состава воздушно-десантного отряда, которая с ходу приступила к выполнению своей задачи. На одном из самолетов ТБ-1 привезли автомобиль ГАЗ-А (пикап был подвешен под днищем бомбардировщика), с другого произвели демонстрационный сброс трехместного «авиабуса».

На месте приземления десанта присутствовали председатель ЦИК Украины Г. И. Петровский и командующий войсками Украинского военного округа И. Э. Якир.

Эти учения были омрачены катастрофой самолета, который привез автомобиль. После взлета на перегруженном ТБ-1 отказал один двигатель и пилот развернулся, чтобы вернуться на аэродром, но из-за подвешенного пикапа летчик не учел возросший пикирующий момент и бомбардировщик врезался в землю. Находившиеся на его борту семь человек погибли.

Еще одно десантирование парашютного отряда было произведено 29 сентября на Гатчинском аэродроме. Всего в ходе этих учений экспериментальный парашютно-десантный отряд произвел пять десантирований.

В это же время в Средней Азии снова была проведена реальная боевая десантная операция: в сентябре 1931 года во время ликвидации Койматской басмаческой группировки два самолета (один АНТ-9 и один «Юнкерс» F-13) 95-го транспортного авиационного отряда перебросили в осажденный басмачами поселок пулеметное отделение с двумя станковыми пулеметами «Максим». Это решительным образом отразилось на ходе всей войсковой операции.

Кроме того, сформированная на базе 16-й авиационной бригады Туркменская авиационная группа в течение двух месяцев вела боевые операции на юге Туркмении. Снабжение, как самой авиационной группы, так и наземных войск в этих малонаселенных местах осуществлялось только по воздуху. Единственный АНТ-9 за это время перевез 221 человека (в том числе 57 раненых) и 11 500 кг различных грузов, включая горючее для самолетов и автомобильной

техники. Это была типичная по нынешним меркам операция по воздушному снабжению группировки войск, действующей в отрыве от основных сил. Этот, казалось бы, не самый сложный элемент обеспечения десантной операции в годы Великой Отечественной войны командование советских ВДВ по ряду причин так и не смогло наладить в необходимом объеме.

Успехи в области воздушно-десантного дела, достигнутые за 1931 год, а также целый ряд недостатков были довольно подробно освещены в итоговом приказе начальника ВВС РККА. В нем указывалось, что в 1931 году под руководством инспектора по парашютному делу Управления ВВС РККА товарища Минова и работавших в качестве его помощников начальника парашютного отделения 5-го отдела НИИ ВВС РККА товарища Мошковского и инструкторов того же отделения Шмидта и Баранова были проведены парашютные занятия и учения, во время которых выполнено 550 экспериментальных, показательных и тренировочных прыжков. Указанное количество прыжков совершили 160 человек, из которых 97 – из числа летно-подъемного состава, 61 – военнослужащие различных родов войск (в основном десантники внештатного ПДО 1-й авиабригады ВВС ЛенВО) и две женщины – В. Федорова и О. Чиркова. Не считая незначительных повреждений и ушибов, связанных, главным образом, с несоблюдением правил приземления, все прыжки прошли благополучно.

Всего же в СССР в 1931 году был совершен 621 прыжок с парашютом. Прыгало около двухсот человек, из которых четыре – женщины. Кроме летного состава и десантников, с парашютом прыгали 10 командиров частей различных родов войск, а также несколько слушателей военных академий, в том числе и будущий маршал Советского Союза С. М. Буденный – в то время слушатель Военной Академии имени М. В. Фрунзе.

В порядке экспериментальных и показательных работ руководящим и инструкторским составом был совершен в 1931 году ряд ночных прыжков с приземлением на неосвещенную площадку, а также прыжков с высоты 200–250 метров, прыжков с медицинской регистрирующей аппаратурой, прыжков с приземлением на воду, опыт которых имел большое значение в деле применения парашютов.

В то время особо отмечалась необходимость отработки ночных прыжков, так как именно они могли в реальной боевой обстановке обеспечить скрытность высадки десанта (разведывательной группы) в тылу противника. В дальнейшем, в период Великой Отечественной войны, практически все крупные воздушно-десантные операции проводились именно ночью. Навык и опыт таких выбросок закладывался в далеких 30-х годах.

В процессе обучения парашютно-десантного отряда были подготовлены для самостоятельной работы в качестве инструкторов по парашютному делу А. Фрейман (МВО) – выполнил 12 прыжков, В. Ольховик (ЛенВО) – 10 прыжков, В. Березкин (УкрВО) – 12 прыжков, Б. Петров (БелВО) – 10 прыжков, Н. Евдокимов (Лен-

ВО) – 11 прыжков. По современным меркам – совершенно ничтожное количество прыжков. Но следует помнить, что в то время это было совершенно неизученное дело, опыт приобретения которого был сопряжен со смертельным риском...

К началу тридцатых годов в СССР действовали два опытно-конструкторских бюро, ведущих исследования в области применения парашютной и другой десантно-высадочной техники. Одно бюро возглавлял П. И. Гроховский, другое – Н. П. Благин. Оба этих бюро разработали массу различных образцов как десантной тары, так и различных вариантов крепления вооружения на подвесках существующих самолетов. Также ими были разработаны различные образцы грузовых парашютов и парашютных подвесок.

В частности в июле 1931 года Гроховский в присутствии Тухачевского с самолета ТБ-1 проводил опытное десантирование на парашюте пикапа ГАЗ-А, оснащенного безоткатным орудием ДРП. Однако в процессе десантирования порвался купол парашюта, и машина при приземлении получила большие повреждения<sup>8</sup>.

14 декабря 1931 года итоги боевой подготовки и результаты научно-исследовательской работы, проводимые в нештатных воздушно-десантном и парашютном отрядах, также были подведены в докладе нового командующего Ленинградским военным округом И. П. Беловым. В частности, было отмечено, что опыт подтвердил способность десантов нарушать работу вражеского тыла, задерживать на длительное время оперативные перевозки, дезорганизовывать работу штабов, уничтожать тыловые аэродромы и морские базы.

Помимо этого, было отмечено, что фактор тактической внезапности, наглядно продемонстрированный в ходе проведенных учений, является наиболее существенной особенностью и преимуществом воздушного десанта. В свете всего вышеизложенного Белов предлагал сформировать на базе существующих отрядов целую дивизию в составе воздушно-десантной и авиационной бригад, парашютного отряда и специальных подразделений. В этот же день Белов подписал приказ, согласно которому добровольческий парашютный отряд становился штатной частью Ленинградского военного округа.

---

<sup>8</sup> В качестве экспериментальной машины он использовал лично ему принадлежащий «газик», совершенно новенький, незадолго до этого подаренный наркомом тяжелого машиностроения Серго Орджоникидзе.

«Газик» подвесили на специальном помосте под фюзеляжем самолета ТБ-3. На борту вместе с летчиками находился и сам владелец автомобиля...

На этот раз Гроховскому не повезло. Парашюты огромной площади, которые уже были испытаны не раз на сбросах орудий, в силу какой-то случайности не раскрылись...

Кувыркаясь, «газик» падал, словно игрушечный автомобильчик, но ... «газик» все же был настоящий: приближаясь к земле, он увеличивался в размерах. Он ударился об угол недостроенного тогда бывшего здания аэропорта.

Гроховский проследил до конца его падение с самолета. Легенды передают, что перед ударом он сказал пилоту спокойно, не повышая голоса: «Ремонту не подлежит!».

5 января 1932 года Революционный Военный Совет СССР обсудил вопрос о применении воздушных десантов на учениях Ленинградского и Украинского военных округов. Учитывая достигнутые в парашютно-десантном деле успехи, было принято решение сформировать в Ленинградском, Московском, Украинском и Белорусском военных округах штатные десантные отряды. Этим решением за отрядами было закреплено специальное наименование «*авиамотодесантные*»<sup>9</sup>.

Тут же были разработаны штаты и структура *амдо* – штат 15/120. На оперативное Управление ВВС РККА возлагалась разработка оперативно-тактических заданий авиамотодесантных отрядов. Начальнику НИИ ВВС РККА было поручено разработать таблицу специального имущества десантного отряда.

Сроки формирования отрядов несколько раз пересматривались, а 28 апреля начальник Штаба РККА указал, что формирование необходимо закончить к 1 июля 1932 года.

5 мая начальник Штаба ВВС РККА А. С. Меженинов провел обсуждение проекта системы вооружения создаваемых отрядов:

- по первому варианту предполагалось в качестве «парашютного эшелона» *амдо* (на самолетах ТБ-1) иметь 101 человека в стрелковой роте и 43 человека в артиллерийском подразделении, а также два пикапа с безоткатными орудиями, два пикапа с боеприпасами, пикап с радиостанцией, 7 мотоциклов «Харлей-Дэвидсон» с колясками, 96 самокатов (велосипедов);

- по второму варианту для *амдо* (на самолетах Р-5) предполагалось иметь следующую десантную нагрузку: коробка восьми типов для вооружения, боеприпасов, ГСМ, ВВ и СВ, шанцевого инструмента, продовольствия, медицинского имущества – всего 26 мест.

Всего предполагалось одновременно поднимать в воздух на тяжелых бомбардировщиках: 144 человека личного состава, 5 автомобилей, 7 мотоциклов общим весом 8 200 кг, на самолетах-разведчиках – всего 4 100 кг десантной нагрузки.

Таким образом, система вооружения и снаряжения авиадесантных отрядов создавалась непросто. Было много вопросов, решить которые можно было только в процессе практических исследований.

Однако к 1 июля 1932 года в Ленинградском военном округе в Красном Селе был сформирован штатный авиамотодесантный отряд, которому был присвоен номер 3 (3-й *амдо*)<sup>10</sup>. Формирование отряда вел помощник начальника ВВС Ленинградского военного округа Матвей Васильевич Бойцов, который после окончания формирования был назначен его командиром. Начальником штаба был назначен И. П. Чернов, помощником по политчасти – В. А. Телькунов.

<sup>9</sup> Также было принято официальное сокращение – *АМДО*.

<sup>10</sup> При этом ни 1-го, ни 2-го отрядов не существовало

Формирование этого отряда прошло в достаточно спокойной обстановке – под рукой имелись подготовленные кадры, опытные летчики, кое-какая материально-техническая база. Формирование же отрядов в БелВО, УкрВО и МВО по техническим причинам было отложено до осени, а потом и вовсе как-то затихло. Причиной было отсутствие специалистов по данному направлению. С горем пополам в Украинском военном округе смогли сформировать парашютный взвод, который занимался только подготовкой кадров, и боевым подразделением назвать его было нельзя.

Сформированный 3-й *амдо* состоял из авиационной и десантной частей. В авиационную часть (около 300 человек личного состава) входили:

- 1-я авиационная эскадрилья (6 самолетов АНТ-9);
- 2-я авиационная эскадрилья (6 самолетов Р-5);
- 3-я авиационная эскадрилья (3 самолета ТБ-3);
- учебно-тренировочный отряд (3 самолета У-2);
- авиационный парк наземного обслуживания самолетов.

В десантную часть (144 человека личного состава) вошел парашютный батальон в составе:

- 1-я пулеметная рота (два пулеметных взвода);
- 2-я пулеметная рота (два пулеметных взвода);
- 3-я пулеметная рота (два пулеметных взвода);
- артиллерийский взвод 76-мм орудий ДРП;

Также в составе 3-го *амдо* находились подразделения обеспечения: хозвзвод, взвод связи, ремонтная мастерская, медицинский пункт.

На вооружении парашютного батальона 3-го *амдо* состояли:

- 76-мм орудий – 6;
- 7,62-мм ручных пулеметов – 18;
- 7,62-мм автоматических пистолетов (Маузер К-96) – 144;
- автомобилей грузовых – 5 (из них один под радиостанцию);
- мотоциклов с коляской – 8;
- самокатов (велосипедов) – 36.

После завершения формирования 3-й *амдо* был передан в подчинение штабу ВВС Ленинградского военного округа.

К концу летнего периода обучения парашютный батальон<sup>11</sup> подготовил пять десантных групп по 12 человек в каждой (это число было обусловлено грузоподъемностью самолета ТБ-1), а еще 10 групп считались «запасными». 18 сентября в Красногвардейске на учениях одновременно прыгали две группы по 12 человек с двух самолетов ТБ-1, а самолеты 55-й эскадрильи 3-й авиационной бри-

---

<sup>11</sup> Из-за мероприятий секретности он назывался «батальоном обеспечения»

гады и 56-й эскадрильи 1-й авиационной бригады выполнили посадочное десантирование второй волны десанта.

29 сентября 1932 года расположение 3-го *амдо* посетил председатель РВС СССР товарищ К. Е. Ворошилов. В его присутствии парашютисты продемонстрировали свое мастерство в воздухе и на земле. Подводя итоги первого года существования отряда и оценивая действия личного состава на показательных учениях, нарком сказал, что они заслуживают самого серьезного внимания и положительной оценки.

На проводимых осенью 1932 года в Ленинградском военном округе учениях в парашютном десантировании принимали участие несколько групп партизанского спецрезерва, одной из которых руководил И. Г. Старинов, впоследствии ставший «диверсантом №1».

Эксперимент показал, насколько успешны могут быть действия маленьких партизанских групп. Командование решило широко применять их вплоть до завершения маневров.

Подобные учения партизанского спецрезерва прошли осенью в Московском военном округе. В этих тактических учениях, так называемых «Бронницких маневрах», приняла участие дивизия особого назначения войск ОГПУ, Высшая пограничная школа, академии и военные училища Московского военного округа. Все они действовали против небольшого отряда партизан-парашютистов, которыми руководил С. А. Ваупшасов. Диверсионный отряд в ходе учения не смог провести налет на штаб воинской части, но зато отлично показал себя при минировании транспортных коммуникаций.

К этому времени Штаб РККА разработал Положение по оперативно-тактическому использованию авиамотодесантного отряда, и с целью проверки теоретических выкладок на практике оно было направлено в 3-й *амдо*. Командованию отряда было предписано «на основании опыта годичной работы дать заключение по проекту Положения». Заключение было подготовлено и вскоре утверждено Штабом РККА. В нем указывалось, что десантирование – это новый вид боевого применения авиации, а авиамотодесантные отряды являются «армейским средством оперативно-тактического назначения».

В соответствии с данным Положением авиадесанты подразделялись на три вида:

- первый – *парашютный*. Личный состав размещен в фюзеляже самолета или «подвешен» под нижними плоскостями самолета в «специальных коробах», выбрасывается на парашютах по команде командира корабля. Материальная часть, оснащенная парашютами, подвешивается под плоскостями и под фюзеляжем самолета, сбрасывается летчиком-наблюдателем механически по сигналу командира корабля. Сбрасывание личного состава и грузов проводят с высоты 600–800 м;

- второй – *бреющий*. Личный состав и материальная часть «помещаются в «авиабусах» – специальных тележках с хорошей амортизацией, зимой – в санках, подвешивающихся под фюзеляжем, сбрасываются на бреющем полете командиром корабля механическим способом. Для этого вида десанта выбирают ровную площадку с открытыми подходами к ней;

- третий – *комбинированный (смешанный)*. Он представляет собой «сочетание всех видов десанта». Десантирование производится в следующем порядке: выбрасывается парашютный десант – отряд обеспечения для захвата площадки перед высадкой бреющего и обеспечивает его высадку. После высадки «бреющего десанта», создается «надежное земное обеспечение для высадки посадочного десанта». Высадку комбинированного десанта должны прикрывать истребители и штурмовики.

В октябре 1932 года Штаб РККА направил Бойцову для вынесения заключения темы по боевой подготовке 3-го *амдо* на летний период 1933 учебного года. Предлагалось 14 тем-заданий по боевому применению отряда. Тематику подписал начальник Штаба РККА Егоров.

По завершении учебного года были подведены некоторые итоги. В ноябре 1932 года на заседании Революционного Военного Совета СССР было принято Постановление «О развертывании авиамотодесантных отрядов, их организации и применении». В этом Постановлении было указано: «Современное развитие и состояние авиационной техники, а также достигнутые результаты в строительстве средств по транспортировке и сбрасыванию с самолетов бойцов, грузов и боевых машин, дают возможность организовать новый вид боевых подразделений и соединений РККА – авиамотодесантные части».

При этом было отмечено, что «...несмотря на всю важность и значение *амдо* в организации и проведении глубокого боя и операции, Постановление РВС от 5 января 1932 года о формировании *амдо* в ЛенВО, БелВО, УкрВО и МВО не выполнено. Сформированный отряд в ЛенВО не обеспечен летно-техническими средствами, кадрами, помещениями, вследствие чего в 1932 году отряд не имел возможности полностью отработать оперативно-тактические и технические вопросы. В других же округах (УкрВО, БелВО и МВО) авиамотодесантные отряды вовсе не были штатно сформированы...»<sup>12</sup>.

К этому времени стало ясно, что у парашютно-десантных подразделений есть будущее. Эти части могли быть скрытно высажены практически в любую точку тыла противника, скрытно выйти к объекту задачи и, по опыту проведенных учений, уничтожить его. Однако, что могло сделать в большой войне столь малое подразделение? Напрашивался простой вывод: необходимо было формировать в структуре Красной Армии более мощные части, чем 3-й авиамотоот-

---

<sup>12</sup> Суконкин А. Десант страны Советов.



ряд. Рассматривались вопросы создания даже авиадесантных дивизий, но, учитывая количество пригодных для десантирования самолетов, такие проекты были отклонены.

РВС СССР в указаниях по оперативно-тактической подготовке на 1933 учебный год требовал от военных округов: «...широко развернуть подготовку авиадесантов. Расширить практику взаимодействия соединений и частей сухопутных войск с авиадесантами. Обеспечить в каждом военном округе не менее одного крупного учения общевойсковых соединений с авиадесантами...».

Таким образом, первый этап состоялся – решение на развертывание более мощных частей было принято.

### 1.1.1 Воздушно-десантная техника в 1930–1931 годах

В 1930 году на вооружении ВВС Красной Армии состояли американские парашюты компании «Irvin», закупленные непосредственно в США. Весной 1930 года США посетил М. А. Савицкий, который имел задание сравнить наши технические проекты создания парашютного предприятия с имеющимися аналогичными предприятиями в США.

В апреле 1930 года в СССР приступил к работе первый завод по производству парашютов<sup>13</sup>. Первыми отечественными парашютами стали ПЛ-1<sup>14</sup> и ПН-1<sup>15</sup>. Эти парашюты изготавливались из дорогого шелка, и уже тогда начались научно-исследовательские работы по замене шелка более дешевыми материалами, способными отвечать требованиям, предъявляемым к парашютной ткани. Затем в производство пошли парашюты ПТ-1<sup>16</sup> – лицензионный вариант американского «Irvin» – именно на них выбрасывался первый вооруженный десант 2-го августа 1930 года.

В 1931 году завод приступил к выпуску первых специализированных десантных парашютов конструкции П. И. Гроховского<sup>17</sup>. Эти парашюты имели только принудительное раскрытие купола и не имели в комплекте запасного парашюта. Изготавливались эти парашюты вместо дефицитного шелка из дешевой хлопчатобумажной ткани.

К этому времени СССР начал снижать, а вскоре и совершенно прекратил импорт парашютной техники из США, так как завод Савицкого практически полностью удовлетворял потребности ВВС РККА в парашютах.

---

<sup>13</sup> Директором, главным инженером и конструктором которого был М. А. Савицкий.

<sup>14</sup> Парашют летчика, первый.

<sup>15</sup> Парашют наблюдателя, первый.

<sup>16</sup> Парашют тренировочный, первый.

<sup>17</sup> Г-1 (Гроховский – первый).

В конце 1931 года завод перешел на выпуск новых десантных парашютов ПД-1<sup>18</sup> конструкции Савицкого. Этот парашют, в отличие от парашюта Гроховского, был выполнен в комплекте с запасным куполом ПЗ – это резко повышало безопасность выполнения прыжков. В проектировании новых парашютных систем принимал участие конструкторский коллектив, в который помимо Савицкого входили молодые инженеры-конструкторы Ф. Ткачев, Н. Лобанов, И. Глушков и другие.

ПД-1 поставлялся в воздушно-десантные части вплоть до 1933 года, после чего был заменен в производстве парашютом ПД-2.

Эти парашютные системы обеспечивали безопасное раскрытие купола на высотах более 250 метров и дальнейшее снижение вооруженного парашютиста со скоростью 5–6 метров в секунду.

Так же выпускались хлопчатобумажные грузовые парашюты конструкции Гроховского Г-2 и Г-3.

Одним из Постановлений ВВС РККА были созданы условия для конструирования и изготовления опытных и серийных образцов авиационно-транспортной и воздушно-десантной техники. Уже в 1932 году Опытное Конструкторское Бюро ВВС РККА имело планы работ на разработку планера Г-63 грузоподъемностью 17 человек и 500 кг груза, а также планера Г-64 грузоподъемностью 50 человек. Г-63 должен был буксироваться самолетом-разведчиком Р-5, а более тяжелый Г-64 – самолетом ТБ-1.

Одновременно разрабатывались грузовые парашютные платформы для выброски крупногабаритных грузов Г-37а, Г-38а, Г-43, Г-62 – на них планировалось сбрасывать с самолета ТБ-1 орудия, автомобили типа «пикап», мотоциклы и танкетки Т-27. Для этих платформ разрабатывались грузовые парашюты Г-56, Г-57, Г-58, Г-59а и Г-72.

Этот период характерен активным поиском оптимальных решений безопасного сброса с самолетов личного состава и грузов, большую часть номенклатуры которого составляла боевая техника и вооружение.

### **1.1.2 Вооружение десанта в 1930–1931 годах**

Стрелковое оружие личного состава 3-го авиамотодесантного отряда было представлено обычными пехотными образцами. Это были 7,62-мм автоматические пистолеты «Маузер» К-96, револьверы Нагана, 7,62-мм винтовки и карабины Мосина, 7,62-мм пулеметы Дегтярева ДП-27, только поступившие на вооружение, а также станковые пулеметы «Максим» и винтовочные гранатометы.

---

<sup>18</sup> Парашют десантника, первый.

Пистолет «Маузер» К-96 имел длину 254 мм, вес 1,03 кг, дальность стрельбы до 200 метров, снаряжался магазином емкостью 10 патронов и имел боевую скорострельность 30–40 выстрелов в минуту. К пистолету прилагалась деревянная кобура-приклад, которая носилась на длинном плечевом ремне.

Револьвер Нагана, принятый на вооружении в России и СССР имел длину 235 мм, вес 880 грамм, емкость барабана составляла 7 патронов, которые можно было выпустить за 15 секунд. Дальность стрельбы составляла 100 метров. В конце тридцатых годов к револьверу был разработан прибор бесшумной стрельбы.

7,62-мм винтовка Мосина образца 1896–1930 года имела длину 1230 мм, вес 4,5 кг, емкость магазина 5 патронов, практическая скорострельность у подготовленных стрелков составляла 10–15 выстрелов в минуту<sup>19</sup>. Техническая дальность стрельбы составляла 1300 метров – в реальных боевых условиях огонь велся не далее, чем на 400–500 метров. Винтовка была проста в производстве и обращении, не требовала высокой квалификации как изготовителей, так и пользователей.

Карабин Мосина образца 1930 года отличался от винтовки только длиной, которая составляла 1015 мм, весом в 3,49 кг и вследствие этого дальностью стрельбы в 1000 м. Он был более удобен для совершения прыжков с парашютом из-за своей короткой длины.

Принятый на вооружение в 1927 году 7,62-мм ручной пулемет ДП-27<sup>20</sup> имел длину 1270 мм, вес в боевом положении 11,9 кг, снабжался диском на 47 патронов. Дальность стрельбы составляла 1500 метров, а боевая скорострельность достигала 80 выстрелов в минуту. В системе вооружений того времени этот пулемет надежно занял свою нишу и продержался в ней практически до самого конца войны, пока на смену ему не пришли более совершенные образцы.

Станковый пулемет «Максим» имел длину 1067 мм, вес в боевом положении 62 кг, дальность стрельбы составляла 2700 метров. Он снаряжался брезентовой патронной лентой на 250 патронов и имел боевую скорострельность 300 выстрелов в минуту. Пулемет имел водяное охлаждение ствола. Расчет пулемета состоял из трех человек: командир расчета, наводчик и подносчик патронов. В десантном варианте пулемет десантировался в контейнерах или посадочным способом.

Граната образца 1914 года считалась мощным средством стрелкового взвода и позволяла уверенно вести боевые действия в закрытых пространствах,

---

<sup>19</sup> Здесь можно отметить, что курсанты нашего училища могли в минуту производить по несколько десятков выстрелов – из них больше половины в цель. Так основоположник скоростной стрельбы из винтовки курсант училища Немцев довел скорость до 55 выстрелов в минуту (45 пуль поразили грудную мишень на расстоянии 100 м.).

<sup>20</sup> Дегтярев – пехотный, образца 1927 года

окопах. Вес гранаты составлял 700 грамм, она имела надежный предохранительный механизм и обладала значительной поражающей силой.

В артиллерийских взводах находились на вооружении 76,2-мм полковые пушки образца 1927 года. Эти орудия позволяли решать все огневые задачи, которые ставились перед аналогичными артиллерийскими подразделениями сухопутных войск – они могли вести огонь прямой наводкой, огонь с закрытых позиций, стрелять фугасными снарядами, картечью. Производство этих орудий было налажено на заводе «Красный Путиловец». Масса орудия составляла 903 кг, длина ствола – 16,5 калибра, начальная скорость снаряда (при его массе 6,5 кг) составляла 387 м/с. Дальность стрельбы этого орудия составляла 8550 м. Орудие могло производить 10 выстрелов в минуту. Расчет состоял из пяти человек.

На вооружении 3-го авиамотодесантного отряда состояла 76-мм батальонная динамореактивная пушка ДРП-4, которая являлась достаточно мощным артиллерийским средством, которое могло быть выброшено на парашюте вместе с личным составом десанта. Это безоткатное орудие имело большую дальность стрельбы и достаточное мощное действие снаряда у цели. Особенностью этого орудия так же было и то, что его можно было использовать как миномет для стрельбы специальными снарядами на дальность 250–1000 м. Для этого снималось сопло, а в казенную часть вставлялась специальное приспособление в виде укороченной гильзы с накальвателем. Орудие оснащалось колесным ходом, могло устанавливаться на автомобиле или бронеобъекты. Масса орудия составляла 180 кг, скорострельность достигала 10–12 выстрелов в минуту. Максимальная дальность стрельбы составляла 7000 метров. Расчет орудия состоял из пяти человек.

Состоящий на вооружении авиамотодесантного отряда бронеавтомобиль Д-8 был создан Московским автомобильным заводом и производился серийно с 1931 года на Ленинградском Ижорском заводе. Машина была выполнена на базе автомобиля «Форд-А» с бронированием (7-мм). Машина была оснащена бензиновым двигателем «Форд-А» мощностью 40 л.с., который позволял развить максимальную скорость 85 км/ч. Экипаж состоял из двух человек. Радиостанцией машина оснащена не была. Запас хода составлял около 200 км. Вооружение: 7,62-мм пулемет «Максим» (боекомплект 2090 патронов) и 7,62-мм пулемет ДТ (боекомплект 2079 патронов).

Танкетка Т-27 была принята на вооружение в 1931 году и производилась на заводе № 37 (в Москве) серийно в течение трех лет. Танкетка представляла собой двухместную гусеничную машину и была оснащена карбюраторным двигателем «Форд-А» мощностью 40 л.с., который позволял развивать максимальную скорость 42 км/ч. Экипаж состоял из двух человек, так же как и на Д-8 на танкетке Т-27 радиостанции не было. Управление подразделениями осуществ-

лялось флажками и фонарями. В боевых условиях Т-27 применялся при ликвидации басмаческих банд в Средней Азии.

Масса танкетки – 2,7 т; запас хода – 120 км.; бронирование – 10 мм. Вооружение: 7,62-мм пулемет ДТ с боекомплектom 2 500 патронов.

### **1.1.3 Транспортно-десантная авиация в 1930–1931 гг.**

Днем рождения советской военно-транспортной авиации считается 1 июня 1931 года. В этот день был сформирован первый опытный воздушно-десантный отряд, в состав которого вошли тяжелая бомбардировочная эскадрилья из 12 самолетов ТБ-3 и корпусной авиаотряд из 10 самолетов Р-5.

Перед первыми военно-транспортными частями ставилась задача по практическому освоению способов десантирования войск и боевой техники, перевозки по воздуху людей и грузов.

К этому времени транспортная авиация, как таковая, еще не оформилась. Вывоз десантников осуществлялся самолетами, к этому не приспособленными: разведчиками, бомбовозами, учебными машинами и пассажирскими самолетами. Что представляли собой эти машины?

Самым первым самолетом советской «военно-транспортной авиации» можно назвать французский самолет Фарман F-62 «Голиаф», с которого и производилась первая выброска десанта. Четыре самолета этого типа в 1926 году были закуплены советским правительством во Франции и переданы в 11-ю авиационную бригаду, которая дислоцировалась в Воронеже. Это был стоечный деревянный биплан, крылья которого были обтянуты полотном, а обшивка была фанерной. На самолете было установлено два двигателя «Лорен-Дитрих» мощностью 450 л. с. Машина могла поднять не более восьми человек, и то, включая экипаж. По современным понятиям такая машина могла быть пригодна для выброски малой диверсионной группы, но никак она не тянула на самолет, предназначенный для крупных десантных операций.

Другим самолетом, который участвовал в первом десанте, был разведчик Р-1. Этот самолет был отечественного производства. Представлял он собой двухместный (летчик и летчик-наблюдатель) биплан, оснащенный одним двигателем М-5 мощностью 400 л. с. Самолет был вооружен двумя 7,62-мм пулеметами и мог брать на борт до 400 кг полезной нагрузки (контейнеров, мягких парашютных мешков или обычных бомб, если он использовался как бомбардировщик).

Еще один самолет-разведчик, который на многие годы стал транспортным средством воздушно-десантных войск Страны Советов – Р-5. Это был одновигательный (М-17Ф мощностью 680 л. с.) двухместный (летчик и летчик-наблюдатель) биплан, конструкция которого являлась развитием разведчика Р-1. По своим летно-техническим качествам Р-5 превосходил своего старшего

собрата. Вооружение самолета включало 7,62-мм синхронизированный пулемет (стреляющий через плоскость винта) ПВ-1 и спаренный 7,62-мм пулемет ДА на кольцевом лафете над задней кабиной. Кроме того, самолет мог поднять 400 кг полезной нагрузки<sup>21</sup>.

Следующий самолет надолго вошел в историю авиации, сыграв в развитии ВДВ немаловажную роль. Как только его не называли – «кукурузником», «летающей фанерой», а в годы войны – еще и «ночной ведьмой». Это учебный самолет У-2. Переоценить его значение невозможно. Эта машина была неприхотливой, умела садиться на любую ровную площадку, не требовала к себе излишне особых забот.

Самолет представлял собой легкий биплан, оснащенный двигателем М-11 мощностью 100 л. с. Экипаж самолета состоял из двух человек. Впоследствии в годы войны этот самолет проявил себя незаурядной боевой машиной. Он доставлял грузы в тыл противника, вывозил раненых на «большую землю», был разведчиком, связистом и даже бомбардировщиком. Такими самолетами был оснащен самый известный женский авиационный полк – 46-й гвардейский ночной бомбардировочный, который немцы прозвали «Ночные ведьмы», а наши ласково и метко называли его «нецелованный полк».

Используемые в дальнейших десантных экспериментах самолеты АНТ-9 представляли собой высокорасположенный моноплан с двумя (были модификации с тремя) двигателями и пассажирской кабиной. Самолет был оснащен двигателями М-17 мощностью по 630 л. с., что позволяло ему поднимать в воздух груз массой 1700 кг. Экипаж самолета состоял из двух человек, а на борт он мог брать восемь десантников. На этот самолет возлагались большие надежды...

Все вышеперечисленные самолеты не обладали необходимой вместимостью, на которую так рассчитывали разработчики теории воздушно-десантной операции. Именно поэтому специальные конструкторские бюро принялись решать проблему воздушной перевозки войск путем создания специальных подвесных контейнеров и люлек.

Военный летчик и изобретатель П. И. Гроховский был востребован руководством РККА в 1930 г., позже, в 1933 г., он возглавит Особое конструкторское бюро по военным изобретениям (Осконбюро) ВВС. А с 1930 года под его руководством было разработано и осуществлено значительное количество усовершенствований и модификаций авиационной техники.

К примеру, он разработал овальный грузовой цилиндр ПД-КОР, который подвешивался к самолету Р-5. ПД-КОР предназначался для размещения грузов до 135 килограмм. Пара таких контейнеров подвешивалась под нижними крыльями

---

<sup>21</sup> Именно на этом самолете известный конструктор Гроховский проводил большинство своих экспериментов по созданию десантно-высадочной техники.

на штатных бомбодержателях и могла сбрасываться на парашютах. ПД-КОР изготавливались из фанеры, и их размеры определялись из возможности перевозки людей. Эти грузовые контейнеры были приняты на снабжение ВВС<sup>22</sup>.

Идея подвесок габаритных грузов под крыльями Р-5 в Осконбюро нашла самое широкое распространение. Это были: картонажный транспортный мешок ПГ-2К, сбрасываемый на парашюте диаметром 3,5 метров, мягкий транспортный мешок ПД-ММ весом до 100 кг, сбрасываемый на парашюте диаметром 8 метров, подвесные бензо-масляные баки общей емкостью 74 литров, сбрасываемые на парашюте диаметром 8 метров.

Разрабатывался проект для перевозки под крылом самолета мотоциклов. Система называлась ПД-М-1 – два мотоцикла по одному подвешивались на балках Дер-7 на нижнем крыле. Сбрасывались на парашюте диаметром 12 метров. Успешные испытания были проведены в 1932 году. Впоследствии в 1935 году система сбрасываемых мотоциклов на Р-5 испытывалась в 3-й авиабригаде на аэродроме под Ленинградом. По результатам испытаний признавалось, что парашютная подвеска двух мотоциклов на Р-5 может использоваться для осуществления выброски десантов и выполнения ими спецзаданий.

Также были разработаны подвесные кассеты Г-61. Две кассеты обтекаемой формы подвешивались под нижним крылом Р-5. Передняя часть кассеты была застекленная. В каждой кассете могли размещаться по 4 десантника (всего 8). Для покидания самолета в воздухе имелись открываемые створки. Кроме перечисленных проектов, у Гроховского имелось много других вариантов использования Р-5 (и других самолетов), не дошедших до реализации. В частности, на Р-5 испытывался первый вариант беспарашютного сбрасывания, так называемый «авиабус». Эта система впоследствии испытывалась на самолетах ТБ-1, ТБ-3, а после, уже и в наше время, эта идея была реализована на самолетах Ил-76 и Ан-12.

Однако настоящей «рабочей лошадкой» советских ВДВ предвоенных лет стал совсем другой самолет – ТБ-1<sup>23</sup>. Он представлял собой цельнометаллический двухдвигательный моноплан классической схемы. Самолет был оснащен двумя двигателями М-17 мощностью по 680 л. с., которые позволяли ему поднимать в воздух полезный груз массой более тонны. Экипаж самолета состоял из шести человек. На тот момент времени это был наиболее грузоподъемный самолет. Вес пустого самолета – 4520 кг; нормальная взлетная масса – 6810 кг;

Максимальная скорость – 207 км/ч;

Крейсерская скорость – 178 км/ч; дальность полета – 1000 км; вооружение самолета – шесть 7,62-мм пулеметов ПВ-1, 1 000 кг бомб.

---

<sup>22</sup> ПД-КОР получили широкую известность во время спасения экипажа парохода «Челюскин».

<sup>23</sup> Тяжелый бомбардировщик Туполева.

Так как самолет имел массивное шасси с высокими стойками, для перевозки грузов под фюзеляжем между этими стойками удобно крепились специальные обтекаемые контейнеры. В эти контейнеры «гробницы» или «лимузин» помещалось 12 десантников или 1200 кг груза. После посадки экипаж самолета мог сбросить этот контейнер и снова взлететь.

## 1.2. Формирование новых частей в 1932–1936 годах

В целях «решительного развития» авиадесантного дела в РККА, подготовки «соответствующих кадров и подразделений» РВС СССР постановил:

- авиамотодесантный отряд ЛенВО развернуть в учебно-опытный центр<sup>24</sup>. На него возложить подготовку инструкторов для РККА по авиадесантному делу, отработку оперативно-тактических норм и приемов действий, обслуживание Осконбюро Гроховского. Штабу РККА к 1 декабря 1932 года разработать штат и Положение учебно-опытного центра;

- сформировать в БелВО, УкрВО, МВО, ПриВО и ОКДВА по одному авиамотодесантному отряду<sup>25</sup>. Срок формирования всех отрядов – 1 февраля 1933 года.

Постановлением РВС СССР определялся порядок подчиненности. Все *амдо* и учебно-опытный центр полностью подчинялись командующим округов, а начальнику ВВС РККА – лишь в специальном (летном, инженерно-авиационном) отношении. Начальнику Штаба РККА совместно с начальником Управления боевой подготовки с участием начальника ВВС РККА вменялось в обязанность разработать и выдать к 1 марта 1933 года для авиамотодесантных частей:

- планы и программы по боевой подготовке на 1933 год;
- положение;
- временную инструкцию по боевому применению.

За постановлением РВС последовали Указания НКО по оперативно-тактической подготовке ВВС РККА на 1933 год. В документе отмечалось, что количественный и качественный рост ВВС позволяет во всей широте поставить вопрос о самостоятельных действиях крупных авиационных соединений по объектам тыла противника.

В 1933 году даже ставилась исследовательская задача в десантно-транспортном варианте – определить величину десантной нагрузки и глубину десантирования. Вторая исследовательская задача относилась к выяснению боепригодности массовых воздушных десантов, эффективности применения авиатранспортно-десантных сил, определению боевых возможностей массового воздушного десанта в интересах решения ВВС задач оперативного значения,

---

<sup>24</sup> 3-я особая бригада.

<sup>25</sup> Отряды особого назначения.



насколько они достижимы, какие на них затраты, их результативность, а также вероятные потери.

Таким образом, в 1933 год воздушное десантирование становилось составной частью оперативно-тактической подготовки в РККА. Ему придавалось особое значение: «В пространственной операции авиадесанты должны найти широкое применение... Проведенные опыты выброски и высадки авиадесантов и состояние материально-технического «базиса» парашютно-десантного дела позволяют в 1932-1933 годах практически перейти к отработке авиадесантных кадров в войсковых частях РККА...».

Требовалось отрабатывать выброску и высадку авиадесанта в каждой стрелковой, кавалерийской дивизии, механизированной бригаде – для этого в указанных частях приступили к формированию 29 нештатных десантных батальонов<sup>26</sup>.

К 1 января 1933 года предписывалось издать инструкции по парашютно-десантному делу.

По заданию наркома Алкснис представил доклад и план мероприятий по обеспечению частей ВВС и частей РККА по оперативно-десантному делу на 1933 год. Предписывалось дать всему летному составу основные навыки по использованию парашютов и десантных кабин, в каждой части тяжелой авиации иметь четыре подвесные кабины (по одной на отряд) для десантирования. К 14 апреля 1933 года в каждой тяжелой и легкой бригаде предполагалось подготовить эскадрильи, подразделения, приспособленные для высадки десантов. Готовили не только тяжелую авиацию. Согласно «Указаниям НКО» работа должна была проводиться в 42 бригадах легкобомбардировочной и вспомогательной авиации. Исключение составляли истребительные части.

К марту 1933 года 3-й авиамотодесантный отряд был переформирован в 3-ю авиационную десантную бригаду Особого Назначения, а в Приволжском, Белорусском, Украинском и Московском военных округах были сформированы авиационные батальоны (отряды) Особого Назначения – 1-й (ПриВО), 2-й (г. Бобруйск, БелВО), 3-й (г. Житомир, УкрВО), 4-й (г. Люберцы, МВО) абОН.

Штатная численность 3-й адбрОН составила 480 человек, батальонов – по 150 человек.

В состав 3-й авиационной десантной бригады особого назначения вошли:

- парашютный батальон;
- мотомеханизированный батальон;
- артиллерийский дивизион;
- подразделения обеспечения;
- лётная группа (две тяжелые авиационные эскадрильи ТБ-3 (22-я и 39-я тбаэ), одна легкая эскадрилья Р-5);

---

<sup>26</sup> Правда, практически это отрабатывалось редко. И, в первую очередь, из-за отсутствия соответствующего материального обеспечения.

В состав авиационного батальона (отряда) особого назначения вошли:

- парашютная рота;
- пулеметная рота (18 пулеметов);
- рота танкеток Т-27;
- артиллерийская батарея (шесть легких пушек);
- автомобильный взвод (пять автомобилей);
- авиационная эскадрилья.

Личный состав 3-й адбрОН проходил парашютную подготовку на базе бригады, а личный состав авиационных батальонов парашютную подготовку проходил на специальных сборах, проходивших с привлечением специалистов авиадесантной бригады.

10 мая 1933 года в городе Пушкине (Царское Село) силами бойцов 3-й авиадесантной бригады по проекту ОКБ П. И. Гроховского была построена металлическая парашютная вышка высотой 25 метров. Это была первая в СССР парашютная вышка.

Впоследствии такие вышки появятся в парках культуры и отдыха практически всех крупных городов СССР. Будет считаться хорошим тоном, если ты прыгал с парашютом, тем более вошедшие в обыденную жизнь спортивные нормы ГТО требовали совершения нескольких прыжков...

В этом же году, во исполнение постановления РВС, началась работа по формированию 29 нештатных отдельных стрелковых батальонов особого назначения (изначально в качестве посадочно-десантных подразделений без парашютной подготовки, затем, по мере оснащения материально-техническими средствами, ее ввели) в кадровых дивизиях и корпусах РККА во всех военных округах с подчинением Штабу РККА. В частности приказы на формирование таких нештатных батальонов прошли в 4 (Слуцк), 5 (Полоцк), 8 (Бобруйск) и 64-й (Смоленск) стрелковых дивизиях Белорусского военного округа, а также в 17 сд (Горький), 18 сд (Тула) и 19-й сд (Воронеж) Московского военного округа.

На ВВС возлагались задачи высадки этих подразделений в тыл противника и их снабжение. Разобщенность подчиненности и оперативной зависимости привело к тому, что в большинстве этих нештатных батальонов парашютная подготовка проводилась только на специальных сборах либо только с ограниченным кругом лиц, либо не проводилась вообще. В целом, в то время, из этих нештатных батальонов боевую ценность представляли только четыре – один в Закавказском военном округе, один в Забайкальском военном округе и два в ОКДВА. По всей видимости, основная часть этих батальонов была кадрированного состава, и полноценной боевой единицей такие батальоны могли стать только после мобилизационного развертывания армии.

В процессе создания этих батальонов уже существующие абОНЫ передали часть личного состава во вновь формируемые подразделения. После чего

сами абОНЫ, пополнившись до штатной численности, сменили нумерацию, к примеру, 4-й абОН МВО был переименован в 7-й авиационный батальон особого назначения и получил условное наименование «Войсковая часть № 2513».

Четыре штатных батальона и авиадесантная бригада подчинялись командованию ВВС и в военное время становились средством ВВС на уровне фронта.

Всего к концу 1933 года СССР, таким образом, в воздушно-десантных войсках имел одну бригаду и восемь отдельных батальонов (по одному в УкрВО, БелВО, МВО, ПриВО, ЗакВО, ЗабВО и два батальона в ОКДВА).

В сентябре 1933 года на артиллерийском полигоне в районе н.п. Красные Струги прошли специальные опытовые учения, которыми руководил лично М. Н. Тухачевский. Задачей десанта на этих учениях был захват обозначенного им рубежа, в общем, все, как обычно. Необычным было другое – непосредственно перед высадкой десанта по площадке приземления (обозначенной несколькими мишенями) был нанесен реальный артиллерийский удар. Сразу после этого удара на площадку был десантирован отряд из состава 3-й авиадесантной бригады. Десантники захватили указанный им рубеж, заняли оборону, а спустя некоторое время успешно отразили атаку условного противника. Таким образом, на практике была проверена возможность артиллерийского подавления возможного сопротивления противника в районе площадки десантирования.

К концу 1933 года общая численность личного состава, проходящего службу в авиадесантной бригаде, авиационных батальонах Особого Назначения и отдельных нештатных стрелковых батальонах Особого Назначения подходила к восьми тысячам человек.

За выдающиеся заслуги в развитии советского парашютизма 16 августа 1934 года Л. Г. Минову первому в нашей стране было присвоено звание мастера парашютного спорта СССР.

В 1934 году на маневрах БелВО в тылу условного противника одновременно было высажено шестьсот парашютистов. Десантники быстро нашли и уничтожили штаб и узел связи условного противника. В десантировании принимали участие парашютисты 2-й абОН БелВО и 3-й адбрОН ЛенВО.

В 1934 году командир 3-й авиационной десантной бригады Особого Назначения Матвей Васильевич Бойцов был переведен в Управление Противовоздушной Обороны РККА на вышестоящую должность. На должность командира бригады был назначен начальник автобронетанковых войск Ленинградского военного округа, преподаватель Военно-технической академии РККА полковник Владислав Станиславович Коханский.

12–17 сентября 1935 года на маневрах Киевского военного округа<sup>27</sup> в районе Бердичева, Сквиры и Бровары высаживался десант в количестве 1188

---

<sup>27</sup> Так стал называться Украинский военный округ.

парашютистов из состава 3-й адбрОН и четырех батальонов особого назначения. Продолжительность выброски десанта составила 1 час 50 минут. После того, как парашютисты захватили район десантирования, тут же незамедлительно последовал посадочный десант в количестве 1766 человек с орудиями и автомобилями из состава 43-го и 90-го стрелковых полков 59-й стрелковой дивизии.

Французский генерал Луазо после учений заявил: «Парашютный десант большой воинской части, увиденный мною под Киевом, я считаю фактом, не имеющим прецедента в мире...».

Присутствовавший на маневрах немецкий военный атташе полковник Штудент сделал соответствующие выводы и спустя три года сформировал в Германии первое парашютно-десантное подразделение, которое сам и возглавил.

В 1935 году, после убийства С. М. Кирова, 3-я авиадесантная бригада получает его имя, после чего ее полное наименование звучит как «3-я авиационная десантная бригада Особого Назначения имени С. М. Кирова».

В этом же году в Москве был создан Центральный Аэроклуб СССР (ЦАК), которому позже будет присвоено имя В. П. Чкалова. Центральному аэроклубу подчинялась разветвленная сеть местных аэроклубов. С этого времени советские аэроклубы занялись массовой подготовкой кадров для авиадесантных частей: здесь готовились парашютисты, планеристы и летчики. В августе 1935 года под эгидой ЦАК в СССР были проведены первые всесоюзные соревнования парашютистов.

В июле 1935 года в Ленинградском военном округе на гатчинском аэродроме прошло испытание по десантированию парашютистов, одетых в защитные «противоипритные» костюмы и противогазы. Уровень боевых потерь от воздействия химического оружия в полной мере смогли испытать на себе все воюющие стороны Первой Мировой войны. С момента первой химической атаки у города Ипр прошло уже много времени, практически все страны обзавелись вполне действенными средствами химической защиты – пришло время рассмотреть вопросы химической защиты и подразделений воздушного десанта. Для этого в нашей стране были проведены соответствующие исследования и испытания.

Известные в СССР парашютисты-испытатели К. Ф. Кайтанов и Н. А. Евдокимов выполнили опытовый прыжок в средствах химической защиты. Выброска проводилась с высоты 400 метров с двух самолетов Р-5. Третий самолет сбросил ранцевые опрыскиватели-дегазаторы, которыми сразу после приземления воспользовались парашютисты.

В результате этих учений было установлено, что выброска парашютного десанта вполне может быть проведена на местность, зараженную химическими отравляющими веществами.

К этому времени накопившийся опыт учений и повседневной службы бригады и отдельных батальонов подсказывал о необходимости укрупнения существующих авиадесантных подразделений. В 1936 году на базе имеющихся десантных частей в Киевском военном округе формируется 13-я (командиром назначается полковник Арнольд Оттович Индзер), а на базе десантных частей Белорусского военного округа – 47-я (командиром назначается полковник Федор Филиппович Кармалюк) авиационные десантные бригады Особого Назначения. В командование 3-й авиационной десантной бригадой вступает комбриг Александр Сергеевич Зайцев, который меняет комдива В. С. Коханского, ушедшего на учебу в Военно-Воздушную Академию имени Н. Е. Жуковского и одновременно принявшего 5-й тяжелобомбардировочный корпус Забайкальского военного округа.

В 1936 году вводится штат № 015/690 (мирного времени) и № 15/690 (военного времени) авиадесантной бригады ВВС Красной Армии. Согласно этому штату в составе бригады дополнительно формируется мотомеханизированный батальон 2-х ротного состава – 189 человек. На вооружении бригады по штату находится шесть 45-мм пушек, восемнадцать 82-мм минометов, 16 легких танков, 6 бронеавтомобилей Д-8, 32 автомашины и 6 мотоциклов.

В этом же году 47-я авиадесантная бригада первой получила на вооружение легкие плавающие танки Т-37А.

Как известно, одним из первых экземпляров техники в ВДВ появился легкий танк Т-37А. Еще в 1934 году в Осконбюро Гроховского начались исследования возможности перевозки по воздуху легких танков тяжелыми бомбардировщиками. Разрабатывались варианты доставки танков посадочным способом – о парашютном десантировании, учитывая развитие авиационной техники, в то время не смели даже и мечтать. В середине 30-х годов было разработано большое количество различных вариантов подвесок для самолетов ТБ-3 и в 1935 году на Киевских учениях было перевезено несколько легких танков. После посадки самолета танкисты-десантники быстро отцепляли машину от бомбардировщика, заводили двигатель и шли в бой. Позже, в 1936 году, на Медвежьих Озерах проходили опыты по сбросу на воду легких плавающих танков с низколетящих самолетов. Работы по проектированию подвески и механизма сброса вел военный инженер Ж. Котин. Сброс техники производился с высоты 15–20 метров, но все три сброса не увенчались успехом – от удара о воду у танков проламывалось днище, и машины тонули. Дальнейшие эксперименты по сбросу техники на воду сочли ненужными. А вот возможность посадочного десантирования осталась. Таким образом, легкие танки прижились в десантных войсках.

В дополнение к бригадам, сформированным в западных военных округах, в Отдельной Краснознаменной Дальневосточной Армии формируются три

авиадесантных полка: 1 (командиром назначается М. И. Денисенко, полк дислоцирован в городе Хабаровске), 2 (командиром назначается И. И. Затевахин, полк дислоцирован в н.п. Завитинск, Амурской области) и 5-й (командиром назначается Н. Е. Тарасов, полк дислоцирован в н. п. Черниговка, Уссурийского края, в настоящее время Приморский край).

Численность личного состава в каждом полку составляла порядка 1000 человек. В Московском, Приволжском и Забайкальском военных округах нештатные отдельные батальоны особого назначения становятся штатными. В частности в ЗабВО появился штатный 4-й отдельный стрелковый батальон особого назначения.

В Московском военном округе, кроме того, формируются три нештатных парашютных полка, численностью по 1660 человек. Эти полки были дислоцированы в Ростове, Воронеже и Гороховце. Номеров эти полки на тот момент времени не имели. По всей видимости, эти полки являлись окружными базами подготовки парашютистов ВВС и сухопутных войск.

В 1936 году на маневрах МВО в районе города Вязники был высажен парашютный десант в 2200 парашютистов, вслед за которым последовал еще и посадочный десант в 3000 человек с пулеметами и легкими орудиями.

После этих учений в своем отчете комбриг Татарченко (который на учениях был посредником при соединении тяжелых бомбардировщиков, осуществлявших высадку десанта) написал: «Такую машину (ТБ-3) можно посылать в глубокий тыл противника лишь при условии неоспоримого превосходства в воздухе хотя бы лишь на время операции. В противном случае можно летать только ночью. Но в короткие летние ночи тихоходный ТБ-3 далеко в тыл не улетит».

Как пример, необходимо привести технологию десантирования с самолета ТБ-3. Это был изначально не приспособленный к выброске парашютистов дальний бомбардировщик. Однако положение обязало этот самолет заниматься тем, к чему его не планировали. Десантники размещались внутри бомбардировщика, где придется: в бомбоотсеке, в полостях крыла за бензобаками, в кабинах экипажей – всего можно было втолкнуть в самолет 18 парашютистов (а с 1935 года, после проведенных усовершенствований, самолет мог принять 30–35 десантников). При этом парашютисты в некоторые места самолета забирались буквально ползком, и сидели (или лежали) там, в полной темноте, все время полета. Потом, по сигналу выпускающего, они выбирались из своих «нор», перебирались на крыло, откуда и совершался прыжок.

Это сейчас выброска происходит в два, а то и в четыре потока, а в то время для обеспечения кучности приземления десанта, выход был только один: парашютисты под набегающим потоком воздуха, держась за специальные леера, переходили прямо по крылу самолета к точке отделения, там замирали, и, получив сигнал, все вместе покидали самолет. К примеру, для того, чтобы добраться до крайней точки отделения на левом крыле ТБ-3, необходимо было выйти вначале

в люк на правое крыло самолета, затем, держась за поручень, необходимо было подняться к двигателям (к передней кромке крыла), перебраться по фюзеляжу на левое крыло, а там, держась за специальную веревку, переползти до крайней точки отделения. Все это время в лицо десантника бьет набегающий поток воздуха (километров 180 в час), происходит это на значительной высоте, и одно неосторожное движение запросто может привести к гибели<sup>28</sup>.

Весной 1936 года в районе станции Оловянная (ЗабВО) силами 29-й тяжелобомбардировочной бригады проводилось массовое парашютное десантирование 4-го осбОН и посадочное десантирование двух стрелковых батальонов с пулеметами, противотанковыми, полевыми и безоткатными пушками.

В июне 1936 года на учениях Московского военного округа силами 4, 11, 23-й тяжелобомбардировочных бригад (всего 111 самолетов ТБ-3) в районе Выезды выбросили парашютный десант в 2 000 человек, а в районе города Сейм – посадочный десант в количестве 3 000 человек с тяжелым вооружением и техникой – самолетами были доставлены 76,2-мм горные орудия, автомобили ГАЗ-А, танкетки Т-27.

22 сентября 1936 года на маневрах БелВО был высажен парашютный десант в количестве 1 800 человек из состава 3-й адбрОН (496 человек), четырех нештатных батальонов особого назначения МВО и отряда парашютистов Осоавиахима под командованием капитана А. А. Белоусова<sup>29</sup>.

На этих же учениях по воздуху на дальнейшее расстояние была перевезена 84-я стрелковая дивизия – 5 272 человека с орудиями, броневиками и легкими танками.

Присутствовавший на этих маневрах английский генерал Арчибальд Уэйвелл откровенно заявил: «Я никогда бы не поверил в возможность подобной операции, если бы не видел ее сам!». При этом в своем отчете, отосланном в военное министерство, Уэйвелл критически отнесся к проведению воздушно-десантных операций, обратив внимание на то, что разбросанными на большой площади парашютистами невозможно управлять.

Однако с нашей стороны реакция была совершенно иной – по результатам этих учений народный комиссар обороны К. Е. Ворошилов отметил: «Первый и труднейший этап авиадесантного дела – массовое освоение выброски войск – можно считать пройденным вполне удовлетворительно».

Введенный в действие 30 декабря 1936 года Временный полевой устав РККА в статье 7 гласил: «Парашютно-десантные части являются действенным средством для дезорганизации управления и работы тыла противника. Во взаимодействии с войсками, наступающими с фронта, парашютно-десантные части

<sup>28</sup> Представьте разницу с прыжком из современного самолета!

<sup>29</sup> Во время этого десанта впервые десантники были одеты в пятнистое маскировочное обмундирование, а не в синие комбинезоны, как это было прежде.

могут оказать решающее влияние на полный разгром противника на данном направлении».

Летом 1937 года на учениях под Харьковом выброску парашютного десанта осуществляли самолеты ТБ-3 15-й и 21-й тяжелобомбардировочных авиабригад. Десантников с воздуха поддерживали истребители-штурмовики ИП-1. После того, как парашютисты захватили посадочную площадку, самолетами Р-5 им были доставлены станковые пулеметы и три 45-мм противотанковые пушки.

### **1.3 Реорганизация воздушно-десантных соединений и частей в 1938–1940 годах**

К лету 1938 года было принято решение сформировать на базе имеющихся воздушно-десантных<sup>30</sup> частей однотипные бригады с организационно-штатной структурой, схожей со структурой общевойсковых частей. При этом из имеющихся десантных частей был изъят авиационный компонент – авиаэскадрильи и авиаотряды. Это впоследствии сказалось на уровне воздушно-десантной подготовки, так как командиры бригад для ее организации должны были сами согласовывать «воздушный транспорт» с командирами авиационных соединений<sup>31</sup>.

В сжатые сроки (а в СССР другие сроки никогда и не ставились) всего было сформировано шесть отдельных воздушно-десантных бригад:

- 201-я вдбр им. С. М. Кирова ЛенВО г. Пушкин (сформирована на базе наземных частей 3-й адбрОН, командир И. С. Безуглый, военный комиссар В. Д. Юматов);

- 202-я вдбр ОКДВА г. Хабаровск (на базе 1-го адп, командир М. И. Денисенко, военный комиссар И. А. Лобанов) сформирована директивой начальника штаба ДВФ № 15/1/00238 от 22 августа 1938 года и соответствующей директивой Начальника Генерального Штаба Красной Армии;

- 204-я вдбр КВО г. Житомир (сформирована на базе наземных частей 13-й адбрОН, командир В. А. Глазунов, военный комиссар П. И. Барилко);

---

<sup>30</sup> Вместо «воздухо-десантных» теперь стал применяться такой термин – «воздушно-десантные».

<sup>31</sup> В послевоенное время подобные фокусы повторялись не раз – вначале у командиров воздушно-десантных корпусов отобрали транспортную авиацию, затем, уже в восьмидесятых годах, командиров десантно-штурмовых бригад лишили приданных вертолетных полков... ни к чему хорошему это не приводило, но, тем не менее, повторялось с постоянной периодичностью.



- 211-я вдбр ОКДВА Уссурийский край, н. п. Черниговка (сформирована на базе 5-го адп, командир полковник Н. Е. Тарасов, военный комиссар И. Д. Тулупов);

- 212-я вдбр ОКДВА н. п. Куйбышевка-Восточная Амурская области (на базе 2-го адп, командир И. И. Затевахин, военный комиссар Н. Г. Березовский) сформирована приказом по 2-й отдельной Краснознаменной Армии ДВФ № 00677 от 10.06.38 г.;

- 214-я вдбр БелВО г. Марьина Горка (сформирована на базе наземных частей 47-й адбрОН, командир А. Ф. Левашов, военный комиссар Тугунов).

После переформирования все воздушно-десантные бригады были переданы в подчинение сухопутных войск. Каждая воздушно-десантная бригада по штату имела 1 689 человек личного состава и включала в себя:

- один парашютный батальон;
- один мотомеханизированный батальон;
- артиллерийский дивизион;
- подразделения обеспечения.

По итогам 1938 учебного года по всем видам боевой и политической подготовки 202-я овдбр (под командованием майора М. И. Денисенко) заняла первое место и была награждена переходящим Красным Знаменем Военного Совета.

В 1939 году в Московском военном округе три внештатных парашютных полка становятся штатными воздушно-десантными полками и получают свои номера:

- 1-й особый воздушно-десантный полк (Ростов);
- 2-й особый воздушно-десантный полк (Гороховец);
- 3-й особый воздушно-десантный полк (Воронеж).

В 1939 году при совершении показательного прыжка особой сложности на одном из подмосковных аэродромов погиб один из родоначальников воздушно-десантных войск Яков Давидович Мошковский.

В докладе наркома обороны К. Е. Ворошилова о реорганизации РККА от 15 ноября 1939 года приведена штатная численность воздушно-десантных частей: 6 бригад общей численностью личного состава 9 420 человек (в среднем по 1 570 человек в бригаде). На основании доклада, можно сделать вывод, что три полка Московского военного округа и несколько отдельных батальонов в структуру воздушно-десантных частей к 15 ноября уже не входили, но, тем не менее, продолжали существовать так же, как, к примеру, центральная парашютная школа в Москве, являвшейся крепкой кузницей кадров в те же самые воздушно-десантные войска<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Суконкин А. Десант страны Советов.

В 1940 году начальник ВВС РККА докладывал Сталину: «Существующие на вооружении самолеты ТБ-3 не удовлетворяют всем требованиям десантно-транспортного самолета и, кроме того, они имеются в ограниченных количествах».

К этому времени СССР закупил в США несколько транспортных самолетов «Дуглас», аналог которого называли ПС-84 и начали серийно производить на отечественных авиационных заводах. Специально для ВДВ был разработан вариант самолета, который получил название ПС-84К, отличием которого была дополнительная дверь в левом борту – для обеспечения выброски десанта в два потока. В конце мая 1940 года этот самолет на Центральном аэродроме осмотрел нарком обороны К. Е. Ворошилов. Войсковые испытания самолета начались спустя две недели, и 17–18 июня с самолета ПС-84К на аэродроме Рельбицы под Ленинградом проводилось опытовое десантирование подразделения 201-й воздушно-десантной бригады. Десантирование проводилось в два потока – в обе двери, и на все ушло не более 14 секунд. В отчете было указано: «Самолет ПС-84К в десантном варианте значительно лучше самолета ТБ-3...».

В августе 1940 года в воздушно-десантных войсках прошли очередные крупные учения. Задача десанта (подразделения 201-й бригады) состояла в захвате аэродрома Мигалово (в районе нынешней Твери). Для выброски парашютистов привлекались экипажи 3-го и 7-го тяжелобомбардировочных авиационных полков. Сначала 26 самолетов ТБ-3 над аэродромом выбросили парашютно-десантный батальон, после чего им сбросили грузы с трех самолетов Р-5. Кроме того, один ТБ-3 на парашютах сбросил два мотоцикла и два грузовых мешка. После захвата аэродрома последовал посадочный десант – на самолетах ТБ-3 было доставлено девять танков Т-37А и две артиллерийские батареи 76-мм и 45-мм орудий. Так уж распорядилось время, это были последние крупные воздушно-десантные учения с высадкой бронированной техники и орудий. После была война, на которой подобные операции по ряду причин не проводились.

В акте приемки Тимошенко от Ворошилова Наркомата Обороны в части, касаемой воздушно-десантных войск, было сказано: «Авиадесантные части не получили должного развития. Существующая двойственность подчинения – по линии УБП (боевая подготовка) и по линии ВВС (снабжение специальным имуществом и обеспечение самолетами) – отрицательно сказывается на управлении и боевой подготовке авиадесантных частей. Организация воздушно-десантных частей (маломощные бригады) отстает от современных требований и требует пересмотра в сторону создания более сильных соединений. Внимание к парашютному спорту и его развитию ослаблены».

В итоге в ноябре 1940 года воздушно-десантные бригады переводятся на новый штат, в результате чего из бригад изымается «посадочный эшелон», а все батальоны именовются «парашютно-десантными». Численность личного состава бригады при этом возросла вдвое.

Структура бригады:

- управление бригады;
- четыре парашютно-десантных батальона;
- школа младших командиров;
- разведывательно-самокатная рота;
- тыл бригады.

С 26 февраля 1941 года в Киевском Особом военном округе в 141-й стрелковой дивизии (37-го стрелкового корпуса 5-й армии) и в 169-й стрелковой дивизии (55-го стрелкового корпуса 6-й армии) по два батальона в каждой проходят парашютную подготовку, а остальные части дивизии готовятся к возможным действиям в качестве посадочного воздушного десанта.

Во время героического перелета советского женского экипажа под руководством Валентины Степановны Гризодубовой на специальном рекордном самолете «Родина» после получения сигнала об аварийной посадке самолета, 202-я воздушно-десантная бригада по указанию командующего ВВС 2-й Отдельной Краснознаменной Дальневосточной Армии комдива Я. Сорокина сформировала поисково-спасательную группу. На самолете ТБ-3РН поисково-спасательная группа вылетела в район приземления рекордного самолета.

Однако в полете произошло столкновение с самолетом «Дуглас», который пилотировал Герой Советского Союза флагманский штурман ВВС 2-й ОКДА комбриг Бряндинский. Оба самолета рухнули на землю. Из ТБ-3РН удалось спастись только несколькими десантникам, в том числе командиру спасательной группы А. И. Олянишину.

Несмотря на собственную катастрофу и гибель основной части поисково-спасательной группы (погибло 16 человек и несколько человек было тяжело ранено), десантники приступили к поиску летчиц. На следующий день группа вышла к месту посадки самолета, затем обнаружили обессиленную Марину Раскову, которая перед вынужденной посадкой покинула самолет с парашютом. За выполнение этого сложного задания участники спасательной операции были награждены орденами Красной Звезды<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Похожий пример можно привести от декабря 1995 года: разведчики 14-й брСН ДВО выполняли похожую задачу в горах Сихотэ-Алиня на стыке Приморского и Хабаровского краев, когда там, в труднодоступном районе, упал и разбился самолет Ту-154, летевший из Южно-Сахалинска в Хабаровск. Разведчики нашли разбившийся самолет и подготовили посадочную площадку для вертолетов, после чего занимались выносом тел погибших пассажиров и членов экипажа.

### 1.3.1 Вооружение десанта в 1936 – 1941 годах

К этому времени стрелковое вооружение десантников пополнилось 7,62-мм пистолетами ТТ и пистолетами-пулеметами под тот же патрон ППД-40 и ППШ-41, необходимость наличия которых ярко продемонстрировала короткая война с финнами. Более того, их насыщенность в ВДВ была даже выше, чем в пехотных подразделениях.

Так же в бригадах появились 7,62-мм самозарядные винтовки СВТ-38, СВТ-40 и их короткие варианты (карабины) СВТ-40К и автоматические АВТ-40. При этом с вооружения (непонятно почему) были сняты винтовочные гранатометы. У снайперов на вооружении оставались винтовки Мосина и снайперские самозарядные винтовки СВТ-40.

Появилось у десантников и новое оружие – ранцевые огнеметы РОКС-2, число которых в бригаде по штату было немалым – 288. Имея снаряженную массу ранцевого огнемета 23 кг (включая 10 литров вязкой огнесмеси), огнеметчик мог сделать 6–8 коротких или 1–2 затяжных огневых выстрела на дальность 35–40 метров. Мощнейшее оружие ближнего боя, которое могло создать перевес сил на коротких дистанциях или полностью решить исход боя в городских кварталах.

В зенитно-пулеметных ротах появились крупнокалиберные зенитные пулеметы ДШК и счетверенные 7,62-мм «Максимы» – это оружие вполне соответствовало требованиям времени и обеспечивало необходимый уровень ПВО подразделений воздушного десанта.

7,62-мм пистолет ТТ (Тула, Токарев) был принят на вооружение в 1931 году, но широкое распространение получил только в конце 30-х годов. Пистолет имел длину 195 мм, вес 940 грамм, прицельная дальность стрельбы из него составляла 50 метров. Начальная скорость пули в 420 м/с придавала оружию довольно приличную кучность боя. Пистолет имел магазин на 8 патронов, которые можно было выпустить за 10–15 секунд.

В 1940 году был принят на вооружение пистолет-пулемет Дегтярева ППД-40. Пистолет-пулемет имел длину 788 мм, вес 5,4 кг, дисковый магазин вмещал 71 патрон. Дальность практической стрельбы из ППД-40 составляла 200–300 метров, тогда как оружие имело прицел секторного типа с насечками до 500 метров. Боевая скорострельность составляла 100–120 выстрелов в минуту. Всего в 1940 и 1941 годах советской промышленностью было выпущено 87 тысяч единиц этого оружия. В начале войны из-за технических сложностей изготовления пистолет-пулемет ППД был снят с производства.

В декабре 1940 года на вооружение РККА был принят более технологичный в производстве пистолет-пулемет Шпагина ППШ-41. Он имел длину 842 мм и вес 5,3 кг. Пистолет-пулемет комплектовался дисковым магазином на 71

патрон, но в 1944 году его сменил более дешевый в производстве секторный магазин на 35 патронов. Прицельная дальность стрельбы не превышала 200 метров. Боевая скорострельность составляла 100 выстрелов в минуту. ППШ-41 стал самым массовым пистолетом-пулеметом Второй Мировой войны. Всего было изготовлено более шести миллионов единиц этого оружия.

Также на вооружении РККА состояли и самозарядные винтовки СВТ-38 и СВТ-40. Эти винтовки имели длину 1226 мм, вес 4,55 и 4,3 кг соответственно, дальность стрельбы составляла 1500 метров, емкость магазина 10 патронов. Практическая скорострельность равнялась 25 выстрелам в минуту. Впоследствии, во время войны, Красная Армия столкнулась с определенными трудностями эксплуатации этого оружия – тонкая автоматика винтовки требовала высокой оружейной дисциплины, чего невозможно было достичь с мобилизуемым контингентом, в результате чего винтовки в крестьянских руках часто отказывали в стрельбе. Вдобавок ко всему сложность изготовления этого оружия не позволила, в отличие от винтовки Мосина или ППШ, развернуть их расширенное производство. К середине войны винтовки были сняты с вооружения и остались только у снайперов – они знали им настоящую цену, умели ухаживать за этим оружием и уничтожили из СВТ немало живой силы врага.

К 7,62-мм винтовкам был принят на вооружение прибор бесшумной и беспламенной стрельбы «Брамит», с помощью которого специальными патронами можно было вести прицельный огонь с уровнем звука, не позволяющим идентифицировать место расположения стрелка уже с расстояния 100 метров.

В зенитных подразделениях Красной Армии встал на службу крупнокалиберный пулемет конструкции Дегтярева и Шпагина образца 1938 года. На колесном ходу он имел вес 155 кг, длину 1 626 мм, дальность стрельбы составляла 3 500 метров. Пулемет снаряжался лентой на 50 патронов калибра 12,7-мм. Боевая скорострельность составляла 80 выстрелов в минуту. Мощь огня этого оружия позволяла успешно бороться так же и со многими образцами наземной техники врага – ДШК свободно пробивал бронетранспортеры и легкие танки Вермахта.

В ходе начавшейся войны остро встал вопрос оснащения советской пехоты противотанковыми ружьями. К концу 1941 года на вооружение РККА были приняты два образца таких ружей: ПТРД конструкции Дегтярева и ПТРС конструкции Симонова.

14,5-мм противотанковое ружье Дегтярева было принято на вооружение 29 августа 1941 года и сразу запущено в массовое производство. Вес в боевом положении составлял 17,3 кг, длина 2 000 мм. Начальная скорость 64-граммовой пули составляла 1 012 м/с и позволяла прицельно стрелять на дальность 600 метров, пробивая на этой дальности броню толщиной 25–40 мм. Боевая скорострельность составляла 8–10 выстрелов в минуту. В течение 1941 года всего бы-

ло выпущено 600 ружей, в 1942 году выпуск ружей составил уже 184 800 штук. ПТРД производился до января 1945 года и всю войну с успехом применялся советской пехотой.

Зачастую для поражения огневых точек противника применялись противотанковые ружья – избыточная мощь этого оружия позволяла долго не возиться с немецкими пулеметчиками.

Так же 29 августа 1941 года на вооружение РККА было принято еще одно противотанковое ружье ПТРС – конструкции Симонова. Отличием от ПТРД стала самозарядная схема и наличие пятизарядного магазина. Вес в боевом положении составлял 20,9 кг, длина – 2 200 мм. Практическая скорострельность была доведена до 15 выстрелов в минуту. До 1 500 метров была повышена прицельная дальность стрельбы – в частности это позволило бороться с самолетами противника. Это противотанковое ружье так же выпускалось до конца войны.

Общее число произведенных в годы войны противотанковых ружей ПТРД и ПТРС оценивается в 400 тысяч штук.

Ручная граната Дьяконова РГД-33 была принята на вооружение в 1933 году. Граната имела вес 600 грамм, радиус поражения осколками до 25 метров, а при надетой «осколочной рубашке» и до 100 метров. Гранату можно было бросить на 30–40 метров. Эта граната успешно показала себя как в предвоенных конфликтах, так и во время Великой Отечественной войны.

Оборонительная граната Ф-1 конструкции Ф. И. Храмеева была принята на вооружение в 1939 году. Корпус гранаты изготовлялся из чугуна и при разрыве давал большое количество осколков. Отдельные осколки имеют энергию, достаточную для поражения живой силы на дальности до 200 метров. Граната весит 600 грамм, время горения запала составляет 3,2–4,2 секунды. Граната до настоящего времени находится на вооружении не только Российской армии, но и многих армий мира.

Ранцевый огнемет В. Н. Ключева и М. П. Сергеева РОКС-2 был принят на вооружение РККА непосредственно перед войной. Он имел вес в снаряженном состоянии 23 кг, вмещал 9 литров огнесмеси и мог произвести 8 выстрелов на дальность до 45 метров. Огнемет являл собой мощное оружие ближнего боя и вполне уверенно занял свою нишу в системе вооружения воздушно-десантных войск.

Легкие плавающие танки Т-37А, состоящие на вооружении авиадесантных бригад были приняты на вооружение в 1933 году и серийно производились на заводе № 37 (в городе Москве) с 1933 по 1936 годы. Всего было выпущено 1 909 линейных танков, 643 радиотанка Т-37ТУ и 75 химических (огнеметных) танков. Танк имел клепанный герметичный корпус из катаных броневых листов, что позволяло ему плавать. Для увеличения плавучести к надгусеничным полкам слева и справа крепились поплавки, заполненные пробкой. Движение на

плаву обеспечивалось гребным винтом, расположенным в корме корпуса. Танк оснащался двигателем ГАЗ-АА мощностью 40 л. с. Линейные машины радиостанциями не оснащались.

Легкий плавающий танк Т-38 являлся продолжением конструкции танка Т-37А - от предшественника у них осталась ходовая часть. Башню с пулеметом перенесли с правого борта на левый. Машина серийно выпускалась на двух предприятиях: на заводе № 37 в Москве и на Горьковском автомобильном заводе. Выпуск продолжался в течение 1936–1939 годов. Всего было выпущено 1 375 танков. В силу своих конструктивных особенностей новый танк более устойчиво держался на воде в отличие от предшественника. Машина оснащалась двигателем ГАЗ-АА мощностью 40 л. с. Позже на эти танки начали ставить двигатель ГАЗ-М1 мощностью 50 л. с. Некоторые танки могли оснащаться радиостанциями 71-ТК-1.

В 1940 году на вооружение РККА был принят еще один легкий танк – Т-40. Эта машина была разработана конструкторским бюро 37-го завода под руководством главного конструктора Н. А. Астрова в 1939 году. Корпус танка изготовлен из катанных броневых листов, соединенных клепкой и сваркой. Как и на Т-38 силовая установка (двигатель ГАЗ-11 мощностью 85 л. с.) установлена в средней части корпуса, а башня смещена влево. Серийное производство танка длилось до сентября 1941 года и всего было выпущено 668 машин. Все танки этого типа оснащались радиостанциями 71-ТК-1. Часть этих машин поступила на вооружение создаваемых воздушно-десантных корпусов.

Боевая масса танка – 5,9 т; максимальная скорость на суше – 46 км/ч, на плаву – 6 км/ч; запас хода – 220–300 км; экипаж – 2 человека. Вооружение: один 12,7-мм пулемет ДШК (боекомплект 500 патронов) и один 7,62-мм пулемет ДТ (боекомплект 2 016 патронов)<sup>34</sup>.

### **1.3.2 Транспортно-десантная авиация и воздушно-десантная техника в 1936–1941 годах**

В 1930 году совершил свой первый полет новый тяжелый четырехмоторный самолет АНТ-6, а уже в апреле 1932 года началось его массовое производство под названием ТБ-3-4М-17 или просто ТБ-3. К 1934 году самолет получил ряд усовершенствований, которые в основном касались увеличения тяги двигателей, а так же новое обозначение ТБ-3-4М-34Р.

С ТБ-3, так же как и с его старшим братом ТБ-1, связаны все массовые выброски десанта в тридцатых годах. Можно уверенно говорить, что ТБ-3 стал главным воздушным извозчиком советских десантников. Оба самолета

---

<sup>34</sup> Суконкин А. Десант страны Советов.

обладали одним существенным недостатком: затрудненным покиданием машины десантом.

Для совершения прыжка парашютисту необходимо было вначале выбраться на крыло или фюзеляж самолета. Это производилось при приближении к району выброски, о чем штурман самолета извещал парашютистов поднятым белым флажком. По цепочке быстро передавалась команда «Приготовиться!», после чего десантники начинали выбираться наружу для прыжка. Проще всего было занятие правой плоскости – туда вел люк из грузовой кабины. На левое крыло было необходимо вылезать через кабину командира экипажа.

Самым же сложным был выход через пулеметные фюзеляжные турели – десантники осторожно выбирались наверх через узкие лазы, после чего садились «верхом» на обшивку фюзеляжа. Для турельного десантирования назначали только самых сильных и ловких бойцов. Кроме того, по два человека становилось у раскрытых бомболюков, а у посадочной дверки экипажа – десантники, находившиеся в рубке радиста и грузовом отсеке.

Каждый парашютист надевал на кисть правой руки страховочную резинку<sup>35</sup>, после чего, ухватившись за скобы, борясь с сильными порывами ветра и потоками воздуха от двигателей, ожидал команды выпускающего. Последний находился в носовой турели, высунувшись из нее по пояс (чтобы быть на виду у всех) и держал поднятый вверх флажок. При выходе в точку десантирования штурман взмахивал своим флажком, выпускающий повторял этот жест, после чего начиналась выброска со всех точек. Последними машину покидали выпускающий и командир взвода – сверху они наблюдали за своими людьми.

Такая методика десантирования объяснялась тем, что весь десант внутри тесного и набитого разным оборудованием фюзеляжа, даже такого крупного, как ТБ-3, бомбардировщика, не удавалось сконцентрировать в одном месте, чтобы обеспечить возможность оставления самолета через удобную грузовую дверь (которой, впрочем, и не было) – личный состав по несколько человек размещался в различных отсеках самолета. Выброска грузов с использованием бомболюков сильно ограничивала их габариты и общее количество.

Поэтому военное руководство СССР настоятельно потребовало создать на замену бомбардировщикам машину с достаточно большими грузовой кабиной и люком в борту, через который можно быстро осуществлять десантирование людей и контейнеров с грузами. Долго искать не пришлось – с 1940 года гражданскими авиалиниями эксплуатировался пассажирский самолет ПС-84. Эта машина представляла собой не что иное, как лицензионный вариант знаменитого американского транспортного DC-3 «Дакота». Во второй половине 30-х годов Советский Союз купил у фирмы «Дуглас» около 20 DC-3, представляв-

---

<sup>35</sup> Между собой десантники ее именовали «соской».



ших собой дальнейшее развитие довольно удачного транспортника DC-2 (эти машины тоже были приобретены СССР). Самолеты использовали в основном как бомбардировщики и военно-транспортные машины в боевых действиях в Китае, у озера Хасан, на Халхин-Голе, в войне с Финляндией, а также при занятии Западной Украины, Белоруссии, Прибалтики и Бесарабии.

Бомбардировщики ТБ-3 вошли в историю авиации как первые самолеты, соединения которых способны были решать стратегические задачи. Именно на их базе в СССР впервые в мире были развернуты стратегические соединения – бригады бомбардировочной авиации, предназначавшиеся для бомбардировок территорий европейских государств и Японии. Во второй половине 30-х годов, с развитием средств ПВО и истребительной авиации, ТБ-3 перестали отвечать современным требованиям и их постепенно начали снимать с вооружения.

На 22 июня 1941 года парк ТБ-3 в ВВС составлял 516 машин, еще 25 машинами располагала авиация ВМФ. На удаленных от западной границы аэродромах ТБ-3 избежали потерь от первых воздушных ударов Люфтваффе. На фоне остальных потерь начального этапа войны ТБ-3 составляли значительную часть бомбардировочной авиации. Эти тихоходные гиганты в условиях превосходства германской авиации были особенно уязвимы днем, но успешно выполняли свои функции ночью. Уже в ночь на 23 июня ТБ-3 из состава 3-го тбап обрушили авиабомбы на войска противника в районах Сейма, Сопоткина, Радина и Венгрова. На следующий день ТБ-3 из 1-го и 3-го тбап кассетными авиабомбами нанесли удары по аэродромам в Сувалках, Можедове, Бела-Подляске и Остроленке.

В перечне сил и средств воздушно-десантных войск в 1944 году еще значилось несколько исправных самолетов ТБ-3, которые, вероятно, использовались только в учебных подразделениях.

Как уже выше отмечалось, еще одним самолетом, ставшим на долгие годы основным в воздушно-десантных войсках, был советский прототип американского C-47 «Дакота» (DC-3 «Дуглас»), который производился в СССР под наименованиями ПС-84 и Ли-2.

11 апреля 1936 года вышло постановление Совета труда и обороны о приобретении лицензии на производство самолета DC-3. В Америку отправилась комиссия. Американцы охотно согласились предоставить чертежи, шаблоны, приспособления и комплекты деталей для освоения сборки, запросив более полумиллиона долларов, и это без обучения наших специалистов и перевода чертежей в метрическую систему.

15 июля 1936 года через корпорацию «Амторг» СССР и США подписали соглашение о лицензии на производство DC-3 в Советском Союзе. Это обошлось в 207 500 долларов плюс 130 000 за образец самолета. Позднее сумма значительно выросла за счет покупки шаблонов, деталей и агрегатов. Срок до-

говора определялся в три года. Для приемки технической документации и освоения новых технологий с сентября того же года на завод фирмы «Дуглас» начали направляться группы специалистов.

ВВС РККА хотели иметь специальные транспортно-десантные машины. Требования к ним, выработанные в НИИ ВВС еще в декабре 1937 года, подразумевали проектирование двух вариантов – транспортного и санитарного. Первый перевозил 15 человек плюс 450 кг груза, второй – до 18 лежачих раненых и двух сопровождающих медиков. Экипаж в обоих случаях состоял из пилота, штурмана и стрелка. Стрелок обслуживал две огневые точки: верхнюю механизированную турель и люковую установку. В самолетах собирались поставить по пулемету ШКАС с боезапасом 500 патронов. В апреле 1938 года требования к транспортному варианту детализировали и несколько ужесточили. Суммарную полезную нагрузку подняли с 1 680 кг до 1 800 кг, предусмотрели наружную подвеску баков ПДББ-400 (для сброса горючего с парашютами), перевозку внутри фюзеляжа крупногабаритной техники (артиллерийских орудий и авиамоторов), механизацию погрузки и перемещения грузов в кабине, специальную грузовую дверь (причем с открыванием внутрь или откатыванием вбок).

31 мая 1940 года самолет на Центральном аэродроме продемонстрировали К. Е. Ворошилову. Маршалу машина понравилась.

В ходе войсковых испытаний 17 и 18 июня с ПС-84К проводилось десантирование бойцов 201-й воздушно-десантной бригады на аэродроме Рельбицы под Ленинградом. Бойцы покидали самолет через обе двери – левую и правую: на все ушло 12-14 секунд. Посадка десанта занимала около полутора минут. В выводах отчета записано: «Самолет ПС-84К в десантном варианте значительно лучше самолета ТБ-3...».

К началу войны с Германией «Аэрофлот» располагал 72 машинами ПС-84. Еще 49 самолетов принадлежали ВВС, пять – морской авиации и несколько машин – НКВД. Сразу после нападения Германии на Советский Союз большую часть гражданских ПС-84 собрали в отдельных авиагруппах и отрядах. На 25 июня в них находилось 68 ПС-84 и ДС-3, в том числе 51 самолет в составе МАГОН<sup>36</sup>. К 29 июля в пяти авиагруппах и трех отрядах насчитывалось уже 96 ПС-84. Эти самолеты приняли участие во многих важных операциях начального периода войны. Они доставляли к фронту грузы и подкрепления, вывозили раненых и эвакуированных, сбрасывали разведывательно-диверсионные группы в тылу врага, доставляли грузы для окруженных частей и соединений.

В октябре 1941 года самолеты МАГОН участвовали в переброске в район Орла 5-го воздушно-десантного корпуса. ПС-84 перевезли 5 440 человек и 12,5 т грузов. В начале октября они летали на остров Даго в Балтийском море. Туда

---

<sup>36</sup> Московская авиагруппа особого назначения.

везли горючее и боеприпасы, обратно – раненых. Летали только ночью. Аналогичную работу выполняли «Дугласы» ВВС и морской авиации.

В начале октября ПС-84 стали действовать на «воздушном мосту» в окруженный Ленинград. В среднем за день они перевозили около 150 тонн продовольствия, иногда – до 200 тонн. Обычно экипаж делал два вылета в день: первый раз взлетали до рассвета, во второй – садились в сумерках. Обратно доставляли женщин и детей, ценных специалистов, а также орудия и минометы, которые продолжали выпускать ленинградские предприятия. Стремясь спасти как можно больше людей, самолеты нещадно перегружали.

ПС-84 иногда вез 35–38 человек – почти вдвое больше нормы. Летали даже тогда, когда из-за непогоды немецкая авиация отсиживалась на земле. Одна только МАГОН вывезла из осажденного города более 29 000 человек. К 1 октября 1941 года общие потери ГВФ составили 36 ПС-84, к концу года – уже 69 (40 из них были уничтожены противником). Массовые полеты в Ленинград продолжались до января 1942 года.

Позднее авиация снабжала части 4-го воздушно-десантного корпуса и конно-механизированную группу генерала Белова, действовавшие за линией фронта. Летали ночью, совершая по два-четыре рейса за ночь. При этом экипажи каждые сутки проводили в воздухе по 8–10 часов. Парашютные мешки ПДММ<sup>37</sup> и топливные баки ПДББ-100 выбрасывали вручную из дверей. Грузы в специальной упаковке сбрасывали без парашютов с высоты 70–80 метров.

Только с 21 января по 24 февраля 1942 года (период проведения Вяземской воздушно-десантной операции) авиагруппы ГВФ потеряли 25 ПС-84, из них за неделю с 29 января по 4 февраля в районе Калуги – 16, и еще семь было повреждено. В том числе девять машин сожгла немецкая авиация на передовых аэродромах.

20 января начальник ГУ ГВФ В. С. Молоков докладывал Сталину: «Особо тяжелое положение сложилось в авиагруппах, имеющих самолеты ПС-84, летающих на фронты и на территории, занятые противником. Парк этих авиагрупп имеет урон от огня противника в размере 50 процентов списочного состава. Одна Московская авиагруппа имеет потери – 64 самолета. Пополнение убыли самолетов ПС-84 возможно лишь путем восстановления и ремонта подбитых самолетов, т. к. поступление новых, вследствие эвакуации завода № 84, прекратилось».

В апреле 1942 года началось формирование транспортных полков ВВС. Это означало кардинальное изменение концепции военно-транспортной авиации в СССР. Раньше в мирное время ее как таковой не существовало. Имелась

---

<sup>37</sup> Парашютно-десантные мягкие мешки.

лишь эскадрилья (затем полк) особого назначения под Москвой, частично выполнявшая транспортные функции, и малочисленные транспортные отряды в округах. При необходимости военные арендовали технику гражданской авиации. В случае войны для перевозок собирались мобилизовать все подходящие самолеты ГВФ, а обеспечение десантных операций возлагалось на бомбардировочную авиацию. Но к началу 1940-х годов уже накопленный опыт военных кампаний привел ВВС к необходимости иметь собственную транспортную авиацию, со специальной техникой и экипажами, подготовленными для переброски войск и воздушных десантов. Однако нехватка современных самолетов позволила реализовать эту идею лишь в 1942 году.

Было сформировано два гвардейских полка – 101-й и 102-й, со штатом 20 самолетов ПС-84<sup>38</sup> в каждом. Их объединили в 1-ю транспортную авиадивизию. Командовала дивизией известная летчица В. С. Гризодубова. 22 апреля 1942 года первые два экипажа дивизии совершили рейд к партизанам. Но уже в июле 1942 года дивизию сочли необходимым передать в Авиацию Дальнего Действия.

Применение Ли-2 в АДД постоянно расширялось. За 1942 год Авиация Дальнего Действия получила в общей сложности 221 самолет. В августе-сентябре на новую технику начали переходить полки 53-й и 62-й дивизий, ранее вооруженные бомбардировщиками ТБ-3.

К концу войны транспортный самолет Ли-2 стал самым массовым самолетом 18-й воздушной армии (в которую преобразовали АДД) – на них летали 19 авиационных полков. Всего за войну Дальняя Авиация получила 1214 самолетов этого типа.

В операциях против Японии участвовали две дивизии на Ли-2 и С-47, переброшенные с запада, плюс части из Забайкалья и с Дальнего Востока. Самолеты высаживали посадочные десанты на аэродромах в Манчжурии и снабжали горючим передовые механизированные отряды. Авиация также доставляла грузы на юг Сахалина.

Всю войну Ли-2 летали за линию фронта. Высаживали разведчиков, доставляли грузы окруженным частям и партизанским отрядам. По заданиям Разведывательного управления Генштаба совершали полеты на оккупированную территорию и еще дальше – в Польшу, Восточную Пруссию, Чехословакию, Румынию, Болгарию, Австрию. Одна только 1-я авиатранспортная дивизия (бывшая МАГОН) доставила в тыл врага 850 разведчиков. За эти рейды четыре летчика Дальней Авиации были удостоены звания Героя Советского Союза.

---

<sup>38</sup> С сентября 1942 года – Ли-2.

В 1936 году на снабжение авиадесантных частей был принят новый десантный парашют ПД-6, который обеспечивал как принудительное, так и ручное раскрытие, что позволяло гарантировать безопасную работу. Этот парашют неоднократно впоследствии модернизировался, в результате чего появились его модификации ПД-7, ПД-8 и ПД-10. В 1941 году был разработан парашют ПД-41 с перкалевым куполом квадратной формы, что означало переход на более дешевый материал, так как ПД-6 изготавливался из шелка. ПД-41 оставался на снабжении ВДВ до 1946 года – весь период Великой Отечественной войны. Этот парашют обеспечивал безопасное покидание самолета на скоростях 160–200 км/ч.

Массовое десантирование вызвало необходимость создания специальных приборов, гарантирующих безотказную работу парашютов в случае ранения десантника, потери сознания и т. п. Для этого в 1939 году братьями Дорониными был разработан прибор автоматического раскрытия парашюта ППД-1, а конструктором Л. Савичевым в 1940 году – прибор ПАС-1. Эти приборы впоследствии спасли не одну человеческую жизнь.

Помимо парашютов и парашютных приборов, в СССР полным ходом шло создание других средств десантирования. К началу сороковых годов были созданы парашютно-десантные мягкие мешки ПДММ, универсальная десантная подвеска УПД-500, индивидуальные грузовые контейнеры ГК-20 и ГК-30, парашютно-десантные универсальные ремни ПДУР – для десантирования мелких грузов, для десантирования горючего, воды и других жидкостей изготавливалась парашютно-десантная тара для жидкостей емкостью 120 литров ПДТЖ-120.

Отдельной темой можно выделить создание в СССР десантных планеров. Безусловно, что первенство в освоении этого средства десантирования принадлежит советским инженерам и конструкторам.

Первый десантный планер получил название «Яков Алкснис» – в честь командующего ВВС РККА командарма 2-го ранга Я. А. Алксниса. Планер был разработан конструктором Б. Д. Урлаповым по личной инициативе заместителя наркома обороны Маршала Советского Союза М. Н. Тухачевского. Опытный образец планера был построен в 1932 году. Он имел цельнодеревянную конструкцию, внутри крыла (размахом 28 метров) с толстым профилем размещались шестнадцать индивидуальных продольных отсеков для размещения парашютистов. Десантники весь полет должны были лежать на животе головой вперед с парашютами на спине. Над точкой десантирования в отсеках одновременно открывались люки, и десантники буквально сыпались вниз. Транспортировался этот планер самолетом-разведчиком Р-5. На практике «Яков Алкснис» применялся на учениях, проводимых осенью 1933 года. Однако из-за столь сложной схемы выброски эти планеры распространения не получили.

Так же в 1932 году для зарождающихся десантных частей конструктор В. К. Грибовский предложил свой планер Г-29, на котором пилот В. А. Степанчонок в том же году совершил первый в мире дальний перелет в «планерном поезде» по маршруту Москва – Коктебель, покрыв за 16 часов 30 минут расстояние в 1 600 километров.

Конструкторы Колесников и Цыбин разработали планер КЦ-20. Конструктор О. К. Антонов так же занимался опытными работами по созданию десантных планеров. В 1938 году Антонов приступил к проектированию транспортного планера, ставшего во время войны основным – А-7. В 1940 году планер А-7 прошел испытания и поступил на вооружение ВВС. Планер вмещал пилота и семь человек десанта с личным оружием и легкими грузами – к примеру, ротные или батальонные минометы, пулеметы «Максим». Этот планер буксировался самолетами СБ, ДБ-3ф или ТБ-3. К примеру, длина связки СБ и А-7 составляла 310 метров. Во время войны этот планер широко применялся для высадки десанта и снабжения партизан.

## ГЛАВА 2. ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА (ТРУДНОЕ ОТРОЧЕСТВО)

### 2.1 Формирование новых частей ВДВ в 1941 году<sup>1</sup>

Приказом № 0329 от 29 августа 1941 года в РККА вводится должность Командующего ВДВ и создается аппарат управления ВДВ Красной Армии. Таким образом, ВДВ были впервые выделены в самостоятельный род войск. Первым командующим был назначен В. А. Глазунов.

Приказом Наркома Обороны № 0083 от 4 сентября 1941 года «О развёртывании воздушно-десантных войск Красной Армии» в РККА начато формирование пяти новых воздушно-десантных корпусов, которым присвоены номера 6–10. Так же начато формирование пяти отдельных «маневренных» воздушно-десантных бригад с номерами 1–5. Этим приказом было предписано сформировать указанные части к 20 октября 1941 года, а привести к боевой готовности – к 1 февраля 1942 года.

Также этот приказ для подготовки кадров предписывал в городе Саратове создать курсы усовершенствования старшего и среднего командного состава с количеством слушателей в 500 человек. Кроме того, там же в Саратове, предписывалось создать планерную школу для подготовки планеристов-буксировщиков численностью переменного состава в 400 человек. Вместе с тем на базе Куйбышевского пехотного училища создавалось воздушно-десантное училище для подготовки командиров взводов всех специальностей с числом курсантов в 1 000 человек.

Для укомплектования войск шел призывной контингент 1922 года рождения, в том числе добровольцы из числа военнослужащих сухопутных войск и ВВС, годных по состоянию здоровья для службы в ВДВ.

Штатная численность ВДВ была установлена в 149 700 человек. Штатная численность воздушно-десантного корпуса – 10 328 человек, маневренной воздушно-десантной бригады – 3 824 человека, запасного воздушно-десантного полка – 3 000 человек. В ВДВ к тому времени имелось в наличии 19 367 человек:

- 1-й вдк – 3 068 человек;
- 2-й вдк – 4 200 человек;
- 3-й вдк – 3 763 человек;
- 4-й вдк – 736 человек;
- 5-й вдк – 7 600 человек.

На доукомплектование 1, 2, 3 и 4-го вдк было отведено время до 1 октября 1941 года. Сроки боевой подготовки определялись с 1 октября 1941 года по

---

<sup>1</sup> Воздушно-десантные части на начало Великой Отечественной войны представлены в приложениях 4–5.

1 января 1942 года. К 10 января 1942 года корпуса должны были находиться в боевой готовности. 1-й и 4-й вдк должны были быть дислоцированы в Приволжском военном округе, 2-й и 3-й вдк в Северо-Кавказском военном округе. 10 суток корпусам было отведено на передислокацию в установленные округа. На деле это не везде удалось осуществить.

На доукомплектование 5-го вдк (как самого многочисленного) было отведено время до 15 сентября 1941 года. Сроки боевой подготовки были определены с 15 сентября по 1 ноября 1941 года. К 10 ноября 1941 года корпус должен был находиться в боевой готовности. 5-й вдк должен был передислоцироваться в МВО через 10 суток.

Согласно этому приказу было развернуто:

- пять новых воздушно-десантных корпусов: 6, 7, 8, 9 и 10-й;
- пять отдельных маневренных воздушно-десантных бригад: 1, 2, 3, 4 и 5-я;
- десять запасных воздушно-десантных полков: (1, 2, 6 и 7-й в Приволжском военном округе; 3, 4, 8, 9 и 10-й в Северо-Кавказском военном округе; 5-й в Уральском военном округе) – для подготовки личного состава и пополнения воздушно-десантных корпусов, в том числе и младшего начсостава.

Дислокация запасных (учебных) воздушно-десантных полков планировалась следующей:

- 1-й запасный воздушно-десантный полк (п. Гнаденфлор);
- 2-й запасный воздушно-десантный полк (ст. Мокроус, Саратовской области);
- 3-й запасный воздушно-десантный полк (г. Сталинград);
- 4-й запасный воздушно-десантный полк (г. Орджоникидзе, командир капитан Трубачев, затем майор Мокшин);
- 5-й запасный воздушно-десантный полк (г. Раменское, прибыл из УрВО);
- 7-й запасный воздушно-десантный полк (г. Миусс).

26 декабря 1941 года 6, 8, 9 и 10-й запасные воздушно-десантные полки не закончив формирование, были расформированы. Штатная численность сформированных запасных воздушно-десантных полков составила 3 026 человек.

Формировались и авиационные части ВДВ: авиационные эскадрильи в корпусах и авиационные отряды в отдельных маневренных бригадах.

В октябре 1941 года в Приволжском военном округе были полностью сформированы 2-я отдельная маневренная воздушно-десантная бригада (г. Зельман Саратовской области, командир бригады Г. Т. Василенко) и 3-я отдельная маневренная воздушно-десантная бригада (г. Унтервальден Саратовской области, командир бригады С. П. Степанов).

В декабре 1941 года в Уральском военном округе была сформирована 1-я маневренная воздушно-десантная бригада (в г. Киров, командир бригады Тарасов).



1 ноября 1941 года на Закавказском фронте была сформирована 4-я маневренная воздушно-десантная бригада (г. Грозный, командир бригады Красовский).

В Сталинградском военном округе была сформирована 5-я маневренная воздушно-десантная бригада (г. Сталинград, командир бригады Решетников).

В соответствии с приказом НКО от 4 сентября 1941 года к 30 ноября 1941 года было предписано сформировать в составе ВДВ для воздушно-десантных корпусов – 10 отдельных авиационных эскадрилий, для отдельных маневренных воздушно-десантных бригад – 5 отдельных авиационных отрядов и летно-испытательный отряд при командовании ВДВ.

Впоследствии, 3 августа 1942 года авиационные части ВДВ были реорганизованы, а при запасных воздушно-десантных полках были сформированы 5 отдельных отрядов самолетов У-2. Летно-испытательный отряд переформирован в опытно-испытательный полигон. Еще позже, 31 августа 1943 года, при проведении очередной реорганизации отряды самолетов У-2 были расформированы.

По состоянию на 1 октября 1941 года в составе войск Красной Армии значились следующие части и соединения ВДВ:

- 1-й вдк (1, 204 и 211-я вдбр) – на переформировании в Приволжском военном округе;
- 2-й вдк (2, 3, 4-я вдбр) – в подчинении командующего Юго-Западным Фронтом в составе Действующей Армии в процессе передислокации в город Орджоникидзе;
- 3-й вдк (5, 6, 212-я вдбр) – в подчинении командующего 40-й армией Юго-Западного Фронта в составе Действующей Армии;
- 214-я вдбр в подчинении командующего Юго-Западным Фронтом в составе Действующей Армии;
- 4-й вдк (7, 8, часть сил 214-й вдбр) – на переформировании в Приволжском военном округе;
- 5-й вдк (10, 201, 9-я вдбр) в районе Мценска.

Кроме того, в процессе формирования находились следующие части и соединения 6-й вдк (командир корпуса А. И. Пастревич) на формировании в Московском Военном Округе (г. Котельнич) в составе:

- 11-й вдбр (М. Семашко);
- 12-й вдбр (М. А. Ушаков);
- 13-й вдбр (Глухов).

7-й вдк (командир корпуса И. И. Губаревич) на формировании в Приволжском военном округе (г. Мариенталь) в составе:

- 14-я вдбр (А. С. Вельможин);
- 15-я вдбр (Мамгур);
- 16-я вдбр (Цыганков).

8-й вдк (командир корпуса В. А. Глазков) на формировании в Приволжском военном округе (г. Экгейм) в составе:

- 17-я вдбр (Макаренко);
- 18-я вдбр (Герасимов);
- 19-я вдбр (Котляров).

9-й вдк (командир корпуса И. С. Безуглый) на формировании в Приволжском военном округе (ст. Безымянная Саратовской области) в составе:

- 20-я вдбр (Ю. О. Быков);
- 21-я вдбр (Г. П. Кетов);
- 22-я вдбр (П. Н. Федотов) вдбр.

10-й вдк (командир корпуса Н. П. Иванов) на формировании в Приволжском Военном Округе (г. Саратов) в составе:

- 23-я вдбр (Мильский);
- 24-я вдбр (Лобанов);
- 25-я вдбр (П. П. Внук).

2-я и 3-я омвдбр в Приволжском военном округе в стадии формирования.

А также в трех округах приступили к формированию маневренных бригад:

- 1-я омвдбр – формировалась в Московском военном округе;
- 4-я омвдбр – формировалась в Северо-Кавказском военном округе;
- 5-я омвдбр – формировалась в Сталинградском военном округе.

Процесс формирования новых частей ВДВ длился с конца августа по декабрь 1941 года, после чего во вновь сформированных частях началась боевая подготовка.

К этому же времени в ВДВ шел и обратный процесс переформирования – 6 ноября 1941 года 3-й вдк (первого формирования), завязший в оборонительных боях в районе Курска, был переформирован в 87-ю стрелковую дивизию (второго формирования). Командиром дивизии был назначен полковник А. И. Родимцев. Сразу после переформирования дивизии была поставлена задача выбить немецкие части из города Тим. Бои за город продолжались неделю, и в результате упорных боев дивизия выбила немцев из города. К январю 1942 года 87-я сд была преобразована в 13-ю гвардейскую стрелковую дивизию.

В ноябре 1941 года в Северо-Кавказском военном округе в городе Ейск, а затем в городе Ессентуки Краснодарского края с привлечением части личного состава 3-го вдк (первого формирования) был сформирован новый 3-й воздушно-десантный корпус (второго формирования) в составе 5, 6 и 212-й вдбр.

В декабре 1941 года 1-й вдк был передислоцирован в город Люберцы Московской области. К январю 1942 года 6, 7, 8, 9 и 10-й вдк были передислоцированы в Московский военный округ:

- 6-й вдк передислоцирован в г. Ногинск Московской области (командир корпуса генерал-майор А. И. Пастревич);

- 11-я и 12-я вдбр в г. Электросталь;
- 13-я вдбр в г. Глухов;
- 7-й вдк передислоцирован в г. Москва (командир корпуса генерал-майор И. И. Губаревич); части корпуса дислоцированы вместе с управлением корпуса;
- 8-й вдк передислоцирован в г. Щелково (по другим данным в соответствии с распоряжением Ставки ВГК с 15 декабря 1941 года корпус был перемещен во Внуково Московской области, командир корпуса генерал-майор В. А. Глазков); бригады дислоцированы вместе с управлением корпуса;
- 9-й вдк передислоцирован в г. Киржач Ивановской области (командир корпуса генерал-майор И. С. Безуглый, затем генерал-майор М. И. Денисенко); бригады дислоцированы вместе с управлением корпуса;
- 10-й вдк передислоцирован в г. Внуково Московской области (командир корпуса полковник Н. П. Иванов); бригады дислоцировались вместе с управлением корпуса.

На 1 января 1942 года в составе ВДВ находились следующие части и соединения<sup>2</sup>:

- штаб ВДВ;
  - части Управления ВДВ:
  - 14-й узел связи командования ВДВ;
  - авиаэскадрилья связи;
  - 3370-й склад парашютно-десантного имущества;
  - 24-я авторемонтная рота;
  - 37-й отдельный воздухоплавательный полк;
  - 1, 2, 3, 4, 5, 7-й запасные воздушно-десантные полки;
  - Куйбышевское военно-парашютное училище;
  - Астраханская военная авиационно-планерная школа пилотов ВДВ;
  - Саратовская военная авиационно-планерная школа пилотов ВДВ;
  - Резерв Ставки:
  - 4-й вдк (8, 9, 214-я вдбр);
  - 7-я вдбр;
  - 250-й посадочный воздушно-десантный полк;
  - 43-я армия Западного фронта имела в оперативном подчинении:
  - 5-й вдк (10-я и 201-я вдбр);
- Московский военный округ:
- 1-й вдк (1, 204, 211-я вдбр);
  - 6-й вдк (11, 12, 13-я вдбр);
  - 7-й вдк (14, 15, 16-я вдбр);
  - 8-й вдк (17, 18, 19-я вдбр);

---

<sup>2</sup> Суконкин Алексей. Десант Страны Советов.

- 9-й вдк (20, 21, 22-я вдбр);
  - 10-й вдк (23, 24, 25-я вдбр);
  - 1, 2, 3-я омвдбр;
- Сталинградский военный округ:
- 5-я омвдбр;
- Северо-Кавказский военный округ:
- 2-й вдк (2, 3, 4-я вдбр);
  - 3-й вдк (5, 6, 212-я вдбр);
  - 4-я омвдбр;
- Забайкальский военный округ:
- б/н опдб 17-й Армии;
- Дальневосточный фронт:
- 202-я овдбр 15-й Армии.

## 2.2 Новые формирования 1942–1943 годов

16 августа 1942 года выходит Постановление ГКО № 2178с о восстановлении восьми воздушно-десантных корпусов и пяти отдельных маневренных воздушно-десантных бригад. Приказ на формирование был отдан 20 сентября 1942 года. Осенью формируются новые воздушно-десантные корпуса, получившие номера 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10-й, а также пять новых маневренных воздушно-десантных бригад: 1, 2, 3, 4 и 5-я.

К 1 октября 1942 года в составе вновь сформированных корпусов уже числились бригады второго формирования:

- 1-й вдк (1, 204, 211-я вдбр);
- 4-й вдк (8, 9, 214-я вдбр);
- 5-й вдк (7, 10, 201-я вдбр);
- 6-й вдк (11, 12, 13-я вдбр);
- 7-й вдк (14, 15, 16-я вдбр);
- 8-й вдк (17, 18, 19-я вдбр);
- 9-й вдк (20, 21, 22-я вдбр);
- 10-й вдк (23, 24, 25-я вдбр),
- 1, 2, 3, 4 и 5-я отдельные маневренные воздушно-десантные бригады.

По новым штатам №№ 035/10-035/25 корпус должен был иметь в своем составе 9 930 человек, отдельная маневренная воздушно-десантная бригада по штатам №№ 035/13-035/25 – 3 206 человек. Парашютно-десантный батальон имел по штату 656 человек.

Для развертывания новых воздушно-десантных частей привлекался личный состав 202-й вдбр и двух отдельных парашютно-десантных батальонов Забайкальского Фронта. На местах, после передачи личного состава, предписывалось вос-

становить бригаду и батальоны, для чего в бригаде оставлялся один батальон, управление бригады и ряд отдельных подразделений бригады (всего 1 010 человек), а в батальонах оставлялся один взвод и несколько отделений (всего по 61 человеку). К 1 сентября 1942 года 202-я бригада и отдельные батальоны Забайкальского Фронта были полностью восстановлены.

Всю осень в Московской области шло комплектование бригад второго формирования (в том числе и за счет запасных воздушно-десантных полков), велась усиленная боевая подготовка и слаживание подразделений. Однако к зиме Ставка ВГК решила использовать выгодную стратегическую обстановку и провести сразу две крупные операции: одну против группы армий «Центр», другую против группы армий «Север». Операция против группы армий «Север» получила название «Полярная звезда». С целью усиления войск Северо-Западного фронта было принято решение имеющиеся воздушно-десантные корпуса снова переформировать в дивизии и направить их на самое важное направление реализации «Полярной звезды».

В этот раз вновь создаваемые дивизии получали название «воздушно-десантных», что, однако, не меняло их «пехотной» сути. Приказом от 8 декабря 1942 года были сформированы следующие части и соединения:

1-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Тейково (генерал-майор А. Ф. Казанкин) сформирована на базе 1-й вдбр, 1-го вдк и бригад 4-го вдк в составе:

- 3, 6 и 13-й гвардейские воздушно-десантные стрелковые полки (гв вдсп);
- 4-й воздушно-десантный артиллерийский полк (вдап);
- 2-й отдельный противотанковый артиллерийский дивизион (оптадн);
- 5-й отдельной разведывательной роты (орр);
- 7-го отдельного саперного батальона (осапб);
- 170-го отдельного батальона связи (обс),
- 9-й отдельной роты химической защиты (орхз);
- 12-го отдельного медико-санитарного батальона (омедсб);
- 10-й отдельной автомобильной роты (оавтр).
- 2-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Звенигород (генерал-майор П. И. Ляпин) сформирована на базе бригад 7-го вдк в составе: 4, 5, 7 гв вдсп, 3 вдап, 14-го оптадн, 6-й орр, 8-го осапб, 181-го обс, 10-й орхз, 13-го омедсб и 11-й оавтр;
- 3-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Фрязино (полковник И. Н. Конев) сформирована на базе бригад 8-го вдк в составе: 2, 8, 10 гв вдсп, 2 вдап, 4-го оптадн, 7-й орр, 9-го осапб, 171-го обс, 12-й орхз, 6-го омедсб, 13-й оавтр;

- 4-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Ступино (генерал-майор П. А. Александров) сформирована на базе 2-й и 5-й отдельных маневренных воздушно-десантных бригад в составе: 9, 12, 15 гв вдсп, 1 вдап, 6-го оптадн, 3-й орр, 5-го осабб, 172-го обс, 7-й орхз, 11-го омедсб и 8-й оавтр;

- 5-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Киржач (полковник Н. Г. Травников) сформирована на базе бригад 9-го вдк в составе: 1-го, 11-го, 16-го гв вдсп, 6-го вдап, 13-го оптадн, 2-й орр, 3-го осабб, 176-го обс, 8-й орхз, 9-го омедсб и 7-й оавтр;

- 6-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Ногинск (генерал-майор А. И. Кирзимов) сформирована на базе бригад 6-го вдк в составе: 14-го, 17-го, 20-го гв вдсп, 8-го вдап, 5-й оптадн, 1-й орр, 2-го осабб, 173-го обс, 4-й орхз, 10-го омедсб и 5-й оавтр;

- 7-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Раменское (генерал-майор Т. М. Парафило) сформирована на базе бригад 5-го вдк в составе: 18-го, 21-го, 29-го гв вдсп, 10-го вдап, 8-го оптадн, 9-й орр, 11-го осабб, 177-го обс, 1-й орхз, 4-го омедсб и 2-й оавтр;

- 8-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Внуково (генерал-майор А. Г. Капитохин) сформирована на базе бригад 10-го вдк в составе: 22-го, 25-го, 27-го гв вдсп, 9-го вдап, 7-го оптадн, 4-й орр, 6-го осабб, 195-го обс, 2-й орхз, 5-го омедсб и 3-й оавтр;

- 9-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Люберцы (генерал-майор Ф. Я. Соловьев) сформирована на базе 1-й маневренной воздушно-десантной бригады, 204-й и 211-й воздушно-десантных бригад в составе: 23-го, 26-го, 28-го гв вдсп, 7-го вдап, 10-го оптадн, 8-й орр, 10-го осабб, 162-го обс, 3-й орхз, 2-го омедсб и 4-й оавтр;

- 10-я гвардейская воздушно-десантная дивизия г. Дмитров (полковник В. П. Иванов) сформирована на базе 3-й и 4-й отдельных маневренных воздушно-десантных бригад в составе: 19-го, 24-го, 30-го гв вдсп, 5-го вдап, 9-го оптадн, 11-й орр, 1-го осабб, 178-го обс, 6-й орхз, 3-го омедсб и 12-й оавтр.

В составе Северо-Кавказского фронта был сформирован 31-й гвардейский отдельный воздушно-десантный полк (майор Ф. Я. Смеянович).

Согласно приказу о формировании десяти гвардейских воздушно-десантных дивизий № 00253 от 8 декабря 1942 года штатная численность дивизии установлена в количестве 10 670 человек. Этим же приказом было предписано первые пять дивизий укомплектовать к 15 декабря, а вторые пять к 25 декабря 1942 года.

При этом для укомплектования артиллерийских подразделений дивизий (артполка, противотанкового дивизиона, 120-мм минометных батарей и полковых батарей) Дальневосточному Фронту было предписано передать в ВДВ 2 500 младших артиллерийских командиров, Забайкальскому – 1 500 младших

артиллерийских командиров, по состоянию здоровья отвечающих службе в ВДВ. Средне-Азиатскому военному округу предписывалось выделить для этих дивизий 8 000 лошадей.

Согласно тому же приказу в дивизиях была сохранена парашютно-десантная подготовка, длительность которой была определена в четыре месяца.

К началу февраля все дивизии были переданы Северо-Западному фронту, втянулись в тяжелые бои, из которых были выведены лишь в апреле-мае 1943 года.

К концу весны Ставка ВГК осознала, что существующие боевые воздушно-десантные части основательно втянуты в сражения на всем фронте, а впереди замаячила возможность летнего наступления – и было принято решение о формировании новой волны воздушно-десантных бригад, которые должны были составить возрожденный Стратегический Резерв Верховного Главнокомандования. В апреле 1943 года вышло постановление о формировании семи гвардейских воздушно-десантных бригад.

Бригады формировались и дислоцировались:

- 1-я гв вдбр – г. Тейково;
- 2-я гв вдбр – г. Тейково;
- 3-я гв вдбр – п. Фрязино;
- 4-я гв вдбр – г. Раменское;
- 5-я гв вдбр – г. Киржач;
- 6-я гв вдбр – г. Ногинск;
- 7-я гв вдбр – п. Внуково.

Приказом НКО СССР № 0067 от 15 апреля 1943 года 2-й запасный воздушно-десантный полк из с. Мокроус Саратовской области был передислоцирован в г. Дмитров Московской области, 7-й запасный воздушно-десантный полк из с. Миусс Саратовской области – в г. Звенигород Московской области.

2-й и 7-й запасные воздушно-десантные полки к тому времени были без курсантов, т. к. на формирование семи бригад был использован их переменный состав.

Видимо, этого показалось мало, и директивой Генерального Штаба от 6 июля 1943 года (на основании Постановления ГКО № 3505сс от 4 июня 1943 года «О дополнительном формировании 13-ти гвардейских воздушно-десантных бригад») предписывалось к 25 июня 1943 года дополнительно сформировать еще тринадцать бригад по штатам № 035/23-035/30 численностью по 3 480 человек каждая. Срок боевой подготовки и сколачивания подразделений был установлен к 1 октября 1943 года. Бригады дислоцировались:

- 8-я гв вдбр – г. Тейково;
- 9-я гв вдбр – г. Раменское;
- 10-я гв вдбр – г. Раменское;
- 11-я гв вдбр – ст. Люберцы;

- 12-я гв вдбр – г. Звенигород;
- 13-я гв вдбр (три батальона в Щёлково, 4-й пдб во Фрязино);
- 14-я гв вдбр – г. Киржач;
- 15-я гв вдбр – г. Киржач;
- 16-я гв вдбр – ст. Лосино-Петровская, Монино;
- 17-я гв вдбр – г. Ступино;
- 18-я гв вдбр – г. Яхрома, Московской области (по приказу г. Дмитров);
- 19-я гв вдбр – г. Дмитров;
- 20-я гв вдбр – г. Дмитров.

После выхода приказа НКО № 00125 «О введении дополнительного вооружения в штат десантных бригад» их численность была увеличена до 4 281 человека. В штат бригад дополнительно были включены танковый батальон, артиллерийский дивизион, зенитный артиллерийский дивизион.

Формирование бригад проходило за счет курсантов пехотных, пулеметных, артиллерийско-противотанковых, связи и инженерных военных училищ, сокращенных Постановлением ГКО от 2 мая 1943 года. При этом находящаяся на Дальнем Востоке 202-я воздушно-десантная бригада вновь передала большую часть своего личного состава для формирования новых гвардейских воздушно-десантных бригад в Подмосковье.

В это же время в некоторых стрелковых соединениях Дальневосточного фронта было подготовлено по нештатному парашютно-десантному батальону. В частности, такие батальоны были созданы в 88-й и 113-й отдельных стрелковых бригадах.

К концу лета 1943 года Ставка ВГК располагала следующими частями и соединениями воздушно-десантных войск:

- Управление ВДВ п. п. № 71035;
- ОКР Управления ВДВ п. п. № 71311;
- Отдел ВДВ Дальнего Востока п. п. № 68110;
- Куйбышевское военно-парашютное училище п. п. № 75021;
- Астраханская военная авиационно-планерная школа пилотов ВДВ п. п. № 77919;
- Саратовская военная авиационно-планерная школа пилотов ВДВ;
- 2-й запасный воздушно-десантный полк п. п. № 12312;
- 7-й запасный воздушно-десантный полк п. п. № 28412;
- 1-й учебный авиапланерный полк п. п. № 55280;
- 2-й учебный авиапланерный полк п. п. № 59979;
- 2-й авиапланерный парк ВДВ п. п. № 51028;
- 3-й авиапланерный парк ВДВ п. п. № 89553;
- 136-я авиаэскадрилья связи ВДВ п. п. № 55379;
- 148-я отдельная опытная испытательная эскадрилья ВДВ п. п. № 59883;



- 14-й узел связи командования ВДВ п. п. № 64355;
- 10-й отдельный гвардейский батальон связи ВДВ п. п. № 70977;
- 24-я отдельная автотранспортная рота ВДВ п. п. № 31877;
- 3 370-й склад парашютно-десантного имущества ВДВ п. п. № 01477;
- 1-й отдельный авиаотряд ВДВ п. п. № 43680;
- 2-й отдельный авиаотряд ВДВ п. п. № 14836;
- 3-й отдельный авиаотряд ВДВ п. п. № 32059;
- 4-й отдельный авиаотряд ВДВ п. п. № 07053;
- 5-й отдельный авиаотряд ВДВ п. п. № 36885;
- 6-й отдельный авиаотряд ВДВ;
- 7-й отдельный авиаотряд ВДВ п. п. № 77054;
- 1 017-й тяжелобомбардировочный авиационный полк ВДВ п. п. № 01094.

Воздушно-десантные дивизии:

*1-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*

- управление дивизии п. п. № 55327;
- 3-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк (Б. С. Лебедев)
- 6-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 73438

(М. А. Котляров)

- 13-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк (А. Е. Иванов)
- 4-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк п. п. № 36913;
- 2-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион;
- 5-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
- 7-й отдельный гвардейский саперный батальон п. п. № 32113 (77195);
- 170-й отдельный гвардейский батальон связи п. п. № 52274;
- 9-я отдельная рота химической защиты;
- 12-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 89500;
- 10-я отдельная автотранспортная рота.

*2-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*

- управление дивизии п. п. № 51196;
- 4-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 55213

(И. Н. Дружинин);

- 5-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 59913

(Г. Д. Коштык);

- 7-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 73571

(М. Е. Козин);

- 3-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк п. п. № 43691;
- 14-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион;
- 6-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
- 8-й отдельный гвардейский саперный батальон п. п. № 07069;
- 181-й отдельный гвардейский батальон связи п. п. № 65576;

- 10-я отдельная рота химической защиты;
  - 13-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 77088;
  - 11-я отдельная автотранспортная рота;
  - 2 380-я военно-почтовая станция п. п. № 23879;
  - отдельный учебный воздушно-десантный батальон п. п. № 36835.
- 3-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*
- управление дивизии;
  - 2-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 73463 (Л. Г. Мирошниченко);
  - 8-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк (В. Т. Десятниченко);
  - 10-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 59833 (М. И. Сергеев);
  - 2-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк;
  - 498-я (приданная) артиллерийская бригада п. п. № 81651;
  - 4-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион п. п. № 36980;
  - 7-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
  - 9-й отдельный гвардейский саперный батальон п. п. № 32138;
  - 4-й отдельный учебный воздушно-десантный саперный батальон п. п. № 43755;
  - 171-й отдельный гвардейский батальон связи;
  - 12-я отдельная рота химической защиты;
  - 6-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 07143;
  - 13-я отдельная автотранспортная рота.
- 4-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*
- управление дивизии п. п. № 77123;
  - 9-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк (А. М. Сазонов);
  - 12-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 51133 (М. М. Веселов);
  - 15-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 55268 (А. Ц. Тер-Захарян);
  - 1-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк п. п. № 59968;
  - 436-я (приданная) артиллерийская бригада п. п. № 81432;
  - 6-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион;
  - 3-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
  - 5-й отдельный гвардейский саперный батальон п. п. № 36869;
  - 172-й отдельный гвардейский батальон связи;
  - 7-я отдельная рота химической защиты;
  - 11-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 32100;
  - 8-я отдельная автотранспортная рота;

- отдельный учебный воздушно-десантный батальон п. п. № 73533.
- 5-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*
- управление дивизии п. п. № 07048;
- особый отдел п. п. № 05792;
- 1-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 77038  
(И. Г. Попов);
- 11-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 89520  
(Н. В. Оленин);
- 16-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 51090  
(Ф. М. Орехов);
- 6-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк п. п. № 55372;
- 444-я (приданная) артиллерийская бригада п. п. № 63639;
- 13-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион п. п. № 73448;
- 2-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
- 3-й отдельный гвардейский саперный батальон п. п. № 59873;
- 176-й отдельный гвардейский батальон связи п. п. № 65555;
- 8-я отдельная рота химической защиты;
- 9-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 36948;
- 7-я отдельная автотранспортная рота.
- 6-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*
- управление дивизии;
- 14-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 07133  
(А. Ф. Бикеев);
- 17-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 77115  
(В. А. Данилов);
- 20-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк (Г. И. Лебедев);
- 8-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк п. п. № 51148;
- 435-я (приданная) артиллерийская бригада п. п. № 81431;
- 5-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион п. п. № 59985;
- 1-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
- 2-й отдельный гвардейский саперный батальон;
- 173-й отдельный гвардейский батальон связи п. п. № 52282;
- 4-я отдельная рота химической защиты;
- 10-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 43693;
- 5-я отдельная автотранспортная рота;
- отдельный учебный воздушно-десантный батальон п. п. № 55203.
- 7-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*
- управление дивизии п. п. № 36895;

- 18-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 32093  
(З. Т. Дерзиян);
- 21-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 07095  
(Н. Т. Антишин);
- 29-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк (Г. В. Кочетков);
- 10-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк;
- 445-я (приданная) артиллерийская бригада п. п. № 63640;
- 8-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион  
п. п. № 55363;
- 9-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
- 11-й отдельный гвардейский саперный батальон п. п. № 59845;
- 177-й отдельный гвардейский батальон связи п. п. № 65557;
- 1-я отдельная рота химической защиты;
- 4-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 73468;
- 2-я отдельная автотранспортная рота.
- 8-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*
- управление дивизии п. п. № 43730;
- 22-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 36938  
(И. К. Чуков);
- 25-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 32143  
(М. Я. Руденко);
- 27-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 07123  
(В. К. Шулика);
- 9-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк п. п. № 77143;
- 7-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион  
п. п. № 51190;
- 4-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
- 6-й отдельный гвардейский саперный батальон п. п. № 55271;
- 195-й отдельный гвардейский батальон связи;
- 2-я отдельная рота химической защиты;
- 5-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 59942;
- 3-я отдельная автотранспортная рота;
- 2 626-я военно-почтовая станция п. п. № 53470;
- отдельный учебный воздушно-десантный батальон п. п. № 89488.
- 9-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*
- управление дивизии п. п. № 73518;
- 23-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 43646  
(И. В. Резун);
- 26-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 36818  
(В. И. Поджаров);

- 28-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 32018  
(В. А. Пономарев);

- 7-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк п. п. № 07080;
- 429-я (приданная) артиллерийская бригада п. п. № 71995;
- 10-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион;
- 8-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
- 10-й отдельный гвардейский саперный батальон п. п. № 51063;
- 162-й отдельный гвардейский батальон связи;
- 3-я отдельная рота химической защиты;
- 2-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 55368;
- 4-я отдельная автотранспортная рота;
- 2 629-я военно-почтовая станция п. п. № 53490;
- отдельная учебная воздушно-десантная рота п. п. № 77084.

*10-я гвардейская воздушно-десантная дивизия*

- управление дивизии п. п. № 59813;
- особый отдел п. п. № 32722;
- 19-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 73418

(Г. З. Гринев);

- 24-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк (Н. И. Дворников);
- 30-й гвардейский воздушно-десантный стрелковый полк п. п. № 36943

(А. Е. Пшеничный);

- 5-й гвардейский воздушно-десантный артиллерийский полк п. п. № 32154;
- 504-я (приданная) артиллерийская бригада п. п. № 81657;
- 9-й отдельный гвардейский противотанковый артиллерийский дивизион п. п. № 77163;

- 11-я отдельная гвардейская разведывательная рота;
- 1-й отдельный гвардейский саперный батальон п. п. № 89493;
- 178-й отдельный гвардейский батальон связи п. п. № 65560;
- 6-я отдельная рота химической защиты;
- 3-й отдельный медико-санитарный батальон п. п. № 51180;
- 12-я отдельная автотранспортная рота;
- отдельный учебный воздушно-десантный батальон п. п. № 07194;
- 31-й отдельный воздушно-десантный полк Северо-Кавказского фронта,

номер полевой почты мной пока не установлен.

*Воздушно-десантные бригады (большинство в стадии формирования):*

- 1-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 15955 (М. Ф. Борисов);
- 2-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 33538 (Г. П. Голофаст);
- 3-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 15959 (П. И. Красовский);
- 4-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 33595 (С. Н. Киреев);
- 5-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 15963 (П. М. Сидорчук);

- 6-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 33499 (М. Я. Русских);
- 7-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 15898 (Федотов);
- 8-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 91056 (Г. Х. Гребнев);
- 9-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 82757;
- 10-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 70963 (Х. Л. Харазия);
- 11-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 71617 (Ф. П. Дранищев);
- 12-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 83654 (П. М. Николаец);
- 13-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 32047;
- 14-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 51038 (В. Д. Юматов);
- 15-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 15857 (К. Я. Звягин);
- 16-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 86609 (В. А. Соколов);
- 17-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 45893 (И. В. Гуляев);
- 18-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 66890;
- 19-я гвардейская воздушно-десантная бригада п.п. № 93572 (А. А. Герасимов);
- 20-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 73658 (С. П. Степанов)<sup>3</sup>;

*Отдельные парашютно-десантные батальоны:*

- 1-й опдб 17-й армии ЗабВО п. п. № 19056;
- 2-й опдб 17-й армии ЗабВО п. п. № 19057;
- б/н опдб Закавказского фронта п. п. № 23610;
- б/н опдб 42-й осбр п. п. № 53535;
- б/н опдб 113-й осбр ДВФ;
- б/н опдб 88-й осбр ДВФ<sup>4</sup>.

### 2.3 Формирование ВДВ в 1943–1945 годах

В декабре 1943 года решением НКО СССР восемнадцать воздушно-десантных бригад, находящихся в Резерве ВГК, были сведены в гвардейские воздушно-десантные дивизии. 20–23 декабря 1943 года были сформированы шесть новых гвардейских воздушно-десантных дивизий:

- 11-я гв вдд (сформирована 23 декабря 1943 года на базе 1, 2, 11-й гв вдбр);
- 12-я гв вдд (сформирована 23 декабря 1943 года на базе 5, 14, 15-й гв вдбр);
- 13-я гв вдд (сформирована 20 декабря 1943 года на базе 18, 19, 20-й гв вдбр);
- 14-я гв вдд (сформирована 23 декабря 1943 года на базе 6, 13, 16-й гв вдбр);
- 15-я гв вдд (сформирована в конце ноября 1943 года на базе 9, 10, 12-й гв вдбр);

---

<sup>3</sup> Суконкин Алексей. Десант Страны Советов.

<sup>4</sup> Несмотря на то, что перечень очень большой, он, по всей вероятности, не полный. Для более точного и полного анализа необходимо провести отдельную работу, которая в данный момент ведется офицерами Штаба ВДВ.

- 16-я гв вДД (сформирована 23 декабря 1943 года на базе 4, 7, 17-й гв вДбр).

Таким образом, к началу 1944 года в резерве Ставки ВГК находились 11, 12, 13, 14, 15 и 16-я гвардейские воздушно-десантные дивизии, а также 3-я (Фрязино) и 8-я (Тейково) гвардейские воздушно-десантные бригады. В составе Забайкальского военного округа находились 1-й и 2-й отдельные парашютно-десантные батальоны, а в составе Дальневосточного фронта оставалась 202-я воздушно-десантная бригада и несколько нештатных парашютно-десантных батальонов в составе стрелковых бригад.

В начале года в соответствии с приказом Народного Комиссара Обороны № 003 от 19 января 1944 года 13, 14 и 15-я гвардейские воздушно-десантные дивизии были переформированы в 98, 99 и 100-ю гвардейские стрелковые дивизии, которые были переданы в Действующую Армию в состав нового 37-го гвардейского стрелкового корпуса.

*Состав дивизий:*

- 98-я гв сд (командир полковник К. Н. Виндушев) – 296, 299 и 302-й гв сп, 239-й гв ап, 105-й оптадн, 101-я орр, 112-й осапб, 188-й обс, 102-я орхз, 176-й омедсб, 280-я оавтр, 100-й озадн;

- 99-я гв сд (командир полковник И. И. Блажевич) – 297, 300 и 303-й гв сп, 241-й гв ап, 106-й оптадн, 102-я орр, 113-й осапб, 189-й обс, 103-я орхз, 177-й омедсб, 286-я оавтр, 101-й озадн;

- 100-я гв сд (командир генерал-майор В. А. Лещинин) – 298-й, 301-й и 304-й гв сп, 243-й гв ап, 107-й оптадн, 103-я орр, 114-й осапб, 190-й обс, 104-я орхз, 178-й омедсб, 296-я оавтр, 102-й озадн.

Командиром 37-го гвардейского стрелкового корпуса был назначен генерал-лейтенант П. В. Миронов. Части и подразделения дивизий и отдельные части корпуса формировались в Раменском.

37-й гвардейский стрелковый корпус был направлен на Карельский фронт, где вошел в состав 7-й армии и приступил к выполнению задач по разгрому свирско-петрозаводской группировки противника. В этих боях части дивизий использовались только как обычная пехота. За героизм, проявленный при форсировании реки Свирь, корпус и все три дивизии получили почетное наименование "Свирских". В этих боях дивизии корпуса понесли значительные потери. К примеру, 100-я гв сд потеряла в Карелии 1 203 человека убитыми и 4 153 человека ранеными (это примерно половина личного состава дивизии).

К 1 апреля 1944 года Управление ВДВ имело в своем подчинении 11, 12, 13 и 16-ю гвардейские воздушно-десантные дивизии, 3-ю и 8-ю гвардейские бригады. Командование Забайкальского военного округа располагало 1-м и 2-м опдб, а в составе Дальневосточного фронта оставалась 202-я воздушно-десантная бригада.

В действующей армии на разных фронтах находилось десять воздушно-десантных дивизий.

В соответствии с Директивой Генерального штаба от 7 июля 1944 года 7-й учебный воздушно-десантный полк (г. Звенигород) был переведён на новый штат, после чего его штатная численность стала 3 015 человек.

В это же время началось формирование двух новых воздушно-десантных дивизий, на укомплектование которых пошли 3-я и 8-я гвардейские воздушно-десантные бригады. Вскоре для этих дивизий были сформированы еще четыре новые бригады.

Новая 13-я гвардейская воздушно-десантная дивизия (второго формирования) была сформирована на базе 3, 8 и 21-й гв вдбр.

Новая 14-я гвардейская воздушно-десантная дивизия (второго формирования) была сформирована на базе 22, 23 и 24-й гв вдбр.

Для формирования этих дивизий в августе 1944 года 202-я отдельная воздушно-десантная бригада была передислоцирована из Хабаровска в Московский Военный Округ.

Часть управления 202-й овдбр была обращена на формирование 22-й гв вдбр, а другая часть – на создание управления 14-й гв вдд (второго формирования). 23-я и 24-я гв вдбр были сформированы также на базе батальонов 202-й овдбр.

В состав 14-й гвардейской воздушно-десантной дивизии (второго формирования) вошли:

- 22-я гвардейская воздушно-десантная бригада п. п. № 25874 (командир бригады Ф. П. Первеев);
- 23-я гвардейская воздушно-десантная бригада п.п. № 70968;
- 24-я гвардейская воздушно-десантная бригада п.п. № 83665.

Дивизия дислоцировалась в городе Тейково.

В соответствии с Постановлением Государственного комитета обороны от 9 августа 1944 года № 6351сс и Директивой Генерального Штаба от 11 августа 1944 года № орг/10/311736 (или № орг/2/311737сс) из состава частей и соединений, прибывших из действующей армии, а также из вновь сформированных, в составе ВДВ было создано три гвардейских воздушно-десантных корпуса.

В соответствии с этим же Постановлением из резерва Ставки ВГК в ВДВ был передан 37-й гвардейский стрелковый корпус, 8-я гв вдд выведена из состава 2-го Украинского фронта в город Киржач Владимирской области. Дивизия вошла в состав 39-го гв вдк.

К октябрю 1944 года были полностью сформированы два корпуса:

37-й гвардейский воздушно-десантный корпус (переформирован из 37-го гв ск), командиром корпуса оставался генерал-лейтенант П. В. Миронов. В со-



став корпуса вошли 98-я и 99-я гвардейские воздушно-десантные дивизии, переформированные из одноименных стрелковых дивизий.

38-й гвардейский воздушно-десантный корпус, командиром корпуса был назначен генерал-лейтенант А. И. Утвенко. В состав корпуса вошли 11, 12 и 16-я гвардейские воздушно-десантные дивизии.

Третий, 39-й гвардейский воздушно-десантный корпус, к началу октября 1944 года находился в стадии формирования и был укомплектован только корпусными частями. Командиром корпуса был назначен генерал-лейтенант М. Ф. Тихонов.

В тоже время в резерве Ставки ВГК находилась 13-я гвардейская воздушно-десантная дивизия (второго формирования), а в составе Московского военного округа значились 8, 14 (второго формирования) и 100-я гвардейские воздушно-десантные дивизии.

Все воздушно-десантные дивизии получили бригадную организацию, для чего полки переформировывались в гвардейские воздушно-десантные бригады.

Постановлением ГКО № 6650сс от 4 октября 1944 года «О введении в состав АДД воздушно-десантных войск Красной Армии и подчинении их Командующему АДД» для более оперативного управления войсками ВДВ Красной Армии были преобразованы в Отдельную Гвардейскую Воздушно-десантную Армию. Управление армии было сформировано на базе управления 7-й армии. Командующим армии был назначен генерал И. И. Затевахин.

К этому времени сформировался и состав корпусов.

*37-й гв вдк (командир – гвардии генерал-лейтенант П. В. Миронов):*

1) 13-я гвардейская воздушно-десантная дивизия (2-го формирования, г. Тейково Ивановской области):

- 3-я гв вдбр;
- 6-я гв вдбр (2-го формирования);
- 8-я гв вдбр.
- 98-я гвардейская воздушно-десантная дивизия:
- 18-я гв вдбр (2-го формирования, сформирована на базе 296-го гв сп);
- 19-я гв вдбр (2-го формирования, сформирована на базе 299-го гв сп);
- 20-я гв вдбр (2-го формирования, сформирована на базе 302-го гв сп).

2) 99-я гвардейская воздушно-десантная дивизия:

- 13-я гв вдбр (2-го формирования, сформирована на базе 300-го гв сп);
- 16-я гв вдбр (2-го формирования, сформирована на базе 303-го гв сп);
- 21-я гв вдбр (п. п. № 70958, сформирована на базе 297-го гв сп).

*38-й гв вдк (командир – гвардии генерал-лейтенант А. И. Утвенко):*

1) 11-я гвардейская воздушно-десантная дивизия:

- 1-я гв вдбр;
- 2-я гв вдбр;

- 11-я гв вдбр.

2) 12-я гвардейская воздушно-десантная дивизия (г. Пуховичи, г. Лапичи Белорусской ССР):

- 14-я гв вдбр;

- 15-я гв вдбр;

- 5-я гв вдбр.

3) 16-я гвардейская воздушно-десантная дивизия:

- 4-я гв вдбр;

- 7-я гв вдбр;

- 17-я гв вдбр.

*39-й гв вдк (командир— гвардии генерал-лейтенант М. Ф. Тихонов):*

1) 8-я гвардейская воздушно-десантная Первомайская Краснознаменная дивизия (прибыла с фронта):

- 25-я гв вдбр п. п. № 25879 (командир бригады Г. Е. Кашук, сформирована на базе 22-го гв вдсп);

- 26-я гв вдбр п. п. № 70972 (сформирована на базе 25-го гв вдсп);

- 27-я гв вдбр п. п. № 83669 (сформирована на базе 27-го гв вдсп).

2) 14-я гвардейская воздушно-десантная дивизия (2-го формирования, сформирована на базе 202-й гвардейской воздушно-десантной бригады):

- 22-я гв вдбр;

- 23-я гв вдбр;

- 24-я гв вдбр.

3) 100-я гвардейская воздушно-десантная дивизия:

- 9-я гв вдбр (2-го формирования, сформирована на базе 298-го гв сп);

- 10-я гв вдбр (2-го формирования, сформирована на базе 301-го гв сп);

- 12-я гв вдбр (2-го формирования, сформирована на базе 304-го гв сп).

При передаче ВДВ в подчинение командующего АДД были так же сформированы: 9-й гвардейский авиационный корпус (объединил авиационные и планерные части ВДВ, а также авиасклад), армейские склады (интендантский, артиллерийский, военно-технический и санитарный), отдельный автотранспортный батальон, полк связи (525 человек).

В состав 9-го гвардейского авиационного корпуса вошли:

- Управление корпуса и части обеспечения;

- 19-я гвардейская авиационная дивизия на самолетах Ил-4 в составе: 208, 209 и 210-го гвардейских авиационных полков, трех бао, трех атр;

- 20-я гвардейская авиационная дивизия на самолетах Ли-2 в составе: 49-го и 50-го гвардейских авиационных полков, двух бао, двух атр;

- 21-я гвардейская авиационная дивизия на самолетах ТБ-3 в составе: 51, 52 и 138-го гвардейских тяжелых бомбардировочных авиационных полков, трех бао, трех атр;

- 2 849-й головной авиационный склад.

В таком составе отдельная гвардейская Воздушно-Десантная Армия существовала всего около двух месяцев. 8 декабря 1944 года вышел приказ о переформировании отдельной гвардейской ВДА к 15 февраля 1945 года в 9-ю гвардейскую Армию. В феврале 1945 года в полном составе 9-я гвардейская Армия была направлена на фронт, где десантникам была поставлена задача во взаимодействии с другими войсками овладеть столицей Австрии городом Веной. Командующим 9-й гвардейской Армии был назначен генерал-полковник В. В. Глаголев.

При переформировании ВДА в 9-ю гвардейскую Армию все дивизии были переформированы в гвардейские стрелковые дивизии в следующем составе:

- 8-я гв вдд 29 декабря 1944 года переформирована в 107-й гв сд в составе: 348, 352 и 356-й гв сп, 402-й ап (58-я абр), 124-й оптадн, 119-я орр, 140-й осапб, 195-й обс, 117-я орхз, 234-й омедсб, 326-я оавтр, 108-й озадн;

- 11-я гв вдд 21 февраля 1945 года переформирована в 104-й гв сд в составе: 328, 332 и 346-й гв сп, 82-й ап (55-я абр), 117-й оптадн, 113-я орр, 132-й осапб, 191-й обс, 115-я орхз, 180-й омедсб, 305-я оавтр, 103-й озадн, 282-й хлебозавод и 362-й ветеринарный лазарет;

- 12-я гв вдд 21 февраля 1945 года переформирована в 105-й гв сд в составе: 331, 345 и 349-й гв сп, 165-й ап (56-я абр), 121-й оптадн, 114-я орр, 137-й осапб, 192-й обс, 116-я орхз, 181-й омедсб, 312-я оавтр и 104-й озадн;

- 13-я гв вдд 18 декабря 1944 года переформирована в 103-й гв сд в составе: 317, 322 и 324-й гв сп, 15-й ап (52-я абр), 116-й оптадн, 112-я орр, 130-й осапб, 187-й обс, 114-я орхз, 175-й омедсб, 274-я оавтр, 105-й озадн;

- 14-я гв вдд 25 декабря 1944 года переформирована в 114-й гв сд в составе: 350, 353 и 357-й гв сп, 404-й ап (59-я абр), 125-й оптадн, 120-я орр, 141-й осапб, 194-й обс, 122-я орхз, 257-й омедсб, 334-я оавтр и 106-й озадн;

- 16-я гв вдд 21 февраля 1945 года переформирована в 106-й гв сд в составе: 347, 351 и 355-й гв сп, 205-й ап (57-я абр), 123-й оптадн, 118-я орр, 139-й осапб, 193-й обс, 117-я орхз, 234-й омедсб, 320-я оавтр, 107-й озадн;

- 98, 99 и 100-я гв вдд стали одноименными гвардейскими стрелковыми дивизиями в том же составе, в каком они были в 37-м гвардейском стрелковом корпусе в январе 1944 года.

15 марта 9-я гвардейская армия сосредоточилась в исходном районе для наступления на Вену. На следующий день войска пошли в наступление. К 25 марта 1945 года войска 9-й гвардейской армии совместно с частями 6-й гвардейской танковой армии, преодолев горы Баконского леса, вышли на линию Ваньола – Девечер, нанеся при этом значительный урон немецкой 6-й танковой армии СС. На следующий день десантники приступили к форсированию реки Раба, а 29 марта армия вышла на территорию Австрии. Бои за Вену начались 5 апреля. Продвига-

ясь к центру города, десантники встретили упорное сопротивление врага, бои за город носили исключительно ожесточенный характер, но к исходу 14 апреля Вена была взята. Во время штурма Вены имел место случай, который заслуживает описания в этой книге: начальник ПДС 351-го гв вдсп 106-й гв влд старший лейтенант Арон Стомахин с группой бойцов на грузовике прорвался в центр города и поднял в воздух аэростат, к которому было привязано красное знамя как символ овладения городом.

За проявленное мужество и героизм 100, 106 и 107-я дивизии, а также 38-й и 39-й корпуса получили почетные наименования «Венских».

Об уровне потерь и накале боев могут говорить данные о потерях по 100-й гв сд, которая в Венгрии, Австрии и Чехословакии потеряла 939 человек убитыми и 2 923 человека ранеными – почти половину своего состава.

21 января 1945 года авиационные полки и подразделения обеспечения 20-й гвардейской авиадивизии были переданы в подчинение штаба 21-й гвардейской авиадивизии, а управление 20-й дивизии было передано в распоряжение Ставки ВГК. При этом был сформирован 92-й район авиационного базирования, в состав которого был введен 298-й авиатранспортный батальон. 24 апреля 1945 года 9-й гв. авиакорпус и 92-й район авиационного базирования были переданы в подчинение Управлению ВВС Московского военного округа.

В апреле 1945 года в составе ВВС значились три гвардейские воздушно-десантные бригады – 5 (г. Пуховичи), 8 (г. Быхов) и 24-я (г. Тейково), которые остались после того, как все дивизии были переданы в состав сухопутных войск.

К окончанию Великой Отечественной Войны ВДВ подошли со скромными результатами. Очевидно, что все крупные воздушно-десантные операции, проведенные ВДВ во время войны, не достигли своих целей. Основной причиной этому можно назвать плохо поставленную систему снабжения высаженных войск, а также неистребимое желание высшего командования ставить своим войскам невыполнимые задачи. Однако применение малых подразделений, выбрасываемых в тыл противника с конкретными заданиями, полностью было оправдано.

Анализ изученных источников показал, что всего за время войны было сформировано 18 воздушно-десантных дивизий и 22 воздушно-десантные бригады<sup>5</sup>.

Однако, по данным А.Суконкина А., представленным в его работе «Десант страны Советов», можно с уверенностью считать, что в конце войны в действующей армии были 24 гвардейские стрелковые дивизии, имеющие десантное происхождение:

- 13-я гвардейская «Полтавская», ордена Ленина, дважды Краснознаменная, орденов Суворова и Кутузова стрелковая дивизия;

---

<sup>5</sup> По официальным данным.

- 32-я гвардейская «Таманская», Краснознаменная, ордена Суворова стрелковая дивизия;
- 33-я гвардейская «Севастопольская», ордена Суворова стрелковая дивизия;
- 34-я гвардейская «Енакиевская», Краснознаменная, ордена Кутузова стрелковая дивизия;
- 35-я гвардейская «Лозовская», Краснознаменная, орденов Суворова и Богдана Хмельницкого стрелковая дивизия;
- 36-я гвардейская «Верхнеднепровская», Краснознаменная, орденов Суворова и Кутузова стрелковая дивизия;
- 37-я гвардейская «Речицкая», дважды Краснознаменная, орденов Суворова и Кутузова стрелковая дивизия;
- 38-я гвардейская «Лозовская», Краснознаменная стрелковая дивизия;
- 39-я гвардейская «Барвенковская», ордена Ленина, дважды Краснознаменная, орденов Суворова и Богдана Хмельницкого стрелковая дивизия;
- 40-я гвардейская «Енакиевско-Дунайская», Краснознаменная, ордена Суворова стрелковая дивизия;
- 41-я гвардейская «Корсуньско-Дунайская», ордена Суворова стрелковая дивизия;
- 98-я гвардейская «Свирская», Краснознаменная стрелковая дивизия;
- 99-я гвардейская «Свирская», ордена Кутузова стрелковая дивизия;
- 100-я гвардейская «Свирская», Краснознаменная стрелковая дивизия;
- 103-я гвардейская Краснознаменная, ордена Кутузова стрелковая дивизия;
- 104-я гвардейская ордена Кутузова стрелковая дивизия;
- 105-я гвардейская «Венская», Краснознаменная стрелковая дивизия;
- 106-я гвардейская Краснознаменная, ордена Кутузова стрелковая дивизия;
- 107-я гвардейская «Первомайская», Краснознаменная, ордена Суворова стрелковая дивизия;
- 108-я гвардейская «Николаевская», Краснознаменная, ордена Суворова стрелковая дивизия;
- 109-я гвардейская «Бориславско-Хинганская», Краснознаменная, ордена Суворова стрелковая дивизия;
- 110-я гвардейская «Александрийско-Хинганская», дважды Краснознаменная, ордена Суворова стрелковая дивизия;
- 114-я гвардейская «Венская», Краснознаменная стрелковая дивизия;
- 117-я гвардейская «Бердичевская», ордена Богдана Хмельницкого стрелковая дивизия.

Кроме гвардейских стрелковых дивизий десантного происхождения насчитывалось и девять гвардейских воздушно-десантных дивизий:

- 1-я гвардейская «Звенигородско-Бухарестская», Краснознаменная, ордена Суворова воздушно-десантная дивизия;

- 2-я гвардейская «Проскуровская», ордена Суворова воздушно-десантная дивизия;
- 3-я гвардейская «Уманская», Краснознаменная, орденов Суворова и Кутузова воздушно-десантная дивизия;
- 4-я гвардейская «Овручская», Краснознаменная, орденов Суворова и Богдана Хмельницкого воздушно-десантная дивизия;
- 5-я гвардейская «Звенигородская», Краснознаменная, ордена Суворова воздушно-десантная дивизия;
- 6-я гвардейская «Кременчугско-Знаменская», Краснознаменная, ордена Суворова воздушно-десантная дивизия;
- 7-я гвардейская «Черкасская», Краснознаменная, ордена Богдана Хмельницкого воздушно-десантная дивизия;
- 9-я гвардейская «Полтавская», Краснознаменная, орденов Суворова и Кутузова воздушно-десантная дивизия;
- 10-я гвардейская «Криворожская», Краснознаменная, ордена Суворова воздушно-десантная дивизия<sup>6</sup>.

## **2.4 Артиллерия ВДВ в предвоенный и военный периоды**

С конца 20-х гг. советская военная наука активно разрабатывала теорию «глубокой операции», которая предусматривала одновременное нанесение массированных авиационных ударов по группировкам и объектам на всю глубину оперативного построения обороны противника; прорыв его тактической зоны на избранном направлении с последующим стремительным развитием тактического успеха в оперативный путем ввода в сражение эшелона развития успеха – подвижных групп (танков, мотопехоты, конницы) и высадки воздушных десантов для достижения цели операции. Для нанесения мощного первого удара по противнику и быстрого развития успеха предусматривалось глубокоэшелонированное оперативное построение войск, включавшее эшелон атаки, эшелон развития прорыва, резервы, авиацию армии (ВВС армии) и воздушно-десантные войска.

Одновременно с теорией «глубокой операции» осуществлялась разработка новых образцов вооружения Красной Армии, а также изменялась организационно-штатная структура и вооружение частей, соединений и объединений РККА. Реввоенсовет Красной Армии, подводя итоги боевой и политической подготовки за 1929–1930 учебный год, одной из задач на 1931 г. указывал: «...воздушно-десантные операции должны быть всесторонне изучены с техни-

---

<sup>6</sup> Суконкин Алексей. Десант Страны Советов.

ческой и тактической сторон штабом РККА с целью разработки и рассылки соответствующих указаний на места».

Вторая половина 1931 г. прошла под знаком проведения усиленных экспериментов по применению различных по своему составу и по способам десантирования (парашютный и посадочный) десантов. Наиболее значительными по своим масштабам были учения, проведенные в ЛенВО и УкрВО. На учениях Украинского военного округа 14 сентября 1931 г. в составе парашютной группы десанта были сброшены две 76-мм ДРП.

К этому времени в НИИ ВВС особым конструкторским бюро в результате трудоемкой и напряженной работы была создана и испытана воздушно-десантная техника, позволяющая десантировать парашютным способом различное вооружение и технику, в том числе и артиллерийское вооружение. 76-мм ДРП десантировалась в разобранном виде в двух упаковочных цилиндрах, другими словами, в контейнерах. Боеприпасы к 76-мм ДРП могли десантироваться отдельно (семь штук в каждом контейнере). В конце 1932 г. на вооружение приняли мягкие мешки Г-4 и различной грузоподъемности жесткие короба Г-5, Г-6, Г-7, которые позволяли десантировать парашютным способом в разобранном виде 76-мм ДРП и боеприпасы к ней. Мягкие мешки, короба, контейнеры крепились на внешней подвеске самолетов Р-1, Р-5, ТБ-1 и ТБ-3.

В первой половине 1932 г. во исполнение постановления Реввоенсовета СССР в Ленинградском ВО на базе ранее существовавших двух отрядов (нештатного авиамотодесантного и парашютно-десантного) был сформирован штатный авиамотодесантный отряд, получивший название «отдельный отряд № 3». Этот отряд состоял из трех стрелковых рот, в каждой из которых кроме стрелкового оружия, средств связи, автомобилей, танкеток и мотоциклов имелось по две 76-мм ДРП. Всего в отряде насчитывалось шесть таких пушек.

Начало созданию массовых Воздушно-десантных войск положило постановление Реввоенсовета СССР, принятое 11 декабря 1932 г. В нем отмечалось, что развитие авиационной техники, а также достигнутые результаты в конструировании и строительстве средств транспортировки и сбрасывания с самолетов бойцов, грузов и боевых машин требуют организации новых боевых подразделений и соединений РККА. В соответствии с этим постановлением на базе отдельного отряда № 3 ЛенВО в 1933 г. была сформирована 3-я авиационная бригада особого назначения (АБОН). Она строилась по принципу общевойскового соединения и включала парашютный батальон, в каждой роте которого имелся двухорудийный взвод 76-мм ДРП, мотомеханизированный батальон, артиллерийский дивизион, состоящий из трех батарей по четыре 76-мм орудия ДРП.

Кроме 3-й АБОН в 1933 г. в Приволжском, Белорусском, Украинском и Московском военных округах были сформированы 1, 2, 3 и 4-й авиационные батальоны особого назначения. В каждой роте батальона имелся взвод 76-мм

ДРП. Такая организация авиадесантных частей и подразделений просуществовала до 1936 г., когда на базе авиадесантных частей и подразделений, аналогично 3-му АБОН ЛенВО, был организован 13-й АБОН в Киевском и 47-й в Белорусском военных округах. На Дальнем Востоке создаются три авиадесантных полка: 1, 2 и 5-й. Организационно-штатная структура артиллерийских подразделений в вышеперечисленных соединениях была разной, что было связано с различием предполагаемых боевых задач и разными ТВД. На вооружении артиллерийских подразделений бригад и полков в основном состояли 76-мм ДРП. Но не исключено, что в отдельных подразделениях на вооружении имелись 37-мм противотанковые пушки образца 1930 г., 76-мм горные пушки образца 1909 г. и 76-мм полевые пушки образца 1927 г. Артиллерийские подразделения при этом предполагалось десантировать посадочным способом.

Наряду с поисками организационной структуры воздушно-десантных частей широким фронтом велись работы по становлению отечественной парашютной промышленности, авиационно-промышленной базы ВДВ. В 1932 г. начал функционировать экспериментальный завод по строительству образцов воздушно-десантной техники (ВДТ). Это позволило к концу 1936 г. создать значительное количество ВДТ для транспортировки по воздуху под фюзеляжем самолета артиллерийских орудий, автомобилей и других видов боевой и транспортной техники.

Немало важных работ по совершенствованию ВДТ для парашютного и посадочного десантирования было осуществлено особым конструкторским бюро под руководством талантливого изобретателя летчика П. И. Гроховского. Так, в 1931 г. возглавляемое им ОКБ построило и провело испытания специальной подвески для перевозки артиллерийских орудий на внешней подвеске с последующим десантированием их посадочным способом. В 1932 г. была успешно отработана парашютная платформа ПДО для сброса 76-мм горной пушки обр. 1909 г. Пушка подвешивалась между стойками шасси бомбардировщика ТБ-1 или ТБ-3, а парашют в коробе цилиндроконической формы крепился на бомбодержателе Дер-13 под фюзеляжем. К 1935 г. были сконструированы и приняты на вооружение подвески ПГ-12 (универсальная рама образца 1935 г. для посадочного десанта) и ПГ-12П (для сбрасывания с парашютом). К ПГ-12П крепилась грузовая платформа ГП-1, которая позволяла перевозить и сбрасывать с парашютом одновременно 76-мм полковую пушку образца 1927 г. и 45-мм противотанковую образца 1932 г. с передками.

Однако наладить серийное производство ВДТ для десантирования артиллерийского вооружения парашютным способом в то время, по понятным причинам, не представлялось возможным.

К 1938 г. сложились определенные взгляды в отношении организации ВДВ. На базе имевшихся к тому времени авиадесантных частей было сформиро-



ровано шесть вдбр (201, 202, 204, 211, 212, 214). Организационно-штатная структура каждой из бригад предусматривала наличие в ее составе отдельного артиллерийского дивизиона и минометной роты. Отдельный артиллерийский дивизион располагал батареями 76-мм пушек и батареями 45(37)-мм противотанковых пушек. Обе батареи 4-орудийного состава. Минометная рота имела на вооружении восемь 82-мм минометов. Так как 201, 204, 214 вдбр дислоцировались в Европейской части страны, а 202, 211, 212 – на Дальнем Востоке, то укомплектованность их артиллерийскими системами зависела от наличия их на арсеналах и базах соответствующих регионов.

К тому времени (1937–1938 гг.) 76-мм ДРП вследствие серьезных конструктивных недостатков (хотя идея их создания, безусловно, была правильной) была снята с вооружения. Конструктор Л. В. Курчевский был обвинен в участии в военном заговоре и расстрелян, а все имеющиеся в войсках и арсеналах орудия пошли на металлолом. На вооружение артиллерийских подразделений вдбр в то время поступали: 76-мм горная пушка образца 1909 г., 76-мм пушка образца 1927 г., 37-мм ПТП образца 1930 г., 45-мм ПТП образца 1932 г., 82-мм батальонный миномет образца 1936 г.

В предвоенные годы воздушно-десантные бригады состояли из парашютно-десантной и посадочной групп. Артиллерийские подразделения предполагалось десантировать либо на планерах, либо посадочным способом. Такой принцип деления на группы просуществовал до середины 50-х гг., до появления широкофюзеляжного военно-транспортного самолета Ан-12.

К середине 1941 г. на базе имеющихся вдбр формировались и частично были сформированы пять воздушно-десантных корпусов (ВДК). К этому времени укомплектование корпусов личным составом завершилось, однако обеспечить их полностью вооружением и военной техникой (ВВТ) в достаточном количестве в то время не было возможности. По данным на 15–20 июня 1941 г., в стадии формирования находилось одиннадцать воздушно-десантных бригад, имеющих в общей сложности 111 орудий и 62 миномета (82-мм), всего 173 орудия и миномета. В среднем на бригаду приходилось по 16 орудий.

По штату отдельный артиллерийский дивизион бригады увеличивался на одну батарею 45-мм ПТП, а минометная рота вошла в состав дивизиона. Кроме того, в батальоны бригады были введены взводы 50-мм минометов образца 1938 и 1940 гг. Частично в артиллерийские подразделения бригады поступали усовершенствованные 82-мм минометы образца 1938 г., а 37-мм ПТП по мере поступления с оборонных заводов заменялись на 45-мм ПТП образца 1937 г.

Между тем рост воздушно-десантных войск не соответствовал возможностям транспортных самолетов. Военно-транспортной авиации, предназначенной для ВДВ, практически не существовало, за исключением ограниченного количества самолетов ПС-84 (Ли-2). Бомбардировщики ТБ-1, ТБ-3 не в полной

мере удовлетворяли требованиям десантно-транспортного самолета вследствие их «тихоходности» и малой десантоемкости. Таким образом, именно отставание ВТА от нужд ВДВ привело к тому, что, несмотря на накопленный опыт, приобретенный в мирное время, в Великую Отечественную войну проводились лишь Вяземская и Днепровская воздушно-десантные операции. В ходе этих операций артиллерийские подразделения в полном составе не десантировались. Так, в Вяземской воздушно-десантной операции парашютным способом десантировалось небольшое количество 50- и 82-мм минометов с весьма ограниченным количеством боеприпасов, соответственно существенной роли при ведении боевых действий они не сыграли.

В ходе Великой Отечественной войны организационно-штатная структура соединений и частей ВДВ подверглась многократным изменениям. В сентябре-октябре 1941 г. было сформировано десять ВДК, в каждом из которых было по три вдбр, пять маневренных воздушно-десантных бригад и пять запасных воздушно-десантных полков.

В мае-июне 1942 г. все ВДК и маневренные бригады были переформированы в стрелковые дивизии и стрелковые бригады и отправлены в действующую армию. По штату на март 1942 г. в стрелковой дивизии насчитывалось 30 45-мм ПТП, 32 76-мм пушки, 12 122-мм гаубиц, 76 50-мм минометов, 76 82-мм минометов, 18 120-мм минометов.

Штатная структура артиллерии выглядела следующим образом:

*а) дивизионная артиллерия:*

- артиллерийский полк (122-мм гаубицы, 76-мм пушки);
- истребительно-противотанковый дивизион (45-мм ПТП);

*б) полковая артиллерия:*

- минометная батарея (120-мм минометы) ;
- истребительно-противотанковая батарея (45-мм ПТП);
- артиллерийская батарея (76-мм пушки);

*в) батальонная артиллерия:*

- минометная рота (82-мм минометы);
- противотанковый взвод (45-мм ПТП).

Кроме того, в каждой стрелковой роте был минометный взвод 50-мм минометов.

К сентябрю 1942 г. вновь сформировали восемь ВДК и пять маневренных вдбр с последующим их переформированием в десять воздушно-десантных дивизий (вдд), которые в феврале 1943 г. были отправлены в действующую армию. По штату в составе артиллерии дивизии насчитывалось 48 45-мм ПТП, 36 76-мм пушек, 12 122-мм гаубиц, 58 50-мм минометов, 85 82-мм минометов, 24 120-мм миномета.

В мае 1943 г. было сформировано семь вдбр, а в июне – еще тринадцать бригад. Уже в декабре 1943 г. на базе восемнадцати вдбр было создано шесть гвардейских вдд, а в январе 1944 г. из одной формируемой и двух оставшихся бригад была скомплектована еще одна гв. вдд. Три из сформированных дивизий были переформированы в гвардейские стрелковые дивизии и вошли в состав 37-го гвардейского стрелкового корпуса (ск). По штату в составе артиллерии дивизии имелось 36 45-мм ПТП, 18 57-мм ПТП, 44 76-мм пушки, 20 122-мм гаубиц, 89 82-мм минометов и 38 120-мм минометов.

Артиллерийские части и подразделения ВДВ формировались по штатам гвардейских стрелковых дивизий и стрелковых корпусов.

В первый период войны (22.6.1941–18.11.1942) артиллерийские части и подразделения ВДВ в основном комплектовались 37-мм ПТП образца 1930 г., 45-мм ПТП образца 1932/37 г., 76-мм полковыми пушками образца 1927 г., 76-мм горными пушками образца 1909 г., 76,2-мм дивизионными пушками образца 1902–1930 гг., образца 1936 г. (Ф-22), образца 1939 г. (УСВ), 122-мм гаубицами образца 1909–1930, 1937 гг., образца 1938 г., 152-мм гаубицами образца 1909–1930 гг., 50-мм ротными минометами образца 1938, 1940 и 1941 гг., 82-мм батальонными минометами образца 1936, 1937 и 1941 гг., 120-мм полковыми минометами образца 1938 и 1941 гг.

Во второй период войны (19.11.1942–конец 1943) по мере выхода из строя 76-мм полковых пушек образца 1927 г. и горных пушек образца 1909 г., 45-мм ПТП образца 1932 и 1937 гг. и дивизионных гаубиц образца 1909 и 1937 гг. на вооружение поступали 76-мм дивизионные пушки образца 1942 г. (ЗИС-3), 45-мм ПТП образца 1942 г., 122-мм гаубицы М-30 образца 1938 г. В течение третьего периода войны (январь 1944–май 1945) на вооружение поступали 57-мм ПТП образца 1943 г.

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны артиллерийские части и подразделения, входившие в состав ВДВ, комплектовались различными артиллерийскими системами, имеющимися на тот период войны. Соединения и части ВДВ организовывались как воздушно-десантные, что, согласно мобилизационным планам, предусматривало жесткий отбор личного состава по моральным и физическим качествам, более длительную по сравнению со стрелковыми подразделениями подготовку соединений и частей перед отправкой их в действующую армию. В ходе переформирования воздушно-десантных соединений и частей в стрелковые артиллерийские части и подразделения укомплектовывались по штатам гвардейских стрелковых дивизий и полков<sup>7</sup>.

## 2.5 Десантно-транспортная авиация: планеры

---

<sup>7</sup> Грехнев А. В. Артиллерия ВДВ. М., 1999 г.

### 2.5.1 Десантные планеры. БДП

23 января 1940 года в Наркомате авиапромышленности было создано Управление по производству десантно-транспортных планеров. Осенью того же года на специальном совещании, в присутствии И. В. Сталина, принимается решение провести конкурс для выявления наиболее удачных образцов. Лучшие планеры планируется запустить в массовое производство. В конкурсе принимают участие конструкторские бюро О. К. Антонова, В. К. Грибовского, П. В. Цыбина, Н. К. Курбалы.

Интересное предложение внес Николай Поликарпов: он предложил уникальную конструкцию – Боевой Десантный Планер (БДП). Десантники, находящиеся в нем, еще на этапе планирования могли применять по врагу личное оружие. Противопульную защиту в воздухе должны были обеспечить съемные бронелисты, которые после приземления можно было использовать как щиты. Разработка этого планера велась в течение июня 1941 года. Эскизный проект был закончен за несколько дней до начала войны.

По схеме это был высокоплан с размахом крыла 20 метров и гладким веретенообразным фюзеляжем. Конструкция цельнодеревянная, максимально дешевая и предельно простая в производстве. Планер должен был перевозить 16 бойцов с личным оружием. Буксировщиком выступал бомбардировщик СБ или ДБ-3.

Проект БДП был одобрен руководством авиапромышленности и принят к производству на авиазаводе № 51. В конце лета 1941 года планер был построен и подготовлен к проведению летных испытаний. Полеты первого опытного БДП начались в сентябре и проходили на аэродроме Летно-испытательного института под Москвой. В качестве буксировщика использовался бомбардировщик СБ. Всего удалось выполнить четырнадцать полетов. 14 октября испытания были прекращены в связи с резко обострившейся обстановкой на подступах к Москве и начавшейся эвакуацией.

Второй опытный планер, получивший обозначение БДП-2, был достроен в Новосибирске, куда был эвакуирован авиазавод № 51 и КБ Поликарпова. Конструкция БДП-2 была усилена по сравнению с первым экземпляром, возрос вес.

Планер поступил для летных испытаний 6 февраля 1942 года. Испытания БДП-2 проводились на лыжах и длились до 14 марта 1942 года. В заключении по результатам испытаний в очередной раз отмечалась простота пилотирования БДП-2, большая полезная нагрузка, достаточная маневренность и устойчивость. Планер рекомендовался к запуску в серийное производство.

Специального вооружения планер не имел, однако был оборудован приспособлениями для установки семи пехотных пулеметов ДП-27. Два пулемета для обстрела верхней полусферы, один в нижнем люке и по два пулемета на бортах фюзеляжа. Для пассивной защиты внутри планера имелись двенадцать съемных бронешитов толщиной 5,5 мм размером 480х550 мм. У пилота кроме этого имелась разборная бронеспинка.

Война явно приняла затяжной характер, и специальные задачи, для которых планер был создан, представлялись маловероятными. Тем более что планеры А-7 и Г-11 уже пробили себе дорогу в жизнь и строились серийно.

#### *Тактико-технические характеристики планера БДП*

Размах крыла – 20,00 м; длина – 13,60 м; площадь крыла – 44,72 кв. м; масса пустого – 1 470 кг, нормальная полетная – 3 408 кг, общий вес брони – 127 кг; экипаж – 1 человек; полезная нагрузка – 17 десантников.

### **2.5.2 Десантный планер Г-11**

7 июля 1941 года ОКБ-28 получило срочное задание по созданию десантного планера для перевозки 11 человек. Первые чертежи для изготовления планера поступили в сборочный цех 11 июля, а уже 2 августа планер в основном был готов. 1 сентября 1941 года начались первые полеты, а 18 сентября последовало решение об организации серийного производства на двух деревообделочных заводах в городе Шумерля (завод № 471) и поселке Козловка (завод № 494).

Летные испытания, прошедшие в конце сентября, показали вполне приемлемые пилотажные характеристики Г-29. Сразу после окончания испытаний, 28 сентября 1941 года Грибовский выехал на завод № 471, а его заместитель Ландышев – на завод № 494. 18 октября в Шумерлю прибыл первый эшелон с оборудованием ОКБ-28, а уже 7 ноября здесь собрали первый головной десантный планер. До конца 1941 года завод № 471 изготовил 10 серийных планеров, которые по количеству перевозимых десантников получили обозначение Г-11.

Планер Г-11 (использовались также обозначения Гр-11 и Гр-29) представлял собой свободно-несущий высокоплан деревянной конструкции с объемным коробчатым фюзеляжем. Металл использовался только в наиболее нагруженных местах. Планер имел неубираемое шасси для взлета и посадочную лыжу для посадки. Носовая часть фюзеляжа представляла собой одноместную кабину летчика с органами управления, минимальным комплектом приборов и сбрасываемым фонарем. За кабиной располагался грузовой отсек длиной 3,24 м и шириной 1,36–1,25 м. Десантники сидели на дощатых скамейках, расположенных вдоль бортов фюзеляжа лицом друг к другу.

Для погрузки планера и его покидания в бортах фюзеляжа имелись сбрасываемые дверцы размером 1,2х0,7 м, а в потолке и в полу – сбрасываемые лю-

ки размером 0,51х0,46 м. Кроме того, в каждом борту было по два застекленных прямоугольных окна-иллюминатора, которые могли открываться для ведения стрельбы из личного оружия.

Производство Г-11 нарастало вплоть до июня 1942 года, когда выяснилось, что ВДВ не готовы к приему большого числа десантных планеров. Не хватало самолетов-буксировщиков и пилотов-планеристов. Так как хранение планеров в течение длительного времени не предусматривалось, их нахождение под открытым небом могло привести к снижению прочности и надежности.

В результате производство Г-11 в 1942 году прекратили, личный состав ОКБ-28 присоединили к техперсоналу завода № 471, переориентированного на производство самолетов Як-6, а Грибовский убыл в распоряжение Наркомата авиапромышленности.

Всего до прекращения выпуска в 1942 году завод № 471 выпустил 138 планеров Г-11, а завод № 494 – 170 планеров. Таким образом, суммарный выпуск к осени 1942 года составил 308 планеров Г-11.

В конце 1943 года производство планеров восстановили на заводе в Рязани, где Грибовского назначили Главным конструктором. **Первый «рязанский» Г-11** испытали в марте 1944 года. Производство Г-11У прекратилось в середине 1945 года, однако, спустя год, возобновилось и продолжалось вплоть до 1948 года.

Использование Г-11 в период Великой Отечественной войны показало их высокую надежность и достаточную эффективность. Особенно активно планеры использовались для снабжения партизан в 1943–1944 годах. В августе 1944 года конструктор Грибовский за доставку грузов планерами Г-11 партизанам Белоруссии был награжден медалью «Партизану Отечественной войны 2-й степени».

#### *Тактико-технические характеристики планера Г-11*

Размах крыла – 18,0 м; длина – 10,84 м; площадь крыла – 30,0 кв. м; масса пустого снаряженного – 960 кг, максимальная взлетная – 1 660 кг; максимальная скорость – 220 км/ч; полезная нагрузка – 11 десантников.

### **2.5.3 Десантный планер КЦ-20**

Планер конструкции П. В. Цыбина и Д. Н. Колесникова КЦ-20 стал самым большим планером, состоявшим на вооружении РККА во время Великой Отечественной войны. Планер обладал хорошей грузоподъемностью – мог брать на борт 20 десантников или 2 200 кг груза. Высокие характеристики, а, главное, насущная необходимость в подобной машине, способствовали его быстрому запуску в серию.

Первые два опытных образца изготовили на заводе в подмосковном посёлке Быково уже в октябре 1941 года. Серийное производство развернули на деревообрабатывающем заводе в посёлке Лопатино под Казанью. И хотя за период 1942-1943 годов было выпущено всего 68 планеров, ему довелось немало, и главное успешно, повоевать.

Цыбин вспоминал: «Всю войну КЦ-20 неплохо работали. Накануне наступления под Сталинградом сильные морозы потребовали срочной переброски большого количества антифриза для танков. Это сделали тяжёлые планеры. На Калининском фронте на планерах за линию фронта перебрасывались подразделения сапёров-подрывников: более всего потрудились планеры, помогая партизанским отрядам. Иногда до пятнадцати тяжёлых планеров сразу отправлялись ночью за линию фронта на партизанские аэродромы. Обратного не возвращались - партизаны их сжигали».

С 1944 года Цыбин стал руководить КБ и заводом в Бескудникове под Москвой, где он создал новый тяжёлый десантный планер Ц-25, являвшийся дальнейшим развитием КЦ-20. Новый планер поднимал до 25 человек или вездеход с противотанковой пушкой. Более 500 штук состояли на вооружении ВДВ вплоть до 1956 года.

Схема планера КЦ-20 – свободнонесущий высокоплан с трапециевидным крылом. Конструкция цельнодеревянная, включая детали управления. Компонировка фюзеляжа с передней кабиной пилотов, откидывающейся вверх для загрузки. Посадочная скорость планера составляла 85 км/ч. КЦ-20 обладал весьма полезным качеством – способностью совершать взлеты и посадки без взлетно-посадочных устройств.

#### *Тактико-технические характеристики планера КЦ-20*

Размах крыла – 23,8 м; длина – 14,12 м; высота – 2,84 м; площадь крыла – 55,2 кв. м; масса пустого – 2 050 кг; экипаж – 1 человек; полезная нагрузка – 20 десантников или 2 200 кг груза.

### **2.5.4 Десантный планер А-7**

Наиболее известным десантным планером времен войны, стал А-7, имевший еще другое обозначение РФ-8 (Рот-Фронт-8). А-7 представлял собой семиместный десантный планер, созданный в ОКБ О. К. Антонова. Первый экземпляр был построен в 1941 году, с 1942 года выпускался серийно.

Планер буксировался практически всеми самолетами – от Р-5 до ТБ-3, а в последствии и Ли-2, и «Харрикейном». За Ил-4 и ТБ-3 – парой и тройкой.

Испытания планера А-7 проходили без видимых сбоев и каких-либо неполадок. К этому времени начали регулярные тренировки планеристы учебно-тренировочных полков.

В течение Великой Отечественной войны было выпущено около 400 экземпляров планера А-7.

В конце лета 1942 года на одном из аэродромов Московского военного округа в присутствии руководства ВВС РККА состоялся смотр десантно-планерной техники. Был продемонстрирован посадочный десант в составе двадцати планеров А-7 и Г-11 на маленькую посадочную площадку. Планеры садились один за другим не только на полосу, но и по всей площадке. После высадки десантники быстро атаковали условного противника. В этот день были выполнены еще два рискованных эксперимента – посадка планера А-7 на лес и на воду.

В течение войны планер применялся для полетов через линию фронта для снабжения партизанских соединений оружием и боеприпасами.

*Тактико-технические характеристики планера А-7*

Размах крыла – 18,0 м; длина – 10,54 м; высота – 1,53 м; площадь крыла – 23,2 кв. м; масса пустого – 955 кг; экипаж – 1 человек; полезная нагрузка – 6 человек.



### ГЛАВА 3. ИЗМЕНЕНИЯ В ВДВ В 1945-1961 ГГ. С УЧЕТОМ ОПЫТА ПРОШЕДШЕЙ ВОЙНЫ (ЗАТЯНУВШАЯСЯ ЮНОСТЬ)

#### 3.1 Послевоенные реформы ВДВ

Сразу после войны начались коренные изменения воздушно-десантных войск: 27 июня 1945 года 2-я гв ввд была расформирована. Официально – в связи с утратой гвардейского дивизионного знамени в мае 1945 года в Чехословакии (небольшая колонна штабных машин дивизии, уже после подписания капитуляции, была обстреляна и разграблена немцами, при этом пропало Боевое Знамя соединения).

В соответствии с директивой Генерального штаба от 30 июля 1945 года 7-й учебный воздушно-десантный полк был переведён на новый штат (1 615 человек). Полк готовил специалистов по нескольким специальностям, но самое главное – давал возможность молодым десантникам прыгнуть хоть раз с парашютом, ибо в боевых частях под конец войны и сразу после ее окончания такой возможности у десантников не было.

Существующие гвардейские воздушно-десантные дивизии были переформированы в гвардейские стрелковые дивизии:

4-я гв ввд 13 июня 1945 года переформирована в 111-ю гв сд в составе:

- 2-й гвардейский «Фокшанский», Краснознамённый, ордена Суворова стрелковый полк (2-го формирования, бывший 9-й гв вдсп);
- 7-й гвардейский «Фокшанский», ордена Суворова стрелковый полк (2-го формирования, бывший 12-й гв вдсп);
- 16-й гвардейский «Рымникский», Краснознаменный стрелковый полк (2-го формирования, бывший 15-й гв вдсп);
- 466-й гвардейский «Фокшанский», ордена Суворова пушечный артиллерийский полк (бывший 1-й гв вдап).

В начале 1946 года дивизия была выведена из Центральной группы войск в Таврический военный округ в город Евпатория и была преобразована в отдельную стрелковую бригаду. В 1947 году бригада была расформирована.

5-я гв ввд 13 июня 1945 года переформирована в 112-ю гв сд в составе:

- 165-й гвардейский «Ясский» ордена Суворова стрелковый полк (бывший 1-й гв вдсп);
- 354-й гвардейский «Кишиневский» ордена Суворова стрелковый полк (бывший 11-й гв вдсп);
- 358-й гвардейский «Венский» ордена Кутузова стрелковый полк (бывший 16-й гв вдсп);
- 467-й гвардейский ордена Кутузова пушечный артиллерийский полк (бывший 6-й гв вдап).

В начале 1946 года дивизия была выведена из Центральной группы войск в Киевский военный округ в Чернигов. В июне 1946 года дивизия была преобразована в 12-ю гв осбр. В 1952 году бригада снова была развёрнута в 112-ю гв сд. В 1957 году дивизия стала именоваться мотострелковой. В 1962 году дивизия стала 112-й гвардейской учебной мотострелковой. В 1968 году дивизия была преобразована в 48-ю гвардейскую учебную танковую дивизию. В 1987 году 48-я гв утд стала 169-м гвардейским окружным учебным центром.

6-я гв вдд 13 июня 1945 года переформирована в 113-ю гв сд в составе:

- 359-й гвардейский «Ясский» стрелковый полк (бывший 14-й гв вдсп);
- 361-й гвардейский стрелковый полк (бывший 17-й гв вдсп);
- 363-й гвардейский ордена Богдана Хмельницкого стрелковый полк (бывший 20-й гв вдсп);
- 468-й гвардейский «Ясский» пушечный артиллерийский полк (бывший 8-й гв вдап).

В начале 1946 года дивизия выведена из Центральной группы войск в Таврический военный округ в Керчь. В июне 1946 года дивизия была преобразована в 43-ю гв осбр. В 1952 году дивизия стала 113-й гв сд. В 1957 году стала мотострелковой. В 1959 году дивизия была расформирована.

7-я гв вдд 13 июня 1945 года переформирована в 115-ю гв сд в составе:

- 360-й гвардейский Краснознаменный, ордена Кутузова стрелковый полк (бывший 18-й гв вдсп);
- 365-й гвардейский «Будапештский» ордена Кутузова стрелковый полк (бывший 21-й гв вдсп);
- 367-й гвардейский «Венский» ордена Кутузова стрелковый полк (бывший 29-й гв вдсп).
- 470-й гвардейский ордена Кутузова пушечный артиллерийский полк (бывший 10-й гв вдап).

В начале 1946 года дивизия была выведена из Центральной группы войск в Киевский военный округ в город Сумы. В июне 1946 года дивизия преобразована в 14-ю гв осбр. В 1952 году бригада стала 115-й гв сд и тут же расформирована. В конце 80-х годов регалии и наименование 115-й гв мсд будут переданы дислоцированной в поселке Сквородино Амурской области 68-й мсд Дальневосточного военного округа.

9-я гв вдд 13 июня 1945 года переформирована в 116-ю гв сд в составе:

- 362-й гвардейский ордена Александра Невского стрелковый полк (бывший 23-й гв вдсп);
- 364-й гвардейский «Висленский» ордена Кутузова стрелковый полк (бывший 26-й гв вдсп);
- 366-й гвардейский «Дембицкий» ордена Кутузова стрелковый полк (бывший 28-й гв вдсп);

- 469-й гвардейский «Одерский» ордена Богдана Хмельницкого пушечный артиллерийский полк (бывший 7-й гв вдап).

В конце 1945 года из Центральной группы войск дивизия была передана в Группу Советских оккупационных войск в Германии и переформирована в 14-ю гвардейскую механизированную дивизию. С 1957 года дивизия стала 14-й гв мсд. В 1982 году дивизия переформирована в 32-ю гв тд. В 1989 году дивизия выведена в СССР и расформирована.

1-я гв ввд 17 ноября 1945 года переформирована в 124-ю гв сд в составе:

- 376-й гвардейский «Бухарестский» ордена Богдана Хмельницкого стрелковый полк (бывший 3-й гв вдсп);

- 379-й гвардейский ордена Суворова стрелковый полк (бывший 6-й гв вдсп);

- 382-й гвардейский ордена Александра Невского стрелковый полк (бывший 13-й гв вдсп);

- 486-й гвардейский ордена Александра Невского пушечный артиллерийский полк (бывший 4-й гв вдап).

Дивизия дислоцировалась вблизи города Сайн-Шанд в Монголии и входила в состав 18-го гв ск. В июне 1946 года 124-я гв сд была выведена в Нижнеудинск и свёрнута в 10-ю гв осбр 57-го стрелкового корпуса в Красноярске. В 1948 году бригада была расформирована.

3-я гв ввд 19 ноября 1945 года переформирована в 125-ю гв сд в составе:

- 375-й гвардейский "Плоештинский" стрелковый полк (бывший 2-й гв вдсп);

- 378-й гвардейский ордена Богдана Хмельницкого стрелковый полк (бывший 8-й гв вдсп);

- 381-й гвардейский ордена Богдана Хмельницкого стрелковый полк (бывший 10-й гв вдсп);

- 487-й гвардейский Краснознаменный пушечный артиллерийский полк (бывший 2-й гв вдап).

В начале 1946 года дивизия была выведена из Южной группы войск в Прикарпатский военный округ в Каменец-Подольский и расформирована.

10-я гв ввд 30 ноября 1945 года переформирована в 126-ю гв сд в составе:

- 374-й гвардейский ордена Богдана Хмельницкого стрелковый полк (бывший 19-й гв вдсп);

- 377-й гвардейский ордена Богдана Хмельницкого стрелковый полк (бывший 24-й гв вдсп);

- 380-й гвардейский стрелковый полк (бывший 30-й гв вдсп);

- 488-й гвардейский артиллерийский полк (бывший 5-й гв вдап).

После войны дивизия дислоцировалась в городе Тульча в Румынии в составе Южной Группы Войск. В ноябре 1946 года дивизия была расформирована.

В начале 1946 года соединения 9-й гвардейской армии были по железной дороге перевезены на Родину. 98-я гвардейская стрелковая дивизия была передислоцирована в город Муром. 99-я гвардейская стрелковая дивизия была передислоцирована в Рязанскую область.

К 10 февраля 1946 года 103-я гвардейская стрелковая дивизия прибыла на место новой дислокации в лагерь Сельцы Рязанской области, выйдя из подчинения 9-й гвардейской армии и войдя в состав Московского военного округа.

В январе-феврале 1946 года 104-я гвардейская стрелковая дивизия закончила передислокацию в район Костромы.

В январе-феврале 1946 года 106-я гвардейская стрелковая дивизия была передислоцирована в город Тейково Ивановской области.

В это время ВДВ организационно входили в состав ВВС и располагали тремя гвардейскими воздушно-десантными бригадами, сформированными еще во время войны после того, как все дивизии были переданы в состав 9-й гвардейской армии: 5, 8 и 24-й, а также 7-м учебным воздушно-десантным полком.

Однако такое «бедственное» положение ВДВ длилось не долго. Уже 3 июня 1946 года выходит Постановление Совета Министров СССР № 1154-474-с и 7 июня 1946 года выходит директива начальника Генерального Штаба ВС СССР № орг/2/247225, согласно которым Воздушно-десантные войска были выведены из состава ВВС и включены в состав войск Резерва Верховного Главнокомандования с прямым подчинением министру Вооруженных Сил. Была учреждена должность Командующего ВДВ. С этого момента началось очередное возрождение войск.

На формирование ВДВ были направлены управления 8, 15, 37, 38 и 39-го гвардейских стрелковых корпусов в составе 76, 98, 99, 100, 103, 104, 105-й, 106, 107 и 114-й гвардейских стрелковых дивизий. Приказом командующего воздушно-десантными войсками № 0051 от 14 июня 1946 года все эти дивизии были переформированы в воздушно-десантные с сохранением номеров, почетных наименований и боевых наград.

На доукомплектование ВДВ был направлен личный состав 5, 8, 24-й гвардейских воздушно-десантных бригад и 7-го учебного воздушно-десантного полка. Подготовка офицеров для воздушно-десантных войск возлагалась на Фрунзенское военно-парашютное училище, Пугачевское военно-авиационное планерное училище, Славгородскую военную авиапланерную школу пилотов и Высшие офицерские курсы ВДВ в городе Рыбинск Ярославской области.

В воздушно-десантные войска так же были включены соединения военно-транспортной авиации: 1-я «Сталинградско-Берлинская» Краснознаменная и 12-я «Мгинская» Краснознаменная авиационные транспортные дивизии, которые при этом переформировываются в авиационно-транспортные дивизии Воздушно-десантных войск. В дополнение к ним формируются:

- на базе 3-й гвардейской бомбардировочной «Смоленской» авиационной дивизии – 3-я гвардейская авиационно-транспортная дивизия Воздушно-десантных войск;

- на базе 6-й гвардейской штурмовой «Запорожской» авиационной дивизии – 6-я авиационно-транспортная дивизия Воздушно-десантных войск;

- на базе 281-й штурмовой «Новгородской» авиационной дивизии – 281-я авиационно-транспортная дивизия Воздушно-десантных войск.

Кроме авиационно-транспортных дивизий, формируются 4-й авиационно-планерный парк Воздушно-десантных войск, а 1-й отдельный воздухоплавательный дивизион в городе Долгопрудный переформируется в 37-й отдельный воздухоплавательный полк ВДВ (в/ч 73426). В состав 37-го овпп входило десять воздухоплавательных отрядов, отряд транспортных дирижаблей и аэростатный дивизион (в составе отдельного 37-го вдк). Позже, в мае 1948 года 37-й отдельный воздухоплавательный полк был преобразован в 101-ю учебную ремонтную воздухоплавательную базу ВДВ. Также в составе ВДВ 15 августа 1946 года был сформирован 60-й отдельный авиационно-технический полк.

В 1945 году в состав ВДВ вошел 45-й отдельный учебно-тренировочный авиационный планерный полк, который дислоцировался в Торжке. Первым командиром полка был майор З. П. Медведев. Впоследствии этот полк послужил базой для формирования одного из первых вертолетных полков.

Все формируемые воздушно-десантные дивизии были переведены на двухполковой состав, при этом в дивизиях были расформированы: 239-й гв сп в 76-й гв вдд; 302-й гв сп в 98-й гв вдд; 305-й гв сп в 99-й гв вдд; 304-й гв сп в 100-й гв вдд; 324-й гв сп в 103-й гв вдд; 332-й гв сп в 104-й гв вдд; 349-й гв сп в 105-й гв вдд; 355-й гв сп в 106-й гв вдд; 356-й гв сп в 107-й гв вдд; 353-й гв сп в 114-й гв вдд.

На тот момент времени была принята полковая организация дивизии: один полк был парашютно-десантным, а второй – посадочно-десантным. На вооружение ВДВ начала поступать новая воздушно-десантная техника: парашюты ПД-47, Д-1, радиоэлектронные системы привода авиации в район десантирования, платформы для выброски тяжелых грузов. В транспортно-десантную авиацию ВДВ поступили новые самолеты Ил-12, Ил-14, Ту-4.

Весной-летом 1947 года 100-я гв вдд 39-го гв вдк была передислоцирована в города Кировоград, Александрия, Кременчуг. В Кировограде разместились штаб, политотдел, 301-й гвардейский парашютно-десантный полк, зенитный дивизион, батальон связи, разведроты, медико-санитарный батальон. В Александрии Кировоградской области в военном городке разместились: 298-й гвардейский парашютно-десантный ордена Кутузова полк и 107-й истребительно-противотанковый дивизион. В Кременчуге разместился 406-й артиллерийский полк и несколько других подразделений дивизии.

13 августа 1947 года в городе Полоцк Белорусской ССР в военном городке Задвинье на базе узла связи 8-го гвардейского Неманского Краснознаменного воздушно-десантного корпуса, а также 13-й отдельной гвардейской роты связи 103-й гвардейской Краснознаменной ордена Кутузова воздушно-десантной дивизии был сформирован 191-й отдельный батальон связи 8-го гв вдк. Формирование проводил гвардии майор Н. К. Сидоренко. Формирование было закончено 4 сентября 1947 года.

В это же время для штаба 37-го гв вдк был сформирован 688-й обс, для 38-го гв вдк – 689-й обс, для 39-го гв вдк – 690-й обс, для 15-го гв вдк – 691-й обс. Перед корпусными батальонами связи ставились задачи обеспечения дальней связи штаба ВДВ с высадившимися в тыл противника дивизиями, организация посадки самолетов с посадочным десантом и управлением (наведением) самолетов в зоне десантирования. Специальные подразделения этих батальонов должны были одними из первых на парашютах десантироваться в тыл противника и своей радиотехникой обеспечить прием самолетов и грузов.

К этому времени штат воздушно-десантной дивизии состоял из управления, парашютно-десантных и посадочно-десантного полков, артиллерийского полка, отдельного зенитного артиллерийского дивизиона, отдельного саперного батальона, отдельного батальона связи, отдельного батальона материального обеспечения, медико-санитарного батальона, роты химической защиты и отдельной разведывательной роты.

В 1948 году была вновь создана Отдельная Воздушно-десантная Армия, в которую вошли 8, 15, 38 и 39-й корпуса с приданными авиационными дивизиями.

37-й гвардейский воздушно-десантный корпус и 1-я авиатранспортная дивизия, находящиеся на Дальнем Востоке, оставались отдельными и оперативно подчинялись командованию округа.

На основании Постановления Совета Министров СССР № 3217-1304сс и директивы Генерального штаба от 3 сентября 1948 года № орг/2/94173 к 15 октября 1948 года были дополнительно развернуты пять воздушно-десантных дивизий, формирование которых проводилось на базе уже существующих частей ВДВ. Были сформированы 7, 11, 13, 21 и 31-я гвардейские воздушно-десантные дивизии, которые были введены по одной в состав имеющихся корпусов. Дополнительно были сформированы 35-я и 40-я авиатранспортные дивизии.

В октябре 1948 года вместо убывших из состава воздушно-десантных дивизий полков для формирования новых дивизий были сформированы новые гвардейские парашютно-десантные полки:

- 39-й гвардейский Краснознаменный ордена Суворова посадочно-десантный полк – для 103-й гв ввд 8-го гв вдк;
- 337-й гвардейский посадочно-десантный полк (на базе 3-го пдб 346-го гв пдп 104-й гв ввд) – для 104-й гв ввд 15-го гв вдк;

- 192-й гвардейский парашютно-десантный полк (на базе пдб 296-го гв пдп 98-й гв вдд) – для 98-й гв вдд 37-го гв вдк;
- 51-й гвардейский парашютно-десантный полк (на базе 3-го пдб 347-го гв пдп 106-й гв вдд) – для 106-й гв вдд 38-го гв вдк;
- 109-й гвардейский парашютно-десантный полк (г. Александрия, на базе пдб 298-го гв пдп 100-й гв вдд) – для 100-й гв вдд 39-го гв вдк.

К январю 1949 года все посадочно-десантные полки воздушно-десантных дивизий были переформированы в парашютно-десантные: 119-й гв посдп в 119-й гв пдп 7-й гв вдд; 234-й гв посдп в 234-й гв пдп 76-й гв вдд; 217-й гв посдп в 217-й гв пдп 13-й гв вдд; 39-й гв посдп в 39-й гв пдп 103-й гв вдд; 337-й гв посдп в 337-й гв пдп 104-й гв вдд; 345-й гв посдп в 345-й гв пдп 105-й гв вдд; 351-й гв посдп в 351-й гв пдп 106-й гв вдд.

К этому времени главной оперативной единицей считался корпус дивизионного состава. Предполагалось, что наличие у СССР мощных воздушно-десантных группировок будет способствовать скорым победам в будущей войне с капиталистическим Западом. Почему-то высшее руководство страны не принимала во внимание тот факт, что США, помимо большого числа десантников в своих воздушно-десантных войсках, обладали так же и соответствующим количеством самолетов военно-транспортной авиации, чем не могли похвастаться отечественные ВВС.

К началу 1949 года советские ВДВ состояли из пятнадцати воздушно-десантных дивизий, сведенных в пять корпусов. Состав ВДВ был следующим:

*Управление Отдельной гвардейской воздушно-десантной армии*

- 14-й армейский узел связи;
- 622-я авторемонтная база ВДВ;
- 24-я отдельная автотранспортная рота ВДВ;
- 3 370-й склад парашютно-десантного имущества;
- 17-й учебный центр ВДВ.

8-й гв вдк "Неманский" Краснознаменный (Белорусский военный округ, г. Полоцк) в составе:

- 191-й обс штаба корпуса;
- 103-я гв вдд Краснознаменная, ордена Кутузова (БелВО, г. Полоцк) 317-й, 322-й гв пдп, 15-й гв ап;
- 114-я гв вдд «Венская» Краснознаменная (БелВО, ст. Боровуха): 350-й, 357-й гв пдп, 404-й гв ап;
- 7-я гв вдд сформирована на базе 322-го гв пдп 103-й гв вдд в составе 108-го и 119-го гв пдп, 1137-й гв ап (ПриВО, г. Каунас);
- 3-я гв атд ВДВ (г. Полоцк, Витебск).

15-й гв вдк (Ленинградский военный округ, г. Ракверне) в составе:

- 691-й обс штаба корпуса;

- 76-я гв влд «Черниговская» Краснознаменная (ЛенВО, г. Новгород): 234-й, 237-й гв пдп, 154-й гв ап;
- 104-я гв влд ордена Кутузова (ЛенВО, г. Нарва, г. Кингисепп): 328-й, 346-й гв пдп, 82-й гв ап;
- 21-я гв влд (сформирована на базе 346-го гв пдп 104-й гв влд) в составе: 97-й и 104-й гв пдп, н-ский гв ап (г. Валга);
- 281-я атд ВДВ (г. Нарва).
- 38-й гв влдк «Венский»* (Московский военный округ, г. Тула) в составе:
  - 689-й обс штаба корпуса в/ч 54153;
  - ОКР штаба корпуса в/ч 46079;
- 105-я гв влд «Венская» Краснознаменная (МВО, г. Кострома): 331-й, 345-й гв пдп, 165-й гв ап;
- 106-я гв влд Краснознаменная, ордена Кутузова (МВО, г. Тула): 347-й, 351-й гв пдп, 205-й гв ап;
- 11-я гв влд сформирована на базе 347-го гв пдп 106-й гв влд в составе: 111-й, 137-й гв пдп, 1185-й гв ап (МВО г. Рязань);
- 12-я атд ВДВ (г. Тула).
- 39-й гв влдк «Венский»* (Киевский военный округ, г. Белая Церковь) в составе:
  - 690-й обс штаба корпуса в/ч 67219;
  - ОКР штаба корпуса в/ч 46091;
- 3 096-я военно-почтовая станция в/ч 25889;
- 100-я гв влд «Свирская» Краснознаменная (КВО, г. Кировоград): 298-й, 301-й гв пдп, 406-й гв ап;
- 107-я гв влд «Первомайская» Краснознаменная, ордена Суворова (КВО, г. Чернигов): 348-й, 352-й гв пдп, 402-й гв ап;
- 31-я гв влд (сформирована на базе 356-го гв пдп 107-й гв влд) в составе: 114-й и 381-й пдп, 1295-й гв ап (г. Новоград-Волынский);
- 6-я гв атд ВДВ (г. Белая Церковь).
- 37-й отдельный гв влдк «Свирский»* Краснознаменный (Приморский военный округ, ст. Монастырище) в составе:
  - 688-й обс штаба корпуса в/ч 67223;
  - 144-й гв обс в/ч 34648;
  - 621-я авторемонтная база в/ч 64425;
- 98-я гв влд "Свирская" Краснознаменная (ПримВО, с. Покровка): 296-й, 299-й гв пдп, 17-й гв ап;
- 99-я гв влд "Свирская" ордена Кутузова (ПримВО, ст. Манзовка, ст. Мучная): 297-й, 300-й гв пдп, 74-й гв ап;
- 13-я гв влд (сформирована на базе 296-го гв пдп 98-й гв влд в п. Галенки Приморского края) в составе: 116-й и 217-й гв пдп, н-ский гв ап (передислоцирована в н.п. Свободный Амурской области);



- 1-я атд ВДВ (н. п. Воздвиженка);
- отдельный аэростатный дивизион.

В состав авиации ВДВ входили:

- 257-й отдельный батальон связи;
- 926-й авиационно-технический склад;
- 41-й отдельный инженерно-аэродромный батальон;
- 42-й отдельный инженерно-аэродромный батальон;
- 19, 37, 40, 133, 134, 142, 180 и 219-й отдельные дивизионы радио-светообеспечения.

*3-я гвардейская авиационно-транспортная дивизия ВДВ:*

- 24-й авиационный транспортно-десантный полк;
- 339-й авиационный транспортно-десантный полк;
- 369-й авиационный транспортно-десантный полк.

*6-я гвардейская авиационно-транспортная дивизия ВДВ:*

- 25-й авиационный транспортно-десантный полк;
- 363-й авиационный транспортно-десантный полк.

*12-я авиационно-транспортная дивизия ВДВ:*

- 374-й авиационный транспортно-десантный полк;
- 903-й авиационный транспортно-десантный полк.

*35-я авиационно-транспортная дивизия ВДВ:*

- 239-й авиационный транспортно-десантный полк;
- 825-й авиационный транспортно-десантный полк;

*40-я авиационно-транспортная дивизия ВДВ:*

- 336-й авиационный транспортно-десантный полк;
- 338-й авиационный транспортно-десантный полк.

*281-я авиационно-транспортная дивизия ВДВ:*

- 196-й авиационный транспортно-десантный полк;
- 334-й авиационный транспортно-десантный полк;
- 566-й авиационные транспортно-десантные полки;
- 136-я отдельная авиационная эскадрилья;
- 148-я отдельная авиационная эскадрилья;
- 101-я учебная ремонтная воздухоплавательная база ВДВ;
- 1-й авиационно-планерный парк;
- 2-й авиационно-планерный парк;
- 3-й авиационно-планерный парк;
- 4-й авиационно-планерный парк;
- 23-й резервный авиационно-планерный полк;
- 60-й отдельный авиационно-технический полк;
- 6-й учебно-тренировочный центр;
- 45-й учебный авиапланерный полк.

Проведенные в 1948–1952 годах оперативные игры и крупные учения показали, что теория ведения широкомасштабной воздушно-десантной войны не подкреплена практическим количеством самолетов военно-транспортной авиации. Вследствие этого наметился отход от этой концепции. Основой крупного воздушного десанта вместо корпуса становилась меньшая по численности и более подвижная по маневренности, воздушно-десантная дивизия. В принципе, при большой надобности, советские ВВС смогли бы одновременно поднять в воздух одну дивизию со всеми частями боевого обеспечения, но, разумеется, для задуманных задач этого было мало...

Следует сказать, что ВДВ в послевоенный период не только занимались боевой подготовкой и учениями, но и провели ряд настоящих боевых операций. В частности в конце сороковых-начале пятидесятих годов 7-я гв влд принимала активное участие в ликвидации организованных банд литовских националистов «лесных братьев». Дивизия блокировала районы «зачисток», препятствуя выходу бандгрупп «лесных братьев», когда спецотряды НКВД и МГБ занимались уничтожением националистов.

В 1951 году управление 37-го гв влк было передислоцировано в Забайкальско-Амурский военный округ в н.п. Куйбышевка-Восточная. Туда же была переведена 98-я гв влд. В дивизии парашютные прыжки проводились с аэростатов и самолетов Ли-2. Через прыжки проходил весь личный состав дивизии, включая тыловые подразделения. В это время корпусом командовал генерал Василий Филиппович Маргелов.

На основании Постановления Совета Министров СССР от 3 августа 1951 года № 2813-1336-с и приказа Военного Министра СССР от 16 августа 1951 года № 0166 для повышения престижа службы вводятся льготы и преимущества за службу в Воздушно-десантных войсках и ротах специального назначения:

а) генералам и офицерам, непосредственно и систематически совершающим парашютные прыжки, срок службы для исчисления процентной надбавки и для назначения пенсии считать год за полтора года;

б) генералам и офицерам, занимающим штатные должности в строевых частях и штабах ВДВ, выплачивается единовременное денежное вознаграждение:

- за три года – 50 процентов месячного оклада;
- за пять лет – месячный оклад;
- за 10 лет – полуторамесячный оклад;
- за 15 лет – двухмесячный оклад;
- за 25 лет и каждое последующее пятилетие – по трехмесячному окладу.

в) повышены штатно-должностные звания офицерскому составу применительно к следующим типовым должностям:

- командир взвода – лейтенант-старший лейтенант;
- командир роты – капитан-майор;

- командир батальона – подполковник-полковник.

г) для солдат и сержантов срочной службы установлены 15-ти суточные отпуска;

д) солдатам и сержантам установлена дополнительная выдача к нормам суточного довольствия по солдатскому пайку.

Решением Совета Министров и МО СССР Управление ВДА в апреле 1953 года реорганизовано в Управление ВДВ, воздушно-десантные дивизии (за исключением 103-й и 114-й гв ввд) полностью переведены на штаты трехполкового состава. Отдельные роты связи воздушно-десантных дивизий были перестроены в отдельные батальоны связи.

В 1954 году в составе 7-й гв ввд сформирован 80-й гв пдп с местом дислокации в Гайжюнай.

В этом же году Командующим Воздушно-десантными войсками назначается Герой Советского Союза генерал-лейтенант Василий Филиппович Маргелов. Боевой генерал, участник Освободительного похода в Западную Белоруссию, Западную Украину, советско-финляндской войны и Великой Отечественной войны, которую он прошел с первого и до последнего дня. Звания Героя Советского Союза командир 49-й гвардейской стрелковой дивизии В. Ф. Маргелов был удостоен за личное мужество и героизм, проявленные в ходе ожесточенных боев при форсировании Днепра и освобождении города Херсон. Строки из характеристики генерала В. Ф. Маргелова ярко характеризуют его как личность, как командира: «Командир железной силы воли. К себе и подчиненным требователен. Решителен и исполнитель. В боевой обстановке вынослив, несмотря на имеющиеся 6 ранений».

Став в 1954 году Командующим Воздушно-десантными войсками Вооруженных Сил СССР, Герой Советского Союза В. Ф. Маргелов весь свой огромный боевой опыт направил на модернизацию ВДВ, на усовершенствование структуры войск. Его вклад в развитие ВДВ переоценить трудно. Даже спустя многие годы аббревиатуру ВДВ любовно расшифровывают не иначе, как «Войска Дяди Васи...».

В 1954 году 7-я гвардейская воздушно-десантная дивизия в полном составе десантировалась ночью в районе города Бешенковичи Белорусской ССР. Выброска частей дивизии производилась самолетами Ли-2, Ил-12 и планерами. В процессе столь массового десантирования отрабатывались вопросы ночной высадки с разных типов самолетов и планеров. После приземления и сбора десанта, части дивизии захватили и удерживали выгодные рубежи до подхода главных сил фронта. На учениях отличился 119-й гвардейский парашютно-десантный полк, за что его командир гвардии полковник Н. М. Балацкий был награжден новой автомашиной «Победа».

В 1955 году личный состав 108-го гвардейского парашютно-десантного полка вместе с 9-й парашютно-десантной ротой 119-го гвардейского парашютно-десантного полка десантировался на площадку приземления в излучине реки Неман, возле города Дятлово Белорусской ССР. Учениями руководил министр обороны СССР Маршал Советского Союза Г. К. Жуков. По окончании учений Жуков посетил расположение десантников 9-й роты 119-го гв пдп и похвалил их за смелые и решительные действия на учениях.

В 1955 году было проведено полковое парашютное десантирование 119-го гв пдп 7-й гв вдд на остров Саарема. Эти учения проводились совместно с частями Балтийского флота. На учениях изучался опыт совместных действий десантников с береговыми войсками Балтийского флота по захвату и удержанию островов и проливов до подхода основных сил ВМФ.

В 1962 году 119-й гв пдп совместно с войсками Румынии и Болгарии принимает участие в опытных учениях. Десантирование производилось на территории Румынии около города Констанция. Отличительным признаком этих учений стало массовое низковысотное десантирование личного состава и боевой техники - высота сброса не превышала 600 метров. Это способствовало быстрому сбору личного состава, боевой техники и грузов. На этих учениях отработывались вопросы сбора при помощи специальных приборов «Сбор». Каждый груз имел радиопередатчик Р-128, который при приземлении подавал определенный сигнал для его поиска, личный состав имел радиоприемники Р-264.

В апреле 1955 года транспортно-десантная авиация была выведена из состава ВДВ и на ее базе сформирована Военно-Транспортная Авиация<sup>1</sup>.

4 июня 1957 года в составе ВТА ВВС для обеспечения воздушно-десантной подготовки частей 7-й и 104-й гв вдд были сформированы 116-я и 185-я отдельные военно-транспортные авиационные эскадрильи по 10 самолетов Ан-2. И только в 1959 году для этих же целей в состав оставшихся дивизий были введены еще пять эскадрилий самолетов Ан-2. Директивой Командующего Воздушно-десантными войсками от 6 января 1959 года отдельные военно-транспортные авиационные эскадрильи были переданы в состав воздушно-десантных дивизий: 110-я овтаэ для 106-й гв вдд; 115-я овтаэ для 105-й гв вдд; 116-я овтаэ для 104-й гв вдд; 185-я овтаэ для 7-й гв вдд; 210-я овтаэ для 103-й гв вдд; 242-я овтаэ для 76-й гв вдд; 243-я овтаэ для 98-й гв вдд.

Пока дивизии не получили свои авиационные эскадрильи, количество учений с практическим десантированием сократилось в десятки раз. И только в 1959 году, после того, как ВТА была оперативно подчинена командующему

---

<sup>1</sup> Имевшая в разные времена еще одно обозначение – 61-я Воздушная Армия

ВДВ, было произведено большое количество крупных учений с практическим десантированием: одно дивизионное, семь полковых и 45 батальонных.

21 января 1955 года вышла Директива ГШ № орг/2/462396, которая предписывала к 25 апреля 1955 года расформировать Управления трех воздушно-десантных корпусов и большинство корпусных частей, а так же четыре воздушно-десантные дивизии. В том же году были расформированы:

- Управление 15-го гв вдк;
- Управление 38-го гв вдк;
- Управление 39-го гв вдк;
- 11-я гв вдд (г. Рязань), при этом 111-й гв пдп 11-й гв вдд был передан в состав 105-й гв вдд, а 137-й гв пдп – в состав 106-й гв вдд;
- 13-я гв вдд (Директивой командующего ДВО от 1 февраля 1955 года, приказом командира 13-й гв вдд на расформирование 10 февраля 1955 года, акт о расформировании от 1 апреля 1955 года, г. Куйбышев-Восточная Амурской области), при этом 217-й гв пдп передан в состав 98-й гв вдд;
- 21-я гв вдд (приказ о расформировании командира 21-й гв вдд от 10 февраля 1955 года, акт о расформировании 21-й гв вдд подписан в апреле 1955 года), при этом 104-й полк 21-й гв вдд был передан в состав 76-й гв вдд, а 97-й гв пдп – в состав 104-й гв вдд;
- 100-я гв вдд (к 25 апреля 1955 года на основании директивы ГШ от 21 января 1955 года), при этом 109-й гв пдп передан в состав 31-й гв вдд, а 301-й гв пдп – в состав 107-й гв вдд.

Постановлением Совета Министров СССР № 362-233сс от 17 марта 1956 года и директивой Министра Обороны СССР № орг/3/39479 от 4 апреля 1956 года были расформированы еще два управления корпусов и две дивизии:

- Управление 8-го гв вдк;
- Управление 37-го отдельного гв вдк;
- 99-я гв вдд (в 1956 году, г. Свободный Амурской области), при этом 196-й и 297-й гв пдп расформированы, 300-й гв пдп (г. Свободный Амурской области) вошел в состав 98-й гв вдд вместо расформированного в 98-й дивизии 192-го гв пдп; 74-й гв ап (г. Шимановск Амурской области) – в состав 98-й гв вдд вместо расформированного арtpолка 98-й дивизии;
- 114-я гв вдд (к 1 июня 1956 года, ст. Боровуха Белорусской ССР, во исполнение Постановления Совета Министров СССР от 17 марта 1956 года №362-233сс и директивы Министра обороны СССР от 4 апреля 1956 года №орг/3/39479), при этом 350-й и 357-й полки 114-й гв вдд были переданы в состав 103-й гв вдд;

Во исполнение этого Постановления были расформированы 39-й и 322-й гвардейские парашютно-десантные полки 103-й гвардейской воздушно-десантной Краснознаменной ордена Кутузова дивизии.

В 1956 году ВДВ были подчинены Главному Штабу Сухопутных войск.

С 21 апреля по 22 июня 1956 года на базе 191-го и 691-го отдельных батальонов связи был сформирован 691-й отдельный батальон связи командования Воздушно-десантных войск.

С 1957 года подразделения 106-й гв ввд участвовали в обеспечении приземления космических аппаратов (встреча собак-космонавтов Белки, Стрелки и Чернушки; встреча на площадке приземления Гагарина, Титова, Николаева и Поповича).

В 1958 году воины 106-й дивизии десантировались на опытных тактических учениях в сложных климатических условиях Заполярья. Отрабатывались задачи захвата и удержания важного района. Десантники показали образцы высокой полевой выучки, мужества и закалки.

В 1959 году во исполнение очередного Постановления Правительства 31-я и 107-я гвардейские воздушно-десантные дивизии были расформированы.

В 1960 году в оставшихся дивизиях расформировываются полковые школы сержантов. Для качественной подготовки младших специалистов Воздушно-десантных войск было решено создать целое учебное соединение, и 17 сентября 1960 года в городе Остров на базе 17-го учебного центра, 78-го самоходно-артиллерийского дивизиона и 11-й школы младшего медицинского состава формируется новая 44-я гвардейская учебная воздушно-десантная дивизия. На формирование дивизии так же был привлечен личный состав из частей Московского, Ленинградского и Прибалтийского военных округов. Большинство офицерского состава имело опыт работы в учебных подразделениях ликвидированных полковых школ, а 131 офицер имели боевой опыт Великой Отечественной войны. При формировании дивизии передаются Боевое Знамя и регалии 4-й гвардейской Овручской Краснознаменной орденов Суворова и Богдана Хмельницкого воздушно-десантной дивизии. Командиром дивизии назначается генерал-майор Н. Г. Жаренов<sup>2</sup>.

В сентябре 1961 года с имеющимися запасами, вооружением и боевой техникой 44-я гвардейская учебная воздушно-десантная дивизия передислоцируется в города Каунас (район Гайжунай), Пренай и Ионава Литовской ССР. Эта дивизия становится кузницей кадров младших специалистов ВДВ. В состав дивизии входили следующие части:

- Управление дивизии (Ионава);
- 226-й учебный гв пдп (Гайжунай);
- 285-й учебный гв пдп (Гайжунай);
- 301-й учебный гв пдп (Гайжунай);
- 1 120-й учебный артиллерийский полк (Пренай);

---

<sup>2</sup> Жаренов Николай Гаврилович – выпускник нашего училища 1938 года.

- 367-й учебный зенитный ракетно-артиллерийский дивизион;
- 78-й учебный самоходно-артиллерийский дивизион;
- 743-й учебный батальон связи;
- 113-й учебный инженерно-саперный батальон;
- 148-й учебный батальон транспортировки воздушно-десантной техники;
- 45-й учебный ремонтно-восстановительный батальон;
- 11-я школа младшего медицинского состава.

Значительно позже, только 17 сентября 1980 года, в день двадцатилетия дивизии в торжественной обстановке Командующий ВДВ генерал Д. Сухоруков вручил учебному соединению собственное Боевое Знамя.

Еще через семь лет, 1 декабря 1987 года, в соответствии с приказом МО СССР от 18 августа 1987 года 44-я учебная воздушно-десантная дивизия была переименована в 242-й учебный центр ВДВ.

Еще одна учебная часть ВДВ, которая известна в нашей стране, пожалуй, каждому, кто связан с армией, появилась в 1918 году. Тогда по распоряжению Революционного правительства, была создана сеть специальных военных курсов по подготовке командных кадров. В числе таких курсов Приказом Наркомвоенмора № 743 от 29 августа 1918 года в Рязани были сформированы 1-е Рязанские Советские пехотные курсы командного состава РККА. Заведующим курсами был назначен бывший полковник Генерального штаба русской армии Иван Александрович Троицкий. День 13 ноября Приказом Реввоенсовета республики в память об окончании формирования 1-х Рязанских пехотных курсов был объявлен ежегодным праздником. С тех пор и по сей день эта дата празднуется как день рождения части, как профессиональный праздник личного состава Рязанского высшего воздушно-десантного командного училища.

В 1920 году курсы были переименованы в Рязанскую пехотную школу. В 1937 году школа была переименована в Рязанское пехотное училище.

Военные годы явились всесторонней проверкой жизнедеятельности училища, силы духа, мужества и стойкости личного состава. Курсанты упорно учились, а выпускники со знанием дела громили врага. 12 ноября 1943 года Рязанское пехотное училище в ознаменование 25-ой годовщины со дня образования, за боевые заслуги перед Родиной и выдающиеся успехи в подготовке офицерских кадров Указом Президиума Верховного Совета СССР было награждено орденом Боевого Красного Знамени.

В послевоенные годы руководством страны была поставлена задача сформировать сильные, высокоманевренные Воздушно-десантные войска. Для ее решения необходимо было создать специализированное военно-учебное заведение, удовлетворяющее потребность новых войск в офицерских кадрах. В 1947 году в Алма-Ате пехотное училище перепрофилируется в воздушно-десантное, а весной 1959 года Алма-Атинское десантное училище объединяется с Рязанским учи-

лицем, и с этого момента Рязань становится кузницей командных кадров для ВДВ.

При этом необходимо отметить, что в училище готовили офицеров-десантников не только для советских ВДВ, но и для подобных формирований дружественных армий – за время существования десантного училища здесь прошли обучение более семисот курсантов из 32 иностранных государств.

В 1958 году училище было преобразовано в Высшее общевойсковое командное. С 1964 года это учебное заведение стало называться Рязанским высшим воздушно-десантным командным Краснознаменным училищем. Курсанты всем сердцем восприняли боевые традиции Рязанского пехотного и постарались создать достойный авторитет новому десантному училищу.

22 февраля 1968 года в связи с 50-летием Вооруженных Сил СССР училище за большие заслуги в подготовке офицерских кадров вторично награждается орденом Красного Знамени. Ему присваивается почетное наименование «имени Ленинского комсомола». 12 ноября 1996 года, учитывая многочисленные просьбы личного состава, ветеранов, Президент Российской Федерации присвоил училищу новое почетное наименование «имени генерала армии В. Ф. Маргелова». Затем было еще несколько переименований – училище становилось институтом, затем вновь училищем, филиалом... Но, суть от этого не менялась – кузница офицерских кадров для ВДВ продолжает функционировать.

Но и по сей день выпускники училища между собой уважительно называют его РКПУ – «Рязанское командное пехотное училище».

До 1 ноября 1960 года на основании директив Министра обороны СССР от 18 марта 1960 года и Главнокомандующего Сухопутными войсками от 7 июня 1960 года артиллерийские полки воздушно-десантных дивизий были преобразованы в артиллерийские дивизионы:

- 1 137-й гв ап 7-й гв вدد в 816-й отдельный гвардейский артиллерийский дивизион;
- 154-й гв ап 76-й гв вدد в 819-й отдельный гвардейский артиллерийский Краснознаменный дивизион;
- 74-й гв ап 98-й гв вدد в 812-й отдельный гвардейский артиллерийский дивизион;
- 15-й гв ап 103-й гв вدد в 844-й отдельный гвардейский артиллерийский дивизион;
- 82-й гв ап 104-й гв вدد в 846-й отдельный гвардейский артиллерийский дивизион;
- 165-й гв ап 105-й гв вدد в 847-й отдельный гвардейский артиллерийский дивизион;
- 205-й гв ап 106-й гв вدد в 845-й отдельный гвардейский артиллерийский дивизион;



В том же 1960 году 104-я гв влд передислоцируется в Кировакан, а через год 105-я гв влд убывает из Костромы в Фергану. При этом 105-я дивизия передает в состав 106-й дивизии 331-й гв пдп, а принимает из 106-й в свой состав 351-й гв пдп.

К 1961 году в состав ВДВ входили следующие боевые части и соединения:

*7-я гв влд (г. Каунас) в составе:*

- 97-й гв пдп (г. Алитус), 108-й г пдп и 119-й гв пдп (г. Мариамполе);
- 816-й гв оадн (г. Калвария), 744-й озрадрн, 743-й обс, 143-й оисб, 6-й орвб, 1692-й обдо, 1681-й обмо, 313-й омедб, 185-я овтаэ, 72-я орр, полигон (г. Казлу-Руда).

*76-я гв влд (г. Псков) в составе:*

- 104-й, 234-й и 237-й гв пдп;
- 819-й оадн, 165-й озрадрн, 728-й обс, 656-й оисб, 7-й орвб, 608-й обдо, 1682-й обмо, 586-й омедб, 242-я овтаэ, 175-я орр.

*98-я гв влд (г. Белогорск) в составе:*

- 217-й, 299-й и 300-й гв пдп;
- 812-й оадн, 100-й озрадрн, 674-й обс, 112-й оисб, 15-й орвб, 613-й обдо, 1683-й обмо, 176-й омедб, 243-я овтаэ, 215-я орр.

*103-я гв влд (г. Витебск) в составе:*

- 317-й, 350-й и 357-й гв пдп;
- 844-й оадн, 105-й озрадрн, 62-й осадн, 133-й оптадрн, 742-й обс, 130-й оисб, 20-й орвб, 1388-й обмо, 115-й омедб, 210-я овтаэ, 80-я орр.

*104-я гв влд (г. Кировобад) в составе:*

- 80-й гв пдп (г. Баку), 328-й гв пдп (г. Кировобад), 337-й гв пдп (г. Кутаиси);
- 846-й оадн, 103-й озрадрн, 729-й обс, 132-й оисб, 24-й орвб, 611-й обдо, 1684-й обмо, 180-й омедб, 116-я овтаэ, 113-я орр.

*105-я гв влд (г. Фергана) в составе:*

- 111-й гв пдп (г. Ош), 345-й гв пдп (г. Фергана), 351-й гв пдп (г. Чирчик);
- 847-й оадн, 104-й озрадрн, 730-й обс, 137-й оисб, 181-й омедб, 114-я орр, 300-й полигон.

*106-я гв влд (г. Тула) в составе:*

- 51-й гв пдп (г. Тула), 137-й гв пдп (г. Рязань), 331-й гв пдп (г. Кострома);
- 845-й оадн (г. Ефремов), 107-й озрадрн, 131-й осадн, 731-й обс, 139-й оисб, 43-й орвб, 610-й обдо, 1060-й обмо, 110-я овтаэ, 234-й омедб, 118-я орр.

*44-я учебная гв влд (г. Ионава) в составе:*

- 226-й, 285-й, 301-й учебные гв пдп (г. Гайжунай)
- 1 120-й учебный ап (г. Пренай)

- 367-й учебный озрадн, 78-й учебный осадн, 113-й учебный оисб, 743-й учебный обс, 148-й учебный батальон транспортировки воздушно-десантной техники, 45-й учебный орвб, 11-я школа младшего медицинского состава<sup>3</sup>.

### 3.2 Вооружение и оснащение ВДВ в период 1945–1961 гг.

В 1951 году на вооружение ВДВ была принята *самоходная противотанковая артиллерийская установка АСУ-57*, вооруженная 57-мм пушкой, способной поражать бронированные цели до среднего танка включительно. Принятие на вооружение десантных войск такого вида оружия резко усилило противотанковые огневые возможности десантников. АСУ-57 была разработана Опытным конструкторским бюро № 40 во главе с Н. А. Астровым в 1948 году. В апреле 1949 года самоходка прошла полигонные, а в июне того же года и войсковые испытания, после чего была рекомендована к производству. Серийное производство этой артсистемы началось на Мытищинском машиностроительном заводе в 1951 году.

Установка представляла собой полузакрытую (без крыши) боевую бронированную машину с передним расположением двигателя и трансмиссии. Машина была оснащена двигателем М-20Е, аналогичному тому, который устанавливался на вездеходы ГАЗ-69. Машина имела противопульную защиту и складывающиеся бортовые бронешиты. 57-мм противотанковое орудие Ч-51 было оснащено дульным тормозом. Машина так же оснащалась танковым переговорным устройством ТПУ-47 на три абонента, радиостанцией 10-РТ-12 (с 1961 года – соответственно Р-120 и Р-113) и прибором ночного видения. Радиостанция размещалась в боевом отделении – перед сиденьем командира и работала со штыревой антенной высотой от 1 до 4 м. Максимальная дальность связи для Р-113 составляла 20 км.

До появления подходящих самолетов военно-транспортной авиации воздушная транспортировка АСУ-57 могла осуществляться только тяжелыми планерами Як-14 и Ил-32, буксируемые самолетами Ту-2 или Ту-4. С появлением на вооружении ВТА самолетов Ан-8 и Ан-12 появилась возможность десантировать артиллерийскую установку на специальной парашютной платформе. Таким образом, советские ВДВ получили довольно сильное противотанковое средство, которое можно было вместе с десантом выбрасывать в тыл противника вначале посадочным, а затем и парашютным способом.

Впервые АСУ-57 была продемонстрирована на военном параде на Красной площади в Москве 1 мая 1957 года.

---

<sup>3</sup> Суконкин Алексей. Десант Страны Советов.

*Тактико-технические характеристики самоходной авиадесантной артиллерийской установки АСУ-57:*

Боевая масса – 3,35 т; длина корпуса – 3,48 м; длина с орудием – 4,99 м; ширина корпуса – 2,08 м; высота машины – 1,46 м; двигатель: карбюраторный М-20Е, мощностью 40 л. с.; максимальная скорость по шоссе – 45 км/ч, по грунту – 25 км/ч; бронирование – лоб корпуса 6 мм, борт и корма – 4 мм; экипаж – 3 человека; вооружение: 57-мм противотанковое орудие Ч-51 (30 снарядов), один 7,62-мм пулемет РПД (300 патронов), 20 гранат Ф-1.

По штату АСУ-57 по 9 орудий сводились в противотанковую артиллерийскую батарею в каждом парашютно-десантном полку.

*Бронетранспортер БТР-40.* Средством передвижения десантников в тылу противника стал принятый на вооружение в 1950 году бронетранспортер БТР-40. Машина представляла собой полузакрытый (без крыши) четырехколесный бронированный транспортер, выполненный на базе автомобиля ГАЗ-63. Бронетранспортер разрабатывался в конструкторском бюро Горьковского автомобильного завода. Ведущим конструктором проекта был В. К. Рубцов.

Машина могла десантироваться только посадочным способом на грузовых планерах, так как в СССР к моменту принятия машины на вооружение самолетов, способных поднять ее в воздух, еще не было.

*Тактико-технические характеристики бронетранспортера БТР-40.*

Боевая масса – 5,3 т; длина – 5,0 м; ширина – 1,9 м; высота – 1,83 м; двигатель карбюраторный ГАЗ-40, мощностью 78 л. с.; максимальная скорость по шоссе – 79 км/ч, запас хода – 285–480 км; бронирование: лоб – 13–15 мм, борт – 13 мм; экипаж 2 человека, десант 8 человек; вооружение: один 7,62 мм пулемет СГМТ (1 250 патронов). Машина была оснащена радиостанцией 10-РТ-12.

Впервые БТР-40 был показан на ноябрьском параде 1951 года на Красной площади в Москве. Очевидно, что этих бронетранспортеров в дивизиях было не много, так как при любом раскладе существовали определенные сложности с выводом их в тыл противника вместе с десантом.

*Авиадесантная артиллерийская самоходная установка АСУ-85.* В июле 1958 года на вооружение ВДВ принимается еще одно самоходное артиллерийское орудие – АСУ-85. Машина была выполнена на шасси плавающего танка ПТ-76 (правда, лишена плавучести), имела классическую компоновку – боевое отделение впереди, моторно-трансмиссионное – сзади. В боевом отделении была установлена 85-мм пушка Д-70 (индекс ГРАУ 2А15) и боекомплект, состоящий из 45 снарядов. Бронебойный подкалиберный снаряд Бр-367П весом 4,99 кг с начальной скоростью 1 150 м/с на дистанции 2000 метров обеспечивал пробитие брони толщиной 53 мм, а кумулятивный снаряд Бр-367ПК на той же дальности пробивал лист 150-мм брони. Максимальная дальность стрельбы осколочно-фугасными снарядами составляла 13 400 метров. При-

цельные устройства позволяли расчету АСУ-85 вести огонь с закрытых позиций, а так же ночью.

Десантирование этого орудия было возможным только посадочным способом. АСУ-85 "научилась" прыгать с парашютом только после принятия на вооружение тяжелых транспортных самолетов Ан-22 и парашютных платформ П-16. В 1964 году АСУ-85 была снята с производства «в связи с малой эффективностью и ограниченностью применения». Однако на вооружении ВДВ это орудие просуществовало вплоть до середины 80-х годов. К примеру, в составе 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии, переброшенной в декабре 1979 года в Афганистан, находился 62-й отдельный самоходно-артиллерийский дивизион, на вооружении которого состояли АСУ-85, однако даже этот дивизион в середине 80-х годов был переформирован в 62-й отдельный танковый батальон и вооружен танками Т-55м.

*Тактико-технические характеристики авиадесантной самоходной артиллерийской установки АСУ-85.*

Боевая масса – 15,5 т; длина корпуса – 6,24 м; длина с орудием – 8,44 м; ширина – 2,97 м; высота – 1,94 м; двигатель дизельный ЯМЗ-206М, мощностью 210 л. с.; максимальная скорость – 45 км/ч, запас хода – 360 км; бронирование: лоб – 45 мм, борт – 13 мм, корма, крыша и днище – 6 мм; экипаж 4 человека; вооружение: 85-мм пушка Д-70 (45 снарядов), один 7,62-мм пулемет СГМТ (2000 патронов), на модернизированных в семидесятых годах машинах появилась бронированная крыша и 12,7-мм зенитный пулемет ДШКМ.

Организационно АСУ-85 в воздушно-десантной дивизии были сведены в отдельный самоходно-артиллерийский дивизион, в котором по штату было 31 артустановка.

*122-мм буксируемая гаубица Д-30* была принята на вооружение в начале шестидесятых годов. Гаубица предназначена для поражения открытой и укрытой живой силы, вооружения и военной техники противника. Трехстанинный лафет позволяет менять угол горизонтальной наводки в пределах 360 градусов, не передвигая станины. Ходовая часть смонтирована на верхнем станке, имеет домкрат для поднятия и опускания орудия при переводе его из одного положения в другое. Перевозится гаубица тоже необычно – стволом вперед. Время перевода из походного положения в боевое составляет 1,5–2,5 минуты.

122-мм гаубица Д-30 имеет ствол длиной 38 калибров, оснащенный дульным тормозом, который поглощает до 50 % энергии отдачи. На огневой позиции колеса вывешиваются, для защиты расчета из семи человек гаубица имеет небольшой щит. Последние промышленно выпускавшиеся модификации Д-30, имевшие обозначения Д-30А и индекс ГРАУ 2А18М, имеют небольшие конструктивные отличия. Гаубица Д-30 может стрелять всеми теми же снарядами, что и предыдущая 122-мм гаубица М-30, однако значительно расширен выбор

гильз с метательными зарядами значительной мощности. Максимальная дальность стрельбы осколочно-фугасным снарядом составляет 15 400 метров, применение активно-реактивных снарядов позволяет увеличить дальность стрельбы до 21 900 метров. Другие типы боеприпасов противотанковые кумулятивные, дымовые, осветительные, агитационные (с листовками) и химические (в настоящее время больше не используются). Очень компактная, небольших габаритов и массы, надежная 122-мм гаубица Д-30 и на сегодняшний день является непревзойденным образцом войсковой артиллерии.

Орудие поступило на вооружение артиллерийских полков воздушно-десантных дивизий и артиллерийских дивизионов десантно-штурмовых бригад. Тягачами служили автомобили повышенной проходимости ГАЗ-66, КамАЗ-4310, ЗиЛ-131, гусеничные тягачи МТ-ЛБ. Орудие могло десантироваться парашютным способом на комплексе совместного десантирования КСД.

*Тактико-технические характеристики 122-мм гаубицы Д-30.*

Боевой расчет 7 человек; полный боевой вес – 3150 кг; длина ствола – 4,875 м; общая длина орудия в походном положении – 5,4 м; ширина орудия в походном положении – 1,95 м; максимальная дальность стрельбы – 15 400 м; начальная скорость снаряда – 690 м/с; масса снаряда – 21,76 кг; максимальный угол склонения/возвышения – 7/+70 град.

*Артиллерия и стрелковое оружие.* Помимо АСУ-57 в качестве противотанкового средства на вооружение воздушно-десантных дивизий в 1954 году были приняты 85-мм дивизионные самодвижущиеся орудия СД-44, которые представляли собой орудия Д-44 установленные на специальные самодвижущиеся лафеты (общий вес системы составлял 2 250 кг), которые могли передвигаться со скоростью 25 км/ч (на буксире до 60 км/ч). Полигонные и войсковые испытания этих орудий начались еще в 1950 году и после различных доработок орудия все же были приняты на вооружение и использовались в ВДВ минимум до конца семидесятых годов. Всего промышленностью было выпущено 697 орудий, часть которых несла службу в Воздушно-десантных войсках. Эти пушки способны были вести огонь на дальность до 16 километров. При отражении атаки противника на дальности прямого выстрела орудия могли делать до 25 выстрелов в минуту. Боекомплект орудия состоял из 100 снарядов: 44 бронебойных, 8 осколочно-фугасных с увеличенным зарядом и 48 осколочно-фугасных снарядов с уменьшенным зарядом. На дальности 1000 метров бронебойный снаряд обеспечивал пробитие брони толщиной 180–220 мм при угле встречи 60 градусов.

Однако ко всему их великолепию эти относительно тяжелые орудия нуждались в средствах тяги, то есть тягачах, автомобилях, или лошадях – доставить их в тыл врага, понятно, было затруднительно. К тому времени в частях ВДВ находились автомобили ГАЗ-63, ГАЗ-69 и другие, но средств переброски по воздуху для них еще не было.

В 1954 году на вооружение ВДВ принимаются мощные безоткатные противотанковые орудия (пусковые установки реактивных гранат) Б-10 и Б-11. Обе эти артсистемы были спроектированы в конструкторском бюро Артиллерийской Академии имени Ф. Э. Дзержинского.

82-мм безоткатное орудие Б-10 (индекс ГРАУ 52-М-881) имело вес 86 кг и способно было реактивной гранатой РГ-82 на дальности 1 000 метров пробить броню толщиной 250 мм. На поле боя орудие могло переноситься расчетом из четырех человек и фактически стало первым «переносным» достойным ответом советского десанта танкам вероятного противника.

107-мм безоткатное орудие Б-11 (индекс ГРАУ 52-М-883) имело вес в боевом положении 305 кг и перевозилось по полю боя либо на колесной станине, либо на прицепе автомобиля ГАЗ-69. На дальности 1 200 метров реактивная граната РГ-107 могла пробить броню толщиной 290 мм. Бронепробиваемость обоих орудий обеспечивала поражение всех видов средних танков, имевшихся в то время на вооружении вероятного противника, а также обеспечивали поражение практически всех объектов, которые могли встретиться на пути советских десантников во вражеском тылу.

На вооружении парашютно-десантных батальонов в минометных батареях находилось по шесть 82-мм минометов, а в полку было шесть 120-мм минометов в полковых минометных батареях. Кроме того, в артиллерийском полку дивизии имелись 85-мм орудия Д-48 и СД-44, 76,2-мм орудия ЗИС-3 и 140-мм реактивные пусковые установки залпового огня РПУ-14.

Вооружение личного состава включало в себя 7,62-мм пистолеты-пулеметы ППС-43 и ПППШ-2, появились новейшие по тому времени 7,62-мм автоматы АК-47 и АК-47с, карабины СКС-45, ручные пулеметы РПД. К имеющемуся на вооружении 7,62-мм пистолету ТТ добавились новые 9-мм пистолеты ПМ и АПС. На вооружении десантных снайперов оставались винтовки Мосина, а кое-где можно было встретить и СВТ-40 с оптикой. В каждом парашютно-десантном взводе появился противотанковый гранатомет РПГ-2, который обеспечивал поражение гранатой ПГ-2 бронированных целей на дистанции до 150 метров. Так же на вооружении имелись ручные осколочные гранаты Ф-1, РГД-5, РГ-42, противотанковые гранаты РКГ-3.

7,62-мм пистолет-пулемет А. И. Судаева был принят на вооружение в 1942 году, и только за первый год его производства, было выпущено 46 572 штуки. В 1943 году пистолет-пулемет был модернизирован и получил название ППС-43. В таком виде он продержался на вооружении ВДВ вплоть до конца пятидесятых годов. ППС-43 стреляет только автоматическим огнем с темпом 650 выстрелов в минуту. Прицельные приспособления рассчитаны на дальность 100 и 200 метров. Начальная скорость пули составляет 500 м/с, вес в боевом положении 3,62 кг, вес с шестью снаряженными магазинами 6,72 кг. Длина со-

ставляет 616 мм со сложенным прикладом и 831 мм с откинутым. Емкость коробчатого рожкового магазина составляет 35 патронов. Практическая скорострельность составляет 100 м/с.

7,62-мм автомат АК-47 был принят на вооружение в 1949 году как основное оружие пехотинца. Непосредственно в ВДВ был принят автомат со складным металлическим прикладом АК-47с, который в сложенном состоянии значительно уменьшал длину оружия, что было очень удобно при десантировании. Автомат имел вес 4,7 кг со снаряженным магазином, длина составляла 870 мм в полную длину и 640 мм со сложенным прикладом. Длина ствола 415 мм. Начальная скорость пули составляла 715 м/с. Темп стрельбы – 600 выстрелов в минуту. Прицельная дальность стрельбы – 800 метров. Дальность прямого выстрела по ростовой фигуре составляла 525 метров. Емкость магазина 30 патронов. Боевая скорострельность 40–100 выстрелов в минуту. Носимый боекомплект составлял 300 патронов.

В 1959 году на вооружение был принят модернизированный автомат АКМ и его вариант со складывающимся прикладом АКМС. Модернизация позволила несколько снизить вес автомата, также был введен новый штык-нож. К этому времени наука оснастила вооруженные силы приборами ночного видения и ночными прицелами. В частности для автоматов АКМ-Н и АКМС-Н шел бесподсветный прицел НБП-3. Кроме того, были созданы автоматы АКМЛ и АКМС-Л с прицельным приспособлением, предназначенным для использования вместе с прибором бесшумной и беспламенной стрельбы ПБС-1. Бесшумные автоматы в шестидесятых годах стали поступать в разведподразделения.

7,62-мм карабин СКС-45 был принят на вооружение в 1949 году. Карабин пробыл на вооружении боевых подразделений не долго, так как по боевым характеристикам он явно не дотягивал до автомата АК-47. Спустя некоторое время карабин остался на вооружении флота, рот почетного караула и некоторых других формирований. Карабин имел массу 3,9 кг, длину 1 020 мм, длину ствола 520 мм, начальную скорость пули 735 м/с. Карабин был оснащен неотъемным магазином на 10 патронов и обеспечивал боевую скорострельность 40 выстрелов в минуту. Прицельная дальность стрельбы составляла 1 000 метров.

В 1951 году на вооружение были приняты сразу два 9-мм пистолета: пистолет Макарова (ПМ) и автоматический пистолет Стечкина (АПС).

ПМ имел длину 160 мм, длину ствола 93 мм, массу без патронов 730 грамм. Пистолет имел обойму на 8 патронов. Начальная скорость пули – 315 м/с. Прицельная дальность стрельбы составляла 50 метров. В целом пистолет имел очень удачную конструкцию, которая по достоинству была оценена профессионалами – ПМ до сих пор считается одним из лучших пистолетов мира.

АПС имел длину 225 мм, длину ствола 138 мм, вес без патронов 1 020 грамм. Начальная скорость пули – 340 м/с. Пистолет оснащался обоймой на 20 па-

тронов и имел два вида стрельбы: одиночную и автоматическую. Стрельба в автоматическом режиме могла вестись прямо с руки, без применения имеющегося деревянного приклада-кобуры. Дальность стрельбы составляет 200 метров.

На базе этих двух пистолетов были созданы и приняты на вооружение специальные образцы бесшумного оружия.

На базе ПМ был создан и в 1967 году принят на вооружение 9-мм бесшумный пистолет ПБ. Пистолет имел специальную конструкцию, обеспечивающую снижение шумности выстрела до уровня хлопка ладоней. Пистолет имел длину с бесшумным насадком 310 мм, вес с насадком и снаряженным 8-зарядным магазином 1,02 кг. Начальная скорость пули – 290 м/с. Дульная энергия 252 Дж. Прицельная дальность 50 метров. Этот пистолет поступил на вооружение разведывательных подразделений ВДВ, частей специального назначения ГРУ и КГБ.

На базе АПС был создан бесшумный пистолет АПСБ и в 1972 году принят на вооружение спецподразделений. Пистолет получил металлический плечевой упор и длинный насадок – прибор бесшумной и беспламенной стрельбы.

В 1963 году принимается на вооружение 7,62-мм снайперская винтовка Драгунова СВД-63. Винтовка имеет длину 1 225 мм, длину ствола – 620 мм, начальную скорость пули – 830 м/с, вес со снаряженным магазином и оптическим прицелом ПСО-1 – 4,52 кг. Винтовка имеет магазин на 10 патронов, прицельная дальность стрельбы с использованием оптического прицела составляла 1 300 метров, хотя армейские снайперы стреляют на дальность не более 700 метров. Дальность прямого выстрела по ростовой фигуре – 640 метров.

Винтовка зарекомендовала себя как отличное снайперское оружие армейского звена и продолжает оставаться на вооружении в настоящее время.

В 1961 году был принят на вооружение 7,62-мм единый пулемет Калашникова, получивший марку ПК. Пулемет стал мощным огневым средством взводного уровня. Длина пулемета – 1 173 мм, вес с 100-зарядной лентой – 11,4 кг, длина ствола – 658 мм, начальная скорость пули – 825 м/с, прицельная дальность стрельбы – 1 500 метров. Дальность прямого выстрела по ростовой фигуре – 650 метров, боевая скорострельность – 250 выстрелов в минуту.

Граната РГ-42 была детищем конструкторов Н. Н. Беякова (разработчик гранаты РГ-41) и С. Г. Коршунова (автор унифицированного запала УЗРГ) и была принята на вооружение в 1942 году. Вес гранаты составляет 420 грамм, радиус убойного действия осколков составляет 25 метров, а средняя дальность броска – до 40 метров.

Ручная наступательная граната РГД-5 была принята на вооружение Советской армии сразу после войны. Граната имеет вес в боевом положении 310 грамм, при разрыве радиус убойного поражения осколками составляет 25 метров. Радиус зоны эффективного поражения живой силы составляет 5 метров. Средняя даль-



ность броска достигает 45 метров. Граната оснащена унифицированным запалом УЗРГМ, время горения которого составляет 3,2–4,2 секунды.

### **3.3 Транспортная авиация и воздушно-десантная техника 1945–1961 гг.**

*Десантно-грузовой планер Ил-32.* Планер был спроектирован по заданию ВВС в ОКБ С. В. Ильюшина и построен в 1948 году. По грузоподъемности и размерам грузовой кабины он значительно превосходил все планеры, созданные до этого в нашей стране. Планер предназначался для транспортировки различной техники и крупногабаритных грузов общей массой до 7 000 кг или десанта численностью до 60 человек. Ил-32, имевший полетный вес 16 600 кг был рассчитан на буксировку самолетами Ту-4. Планер представлял собой моноплан цельнометаллической конструкции с высокорасположенным крылом. Планер имел грузовую кабину высотой 2,6 м, шириной 2,8 м и длиной 11,25 м. В начале и в конце грузовой кабины по правому борту были расположены входные двери. Носовая и хвостовая части фюзеляжа были выполнены откидывающимися в сторону. Экипаж планера состоял из двух человек, размещаемых в носовой кабине. Крыло планера имело площадь 159,5 кв. м. Планер оснащался не убирающимся в полете трехопорным шасси. Основные опоры шасси телескопической конструкции обеспечивали «приседание» планера до земли, что в сочетании с откидывающимися в сторону носовой и хвостовой частями фюзеляжа значительно упрощало и ускоряло погрузку и разгрузку колесной и гусеничной техники, а также различных грузов. При этом высота пола грузовой кабины над землей была 0,65 м. К полу грузовой кабины спереди и сзади представлялись специальные трапы, по которым самоходная техника могла въезжать или съезжать своим ходом. Планер был обеспечен аэронавигационным, радиосвязным и электрооборудованием.

В 1948 году для определения летных характеристик планер Ил-32 проходил испытания с самолетом-буксировщиком Ил-12Д. Полетная масса планера была 8 400 кг. В том же году планер буксировался самолетом Ил-18, имея груз 7 000 кг и общую полетную массу 16 000 кг.

На базе десантно-грузового планера Ил-32 в конструкторском бюро разрабатывался вариант планера Ил-34 с двумя поршневыми двигателями, расположенными под крылом, которые предназначались для улучшения взлетно-посадочных и летных характеристик летательного аппарата. Ил-32 длительное время состоял на вооружении советских ВДВ.

#### *Тактико-технические характеристики планера Ил-32*

Размах крыла – 35,80 м; длина – 24,84 м; площадь крыла – 159,50 м; масса пустого снаряженного – 9 600 кг, максимальная взлетная – 16 600 кг; практический потолок – 4 000 м; полезная нагрузка: 7 000 кг груза.

*Десантно-грузовой планер Ц-25.* Задание на проектирование планера Ц-25, рассчитанного на 25 десантников или 2 200 кг грузов, было выдано П. В. Цыбину в конце 1943 года. Его опытный экземпляр построили в конце 1944 года на заводе десантного оборудования № 468 в поселке Бескудниково (ныне район Москвы). Из-за нехватки рабочих к его строительству привлекли планеристов ВДВ, кому не хватило планеров, и кто имел столярные и слесарные специальности.

Ц-25 изготовлялся из древесины, которая больше всего подходила для машин, рассчитанных на одноразовое применение. Ц-25 имел высокопланную схему с трапецевидным крылом, доставшуюся от своего предшественника КЦ-20, разработанного П. В. Цыбиным совместно с Д. И. Колесниковым в 1941 году и строившимся для ВДВ в 1942–1943 годах. Из-за отсутствия большого грузового люка проявился главный недостаток планера КЦ-20 – невозможность полностью использовать его грузоподъемность. Этот недостаток был учтен при проектировании нового планера. В новой машине кабину экипажа перенесли в верхнюю часть носового отсека, что должно было снизить травматизм и гибель экипажа при посадках на необорудованные площадки, на лес, на городские кварталы.

Носовую часть нового планера Ц-25 выполнили откидной в правую сторону. Грузовая кабина имела длину – 6, ширину – 1,8, высоту – 1,7 метров. Для погрузки техники или 25 десантников служил двухколейный трап, который в полете использовался как сиденья. По сравнению с КЦ-20, аэродинамика Ц-25 ухудшилась из-за переноса кабины наверх фюзеляжа. Планер получился «двухэтажным»: под кабиной пилотов располагалась техника или десантники, над пилотами – люк аварийного покидания со сбрасываемой остекленной крышкой. Ухудшили аэродинамику на Ц-25 и подкосы крыла. Посадка осуществлялась на лыжу с резиновой амортизацией. Летные испытания в НИИ ВВС проводил пилот-планерист М. Ф. Романов, служивший в обычной планерной части.

Серийный выпуск Ц-25 освоил оренбургский авиазавод № 47. Всего построили 251 планер. Из них 24 в 1947 году, в 1948 году – 127 машин, в 1949 году завод сдал заказчику 100 планеров.

Ц-25 базировались на аэродромах всего Советского Союза: от Белоруссии до Дальнего Востока. Первые планерные учения в Туле прошли осенью 1948 года с аэродрома Мясново, где базировался планерный полк. Ц-25 использовался в качестве аналога планера Ил-32 по программе, получившей официальное название «Веер», а неофициальное «Лебедь, щука и рак». Грузенный планер Ил-32 с трудом таскали буксировщики Ил-18 и Ту-4. По предложению инженер-полковника Отилько опробовали буксировку Ил-32 парой Ил-12. Прежде чем браться за буксировку Ил-32, опробовали связку «Веер» в составе Ц-25 и двух Ли-2. Ц-25 пилотировал Е. С. Олейников, а Ли-2 – А. Д. Алексеев и Ф. У. Колесниченко.

В боевых условиях планеры рассчитывались на один полет, и возвращение их не предусматривалось – это было нерационально и экономически не выгодно. Было решено создать мотопланер. В 1945 году появился Ц-25М с двумя двигателями М-11Ф. Мотопланер отличался ограниченной маневренностью и тихоходностью, что делало его очень уязвимым в боевых условиях и осложняло пилотирование. Серийно этот планер не строился.

В 1951–1953 годах в планерных полках Ц-25 стали заменять на Як-14. Ц-25 перегоняли на подмосковный аэродром в Ногинске. До нашего времени ни один экземпляр Ц-25 не сохранился. В 1947 году разработали проект тяжелого Ц-60 для перевозки 6 000 кг груза (в том числе легкого танка) или до 60 солдат. Фактически это был увеличенный в масштабе Ц-25. Но он так же не поступил в производство.

#### *Тактико-технические характеристики планера Ц-25*

Размах крыла – 25,20 м; длина – 16,55 м; площадь крыла – 70,00 кв. м; масса пустого – 2 340 кг, нормальная полетная – 4 200 кг, максимальная полетная – 5 000 кг; экипаж – 2 человека; полезная нагрузка: 25 десантников.

*Десантно-грузовой планер Як-14.* Во время войны ОКБ А. С. Яковлева по большей части занималось истребителями, однако это не помешало конструкторскому коллективу в 1948 году приступить к созданию тридцатипятиместного планера Як-14.

Десантникам нужна была вместительная машина, способная поднять груз или пушку вместе с расчетом. За короткий срок этот планер был спроектирован и в том же году построен. Ведущими инженерами по десантному планеру Як-14 были Е. Г. Адлер и Л. Л. Селяков, испытывали машину летчики планерных полков ВДВ. После первых буксировок и лётных оценок его модифицированная версия была в 1949 году представлена в НИИ ВВС на государственные испытания.

Модификацию провели по Постановлению Совета Министров СССР № 1045-395 от 13 марта 1949 года. Согласно этому Постановлению средний десантный планер Як-14 должен иметь десантную нагрузку в 3 500 кг и приспособление для посадки на неподготовленную площадку и неукатанный снег (лыжи).

Государственные испытания в НИИ ВВС состоялись в период со 2 августа по 17 сентября 1949 года. Ведущим инженером по испытаниям назначили капитана Н. Н. Сорокина, а ведущим лётчиком планера – капитана Е. С. Олейникова. В качестве буксировщика использовали серийный пассажирский самолёт Ил-12 в десантно-транспортном варианте Ил-12Д (лётчик Герой Советского Союза полковник А. Д. Алексеев), который поднимал Як-14 в воздух на стальном тросе длиной 100 м.

В планер во время испытаний загружали самое разнообразное вооружение и оборудование десантных войск: 57-мм пушку с тягачом ГАЗ-67Б; 76-мм ору-

дие с тягачом ГАЗ-67Б; 37-мм зенитную пушку; 122-мм гаубицу; 160-мм миномёт с ГАЗ-67Б; одновременно два тягача ГАЗ-67Б; грузовик ГАЗ-51; самый тяжелый для планера груз – десантная артиллерийская самоходная установка АСУ-57. Габариты дверей и грузовой кабины позволяли без проблем разместить на борту Як-14 всю перечисленную технику. Десантно-транспортный планер Як-14 государственные испытания выдержал и был рекомендован в качестве образца для серийного производства. Серию развернули в Ростове-на-Дону на заводе № 168, в том числе с 1951 года выпускали модификацию Як-14М с двойным управлением. В общей сложности было построено 413 планеров.

На Як-14 летали пилоты, ранее освоившие Ц-25 и Г-11, – последние использовались как тренировочные. Трагический случай произошел в Витебске. При заходе на посадку, после отцепления от буксировщика, в районе четвертого разворота Як-14 не вышел из крена и, скользя на крыло, врезался в землю. При этом погибли экипаж и находящийся на борту десант. Причину катастрофы так и не установили – скорее всего, здесь речь могла идти об ошибке пилота или возникновении на борту нештатной ситуации.

Другой случай произошел в Полоцке во время ночных полетов. Расследование причин катастрофы показало, что при взлете аэропоезда с грузом Як-14, десантник, находившийся в корме, схватился за ручку, фиксирующую хвостовую часть в закрытом положении. Ручка оказалась незаконтренной, и хвостовая часть фюзеляжа, освободившись от державших ее замков, отошла в сторону. В катастрофе погиб экипаж и находившиеся на борту десантники.

Тем не менее планеры пробыли на вооружении ВДВ до насыщения военно-транспортной авиации грузоподъемными машинами Ан-8 и Ан-12.

#### *Тактико-технические характеристики планера Як-14*

Размах крыла – 26,17 м; длина – 18,44 м; высота – 7,20 м; площадь крыла – 83,30 кв. м; масса пустого – 3 082 кг, максимальная полетная – 6 750 кг; максимальная допустимая скорость – 300 км/ч; экипаж – 2 человека; полезная нагрузка: 27 (в перегрузе – 35) десантников или 3 500 кг груза.

*Транспортный самолет Ил-12.* С окончанием войны работа в отечественных авиационных КБ не прекратилась. Наоборот, в новые конструкторские разработки активно внедрялся полученный в ходе войны опыт, а также технологии, пришедшие в СССР по Ленд-Лизу.

Десантно-транспортный самолет Ил-12Д был выпущен в 1948 году и являлся дальнейшим развитием транспортного самолета Ил-12Т. В отличие от предшественника, входная дверь по правому борту была увеличена и имела размеры 0,9 на 1,6 метра. Наличие двух дверей позволяло производить выброску парашютистов в два потока. В средней части фюзеляжа перед центропланом и позади него в полу были сделаны люки размером 0,8 на 2,1 метра для сбрасывания грузов, которые подвешивались на замках кассетных держателей. Сна-

ружи, под центропланом, были установлены три балочных держателя для крупногабаритных грузов. Эти особенности конструкции позволяли использовать самолет как бомбардировщик. В верхней части фюзеляжа устанавливалась экранированная турель с пулеметом ШКАС, замененным впоследствии на УБТ. Абсолютное большинство Ил-12Д турелью не оснащалось, а ее люк использовали для установки астрокупола. На левом борту у рабочего места штурмана окно заменили блистером, в котором разместили бомбардировочный прицел ОПБ-1.

Ил-12Д строился серийно в 1948–1949 годах. Предусматривалось, что машину можно легко переоборудовать для использования в одном из четырех основных вариантов. В транспортном варианте самолет предназначался для доставки различных военных грузов (включая легкую артиллерию, автомобили и т. д.) общей массой до 3 700 кг. Чтобы обеспечить погрузку артиллерийских орудий и легковых автомобилей в грузовую кабину, были сконструированы специальные сходни. В десантном варианте — позволял перевозить и десантировать до 38 парашютистов, которые размещались в грузовой кабине на откидных сиденьях. В санитарном варианте — давал возможность эвакуировать 27 носилочных больных или раненых в сопровождении медработника. При этом носилки в кабине располагались в три яруса. Четвертый вариант предназначался для буксировки десантных планеров средней грузоподъемности (Як-14, Ц-25), для чего в хвостовой части фюзеляжа имелся специальный замок с тросовым управлением из кабины.

Поступление Ил-12 в ВВС началось в 1948 году. Первые машины Ил-12Д поступили в 3-ю и 6-ю дивизии транспортно-десантной авиации. Немного позднее новые самолеты поступили также в другие части и соединения, разбросанные по всей территории СССР.

По штату каждый транспортно-десантный авиационный полк располагал 32 самолетами: по 10 машин в трех эскадрильях и 2 машины в звене управления. Переход с Ли-2 на Ил-12 у подавляющего большинства экипажей трудностей не вызывал, хотя новый самолет был сложнее предшественника. Боевая подготовка велась очень интенсивно. Летчики продолжали совершенствовать отработанные на Ли-2 тактические приемы, в том числе полеты в плотном строю, считавшиеся одним из важнейших элементов для успешной выброски массовых десантов. Не менее важным признавался взлет по тревоге и сбор в воздухе. Самолеты стартовали с минимальными интервалами, что позволяло собрать полк «на круге» в зоне аэродрома за 30 минут. Поступление на вооружение Ил-12 совпало с внедрением системы слепой посадки ОСП-48. Поэтому, как только самолеты и аэродромы были оснащены соответствующим оборудованием, в полках стали активно практиковать полеты ночью и в сложных метеоусловиях.

Самым мощным оружием десанта, которое мог взять на свой борт Ил-12, являлась самоходная десантная противотанковая пушка АСУ-57, принятая на вооружение в те же годы. С таким грузом Ил-12Д мог пройти 600–700 км в тыл вероятного противника и вернуться потом на свою базу. Но служба Ил-12 в Транспортно-десантной и Военно-транспортной авиации оказалась недолгой. Уже в самое ближайшее время советская промышленность смогла предложить Военно-воздушным Силам более совершенные и грузоподъемные машины.

В середине 50-х годов 6-я авиационная дивизия перешла на переоборудованные для транспортировки десанта самолеты Ту-4, затем им на смену пришли Ан-8 и Ан-12. Снятие Ил-12 с вооружения ВТА не стало окончанием его карьеры в Советской Армии. Небольшое количество машин продолжало служить в различных вспомогательных частях. В 1960 году практически все они были сосредоточены в 666-м учебном авиаполку (УАП) Балашовского летного училища на аэродроме Ртищево.

27 июля 1953 года, в последний день Корейской войны, произошел, пожалуй, самый известный инцидент с самолетом Ил-12. В этот день Ил-12 с группой военнослужащих 83-го истребительного авиакорпуса вылетел из Порт-Артура во Владивосток. Маршрут пролегал в обход Северной Кореи над территорией Китая. Однако в районе г. Гирина (почти 300 км от границы с КНДР) самолет был атакован четверкой F-86 из 335-й эскадрильи 4-го истребительного крыла ВВС США. Американский ведущий Ральф Парр сблизился с невооруженным транспортником и расстрелял его, одержав, таким образом, последнюю воздушную победу в том конфликте. В упавшем самолете погибли 14 офицеров и 7 рядовых Советской Армии. Инцидент получился весьма скандальный, и американцы по сей день утверждают, что уничтожили Ил-12 над прифронтовой зоной, приняв его за китайский самолет.

В 1956 году некоторая часть самолетов Ил-12 участвовала в переброске войск в Венгрию. К 1968 году все самолеты Ил-12 были списаны.

#### *Тактико-технические характеристики самолета Ил-12Д*

Размах крыла – 31,7 м; длина самолета – 21,31 м; высота самолета – 7,80 м; площадь крыла – 103,0 кв. м; масса: пустого самолета – 11 000 кг, максимальная взлетная – 17 250 кг; запас топлива – 6 500 литров; тип двигателя: 2 двигателя АШ-82ФНВ мощностью 2х1 830 л. с.; максимальная скорость на высоте – 407 км/ч, у земли – 366 км/ч; перегоночная дальность – 3 800 км; практическая дальность – 2 200 км; практический потолок – 6 700 м; экипаж – 4 человека; полезная нагрузка – 3 700 кг.

*Транспортный самолет Ан-8.* 11 февраля 1956 года летчики-испытатели Герой Советского Союза Я. И. Берников (командир) и В. П. Васин (второй пилот) впервые подняли новый самолет Ан-8 в воздух. К декабрю этого же года новая машина прошла государственные испытания.

К концу 1958 года Ташкентский авиационный завод выдал 10 серийных Ан-8. В последующие годы производство самолета шло нарастающими темпами, так, в 1960 году было построено уже 75 машин. Общий выпуск «восьмерок» за четыре года серийного производства в 1958–1961 годах составил 151 экземпляр.

С 1959 года первые Ан-8 поступили в 374-й (г. Тула) и 229-й (г. Тейково Ивановской области) транспортные авиационные полки 12-й Краснознаменной «Мгинской» военно-транспортной авиационной дивизии. В 1961 году машину получили еще два полка: в Кречевицах под Новгородом и в Завитинске Амурской области.

Освоение Ан-8 в строевых авиационных полках проходило тяжело – это была машина совершенно иного класса, чем прежние. За первые три года эксплуатации в катастрофах было потеряно пять самолетов. Тем не менее, решая задачи военно-транспортной авиации, Ан-8 раскрывал и свои положительные качества. К примеру, в ноябре 1959 года при транспортировке военных грузов с раскисших аэродромов Белоруссии была продемонстрирована «вездеходность» этого самолета. Для летного и наземного состава машина была желанной из-за почти ста литров спирта, используемого в противообледенительной системе воздушных винтов.

Наиболее массовое применение Ан-8 состоялось в 1962 году во время проведения на территории Польши и ГДР учений «Стальной щит» войск стран-участниц Варшавского договора. К 1970 году 80 из поступивших в эксплуатацию самолетов Ан-8 было уже списано. Оставшиеся начали передавать в ВМФ, ПВО и транспортные подразделения ряда министерств (МАП, МГА, МРП).

#### *Тактико-технические характеристики самолета Ан-8*

Размах крыла – 37,0 м; длина самолета – 30,74 м; высота – 10,05 м; площадь крыла – 117,2 кв. м; масса: пустого самолета – 24 300 кг, нормальная взлетная – 38 000 кг, максимальная взлетная – 41 000 кг; тип двигателя – 2 ТВД АИ-20Д мощностью 2х4 000 л. с.; максимальная скорость – 520 км/ч; крейсерская скорость – 450 км/ч; перегоночная дальность – 4 400 км; практическая дальность – 3 400 км; дальность с максимальной нагрузкой – 859 км; практический потолок – 9 600 м; экипаж – 6 чел; полезная нагрузка – 60 солдат или 40 десантников или 11 000 кг груза; вооружение – две 23-мм пушки АМ-23.

*Транспортный самолет Ан-12.* В 1957 году впервые поднялся в воздух транспортный самолет Ан-12. В конце 1958 года самолет был передан на Государственные испытания в НИИ ВВС. В районе п. Бузовая с октября 1959 года до апреля 1960 года на новом военно-транспортном самолете отрабатывалось воздушное десантирование людей и грузов.

В 1959 году Ан-12 начали поступать в войска. Первыми их освоили два полка 12-й гвардейской военно-транспортной дивизии, на которую была возложена задача проведения войсковых испытаний и отработки тактики приме-

нения нового самолета. Командиры этих частей – полковники Н. Г. Тарасов и А. Е. Еременко, работая в тесном контакте с представителями ОКБ, блестяще справились с поставленной задачей. Под их командованием большие группы Ан-12 выполняли перелеты с базовых аэродромов в Новгороде и Сеци в районы с различными климатическими условиями (Молдавия, Средняя Азия, Крайний Север, Дальний Восток), производили посадки на минимально подготовленные грунтовые аэродромы, отрабатывали приемы воздушного и посадочного десантирования.

Ан-12 стал тем самолетом, благодаря которому воздушно-десантные войска СССР превратились в один из мощнейших инструментов геополитического влияния страны. Советский Союз получил также возможность оперативно реагировать на события, происходившие на планете: помогать потерпевшим от стихийных бедствий, поддерживать национально-освободительные движения и т. д.

Ударная сила советских ВДВ значительно возросла после освоения воздушного десантирования с Ан-12 не только людей (до 60 человек из одного самолета), но и бронированной самоходной техники, правда, по соображениям безопасности, сбрасывавшейся на парашютных платформах отдельно от экипажей. Последнее обстоятельство никак не устраивало Командующего ВДВ генерала армии Маргелова, считавшего надежность парашютов достаточной и буквально влюбленного в Ан-12. Стремясь доказать принципиальную возможность десантирования людей внутри боевых машин, он решил лично выполнить такой прыжок. Однако Министр обороны СССР Малиновский категорически запретил ему осуществить задуманное. Тогда прыжок выполнил его сын А. В. Маргелов и офицер-испытатель Л. Г. Зуев. Эксперимент завершился успешно (об этом в книге я расскажу отдельно).

Освоившие Ан-12 части ВТА периодически использовались советским правительством для доставки гуманитарной помощи и других грузов в различные части планеты. Помимо выполнения таких гуманитарных задач, экипажи самолетов получали практические навыки полетов по всему земному шару. Это в значительной мере повышало боеготовность советского воздушного десанта.

Важную роль сыграли Ан-12 в августе 1968 года в ходе ликвидации попытки контрреволюционного переворота в Чехословакии. Первые машины с десанниками приземлились в пражском аэропорту Рузине, после молниеносного захвата которого войска устремились в столицу. Чехословацкая армия сопротивления не оказала, потерь в самолетах не было.

Но наиболее масштабно Ан-12 применялись в Афганистане. Летали на них как советские, так и афганские летчики. Главной задачей стала доставка людей и грузов как из Союза и обратно, так и внутри страны. Самолеты этой марки оказались незаменимыми в афганских условиях: в отличие от Ил-76 они могли приземляться на высокогорные грунтовые площадки. Другим важным качеством са-



молета, проявившимся в Афганистане, стала его живучесть – не раз отмечались случаи, когда Ан-12, получив сотни пробоин в результате обстрела аэродрома, имея повреждения систем и раненых членов экипажа, успешно взлетали и добивались до своих баз. Потери Ан-12 в этой войне связаны с применением ПЗРК «Стингер». С их помощью моджахедам удалось сбить несколько Ан-12. Известны случаи 30 августа 1980 года (погибло 45 человек), 25 апреля 1983 года, 11 ноября 1984 года, 2 августа 1987 года (погибло 6 человек).

Ан-12 приняли участие в гражданской войне в Югославии, сыграв значительную роль в эвакуации федеральной армии из Боснии, Словении и Хорватии. Российский контингент в составе сил ООН в этом регионе так же использует Ан-12.

В составе ВВС почти всех стран, образовавшихся на территории бывшего СССР, имеются Ан-12. Известно применение этих самолетов в грузино-абхазском конфликте. Два украинских Ан-12 в октябре 1993 года доставили гуманитарную помощь грузинским беженцам и эвакуировали их из района боев, при этом они неоднократно обстреливались. Наиболее массово за последнее время Ан-12 были применены при вводе российских войск в Чечню. В СССР Ан-12 выпускался серийно на трех авиазаводах: в Иркутске в 1957-1962 годах – 155 машин; в Воронеже в 1960-1965 годах – 258 машин, в Ташкенте в 1962-1972 годах – 830 самолетов. Всего, таким образом, было выпущено 1 243 серийные машины.

#### *Тактико-технические характеристики самолета Ан-12*

Размах крыла – 38,0 м; длина самолета – 22,1 м; высота самолета – 10,53 м; площадь крыла – 121,7 кв. м; масса пустого самолета – 28 000 кг, нормальная взлетная – 55 100 кг, максимальная взлетная – 61 000 кг; запас топлива – 18 100 литров; тип двигателя – 4 ТВД АИ-20К, мощностью 4х4 250 л. с.; максимальная скорость – 777 км/ч; крейсерская скорость – 670 км/ч; практическая дальность 5 700 км/ч; дальность действия – 3 200 км/ч; практический потолок – 10 200 м; экипаж 5 человек; полезная нагрузка – 90 пассажиров или 60 парашютистов, или 20 000 кг груза; вооружение – две 23-мм пушки НР-23 в хвостовой оборонительной установке.

*Тяжелый транспортный самолет Ан-22 «Антей».* С появлением на вооружении советских ВВС этой машины номенклатура перевозимых и десантируемых грузов расширилась буквально беспредельно. Этот самолет мог поднимать в воздух хоть танк, хоть пусковую установку тактических ракет.

В 1961 году началось проектирование нового транспортного самолета, и 27 февраля 1965 года впервые был поднят в воздух самолет нового поколения, получивший обозначение Ан-22 и имя собственное – «Антей». В июле того же года самолет был показан на авиасалоне в Ле-Бурже, где он сразу завоевал всеобщее признание. 27 октября 1966 года самолет Ан-22 открыл счет мировых достижений. Экипаж летчика-испытателя И. Е. Давыдова поднял груз весом

88,1 тонны на высоту 6 600 метров, установив за один полет 12 рекордов. Достигнутый в 1958 году американцем Дж. М. Томпсоном на самолете «Douglas» С-133 мировой рекорд (груз 53,5 тонны на высоту 2 000 метров) был перекрыт сразу на 34,6 тонны.

В июне 1967 года Ан-22 вновь представили на Парижском авиасалоне. Машина № 01-03 не принимала участия в показательных полетах, но, произведя несколько рейсов, доставила в Ле-Бурже почти всю советскую экспозицию, включая космический корабль «Восток».

Вскоре Ан-22 был публично показан и в Советском Союзе. 9 июля в подмосковном аэропорту Домодедово первые три серийные машины продемонстрировали посадочное десантирование военной техники во время воздушного парада, посвященного 50-летию Октябрьской революции. Одним из видов десантируемой боевой техники была пусковая установка 2П2 с тактической ракетой 3Р1 «Марс» (масса пусковой установки составляла 17,7 тонны, а длина самой ракеты – 9,0 метров).

17 октября экипаж во главе с Давыдовым вновь удивил мир – на машине № 01-03 груз массой 100,4 тонны был поднят на высоту 7 848 метров. Для загрузки самолета специально изготовили бетонные блоки массой от 6 до 12 тонн каждый. К настоящему времени абсолютные рекорды грузоподъемности, установленные Ан-22, побиты С-5А и Ан-124, однако и сегодня число мировых рекордов «Антея» достигает 41. Двенадцать из них установлены экипажем под командованием Марины Попович.

В 1976 году серийное производство Ан-22 было завершено. С ноября 1965 года по январь 1976 года со стапелей Ташкентского авиазавода сошло 66 «Антеев», в том числе 28 машин в варианте Ан-22А.

В феврале 1967 года приказом Главкома ВВС в составе 229-го военно-транспортного авиационного полка, базировавшегося на аэродроме Северный (г. Иваново) и вооруженного самолетами Ан-8 и Ан-12, была сформирована 5-я эскадрилья, которую предполагалось оснастить самолетами Ан-22. Но только 10 января 1969 года экипажи полковника В. Ялина и майора Л. Хорошко перегнали из Ташкента в Иваново первые две машины. На протяжении года полк пополнился еще четырьмя самолетами. Начались эксплуатационные испытания и использование «Антеев» в подразделениях военно-транспортной авиации.

В июне 1969 года экипажи Ан-22 майоров Л. Хорошко, Н. Скока и А. Бояринцева принимали участие в учениях «Восток», перебрасывая боевую технику, военные грузы и личный состав. К весне 1970 года 229-й авиационный полк имел в своем составе 8 самолетов Ан-22. Весной 1970 года пять машин полка принимали участие в войсковых учениях «Двина». «Не успел еще растаять вдали гул турбин самолетов Ан-12, как над полем боя появился... всемирно известный «Антей»! Из его огромного чрева посыпались парашютисты. Просто не верится,

что все они из одного самолета... Новое поколение самолетов «Антей» коренным образом преобразило ВТА, сделало ее мощным средством в руках командования», – рассказывала о тех учениях «Красная звезда» в номере от 12 марта 1970 года.

26 марта 1970 года Главком ВВС подписал приказ об организации в Иваново нового авиаполка – 81-го втап, укомплектованного исключительно самолетами Ан-22. Базой для него стала 5-я эскадрилья 229-го втап. Первым командиром полка стал подполковник Н. Моргис, его заместителем по ИАС – В. Засенко.

Советская военно-транспортная авиация в мирное время проводила мирные десантно-транспортные операции: в июле 1970 года пять Ан-22 ивановского полка под руководством полковника В. Ялина участвовали в доставке гуманитарной помощи народу Перу, пострадавшему от сильного землетрясения. Челночные рейсы через Атлантику выполнялись экипажами Н. Моргиса, Л. Хорошко, Н. Скока, А. Бояринцева и М. Проценко. «Антей» с загрузкой до 32 т успешно работали в тропиках. В общей сложности было выполнено 60 рейсов и перевезено 250 т грузов.

В январе-марте 1973 года восемь самолетов ивановского полка выполнили 100 рейсов по перевозке народнохозяйственных грузов и техники в Тюменском регионе. За 27 летних дней они доставили 4 010 тонн различных грузов. Особо ответственным заданием для летчиков 81-го полка стало обеспечение визитов Л. И. Брежнева в США, Индию, на Кубу и в Монголию в 1973–1976 годах. Параллельно с выполнением перевозок экипажи совершенствовали и методы боевого применения "Антеев". 16–20 августа 1974 года состоялись учения, которые показали возможность выполнения полетов на Ан-22 в плотных боевых порядках, а также «потокм одиночных самолетов» с интервалом менее 1 минуты с десантированием войск и техники.

С конца 1971 года началось формирование второго полка на Ан-22. В 81-й втап с целью переучивания на новые ВТС прибыли три летных экипажа и инженерно-технический состав. В процессе обучения отрабатывались и сложные варианты боевого применения, такие как полеты на «большой радиус» продолжительностью до 22 часов. Новая авиачасть, получившая наименование 566-й втап, была образована в ноябре 1972 года. Аэродромом базирования определили п. Сеща Брянской области. К практической работе полк приступил в апреле 1973 года – его «Антей» совместно с самолетами 81-го полка произвели воздушное десантирование личного состава и грузов в районе города Кедайнй. В октябре, в период очередного арабо-израильского конфликта, 9 машин 566-го втап доставляли боевую технику и грузы на Ближний Восток (операция «Кавказ»).

Постановлением СМ СССР и ЦК КПСС № 4-2 от 3 января 1974 года самолет Ан-22 был официально принят на вооружение. В 1975 году этими машинами был укомплектован третий авиаполк – 8-й втап, базирующийся в Кали-

нине на аэродроме Мигалово. Первым командиром полка стал Б. Кулыгин, его заместителем по ИАС – Ю. Скурыдин. Парк «Антеев» 12-й военно-транспортной авиационной дивизии вырос до 63 самолетов. 14 октября дивизия впервые вылетела на выполнение задания в составе трех полков Ан-22. В ноябре 17 «Антеев» доставили 1 089 т грузов для Народной армии Анголы, а в декабре доставили 1 920 т грузов в район Самотлора.

Осенью 1972 года один из самолетов 81-го полка участвовал в операции по эвакуации советского персонала из Египта – за один рейс было вывезено сразу 700 человек!

В период напряженных отношений Монголии с Китаем 32 «Антея» 12-й втад 13–16 марта 1977 года выполнили 68 рейсов, перебросив 1 250 тонн грузов и военной техники, по маршруту: Иваново, Калинин – Семипалатинск – аэродром «Степь» на границе с Монголией.

В ноябре–декабре 1977 года Ан-22 8-го и 81-го полков привлекали к оказанию интернациональной помощи Эфиопии. Было выполнено 18 рейсов, перевезено 455 тонн грузов, в том числе 37 единиц боевой техники.

Полеты Ан-22 в Афганистан начались еще до ввода туда ограниченного контингента советских войск. Так, 20 марта 1979 года в Баграме приземлились 5 «Антеев». В афганских рейсах экипажи проявили высокую летную выучку и мастерство.

17 декабря 1979 года 12-я авиационная дивизия была поднята по тревоге. После загрузки личным составом 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии и военной техникой 52 из 59 «Антеев» перелетели в Ташкент, где следующие сутки дивизия провела в «положении выжидания». Затем ее перебросили на аэродром Энгельс. А в ночь с 26 на 27 декабря дивизия в боевых порядках группами по 5–6 самолетов с интервалами в 2 минуты осуществила перелет по маршруту Энгельс – Ташкент – Кабул.

Посадка и взлет в аэропорту афганской столицы проходили в сложных условиях. Полоса была затемнена, фары на самолетах не включались, и лишь в торце ВПП стояли две автомашины, которые подсвечивали ее начало. Выгрузка людей и техники проходила без выключения двигателей. На обратном пути, после посадки в Ташкенте, ввиду сложных метеоусловий на родных базах, самолеты вынуждены были приземлиться в Мелитополе, Кривом Рогу и на других аэродромах. В дальнейшем полеты в Кабул выполняли главным образом экипажи 8-го втап. Перелет из Ташкента занимал в среднем 25 минут, и «Антей» выполнили немало челночных рейсов, перевозя в Афганистан военную технику (в том числе вертолеты Ми-24), другие грузы, личный состав, а обратно – раненых и больных.

Однако полеты гигантских воздушных кораблей в Афганистан все же были признаны слишком рискованными, и с 1984 года их интенсивность значи-

тельно снизили. Тем не менее при необходимости «Антей» выполняли рейсы в ДРА вплоть до вывода советских войск.

Самолеты 12-й втад в октябре–ноябре 1984 года доставляли в Эфиопию грузы и технику для ликвидации последствий засухи, в том числе и вертолетный полк, который за 24 рейса перевезли в Аддис-Абебу. Каждый Ан-22 вмещал по два Ми-8Т с отсоединенными лопастями. Аналогичное задание дивизия выполнила и в 1987 году, перебросив в Эфиопию полк Ми-8Т из Ленинградской области<sup>4</sup>.

Позже, в 1987 году, на вооружение сеченского полка стали поступать новые самолеты Ан-124 «Руслан», в связи с чем самолеты Ан-22 этой части были переданы в Иваново и Калинин. Вплоть до настоящего времени 81-й и 8-й втап оснащены «Антеями».

В декабре 1988 года в Армении произошло разрушительное землетрясение, и 12-я втад заступила на круглосуточную вахту по доставке экстренных грузов (продовольствие, медикаменты, техника для расчистки завалов, теплая одежда и др.).

«Антей» 81-го втап многократно привлекались для транспортировки личного состава и боевой техники в «горячие точки». В 1990 году 15 экипажей выполнили 96 полетов в Нагорный Карабах, доставив 821 т грузов и 915 военнослужащих. В августе 1992 года этот полк осуществлял переброску контингента миротворческих сил в Абхазию и эвакуацию оттуда гражданского населения. Перевезено 2 068 т грузов и 1 390 человек. В самом начале чеченского конфликта, за один день 11 декабря 1994 года 11 экипажей выполнили 36 полетов, доставив в Моздок, Беслан и Владикавказ 594 т военных грузов. С 12 по 31 января 1996 года, когда ВТА РФ проводила операцию по переброске в Боснию контингента российских миротворцев, «Антей» выполнили 23 полета. Посадки производились в сложных метеоусловиях на высокогорный аэродром Тузла (1 500 м над уровнем моря) по крутой глиссаде.

Обладая грузовой кабиной больших размеров, «Антей» способен перевозить до 290 солдат, средние танки, до четырех БМД или БМП, практически все типы самолетов и вертолетов фронтовой авиации. С появлением Ан-22 практически была решена проблема авиатранспортабельности вооружения и военной техники видов Вооруженных Сил. Ан-22 может применяться и для десантирования парашютным способом до 150 парашютистов или до четырех единиц боевой техники на платформах, для чего он оборудован рольганговыми дорожками.

#### *Тактико-технические характеристики самолета Ан-22*

Размах крыла – 64,4 м; длина самолета – 57,92 м; высота самолета – 12,53 м; площадь крыла – 345,0 кв.м; масса: пустого самолета – 114 тонны, нормаль-

---

<sup>4</sup> Чем не полноценный элемент воздушно-десантной операции?

ная взлетная – 225 тонны, максимальная взлетная – 250 тонны; запас топлива – 43 тонны; тип двигателя – 4 ТВД НК-12МА, мощностью 4х15 000 л. с.; максимальная скорость – 760 км/ч; крейсерская скорость – 560 км/ч; практическая дальность – 10 950 км; дальность действия – 5 250 км; практический потолок – 7 500 м; экипаж – 5–6 чел; полезная нагрузка – 60-80 тонн.

*Транспортный самолет Ан-26.* 21 мая 1969 года экипаж ОКБ Антонова впервые поднял новый военно-транспортный самолет Ан-26 в воздух. В ходе различных испытаний тщательно исследовались десантные возможности Ан-26. Воздушная часть программы выполнялась на высотах 800–1 000 м и скоростях 270–350 км/ч. Как и предполагается, сначала с самолета стали сбрасывать объемно-весовые манекены. Сбросы прошли успешно, и за дело взялись парашютисты-испытатели ГК НИИ ВВС во главе с Героем Советского Союза подполковником Е. Н. Андреевым, которые выполнили 320 прыжков. Было также сброшено четыре мешка УПДММ-65 с вооружением.

Должное внимание было уделено и посадочному десантированию. Во время этого этапа испытаний в стоящий на земле Ан-26 садились и высаживались десантники, загружались-выгружались самоходные артустановки АСУ-57 и СД-85, автомобиль ГАЗ-69, 120-мм миномет, военные грузы в штатных упаковках ПГС-500, ПДУР-47 и ПДСБ-1. Для проверки надежности швартовки грузов и техники проводились руления по аэродрому и пробежки на скорости до 100 км/ч с последующим энергичным торможением. Выполнялись и «растрясочные» полеты, в которых летчики, перемещая штурвал на себя - от себя, имитировали поведение самолета в сложных метеоусловиях.

В отчете о проведении испытаний отмечалось: «Транспортные возможности самолета Ан-26 по сравнению с самолетом Ан-24Т с взлетной массой 21 т расширены, а именно, обеспечена транспортировка боевой техники, в том числе АСУ-57, ГАЗ-69, 120-мм минометов, СД-85 и др.; увеличена примерно в 1,5 раза практическая дальность полета при транспортировке людей и грузов и практический радиус при их парашютном десантировании. Пилотирование самолета при десантировании одиночного груза, группами и серией общей массой до 4 650 кг сложности не представляет. По технике пилотирования Ан-26 доступен для летчиков средней квалификации».

Полномасштабное производство Ан-26 было развернуто в 1970 году. Строительство Ан-26 велось в весьма высоком темпе – до 16 единиц в месяц. Производство Ан-26 продолжалось вплоть до 1986 года. Общее количество выпущенных Ан-26 составило 1 398 экземпляров, в том числе 564 для силовых ведомств СССР, 420 пошли на экспорт, а остальные – в Министерство Гражданской Авиации и другие министерства, например, Министерство Авиационной Промышленности. По состоянию на 2001 год в эксплуатации числилось 1 168 самолетов.

Служба Ан-26 в советских Вооруженных Силах началась в 1970 году. Машины первых серий поступили в 606-й учебный авиаполк (уап) Балашовского ВВАУЛ, который уже эксплуатировал Ан-24 и Ан-24Т. В 1975 году полк полностью перешел на Ан-26, располагая 62 машинами (по 15 самолетов в четырех эскадрильях и 2 – в управлении). В середине 1970-х годов Ан-26Ш начали получать Челябинское и Ворошиловградское ВВАУЛ штурманов. К 1985 году уральцы передали 20 своих самолетов украинским коллегам, после чего ворошиловградский 46-й уап стал вторым и последним авиаполком в СССР, полностью укомплектованным Ан-26 (в полку насчитывалось 40 самолетов).

Третьим по численности парком «двадцать шестых» располагала 10-я отдельная Краснознаменная бригада особого назначения (ОКБрОН), базировавшаяся на подмосковном аэродроме Чкаловский. Начиная с 1970 года, она получила двенадцать Ан-26. В ВТА самолеты этого типа заняли скромное место. Как правило, несколько машин находилось в штабных звеньях или эскадрильях крупных соединений. Например, в управлении 7-й втад. Ан-26 стали обязательной составляющей смешанных авиаполков, действовавших в интересах штабов общевойсковых округов и групп войск.

Серьезным экзаменом для Ан-26 стала война в Афганистане. В 40-й армии все машины этого типа были собраны в 50-м осап, базировавшемся в кабульском аэропорту. Транспортные Ан-26 участвовали в снабжении войск, перевозках личного состава, занимались доставкой почты, служили штабными машинами. Привлекались они и для подсветки местности с помощью САБов во время нанесения боевыми самолетами ночных ударов. В целом в Афганистане Ан-26 проявил себя весьма достойно. Конечно же, в условиях жары и высокогорья ощущалась недостаточная энерговооруженность самолетов. Особенно это обстоятельство сказывалось на «транспортниках», которым приходилось летать с большой взлетной массой, однако хорошая подготовка экипажей позволяла и совершать полеты на небольшие площадки, и выполнять взлет-посадку по «афганской методике» (в зоне аэродрома с большими градиентами набора высоты или снижения). Стоит заметить, что ограниченный контингент советских войск не испытывал особой потребности в легких военно-транспортных самолетах. Причиной этого стало наличие большого количества вертолетов Ми-6.

#### *Тактико-технические характеристики самолета Ан-26*

Размах крыла – 29,20 м; длина самолета – 23,80 м; высота самолета – 8,58 м; площадь крыла – 74,98 кв. м; масса пустого самолета – 15 020 кг, нормальная взлетная – 23 000 кг, максимальная взлетная – 24 000 кг; запас топлива – 5 500 кг; тип двигателя – 2 ТВД АИ-24ВТ, мощностью 2х2820 л. с., 1 ТРД РУ-19А-300 мощностью 1 х 7,85 кН; крейсерская скорость – 440 км/ч; практическая дальность – 2 550 км; дальность действия – 1 100 км; практический потолок – 7 500 м; эки-

паж – 5 человек; полезная нагрузка: –40 десантников или 24 носилок с сопровождением или 5 500 кг груза.

*Транспортный самолет Ил-76.* 25 марта 1971 года экипаж во главе с заслуженным летчиком-испытателем Э. И. Кузнецовым выполнил первый полет на первом опытном самолете Ил-76, совершив посадку на аэродроме Раменское.

Первые серийные самолеты Ил-76 начали поступать в 339-й военно-транспортный ордена Суворова III степени авиационный полк, который базировался в Витебске. В этом полку проходили испытания по боевому применению первые серийные Ил-76. Огромную помощь в испытании новой техники оказывали лично командующий ВТА генерал-полковник Г. Н. Пакилев и командующие ВДВ генерал армии В. Ф. Маргелов и его приемник генерал армии Д. С. Сухоруков.

21 апреля 1976 года вышло Постановление Правительства СССР о принятии на вооружение военно-транспортной авиации военно-транспортного самолета Ил-76 с четырьмя турбовентиляторными двигателями Д-30КП.

Первые модификации самолета Ил-76 имели взлетную массу 170 тонн, грузоподъемность 28 тонн и дальность полета с максимальной нагрузкой 4 200 км. В ходе модернизации взлетная масса возросла до 190 тонн, грузоподъемность до 43 тонн, а дальность с этой нагрузкой достигла 4 000 км.

В грузовой кабине могут разместиться 145 или 225 (модификации М, МД в двухпалубном варианте) солдат или 126 десантников. В грузовой кабине могут разместиться три боевые машины десанта БМД-1, которые могут быть перевезены как в варианте посадочного десантирования, так и в варианте парашютного десантирования в платформенном или бесплатформенном виде. Самолет может десантировать четыре груза массой по 10 тонн или два моногруза массой до 21 тонны.

Существенно, по сравнению с турбовинтовыми самолетами, расширился диапазон скоростей полета – с 260 до 825 км/ч. Это позволило сократить сроки выполнения задач, поднять возможности преодоления ПВО противника, а также улучшить условия десантирования личного состава и боевой техники.

Для перевозки на самолете Ил-76 крупногабаритных грузов и техники, вписывающихся в стандартный железнодорожный габарит 02-Т, обеспечения проходов достаточной ширины вдоль бортов для выполнения швартовки грузов и техники, поперечное сечение грузовой кабины было выбрано шириной 3,45 м и высотой 3,4 м со срезанными верхними углами, а поперечное сечение фюзеляжа круглое диаметром 4,8 м.

Длина грузовой кабины 20 м (без учета ramпы) была определена из условия размещения в ней шести стандартных авиационных контейнеров и различных типов техники с учетом установки в передней части грузовой кабины двух



загрузочных лебедок, рабочего места бортового техника по авиадесантному оборудованию и наличия поперечного прохода достаточной ширины.

В период с декабря 1979 года по 1984 год в перевозках грузов в Афганистан использовались все типы военно-транспортных самолетов, находящихся на вооружении ВТА, а с 1985 года применялись только самолеты Ил-76 и АН-12, причем основной объем перевозок производился на самолетах Ил-76 (89 процентов личного состава и 74 процента грузов), оказавшихся наиболее эффективными и защищенными от огня ПВО. Всего ВТА выполнила в Афганистан 26 900 самолет-рейсов, из них на долю самолетов Ил-76 приходится 14 700 самолет-рейсов. К середине 80-х годов Ил-76 стал основным самолетом ВТА как по численности (около половины самолетного парка), так и по боевым возможностям авиационной группировки (более 60 процентов). К 1991 году эти показатели достигли соответственно 69 процентов и 70 процентов.

На юбилейной летно-технической конференции, посвященной 20-летию эксплуатации самолетов Ил-76 в гражданской авиации, заместитель командующего военно-транспортной авиацией В. Ф. Денисов так отозвался об этом самолете: «Летные и тактико-технические данные самолета Ил-76 позволили решать практически весь комплекс разнообразных и сложных задач по десантированию воздушных десантов, воздушным перевозкам войск, боевой техники и грузов, больных, выполнению специальных задач... Самолет Ил-76 с точки зрения руководства и всего личного состава Военно-транспортной авиации навсегда останется в истории ОКБ и завода золотой страницей».

#### *Тактико-технические характеристики самолета Ил-76т*

Размах крыла – 50,5 м; длина самолета – 46,59 м; высота самолета – 14,76 м; площадь крыла – 300,0 кв. м; масса снаряженного самолета – 104 000 кг, максимальная взлетная – 190 000 кг, полезной нагрузки – 43 400–47 000 кг; максимальное количество топлива – 109 480 л; тип двигателя 4 ТРДД Д-30КП тягой 4 х 12000 кгс; максимальная скорость – 850 км/ч; крейсерская скорость – 750–800 км/ч; дальность полета: с грузом 20 т – 6 100 км, с грузом 47 т – 3 000 км; практический потолок – 12 000 м; экипаж 6–7 человек; полезная нагрузка – 140 солдат или 128 парашютистов; оборонительное вооружение – две 23-мм пушки ГШ-23Л.

*Тяжелый транспортный самолет Ан-124 «Руслан».* Только появившись на свет, Ан-124 «Руслан» стал для Запада новым символом советской военной угрозы, поскольку считалось, что благодаря ему советские десантники обрели качественно новый уровень стратегической мобильности.

Первые АН-124 поступили на вооружение 12-й Мгинской военно-транспортной авиационной дивизии, в составе которой находились 3 полка Ан-22 (566-й в Сеще, 81-й в Иваново и 8-й в Твери). По решению главкома ВВС маршала авиации А. Н. Ефимова первым местом базирования нового самолета-гиганта была выбрана сещенская база, так как ее инженерно-техническое осна-

щение и обеспечение в целом соответствовали необходимым требованиям. Была лишь увеличена длина ВПП на 600 м, после чего она достигла 3 300 м. В 1985 году в 566-м втап организовали 4-ю эскадрилью, личный состав которой приступил к изучению эксплуатационно-технической документации АН-124.

В течение следующего года Ан-22 сещенского полка были рассредоточены по двум другим, а 10 февраля 1987 года в Сече приземлился первый АН-124 № 01-04, пилотируемый экипажем под командованием подполковника В. В. Николаева.

Постепенно экипажи «Русланов» стали переходить от тренировочных полетов к выполнению своих основных функций, хотя первые рейсы были связаны не с военными задачами, а с участием в перевозках грузов пострадавшим от землетрясения в Армении в декабре 1988 года. Тогда 9 военных «Русланов» перебросили в аэропорт Звартноц за 28 рейсов 2 058 тонн продовольствия, медикаментов, аварийной техники и т. д., налетав 377 часов. Полеты продолжались и в следующем году, в течение которого полк перевез в Армению еще 7 645 т грузов и техники, среди которых были и объекты массой более 100 тонн. В 1990 году экипажи Д. Ситникова и С. Белозерова доставили в Армению из США комплект оборудования для строительства завода железобетонных изделий. При этом взлетная масса машин достигала 420 тонн, что на 28 тонн превышало максимально допустимую величину!

Тем временем «Русланы» продолжали поступать на вооружение 566-го полка. Их парк в 1989 году составлял уже 28 машин, из них 11 киевского производства и 17 ульяновского. Учитывая увеличение количества самолетов в полку, директивой МО СССР от 25 января 1989 года был сформирован новый 235-й втап (командир полковник В. В. Николаев, зам. командира по ИАС подполковник Ю. Сидоров), включенный в 12-ю втад и также размещенный в Сече. Первоначально в новый полк из 566-го втап передали 9 самолетов. Первые полеты новый полк осуществил 11 января 1990 года.

28 марта 1991 года приказом Верховного Главнокомандующего М. С. Горбачева АН-124 «Руслан» был принят на вооружение. 22 июня 1994 года с целью более эффективного использования парка этих самолетов, МО РФ издало приказ о перебазировании 235-го втап в ульяновский аэропорт Восточный.

В 1998 году ВТА России снова реорганизовали в 61-ю Воздушную Армию под командованием генерал-лейтенанта В. Дырдина, сократив до 40 процентов ее структурных подразделений, в том числе расформировав и 235-й втап. Способные подняться в воздух «Русланы» этого полка вновь перебрались в Сечу. Однако, реорганизация не остановила описанные выше негативные процессы: в настоящее время в 566-м полку в летном состоянии находятся всего 3–4 самолета, на которых иногда выполняются тренировочные полеты в пределах Брян-

ской области. Таким образом, эксплуатация АН-124 военно-воздушными силами прекратилась.

#### *Тактико-технические характеристики самолета Ан-124 «Руслан»*

Размах крыла – 73,30 м; длина самолета – 69,10 м; высота самолета – 20,78 м; площадь крыла – 628,50 кв. м; масса пустого самолета – 173 000 кг, нормальная взлетная – 392 000 кг, максимальная взлетная – 405 000 кг; запас топлива – 213 714 кг; тип двигателя – 4 ТРДД Д-18Т тягой 229,47 кН; максимальная скорость – 865 км/ч; крейсерская скорость – 750-800 км/ч; перегоночная дальность – 16 500 км; практическая дальность – 4 500 км; практический потолок – 9 500 м; экипаж 6–7 человек; полезная нагрузка: 88 человек или 120–150 тонн груза.

### **3.3.1 Воздушно-десантная техника 1945–1961 гг.**

В 1948 году на снабжение ВДВ был принят основной парашют ПД-47 с перкалевым куполом квадратной формы площадью 71,8 кв.м. и весом 16 килограмм. Этот парашют применялся с запасным парашютом марки ПЗ-47, ПЗ-41 и ПЗ-41А.

Однако в первый год эксплуатации этих парашютов было 12 случаев отказов парашютных систем, приведших к смерти парашютистов. В том числе при совершении прыжка с этим парашютом погиб Герой Советского Союза генерал-майор М. И. Денисенко, накануне назначенный командиром одной из воздушно-десантных дивизий. Это доказывало, что парашют с куполом квадратной формы был принят на вооружение без достаточных на то оснований, в результате чего к началу пятидесятых годов у личного состава ВДВ появилась неуверенность в безопасности совершения прыжков.

В 1955 году на снабжение ВДВ был принят новый парашют марки Д-1 с перкалевым куполом круглой формы. Этот парашют имел вес 16,5 килограмм. Эксплуатация подтвердила высокую безопасность прыжков с парашютом Д-1.

Для совершения прыжков со скоростных самолетов братьями Николаем, Владимиром и Анатолием Дорониными была создана модификация парашюта под наименованием Д-1-8, которая поступила на снабжение ВДВ в 1959 году.

В начале семидесятых годов на снабжение принимается парашют Д-5. Затем приходит новая система – людской десантный парашют Д-6, который имел площадь купола 83 кв. м., вес системы – 11,6 кг, и вертикальную скорость снижения 5 м/с. Общий вес десантника мог составлять 120 килограмм, а в перегрузочном варианте, значительно снижающим ресурс, вес мог доходить до 150 килограмм. Минимальная высота прыжка составляла 200 метров.

Так же в ВДВ и Спецназе ГРУ использовались парашютные системы Д-1-5у «Дуб», имеющие перкалевый купол круглой формы площадью 82,5 кв. м. и вес системы 17 килограмм. Парашют обеспечивал вертикальную скорость снижения 5 м/с

и горизонтальную скорость перемещения до 1,5 м/с. Парашют позволял совершать прыжки из самолета с принудительным раскрытием с высоты 80–100 метров.

Кроме вышеперечисленных парашютов в десантируемых войсках использовались и другие системы: ПСН-72, «Лесник», Т-2, Т-4, УТ-15, а также для показательных прыжков и выполнения специальных заданий парашюты типа «планирующая оболочка» ПО-9 и ПО-16. В спецназе ВМФ были свои парашюты, на которых личный состав выполнял прыжки на воду с высот 60–80 метров.

### 3.4 Вооружение ВДВ

К этому времени на вооружение воздушно-десантных частей было принято значительное количество инженерных и специальных боеприпасов и оружейных систем, с помощью которых десантники должны были уничтожать средства ядерного нападения противника и выполнять другие задачи.

К такому вооружению относились: заряды КЗК, КЗУ, пластическая взрывчатка ПВВ-4, ЛПВВ-9, мины осколочные направленного действия МОН-50, МОН-90, МОН-100, МОН-200, мины осколочно-заградительные ОЗМ-72, нажимные фугасные мины ПМН, ПМН-2, мины-сюрпризы МС-3, МС-4, МС-7, противотанковые мины ТМ-62П, позже появилась ТМ-83, бесшумные пистолеты С-4М, МСП, ПБ, АПБ, автоматы АКМС-Л с прибором бесшумной и беспламенной стрельбы ПБС-1. В семидесятых - начале восьмидесятых появились реактивные противотанковые гранаты РПГ-18, РПГ-22, РПГ-26, ручные противотанковые гранатометы РПГ-7Д, РПГ-16, огнеметы «Рысь» и «Шмель», противотанковые ракетные комплексы «Метис» и «Фагот», пусковая установка 122-мм неуправляемых ракет 9П132 «Партизан».

Бесшумные пистолеты применялись для поражения живой силы противника на дальностях до 50 метров. При помощи автомата АКМС-Л и установленного на него прибора бесшумной и беспламенной стрельбы ПБС-1 имелась возможность специальными патронами поражать личный состав противника на дальности до 300 метров. Уровень шума при выстреле из АКМС-Л был сопоставим с выстрелом из малокалиберной винтовки, и в полевых условиях не позволял уверенно идентифицировать источник шума.

Кумулятивный кольцевой заряд КЗК предназначен для перебивания стальных (металлических) труб, стержней, тросов. Взрывом полного заряда КЗК на воздухе или под водой (до 10 метров) надежно перебивается стержень (труба) наружным диаметром до 70 мм или трос диаметром до 65 мм. Заряд КЗК состоит из двух полузарядов, которые могут применяться отдельно. Масса заряда составляет 1 кг, при массе взрывчатого вещества (ТГ-50) 0,4 кг. Длина заряда – 20 см, ширина – 16 см, толщина – 5,2 см. Использование готовых

«стандартных» зарядов удобно при разрушении часто встречающихся объектов. На вооружении состояли так называемые концентрированные заряды, кумулятивные заряды и много других образцов минно-подрывной техники.

Противопехотная управляемая мина осколочно-направленного поражения МОН-50 имеет вес 2 кг и оснащена зарядом взрывчатого вещества (ПВВ-4) весом 0,7 кг. Мина имеет порядка 500 готовых поражающих элементов – стальных шариков, которые в момент подрыва вылетают в секторе 54 градуса и поражают живую силу противника на дальности до 50 метров. Длина корпуса мины составляет 22 см, высота 9 см. Мина устанавливается либо на специальные ножки, либо посредством специального кронштейна крепится к дереву, стене дома и т. п. Разновидностью этой мины является МОН-90, у которой до 90 метров повышена дальность поражения живой силы противника. Нечто подобное по воздействию на противника представляют собой еще более мощные мины МОН-100 и МОН-200, форма корпуса которых напоминает прожектор. Дальность поражения вынесена в наименование. Мины приводятся в действие либо по команде минера-подрывника по проводным или радиоканалам управления, либо при обрыве специального датчика цели, либо по выдаче исполнительной команды, находясь в составе автоматически управляемого минного поля системы «Охота» (эта система превосходно зарекомендовала себя в Афганистане).

Осколочно-заградительная выпрыгивающая мина кругового поражения ОЗМ-72 имеет вес 5 кг, высоту корпуса 17,2 см, диаметр корпуса 10,8 см, вес заряда взрывчатого вещества 660 гр. Мина имеет порядка 2400 готовых поражающих элементов – стальных шариков. При срабатывании запала мина, от действия вышибного заряда, подпрыгивает на высоту 0,9–1,1 м и подрывается. Радиус поражения составляет 30 метров. Сплошное поражение наносится в радиусе 7 метров – в этом круге габарит человеческой фигуры будет поражен минимум несколькими стальными шариками.

На вооружении имеется много разновидностей мин-сюрпризов, которые позволяют наносить поражение личному составу противника в самых неожиданных случаях. К примеру, мина-сюрприз МС-3 представляет собой устройство, напоминающее по форме корпуса мину ПМН, срабатывающее не на нагрузку, а на разгрузку. Обычно МС-3 применяется для обеспечения неизвлекаемости более мощных зарядов. Есть и другие мины-сюрпризы, которые до настоящего времени находятся под грифом секретности.

Реактивные противотанковые гранатометы являются мощным огневым средством десантных и разведывательно-диверсионных подразделений. Они способны на большой дальности наносить поражения, как бронированной технике противника, так и практически всем объектам, входящим в перечень типовых целей. Реактивный противотанковый гранатомет РПГ-7 был принят на вооружение Советской Армии в 1965 году. По штатному расписанию он состоял

на вооружении мотострелкового (парашютно-десантного) отделения, в том числе группы специального назначения. Гранатомет имеет несколько модификаций и уже более сорока лет он верой и правдой служит не только Советской и Российской Армии, но и армиям многих государств мира.

В настоящее время усовершенствования касаются только боеприпасов, сам же гранатомет является, по всей видимости, законченной конструкцией (как, к примеру, миномет). РПГ-7Н имеет возможность крепления ночного прицела. РПГ-7Д имеет раздельную конструкцию и при десантировании имеет длину, меньшую от полной. Вес в боевом положении с оптическим прицелом: РПГ-7В – 6,3 кг, РПГ-7Д – 6,7 кг; вес гранаты ПГ-7В – 2,2 кг; длина гранатомета РПГ-7В – 950 мм, длина РПГ-7Д – 960 мм, в положении для десантирования – 630 мм, калибр ствола – 40 мм, дальность стрельбы выстрелом ПГ-7В – 500 м.

Десантный гранатомет РПГ-16 «Гром» был разработан специально для десантируемых войск. Гранатомет РПГ-16 в отличие от РПГ-7 в боевом положении имеет выстрел, полностью утопленный в стволе. Поэтому РПГ-16 стреляет только калиберными (57-мм) выстрелами, тогда как РПГ-7 использует надкалиберные боеприпасы и расширенные возможности по модернизации боеприпасов. Вес РПГ-16 с оптическим прицелом ПГО-16 – 9,6 кг, длина в боевом положении – 1 104 мм, в положении для десантирования – 645 мм, длина гранаты ПГ-16В – 685 мм, длина собранного выстрела – 980 мм, дальность стрельбы – 800 метров, скорость гранаты – 475 м/с, масса выстрела – 2,05 кг. На момент принятия на вооружение, граната ПГ-16В могла уверенно поражать практически все бронеобъекты вероятного противника, в том числе и основные танки.

Реактивные противотанковые гранаты РПГ-18 «Муха», РПГ-22 «Нетто», РПГ-26 «Аглень» представляют собой реактивные гранаты в заводской упаковке-тубусе, которая одновременно является пусковой направляющей. После выстрела тубус выбрасывается, поэтому эти гранаты в обиходе так же называют «одноразовыми гранатометами». Дальность стрельбы из этих систем не превышает 200 метров, а прицельно-спусковые устройства позволяют пользоваться этими гранатами даже самым малообученным бойцам.

На снабжение воздушно-десантных войск в 1971 году так же поступили пусковые установки 9П132 «Партизан», которые представляли собой установленную на станок трубу калибра 122-мм, в которую заряжалась несколько укороченная ракета от знаменитой системы залпового огня «Град». Система переносилась во вьюках и должна была стать основой огневой мощи партизанских формирований, которые в случае войны должны были быть развернуты на базе бригад специального назначения в захваченных противником районах страны. Эта система прошла боевую обкатку во Вьетнаме - войска Хо Ши Мина успешно использовали предоставленные Советским Союзом многие образцы вооружения, в том числе и ракетную систему «Партизан». Нечто подобное использо-

вали в Афганистане мятежники. Дальность стрельбы – 10800 метров, масса в боевом положении – 55 кг, длина – 2,5 метров, вес снаряда – 46 кг.

Противотанковые ракетные комплексы имелись на вооружении групп тяжелого вооружения отрядов специального назначения и противотанковых подразделений воздушно-десантных и десантно-штурмовых соединений и частей. Причем в спецназе уничтожение бронетехники противника не являлось основной задачей ракетчиков. Спецназовским операторам ПТРК ставилась задача поражения с большой дальности особо важных объектов противника – ракетных пусковых установок на стартовых позициях и на марше, полевых узлов связи, пунктов управления, авиации на аэродромах и прочих целей, в том числе и высокопоставленных политических деятелей государства противника. К примеру, в угрожаемый период группа специального назначения, заброшенная в тыл вероятного противника, используя противотанковый ракетный комплекс, могла с высокой вероятностью ликвидировать главу государства или иное важное лицо с дальности, позволяющей применить оружие, не входя в зону сверхвнимания служб безопасности.

Противотанковый ракетный комплекс «Малютка» принят на вооружение в середине 60-х годов и более известен тем, что устанавливался на боевые машины пехоты и десанта БМП-1 и БМД-1. Тем не менее это переносной комплекс, в составе которого использовалась управляемая ракета 9м14 в нескольких модификациях. Ракета управлялась как в ручном, так и в полуавтоматическом режиме. Дальность стрельбы комплекса составляла от 400 до 3 000 метров. Скорость ракеты – 120 м/с. Скорострельность комплекса составляла 2 выстрела в минуту. Боевая часть ракеты позволяла поражать практически все виды бронетехники вероятного противника. Эта ракета активно применялась в боевых действиях на Ближнем Востоке, а так же в Афганистане и показала себя с самой лучшей стороны. Комплекс переносился во въюках двух типов: пульт управления с направляющей и собственно ракеты. Расчет из трех человек в носимом варианте имел 4 ракеты.

Противотанковый ракетный комплекс 9К115 «Метис» был принят на вооружение в 1978 году и предназначался для поражения бронированных целей движущихся со скоростью до 60 км/ч на дальности 1 000 метров. Комплекс в составе одной ПУ и четырех ракет переносится в двух въюках расчетом из двух человек. Въюк № 1 массой 17 кг с пусковой установкой и одним ТПК с ракетой, въюк № 2 – с тремя ракетами в ТПК массой 19,4 кг. Стрельба может вестись с подготовленных и неподготовленных позиций из положения лежа, из окопа стоя, а также с плеча. Возможна стрельба с БМП или БТР и из зданий (в последнем случае требуется около 6 метров свободного пространства сзади).

Ракета ПТРК «Метис» имела дальность стрельбы от 40 до 1 000 метров, комплекс имел скорострельность 3–5 выстрелов в минуту, скорость полета ра-

кеты составляла 223 м/с и бронепробиваемость порядка 500 мм. Масса ракеты в транспортно-пусковом контейнере (ТПК) составляет 6,3 кг. Масса пусковой установки – 10 кг. Конструктивно ракета выполнена предельно простой и доступной для операторов с низким уровнем подготовки.

Противотанковый ракетный комплекс 9К111 «Фагот» был принят на вооружение в 1970 году. Комплекс предназначен для поражения танков и бронемашин, а также других малоразмерных целей (ДОТ, защищенные огневые комплексы). ПТРК с двумя ПТУР переносится в двух наспинных выюках: вес выюка № 1 – командира расчета с пусковой установкой составляет 22,5 кг, вес выюка № 2 помощника командира ПУ, с двумя ракетами в ТПК – 26,85 кг. Расчет из трех человек может переносить ПУ и боекомплект из 4 ПТУР. В бою ПТРК в боевом положении может переноситься расчетом за скобы треноги.

Ракета ПТРК 9К111 «Фагот» имеет дальность полета 70–2 500 метров, скорость полета – 186 м/с, ПТРК имеет скорострельность – 3 выстрела в минуту. Масса ракеты в ТПК составляет 13,2 кг, стартовая масса ракеты – 8,0 кг. Бронепробиваемость ракеты составляет порядка 600 мм.

В 1983 году был создан модернизированный вариант ракеты – 9М111М, который вошел в состав модернизированного комплекса «Фагот-М» (также известен под названием «Фактория»). Использовались также противотанковые ракетные комплексы «Малютка», «Конкурс» и другие<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Суконкин Алексей. Десант Страны Советов.



## ГЛАВА 4. СОВЕТСКИЕ ВДВ В 1961–1991 ГОДАХ (ВТОРАЯ МОЛОДОСТЬ)

### 4.1 Изменения, произошедшие в ВДВ за эти годы

Так как Приказом МО СССР от 7 марта 1964 года Главкомат Сухопутных войск был расформирован, то функции Главного штаба Сухопутных войск вновь были переданы Генеральному штабу ВС СССР. Воздушно-десантные войска вновь были подчинены непосредственно Министру обороны СССР.

К 1 декабря 1968 года 337-й гвардейский парашютно-десантный ордена Александра Невского полк 104-й гв вдд был передислоцирован из города Кутаиси Грузинской ССР в Кировабад Азербайджанской ССР.

22 июня 1968 года в ВДВ произошла одна из самых крупных авиационных катастроф, повлекшая большое количество человеческих жертв: с аэродрома города Каунаса поднялись три самолета Ан-12, на борту которых находилась новая тогда техника – БМД-1 и подготовленные экипажи из состава 108-го гв пдп 7-й гв вдд. Им предстояло перелететь в Рязань, где командование ВДВ предполагало показать новые боевые машины в действии министру обороны. Но в районе Калуги третий самолет столкнулся в воздухе с гражданским пассажирским самолетом Ил-14 и с высоты 4000 метров рухнул вниз. В результате трагедии погибли пять членов экипажа, 91 десантник и четырехлетний сын одного из офицеров, которого отец решил отвести к родственникам в Рязань. Через год на месте падения был воздвигнут памятник, деньги на который собирали во всех частях ВДВ.

В 1968 году в форму одежды военнослужащих ВДВ был введен малиновый берет, но просуществовал он меньше года, после чего был заменен на берет голубого цвета. Красный околыш на берете символизировал принадлежность к Гвардии.

В 1968 году советские военные парашютисты выполнили ряд выдающихся прыжков. Так, 1 марта 1968 года был проведен грандиозный эксперимент по низковысотному десантированию группы парашютистов в количестве 50 человек с высоты 100 метров из самолетов Ан-2. Всего на выполнение этого прыжка ушло 23 секунды. Десантирование людей проводилось на парашютах Д-1-8 без применения запасных парашютов. 27 июля 1968 года в составе группы парашютистов, десантировавшихся на Памир в честь 50-летия ВЛКСМ, были и воины 104-й гвардейской воздушно-десантной дивизии гвардии рядовые Асаенок, Зизюлин и Кульпинов. Они проявили высокие мастерство и мужество, за что были занесены в книгу Славных дел Закавказского военного округа.

Директивой Генерального штаба ВС СССР от 14 июля 1969 года в связи с обострением обстановки на Ближневосточном направлении 98-я гв вдд была

передислоцирована из города Белогорск Амурской области в город Болград Одесской области (217-й и 299-й гв пдп), поселок Веселый Кут (1065-й гв ап), а 300-й гв пдп в город Кишинев Молдавской ССР. Части дивизии разместились на фондах военных городков 48-й мотострелковой Ропшинской Краснознаменной дивизии имени М. И. Калинина, которая еще в 1968 году ушла в Чехословакию. Уже в июне 1971 года 98-я гв ввд участвовала в учениях «Юг» и десантировалась в один из районов Крыма.

В августе 1972 года на базе 691-го отдельного батальона связи ВДВ (Боровуха-1) и центра подвижных средств связи 879-го узла связи ВДВ в поселке Медвежьи Озёра Щёлковского района Московской области был сформирован 196-й отдельный полк связи ВДВ. 20 декабря 1972 года после убытия 691-го обс в поселке Боровуха-1 был сформирован 8-й отдельный танко-ремонтный батальон ВДВ.

С 1969 года на вооружение ВДВ стала поступать боевая машина десанта, ставшая буквально революционной – БМД-1. Машина десантировалась парашютным способом, что позволило придать десанту свою броню в любом месте, где только мог быть выброшен десант. Машина имела герметичный алюминиевый пуленепробиваемый корпус, фильтровентиляционную установку, 240-сильный двигатель и комплекс вооружения, который соответствовал тому, что получили пехотинцы на своей машине БМП-1.

В состав вооружения боевой машины десанта вошли 73-мм орудие «Гром», которое стреляло выстрелами, аналогичными тем, что применялись на станковом противотанковом гранатомете СПГ-9, и могло создать серьезную угрозу средним танкам противника на средних дистанциях боя. Так же, на машине был установлен противотанковый ракетный комплекс 9м14 «Малютка», с помощью которого экипажи БМД-1 могли уверенно бороться с тяжелой техникой противника, с дальних дистанций поражать наиболее важные цели – ракетные установки, радиолокационные станции, узлы связи и пункты управления. Кроме того, машина имела спаренный с орудием 7,62-мм пулемет ПКТ. Еще для двух пулеметов в носовой части корпуса машины имелись специальные лючки, через которые десант мог вести огонь из пулеметов ПК или РПК. Выход десанта из машины осуществлялся через верхний кормовой люк, а так же верхние носовые люки. Всего машина могла вместить 7 человек.

Коэффициент тяговооруженности машины<sup>1</sup> составлял около 33, что давало десантникам транспортное средство, способное преодолевать крутые подъемы, сложно-пересеченную местность и разные другие препятствия. Этому способствовал высокий дорожный просвет - 450 мм, который мог снижаться до 100 мм (при десантировании машины парашютным способом или при необхо-

---

<sup>1</sup> Соотношение мощности двигателя к массе.

димости «залечь» в засаде), а также возможность плавать со скоростью 10 км/ч. На суше БМД-1 могла развить скорость до 65 км/ч. Запас хода составлял 300 км (вполне должно было хватить для выполнения основной и второстепенной задачи в тылу противника).

Для этой (и ряда других) машины была отработана система десантирования «Кентавр», которая позволяла десантировать часть экипажа внутри боевых машин. Для этого внутри машин, подготовленных к испытаниям, были установлены модернизированные космические кресла типа «Казбек-Д», разработанные в КБ завода «Звезда» главным конструктором Гаем Ильичем Северином для космических аппаратов, и адаптированные для использования в новом проекте. Система имела пять куполов площадью по 760 квадратных метров каждый.

Парашютно-платформенные средства, на которых планировалось десантировать боевую машину с частью экипажа, были хорошо освоены в войсках, имели достаточно высокую, подтвержденную большим количеством десантирований, надежность – 0,98 (расчетная надежность системы имела коэффициент 0,995)<sup>2</sup>.

Эксперимент по десантированию экипажа внутри машины планировалось провести впервые не только в истории советских Воздушно-десантных войск, но и во всем мире. Подготовка к первому в мировой и отечественной практике десантированию людей внутри боевой техники проводилась Научно-техническим комитетом ВДВ в тесном контакте с конструкторским бюро Московского агрегатного завода «Универсал», многолетним головным разработчиком средств десантирования техники ВДВ, руководимым главным конструктором Алексеем Ивановичем Приваловым.

Одновременно в ГНИИ авиационной и космической медицины (ГНИ-ИАКМ) проводились физиологические испытания (копровые сбросы) по переносимости ударных перегрузок, действующих на человека при десантировании. Начальник института генерал-майор медицинской службы Николай Михайлович Рудный лично контролировал эту работу.

Сложность такого эксперимента заключалась, прежде всего, в том, что десантники, которым предстояло «прыгать» внутри боевой машины, не имели личных средств спасения, случись в воздухе отказ основной системы. В этой связи институт имени Чкалова не принял комплекс к испытаниям. Пришлось командующему ВДВ долго объяснять министру обороны Маршалу Советского Союза А. А. Гречко и начальнику Генерального штаба Маршалу Советского Союза В. Г. Куликову необходимость проведения эксперимента в интересах Воздушно-десантных войск. При этом он настаивал на участии в эксперименте

---

<sup>2</sup> Для сравнения: надежность парашюта, предназначенного для людей, составляет 0,99999, то есть на 100 тысяч раскрытий - один технический отказ.

непрерывно офицеров, которые смогут в дальнейшем передавать свой опыт в войсках.

Когда же маршал Гречко поинтересовался, кто будет десантироваться, командующий ВДВ генерал В. Ф. Маргелов сделал шаг вперед и просто сказал: «Я...». Разумеется, ему было отказано. Тогда генерал предложил кандидатуру одного из своих сыновей – Александра Маргелова и опытного офицера-десантника, мастера спорта по прыжкам с парашютом Леонида Гавриловича Зуева. В октябре 1971 года все было готово к проведению эксперимента, все предварительные испытания были завершены. В совместном решении от 28 октября 1971 года, утвержденном руководителями НИИ, командованием ГНИИАКМ, Военно-транспортной авиации и, наконец, командующим ВДВ, отмечалось успешное завершение копровых и натурных сбросов БМД-1 с макетами и манекенами и предлагалось провести экспериментальный сброс с людьми.

В середине 1972 года, в связи с задержкой получения разрешения на проведение эксперимента, было принято решение в комплексе «Кентавр» десантировать собак. Три собаки в одной машине были успешно десантированы. Было принято решение на десантирование людей 5 января 1973 года на тульском аэродроме. К этому времени участники эксперимента переехали в казармы 106-й дивизии.

В 14 часов 5 января с аэродрома взлетел самолет Ан-12б с боевой машиной десанта на борту, в которой находились испытатели. Командующим ВДВ была поставлена жесткая задача: после приземления расшвартовать машину и начать движение не более чем через 2 минуты, в ходе которого провести машину по намеченному маршруту со стрельбой по мишеням из орудия и спаренного пулемета. Экипаж должен был доказать, что не только отлично перенес все этапы десантирования, в том числе ударные перегрузки при приземлении, но и сохранил физические и умственные способности, может успешно вести боевые действия.

Вот как описывает экспериментальное десантирование сам Александр Маргелов: «Вытяжной парашют по команде штурмана вывалился, расправился, набрался сил и, как бы нехотя, стал потихоньку вытаскивать «Кентавра». Как гигантский маятник с центром качания вокруг вытяжного парашюта, машина «утюг» сначала завалилась на 135 градусов от горизонтали, затем стала раскачиваться с постепенно уменьшающейся амплитудой колебаний. И вот раскрылись тормозные, а затем и основные парашюты. Перевернувшись в первый момент вниз головой, мы в доли секунды испытали состояние, близкое к невесомости. В этом убедил невесть откуда взявшийся в машине хлам. Особенно ненужной показалась в этой ситуации довольно приличных размеров гайка, «всплывшая» прямо между головами. В следующий момент все гулко ухнулось на пол и потом еще некоторое время там перекачивалось, пока машина «изоб-

ражала» из себя маятник. Все свои ощущения спокойно, как нам казалось, мы передавали на землю. Только вот с земли после выхода машины из самолета ничего не слышали – пришлось ориентироваться о работе системы по личным ощущениям да по показаниям приборов – высотомер после раскрытия многокупольной системы равномерно «приближал» нас к земле, а вариометр «застыл» на скорости снижения около шести метров в секунду.

И тут последовал резкий, перекатывающий удар. Головы в шлемофонах мгновенно «выбили морзянку» из заголовников, и все замерло. Навалилась неожиданная тишина. Но это продолжалось мгновение – мы, не сговариваясь, стали освобождаться от привязных систем.

Автоматическую расшвартовку изнутри машины с помощью пиротехнических устройств было решено на первое десантирование не ставить, поэтому, не задерживаясь, мы выскочили из БМД. Освободив ее от парашютной системы и платформы, заняли свои места внутри – Леонид за рычагами, я – в башне. Пока механик заводил двигатель, наводчик-оператор выискивал, поворачивая башню, цели для обстрела. Есть! И вот сразу с началом движения бухнуло оружие «Гром». Конечно же, это была имитация, и последующая стрельба из пулемета велась холостыми, но в первом эксперименте это было не главное. Главное, что на всех этапах десантирования, приземления, движения, проведения стрельб мы сохраняли полную боеготовность и доказали, что в случае необходимости десантники могут воевать с наибольшим боевым эффектом, поражать противника, не выходя из машины, обеспечивая другим членам экипажа возможность с наименьшими потерями присоединиться к ним для совместного выполнения боевой задачи.

Леонид Зуев лихо, на большой скорости, подъехал к трибуне, по пути разнес вдребезги автомобиль начальника штаба дивизии (которого, кстати, предупреждали о такой вероятности), остановился точно напротив командующего и четко доложил об успешном выполнении боевой задачи. Командующий обнял и расцеловал нас поочередно, поблагодарил от лица службы и, быстро вытерев глаза, в дружеском тоне стал расспрашивать об ощущениях в ходе проведения эксперимента. К нему присоединились и другие участники испытаний».

После первого удачного эксперимента командующий ВДВ отдал приказ провести аналогичные экспериментальные десантирования во всех дивизиях ВДВ, в каждый период обучения. А. В. Маргелов был назначен ответственным за подготовку штатных экипажей. Руководителями дальнейших испытаний были генерал-лейтенант И. И. Лисов, позже - его преемник на посту заместителя командующего генерал Н. Н. Гуськов и, наконец, председатель НТК ВДВ полковник Л. З. Козленко. К настоящему времени в ВДВ проведены десятки десантирований экипажей в комплексах «Кентавр», КСД, «Реактавр» и других системах, разработанных советскими конструкторами.

Согласно приказу командующего ВДВ десантирования техники с экипажами внутри боевых машин, были проведены во всех воздушно-десантных дивизиях:

- 13 ноября 1973 года в 98-й гв влд старшина А. И. Савченко и старший сержант В. В. Котло десантировались внутри БМД-1 на парашютной платформе П-7 из самолета Ан-12б;

- 30 мая 1974 года в 7-й гв влд старшина М. Е. Савицкий и старший сержант А. И. Силинский десантировались внутри БМД-1 на парашютной платформе П-7 из самолета Ан-12б;

- 20 июня 1974 года в 76-й гв влд старшина Г. И. Соловьев и ефрейтор Г. Г. Мартынюк десантировались внутри БМД-1 на парашютной платформе П-7 из самолета Ан-12б;

- 11 июля 1974 года в 7-й гв влд старшина А. В. Титов и старший сержант А. А. Мерзляков десантировались внутри БМД-1 на парашютной платформе П-7 из самолета Ан-12б;

- 22 июля 1974 года в РВВДКУ лейтенант Н. Г. Шевелёв и лейтенант В. И. Алымов десантировались внутри БМД-1 на парашютной платформе П-7 из самолета Ан-12б;

- 15 августа 1974 года в 103-й гв влд ефрейтор В. П. Лопухов и ефрейтор А. В. Жагуло десантировались внутри БМД-1 на парашютной платформе П-7 из самолета Ан-12б;

- 3 сентября 1974 года в 104-й гв влд старший сержант Г. В. Козьмин и сержант С. М. Кольцов десантировались внутри БМД-1 на парашютной платформе П-7 из самолета Ан-12б.

Все десантирования с людьми прошли успешно. Даже тогда, когда при приземлении «Кентавра-5» в июле 1974 года из-за сильного ветра в приземном слое (порывы до 12–15 метров в секунду) купола не отцепились от машины: БМД-1 перевернуло вниз башней и потащило, но отважные молодые десантники А. Титов и А. Мерзляков не впали в шоковое состояние, поддерживали радиосвязь с руководителем десантирования, спокойно сообщали о состоянии машины. Получив команду произвести расшвартовку изнутри, не выходя из машины, они четко выполнили команду. После остановки машины самостоятельно выбрались из нее и продолжали выполнение «боевой задачи» в ходе полковых учений.

Впоследствии десантирование боевой техники с экипажами внутри машин стало обыденным делом для советских ВДВ.

23 января 1976 года впервые в мировой практике состоялось испытание парашютно-реактивной системы «Реактавр» с людьми внутри машины. Эта система, в отличие от «Кентавра», имела всего один купол площадью 540 квадратных метров, отчего груз летел к земле с убийственной скоростью. И только перед самой землей в дело вступали реактивные тормозные устройства – три

двигателя мягкой посадки, которые за несколько секунд значительно снижали скорость падения, и приземление проходило на вполне допустимых скоростях. Также платформа была оборудована двумя амортизационными пенопластовыми брусами. За полтора года до десантирования людей один из «Реактавров» с собакой по кличке Буран разбился. После выхода из самолета и раскрытия купола парашют разорвался, и машина рухнула вниз. Двигатели мягкой посадки не сработали. Собака погибла. Комиссия установила, что купол перешел предел своей прочности ввиду выработки ресурса.

«Реактавр» десантировался тем же самолетом Ан-12б с тем же экипажем, который бросал «Кентавра». Внутри БМД десантировались майор А. В. Маргелов и подполковник Л. И. Щербаков. Для проведения эксперимента специально выбирали площадку приземления, где было много снега. Однако приложило комплекс на укатанную ледяную дорогу, так что десантники ощутили солидную ударную перегрузку. После приземления Щербаков и Маргелов привели машину в боевую готовность, завели двигатель, выполнили комплекс по вождению и стрельбе, после чего подъехали за поздравлениями к трибуне, на которой находился командующий ВДВ.

За успешное проведение испытаний систем «Кентавр» и «Реактавр», а также проявленные мужество и героизм в ходе этих сложнейших и опаснейших экспериментов майор А. В. Маргелов и подполковник Л. И. Щербаков были представлены к званию Героя Советского Союза.

Учитывая положительные результаты в ходе испытаний новейших систем десантирования «Кентавр» и «Реактавр», для закрепления этого успеха командующий ВДВ генерал армии В. Ф. Маргелов приказал провести десантирование штатных экипажей внутри БМД во всех дивизиях. Такие учения были проведены в кратчайшие сроки.

С 1976 года парашютно-реактивные системы «Реактавр» были приняты на вооружение ВДВ. Они позволили уменьшить время сбора личного состава и техники на площадке приземления после десантирования. Так, на экспериментальных учениях в 1983 году было проведено десантирование восьми объектов с системами «Реактавр». От момента выхода первой машины из самолета до сбора всех восьми машин на удалении 1,5 км от площадки приземления прошло всего лишь 12–15 минут, тогда как при раздельном десантировании экипажей и техники на это потребовалось бы 35–45 минут.

Кроме этих систем в ВДВ использовался комплекс совместного десантирования – КСД, на котором можно было выбрасывать орудия, минометы, вместе с расчетом из четырех человек. КСД<sup>3</sup> использовались в ВДВ пока войсковая артиллерия не перешла полностью на артсистемы, созданные на базе БТРД.

---

<sup>3</sup> Эти КСД можно считать продолжением мысли Гроховского - помните неуклюжие «авиабусы»? Только здесь можно говорить о более высоком технологическом уровне.

По уровню технической оснащенности, к середине восьмидесятых годов, советские ВДВ были самыми сильными в мире.

На вооружении ВДВ состояли боевые машины десанта БМД-1 (с ПТУР «Малютка»), БМД-1П (с ПТУР «Конкурс» или «Фагот»), БМД-2, бронетранспортеры БТР-Д, БТР-3Д «Рокот» (с ПЗРК «Стрела-2»), БТР-РД «Скрежет» (с ПТУР «Конкурс» или «Фагот»), артиллерийские установки АСУ-85, реактивные системы залпового огня БМ-21В «Град-В», орудия Д-48, гаубицы Д-30, самоходные орудия 2С9 «Нона-С», 82-мм минометы «Поднос», 120-мм минометы «Нона-Б» и 2С12 «Сани» на автомобилях ГАЗ-66, зенитные автоматы ЗУ-23 на ГАЗ-66 и БТР-Д.

15 мая 1972 года с целью подготовки специалистов полковых служб, была сформирована 332-я школа прапорщиков ВДВ в литовском поселке Гайжунай. Эта школа готовила начальников складов, технических специалистов, специалистов воздушно-десантной службы.

В том же 1972 году в составе ВДВ была сформирована 778-я отдельная радиорота специального назначения численностью 85 человек. Основной задачей вновь сформированного подразделения стал привод авиации десанта к точке выброски, для чего группы этой роты должны были загодя высаживаться в тыл противника и разворачивать там аппаратуру привода. В 1975 году рота перестроена в 778-ю ор РЭП, а в феврале 1980 года – в 899-ю отдельную роту специального назначения численностью 117 человек – таким образом, ВДВ получили и свой «спецназ».

В 1988 году 899-я орСпН перестроена в 899-ю роту СпН (со штатом в 105 человек) в составе 196-го опс ВДВ. Позднее рота была развернута в 218-й отдельный отряд специального назначения ВДВ, который в 1994 году вместе с 901-м отдельным десантно-штурмовым батальоном был сведен в создаваемый в структуре ВДВ собственный орган специальной разведки – 45-й отдельный разведывательный полк специального назначения ВДВ. Этот полк полностью оправдал надежды своих создателей: впоследствии в период чеченских кампаний отряды 45-го полка выполняли самые сложные боевые задачи с минимальным уровнем боевых потерь. Сейчас эта высокопрофессиональная боевая часть способна выполнить широкий круг задач специальной разведки в любой точке земного шара.

Указом Президиума Верховного Совета СССР за большие заслуги в вооруженной защите Советской Родины, успехи в боевой и политической подготовке, освоении новой техники и в связи с 60-летием СА и ВМФ 104-й гвардейский парашютно-десантный полк 76-й гвардейской воздушно-десантной Чер-

---



ниговской Краснознаменной дивизии 21 февраля 1978 года был награжден орденом Красного Знамени.

4 мая 1985 года за успехи в боевой и политической подготовке и в связи с 40-летием Победы 7-я гвардейская воздушно-десантная дивизия награждена орденом Красного Знамени.

На основании директивы Генерального штаба от 5 февраля 1980 года к 1 декабря 1980 года в составе 104-й гв влд сформирован 387-й парашютно-десантный полк. Местом дислокации стал город Кировабад Азербайджанской ССР. На основании директивы Генерального штаба от 13 мая 1982 года полк был выведен из состава 104-й гв влд, и передислоцирован в Фергану Узбекской ССР (ТуркВО) и переформирован в 387-й отдельный парашютно-десантный полк (подготовки молодого пополнения для воздушно-десантных и десантно-штурмовых частей и соединений, действующих в Афганистане). На основании директивы Генерального штаба от 9 октября 1985 года переформирован в 387-й отдельный учебный парашютно-десантный полк.

На основании директивы Министра обороны от 28 апреля 1988 года и директивы Генерального штаба от 4 октября 1988 года к 30 декабря 1988 года полк переформирован в 387-й отдельный парашютно-десантный полк<sup>4</sup>.

В 1990 году, в связи с обострением межнациональных конфликтов на территории СССР и для оперативного реагирования по ним было решено заново сформировать 105-ю гвардейскую воздушно-десантную дивизию. В состав дивизии решено было ввести 387-й опдп, 345-й гв опдп, 57-ю одшбр и другие части.

Директивой Министра обороны от 18 августа 1990 года 387-й отдельный полк должен был быть переведён на штат парашютно-десантного полка и включен в состав 105-й гвардейской воздушно-десантной дивизии. На основании Директивы МО СССР от 21 марта 1991 года к 1 октября 1991 года переведён на штат парашютно-десантного полка (горно-пустынного). После чего был передан ВС Узбекистана.

#### **4.1.1 Без связи нет управления**

Опыт Великой Отечественной войны показал, что утрата связи с высаженными в тыл противника подразделениями ВДВ однозначно приводила к срыву выполнения поставленной задачи, отсутствию взаимодействия и как следствие – к большим потерям десанта. Поэтому в послевоенное время с качественным развитием средств связи особое внимание было уделено и созданию

---

<sup>4</sup> Состав Воздушно-десантных войск в 1989 году представлен в приложении 6.

органов связи, которые могли обеспечить надежную связь в самых сложных условиях боевой обстановки.

Одним из таких органов связи стал центр связи ВДВ. Формирование части началось 13 августа 1947 года в городе Полоцк Белорусской ССР. Местом дислокации части был военный городок Задвинье. Основой для формирования стали узел связи 8-го гвардейского воздушно-десантного Неманского Краснознаменного корпуса, а также 13-я гвардейская отдельная рота связи 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии. Формирование проводил командир батальона гвардии майор Сидоренко Николай Климентьевич.

4 сентября 1947 года новому формированию было присвоено наименование 191-й отдельный батальон связи, который вошел в состав 8-го гвардейского воздушно-десантного Неманского Краснознаменного корпуса. 21 апреля 1956 года начал формироваться батальон связи Воздушно-десантных войск. Формирование закончилось 22 июня 1956 года. После формирования батальону было присвоено наименование 691-й отдельный батальон связи Воздушно-десантных войск.

В августе 1972 года началось формирование полка связи ВДВ. Основой для формирования полка явились 691-й отдельный батальон связи Воздушно-десантных войск и центр подвижных средств связи 879-го узла связи. Формирование закончилось 20 декабря 1972 года. Полку было присвоено наименование 196-й отдельный полк связи Воздушно-десантных войск.

В 1983 году приказом командующего ВДВ часть была награждена переходящим Красным Знаменем ВДВ. В 1988 году за достигнутые успехи в социалистическом соревновании среди частей Воздушно-десантных войск и высокую воинскую дисциплину полк был награжден грамотой командующего ВДВ. 30 декабря 1990 года 196-й отдельный полк связи Воздушно-десантных войск был преобразован в 171-ю отдельную бригаду связи Воздушно-десантных войск.

Бригадная организация части связи ВДВ к тому времени лучше отвечала требованиям, предъявляемым к связи войск. Бригада состояла из отдельных подразделений, которые могли самостоятельно действовать в отрыве от подразделений обеспечения бригады. В состав бригады вошли мобильные узлы связи, батальон и узел связи командующего ВДВ, отдельная рота специального назначения. Впоследствии, в российский период, в условиях жесткого сокращения ВДВ, 171-я бригада связи снова будет преобразована в полк и часть получит наименование 38-й полк связи ВДВ.

#### **4.1.2 Вооружение ВДВ в 1967–1991 гг.**

В 1974 году под разработанный патрон калибра 5,45-мм на вооружение Советской Армии принимается малокалиберный автомат Калашникова, получивший обозначение АК-74.

Автомат имел ствол длиной 415 мм, который обеспечивал начальную скорость полета пули 900 м/с и дальность прямого выстрела по ростовой фигуре 625 метров. Вместе с базовым автоматом на вооружение принимается целое семейство оружия: автомат с планкой для крепления ночного или оптического прицела АК-74Н, автомат со складным прикладом АКС-74, автомат со складным прикладом с планкой для крепления ночного или оптического прицела АКС-74Н, ручной пулемет РПК-74, ручной пулемет со складным прикладом РПКС-74, ручной пулемет с планкой для крепления ночного или оптического прицела РПК-74Н, ручной пулемет со складным прикладом с планкой для крепления ночного или оптического прицела РПКС-74Н.

Пулемет РПК-74 имел ствол длиной 590 мм, который обеспечивал начальную скорость полета пули 960 м/с и дальность прямого выстрела по ростовой фигуре 640 метров. Пулемет оснащался 45-зарядным магазином. Вес пулемета со снаряженным магазином составлял 5,46 кг, длина 1060 мм.

В 1980 году на вооружение принимается автомат с укороченным до 206,5 мм стволом АКС-74У. Этот автомат имел дальность прямого выстрела по ростовой фигуре 350 метров и в тактическом плане заменял собой нишу пистолетов-пулеметов, которых в то время Вооруженные Силы СССР не имели (за исключением чешских пистолетов-пулеметов «Модель 23» и «Модель 61» («Скорпион»), которые имелись в весьма незначительном количестве на вооружении спецподразделений КГБ).

К автоматам Калашникова были приняты ночные стрелковые прицелы НСП-3, НСПУ, НСПУМ, которые позволяли вести огонь в условиях низкой освещенности на дальностях до 300 метров. С автоматом мог применяться прибор бесшумной и беспламенной стрельбы ПБС-2, однако эксплуатация 5,45-мм автомата с «глушителем» показала низкую пробивную способность специальных дозвуковых патронов, и именно поэтому для использования в бесшумном варианте предпочтение по сей день отдается 7,62-мм автомату.

В 1978 году был принят на вооружение 40-мм подствольный гранатомет ГП-25 «Костер», который мог крепиться на всех типах автоматов Калашникова, за исключением укороченного образца. Гранатомет позволял вести стрельбу гранатами ВОГ-25 на дальность 400 метров, имея срединные отклонения по дальности 6,6 метра, а по фронту 3 метра. Сам гранатомет имеет массу 1,5 кг, его длина составляет 323 мм. Вес гранаты ВОГ-25 составляет 255 грамм, начальная скорость полета гранаты 76 м/с, длина 106,7 мм. Осколочная граната при взрыве образует зону сплошного поражения в радиусе 10 метров.

В начале семидесятых годов был принят на вооружение 30-мм станковый автоматический гранатомет АГС-17 «Пламя». Гранатомет стал мощным огневым средством батальонного уровня: парашютно-десантный батальон имел гранатометный взвод, на вооружении которого находилось 6 гранатометов.

АГС-17 вместе с 29-зарядной лентой весил 44,5 кг, дальность стрельбы 1700 метров, начальная скорость полета гранаты 185 м/с. Темп стрельбы регулируемый - от 50 до 400 выстрелов в минуту. Радиус сплошного поражения гранатой ВОГ-17 составляет 7 метров.

В 1987 году на вооружение Советской Армии принимается принципиально новый бесшумный комплекс – 9-мм бесшумная снайперская винтовка ВСС «Винторез» и бесшумный автомат АС «Вал». Оружие имеет интегрированный глушитель выстрела, являющийся неотъемлемой частью конструкции. Для этого оружия был разработан специальный патрон СП-5 с 16-граммовой пулей, которая на дальности 400 метров поражает цели в бронежилетах 2–3 класса защиты. Патрон СП-6 с бронебойной пулей на дальности 100 метров пробивает 6-мм стальной лист. «Винторез» имеет длину 894 мм, вес 3,41 кг, емкость магазина – 10 патронов. Автомат «Вал» имеет длину с откинутым прикладом 875 мм, со сложенным прикладом 615 мм, вес 2,96 кг, емкость магазина 20 патронов. Прицельная дальность стрельбы обоих видов оружия составляет 400 метров. «Винторез» и «Вал» прошли боевые испытания в Афганистане.

В 1969 году принимается на вооружение модернизированный пулемет ПКМ, а в 1975 году на вооружение принимается новый 12,7-мм крупнокалиберный пулемет НСВ-12,7 «Утес». Пулемет имел вес со снаряженной лентой и на станке 41 кг, длина пулемета 1560 мм, начальная скорость пули 845 м/с, прицельная дальность 2 000 метров. Дальность прямого выстрела по ростовой фигуре – 850 метров. Емкость ленты 50 патронов. Пуля весом 50 грамм на дальности 500 метров пробивает стальной лист толщиной 16 мм. Пулемет имеет 6-кратный прицел ПСО-6, с помощью которого пулеметчик может вести снайперский огонь на дальности, превышающие возможности снайперских винтовок. Таким образом, «Утес» уверенно можно назвать «противоснайперским» оружием. Пулемет получил заслуженную оценку и до настоящего времени является мощным огневым средством ротного звена.

На вооружение спецподразделений принят нож НРС-2, в котором имеется специальное стреляющее устройство, расположенное в рукоятке. Масса ножа с ножнами и двумя патронами – 570 грамм, длина ножа – 290 мм, длина лезвия – 160 мм. Специальным 7,62-мм бесшумным патроном СП-4 можно было уверенно поражать цели на дальности 25 метров. Скорость пули составляет 270 м/с.

Миномет 2Б9 «Василек» был принят на вооружение в 1971 году и стал поступать на снабжение минометных батарей парашютно-десантных батальонов. От минометов классической компоновки его отличает высокая скоро-

стрельность – 100 выстрелов в минуту. При этом миномет может стрелять прямой наводкой. Миномет имеет боевой вес 632 кг, максимальную дальность стрельбы 4700 метров. В боевых условиях миномет может устанавливаться на бронетранспортер БТР-Д<sup>5</sup>.

#### 4.2 Артиллерия ВДВ в послевоенный период (1945–1990 гг.)

В послевоенное время на формирование воздушно-десантных войск направлялись пять гвардейских стрелковых корпусов в составе десяти гвардейских стрелковых дивизий, по две дивизии в каждом корпусе. На заключительном этапе Великой Отечественной войны все стрелковые корпуса, вошедшие в состав ВДВ, участвовали в боях на территории Венгрии и Австрии.

Гвардейские стрелковые дивизии располагали достаточно мощной по количественному и качественному составу артиллерией. В каждой дивизии имелась артиллерийская бригада трехполкового состава. Каждый полк включал три дивизиона пятибатарейного состава, по четыре орудия (дивизион 76-мм пушек ЗИС-3, дивизион 122-мм гаубиц М-30, дивизион 120-мм минометов). Итого в бригаде имелось 60 76-мм пушек, 60 120-мм гаубиц и 60 120-мм минометов. В штате дивизии состоял отдельный самоходно-артиллерийский дивизион 76-мм самоходно-артиллерийских установок (САУ), в состав которого входили четыре батареи по четыре САУ в каждой. На вооружении отдельного противотанкового дивизиона находились 57-мм противотанковые пушки ЗИС-2.

С включением в состав ВДВ стрелковые корпуса и дивизии были переименованы в воздушно-десантные.

В 1948 г. дополнительно были развернуты еще пять вدد. Дивизия состояла из одного парашютно-десантного полка, одного посадочного десантного полка, артиллерийского полка, истребительно-противотанкового и самоходно-артиллерийского дивизиона. Вся артиллерия при этом десантировалась посадочным способом. Организационно артиллерия дивизии была такой:

а) дивизионная артиллерия:

- артиллерийский полк (два пушечных дивизиона по 18 76-мм полковых пушек ЗИС-3, минометный дивизион – 18 120-мм полковых минометов);
- отдельный самоходный артиллерийский дивизион трехбатарейного состава, по шесть 76-мм самоходных установок СУ-76М в батарее;
- отдельный истребительно-противотанковый дивизион трехбатарейного состава, по шесть 57-мм ПТП в батарее;

б) полковая артиллерия:

---

<sup>5</sup> Суконкин Алексей. Десант Страны Советов.

- истребительно-противотанковый дивизион двухбатарейного состава (батареи 76-мм пушек ЗИС-3 и 57-мм ПТП по шесть орудий);

- в) батальонная артиллерия:

- минометная батарея (девять 82-мм минометов);

- противотанковый взвод (две 45-мм ПТП).

Проведенные в 1949–1952 гг. командно-штабные и тактические учения в масштабе военных округов показали, что теория ведения широкомасштабной воздушно-десантной войны (разрабатывалась в первые послевоенные годы) не подкреплена соответствующим количеством военно-транспортной авиации. В результате организационно-штатная структура артиллерии дивизий, входивших в состав корпусов военного времени и переданных в состав ВДВ, постепенно приводилась к штатам артиллерии дивизий, сформированных в 1948 г. (см. выше).

С принятием на вооружение в 1951 г. авиадесантной самоходной установки АСУ-57 и согласно новому штатному расчету, утвержденному в 1953 г., в артиллерийском полку дивизии дополнительно развертывался третий пушечный дивизион 85-мм пушек Д-44 двухбатарейного состава (12 орудий). Отдельный самоходный артиллерийский дивизион был перевооружен на АСУ-57, количество батарей увеличилось до пяти (по семь АСУ-57 в каждой). С принятием на вооружение частей ВДВ РПГ-2 и безоткатных орудий Б-10, в парашютно-десантном батальоне остался минометный взвод (три 82-мм миномета) и была сформирована противотанковая батарея, вооруженная шестью 82-мм безоткатными орудиями Б-10. Полковая артиллерия осталась в прежнем составе.

Замена старых и принятие на вооружение новых образцов ВВТ требовало создания новой воздушно-десантной техники (ВДТ), однако этот процесс тормозился главным образом из-за ограниченных габаритов и весовых возможностей состоящих на вооружении транспортных самолетов. В 1949 г. появился самолет Ил-14, который мог взлетать и садиться на полевых аэродромах. Он перевозил автомобиль ГАЗ-67, 76-мм пушку, 57-мм ПТП с боеприпасами и расчетом 6 человек. Одновременно с Ил-12 и Ил-14 ВДВ стали осваивать тяжелый бомбардировщик Ту-4. В бомболюках монтировались сиденья для орудийных расчетов, а для боевой техники выполнялись обтекаемые контейнеры и системы крепления, позволяющие подвешивать их под крыло и фюзеляж. Контейнеры отцеплялись и сбрасывались на парашютах. Самолет мог брать два загруженных контейнера общим весом 10 т. В каждый контейнер типа П-50 входила АСУ-57. Ту-4 в варианте военно-транспортного самолета стал последним серийным бомбардировщиком, который приспособивался для нужд ВДВ.

Организационно-штатная структура также непрерывно совершенствовалась. Артиллерийские части и подразделения получали новые артиллерийские системы – 85-мм пушки СД-44 и 57-мм пушки СД-57. Особенностью этих орудий являлось то, что с помощью мотоциклетного двигателя М-72, установлен-

ного на станине, они могли передвигаться на поле боя самостоятельно, имея при орудии в боеукладке СД-44 – 10 выстрелов, а СД-57 – 20 выстрелов.

В течение 1955–1960 гг. в Воздушно-десантных войсках проводились различные организационно-штатные изменения. Это было связано в первую очередь с появлением ядерного оружия, которое повлекло за собой коренное изменение стратегии и тактики применения Вооруженных Сил, изменились показатели воздушно-десантной операции и задачи ВДВ в ходе ее проведения. ВВС получили новые военно-транспортные самолеты Ан-8, Ан-12, сконструированные преимущественно для решения боевых задач Воздушно-десантными войсками в глубоком тылу противника.

Параллельно с развитием ВТА, принятием на вооружение новых образцов техники, специально разработанных для ВДВ, продолжалось создание ВДТ, позволяющей десантировать парашютным способом все имеющиеся к тому времени артиллерийские системы.

В 1959–1960 гг. артиллерийские части и подразделения в составе ввд подверглись серьезной реорганизации в сторону их количественного уменьшения.

Артиллерийские полки дивизий были расформированы, а на их базе скомплектовали отдельные артиллерийские дивизионы в составе трех батарей по шесть 122-мм гаубиц Д-30 и реактивной батареи (шесть РПУ-14). Отдельные истребительно-противотанковые дивизионы также подверглись реорганизации, а вместо них сформировали отдельные батареи управляемых реактивных установок: шесть переносных противотанковых комплексов (ППТК) ПТУР 9К11. В парашютно-десантных полках истребительно-противотанковые дивизионы были также расформированы, вместо них был сформирован минометный дивизион трехбатарейного состава: минометная батарея 120-мм минометов (шесть орудий), две минометные батареи 82-мм минометов (по шесть орудий в каждой), кроме того, в каждом полку были сформированы батареи управляемых реактивных установок (шесть ППТК 9К11). В то же время количество минометов в батальонах сократилось. Ставка была сделана на СПГ Б-10, которые могли вести огонь с закрытых огневых позиций (ЗОП), однако их эффективность по сравнению с минометами была предельно низкой.

Таким образом, в дивизии количество орудий (без учета минометов), способных вести огонь с ЗОП, по сравнению со штатом 1955 г. сократилось с 84 до 24, а минометов – с 66 до 18, то есть в 3–4 раза.

Почему это произошло?

На наш взгляд, это стало возможным по ряду следующих причин.

Во-первых, с появлением к тому времени в структуре Вооруженных Сил СССР ракетных войск стратегического назначения и развертыванием в составе Сухопутных войск ракетных бригад тактического и оперативно-тактического назначения, способных применять ядерные боеприпасы большой мощности, в

Министерстве обороны СССР и, особенно в Главном штабе Сухопутных войск (ВДВ к этому времени были подчинены Главнокомандующему Сухопутными войсками), сложилось глубоко ошибочное мнение, что ракетные войска, используя ядерное оружие, способны решить не только стратегические, но и тактические задачи. Соответственно, решение задач Воздушно-десантными войсками в ходе воздушно-десантных операций несколько упрощается.

Во-вторых, смена командующего ВДВ генерал-полковника В. Ф. Маргелова на генерал-лейтенанта И. В. Тутаринова также сыграла свою негативную роль. Новый командующий ВДВ не смог аргументировано доказать ошибочность резкого сокращения огневых возможностей воздушно-десантных дивизий за счет ее артиллерии.

С 1961 г. с восстановлением в должности командующего ВДВ генерал-полковника В. Ф. Маргелова артиллерийские части и подразделения вновь преформируются, то есть идет возврат к основным организационным принципам должного наличия артиллерийских подразделений в составе дивизии, полка и батальона.

В начале 60-х гг. на вооружение ВДВ стали поступать новые образцы артиллерийского вооружения: 122-мм гаубица Д-30 с круговым сектором обстрела, самоходные установки СУ-85, станковые противотанковые гранатометы СПГ-9, реактивные установки БМ-21В.

К середине 60-х гг. организация артиллерии приобрела стройную и глубоко осмысленную структуру.

*Дивизионная артиллерия:*

а) артиллерийский полк:

- гаубичный дивизион Д-30 (три батареи по четыре орудия);
- пушечный дивизион СД-44 (три батареи по шесть орудий);

б) отдельный самоходно-артиллерийский дивизион СУ-85 (три батареи по 10 орудий);

в) отдельный реактивный дивизион РПУ-14 (БМ-21В) – две батареи по три установки.

*Полковая артиллерия:*

- батарея АСУ-57 (10 установок);
- противотанковая батарея (восемь установок 9К11 «Малютка»);
- минометная батарея (шесть 120-мм минометов).

*Батальонная артиллерия:*

- противотанковая батарея (шесть СПГ-9 или Б-10);
- минометный взвод (три 82-мм миномета) .

Таким образом, к середине 60-х гг. основными образцами артиллерийского вооружения ВДВ являлись 122-мм гаубица Д-30, 120-мм миномет, реактивная установка БМ-21В, 85-мм пушка СД-44, 85-мм самоходная уста-



новка СУ-85, авиадесантная самоходная установка АСУ-57, переносной противотанковый комплекс 9К11 «Малютка», станковый противотанковый гранатомет СПГ-9 (Б-10).

Укомплектование ВТА широкофюзеляжными самолетами Ан-8 и Ан-12 ознаменовало новый этап в развитии воздушно-десантной техники. В 60-е гг. на снабжение ВДВ принимается парашютная платформа ПП-127-3500, предназначенная для размещения на ней боевой техники и грузов полетной массой от 2,7 до 5 т и способная десантировать парашютным способом все артиллерийские системы и тягачи того времени. В 70-е гг. появились средства десантирования нового поколения ПП-128-500, П-7, П-16, возможности которых позволили десантировать ВВТ (грузы) полетной массой до 8,5, 9,5 и 21 т соответственно. На парашютной платформе П-16 осуществлялось десантирование самоходной установки СУ-85.

В течение 60–70-х гг. происходило постепенное усовершенствование структуры артиллерийских частей и подразделений. С 1966 г. артиллерийские батареи, на вооружении которых еще имелись безоткатные орудия Б-10, постепенно перевооружались на СПГ-9Д. В связи с обострением военно-политической обстановки на Дальнем Востоке (события на о. Даманском) в состав 98-й гв.вдд, дислоцировавшейся в Дальневосточном военном округе, временно был включен отдельный ракетный дивизион «Луна-М» (четыре пусковые установки). Эта дивизия имела также в штате отдельный танковый батальон (54 танка Т-55).

С 1972 г. вместо ПТУР «Малютка» (9К11) на вооружение поступали переносные противотанковые комплексы с ПТУР «Фагот» (9К111). В 1974 г. отдельные реактивные дивизионы дивизий были полностью перевооружены на БМ-21В. По мере перевооружения парашютно-десантных полков на БМД-1 расформировывались батареи АСУ-57, батареи и взводы СПГ-9. В 1976 г. отдельные реактивные дивизионы БМ-21В дивизий были переформированы в реактивные батареи (шесть ПУ БМ-21В), которые вошли в состав артиллерийского полка.

С началом поступления на вооружение парашютно-десантных полков БМД-1 (1966) артиллерия ВДВ на механической тяге (колесные тягачи) по своей маневренности перестала соответствовать требованиям общевойскового боя, особенно при ведении боевых действий в тылу противника.

В 1972 г. по инициативе командующего ВДВ генерала армии В. Ф. Маргелова в Центральном научно-исследовательском институте точного машиностроения (ЦНИИТочмаш) было разработано техническое предложение с обоснованием необходимости и целесообразности создания для ВДВ на базе БМД-1 самоходного артиллерийского орудия (САО). В 1975 г. начались опытно-конструкторские работы (ОКР) по созданию 120-мм САО 2С9 «Нона-С» и выстре-

лов к нему с осколочно-фугасным, осколочно-фугасным активно-реактивным и кумулятивным снарядами. В последующие годы орудие прошло войсковые и государственные испытания и в 1981 г. было принято на вооружение артиллерии ВДВ.

Параллельно с созданием орудия 2С9 во ВНИИ «Сигнал» велись ОКР по созданию командирской машины управления (КМУ) 1В119 «Реостат», а на Волгоградском тракторном заводе – противотанкового ракетного комплекса (ПТРК) «Робот». В 1982 г. КМУ 1В119 «Реостат», а в 1983 г. ПТРК «Робот» (БТР-РД) после проведения войсковых и государственных испытаний были приняты на вооружение ВДВ. Базовым шасси для этих машин послужил БТР-Д.

С началом серийного выпуска новых образцов артиллерийского вооружения и поступления их в войска постепенно изменялась организационно-штатная структура артиллерийских частей и подразделений. В середине 80-х гг. сняты с вооружения 120-мм и 82-мм минометы, СУ-85, 85-мм пушки СД-44, АСУ-57, СПГ-9Д.

К концу 80-х гг. совершенствование штатов артиллерии ВДВ шло по пути развертывания в парашютно-десантных полках садн трехбатарейного состава (18 2С9) и противотанковых батарей (шесть БТР-РД). Отдельные садн СУ-85 перевооружались на противотанковые комплексы БТР-РД и в последующем вошли в состав артиллерийского полка как противотанковые дивизионы двухбатарейного состава (по девять БТР-РД).

Реактивные батареи артиллерийского полка перестраивались в гаубичные батареи (габатр) Д-30. Это было вызвано тем, что в ходе боя в тылу противника гаубица как более точная система оказалась эффективнее БМ-21В и в то же время для десантирования габатр требовалось меньшее количество самолетов ВТА.

Непродолжительное время в составе ВДВ находились отдельные десантно-штурмовые бригады и батальоны, дислоцирующиеся в различных военных округах от Германии до Дальнего Востока. На их вооружении состояли следующие образцы вооружения: 122-мм гаубица Д-30, БМ-21В, САО 2С9, 120-мм и 82-мм минометы, БТР-РД, ПУ «Фагот», СПГ-9.

В 90-е гг. в конструкторских бюро, действующих в интересах ВДВ, несмотря на известные трудности того периода, работы по модернизации имеющихся образцов артиллерийского вооружения продолжались. В этот период частичной модернизации подверглась САО 2С9. Боеукладка с 20 выстрелами увеличилась до 40, орудие получило индекс 2С9-1. На вооружение поступили активно-реактивные снаряды, что позволило увеличить дальность стрельбы орудия до 13000 м, был принят на вооружение самонаводящийся по лазерному лучу снаряд «Китолов-2».

Во все годы существования ВДВ главной опасностью в тылу противника для десантников являлись танки, В 50–60-е гг. для решения задач по борьбе с имеющимися на то время танками армий вероятного противника на вооружении десанта состояли 57-мм ПТП СД-57, 85-мм пушка СД-44, АСУ-57, СУ-85, Б-10, СПГ-9, ПТУР 9К11. Их количество и боевая эффективность, хотя и не в полной мере, но соответствовали требованиям по борьбе с танками и легкобронированными машинами.

Принятие на вооружение БМД-1, ПТРК «Робот» и снятие с вооружения ствольной противотанковой артиллерии (СУ-85, АСУ-57, СД-44) как морально и физически устаревшей противотанковые возможности вДВ практически не увеличили.

К середине 80-х гг. с появлением у вероятных противников новых танков М60А4, М1 «Абрамс», «Леопард» и «Челленджер» стало очевидно, что ни БМД-1, ни появившиеся к тому времени ПТРК «Робот» не в состоянии вести эффективную борьбу с ними.

Образовалось несоответствие возлагаемых на десант задач их противотанковым возможностям. Необходимо было в срочном порядке изменить положение дел в этой области. В 90-е гг. в КБ идет интенсивная работа по созданию новых противотанковых систем, а также эффективных боеприпасов для борьбы с танками. Эта задача была решена с принятием на вооружение ВДВ в сентябре 2005 г. 125-мм самоходной противотанковой пушки 2С25 «Спрут»<sup>6</sup>.

Самоходная противотанковая пушка (СПТП) 2С25 представляет собой бронированную гусеничную плавающую машину, десантируемую парашютным способом. СПТП, разработанная на основе узлов и агрегатов БМД-3 и серийной танковой пушки, обладает огневой мощностью на уровне танка Т-80 и характеристиками маневренности, проходимости и плавучести на уровне БМД-3. «Спрут» способен вести прицельный огонь на плаву при форсировании водной преграды. Принятие на вооружение СПТП 2С25 и поступление их в противотанковые подразделения частей ВДВ во взаимодействии с БМД-4, вооруженной 100-мм пушкой, и ПТРК «Робот» (в перспективе самоходный ПТРК «Корнет») позволит если не полностью, то в большей мере решить вопрос борьбы с танками противника не только во время боя в тылу противника, но и при соответствующем усилении противотанковыми средствами при ведении боевых действий в составе группировки Сухопутных войск ВС РФ.

### **4.3 Боевая техника ВДВ 1968–1991 годах**

Работы по созданию боевой машины десанта (БМД) были начаты конструкторским бюро Волгоградского тракторного завода в 1965 году. Конструк-

---

<sup>6</sup> Грехнев А.В. Артиллерия ВДВ. М.: 1999 г.

торам предстояло создать высокоскоростную, легкобронированную, гусеничную, плавающую, авиадесантируемую боевую машину с боевыми возможностями разрабатываемой сухопутной боевой машины пехоты БМП-1. В 1969 году такая машина была создана, принята на вооружение Советской Армии и запущена в серийное производство на Волгоградском тракторном заводе под обозначением *БМД-1 (объект 915)*.

БМД построена по классической конструктивной схеме: боевое отделение находится в средней части корпуса, а моторно-трансмиссионное – в кормовой. Корпус сварен из легкой брони из алюминиевых сплавов, что позволило в значительной мере снизить массу машины. Броня защищает экипаж и десант от огня стрелкового оружия калибром до 7,62 мм и осколков снарядов. В передней части корпуса расположено место механика-водителя. Для входа и выхода из машины он имеет люк в крыше корпуса. Слева от механика-водителя располагается место командира БМД, который также имеет свой люк. С правой стороны от механика-водителя находится место стрелка, который обслуживает два пулемета калибра 7,62-мм, установленных в шаровых установках по обе стороны носовой части БМД и имеющих ограниченные углы обстрела.

В средней части корпуса расположено боевое отделение с одноместной башней. Внутри башни размещается наводчик-оператор. Он обслуживает гладкоствольное 73-мм орудие 2А28 «Гром» и спаренный 7,62-мм пулемет ПКТ. Боекомплект к орудью состоит из 40 выстрелов, которые расположены по окружности башни. Стрельба ведется кумулятивными и осколочно-фугасными гранатами. Также на БМД-1 установлена пусковая установка противотанковых управляемых реактивных снарядов 9М14М «Малютка». Помимо одного ПТУРСа на пусковой установке находится еще две ракеты в специальной боеукладке.

Непосредственно за башней предусмотрены места для трех десантников. В бортах и крышке кормового люка расположены три перископа и три шаровые установки для ведения огня из личного оружия. В кормовой части корпуса размещается моторно-трансмиссионное отделение, в котором установлен шестицилиндровый четырехтактный дизельный двигатель жидкостного охлаждения 5Д20 мощностью 240 л. с. при 2 600 об/мин. Максимальная скорость машины составляет 62 км/ч, на плаву – 10 км/ч..

В состав оборудования, которым оснащена БМД-1, входят фильтровентиляционная установка, автоматическая система пожаротушения, термодымовая аппаратура. Кроме того, на машине установлен радиомаяк, сигналы которого указывают членам экипажа местонахождение машины после приземления с парашютом. Для обеспечения внешней связи на машине установлена радиостанция Р-123М. Связь внутри машины обеспечивается танковым переговорным устройством Р-124.

Конструктивные решения, заложенные при создании БМД-1, позволили использовать ее в качестве базовой машины при разработке других образцов вооружения для воздушно-десантных войск. В 1971 году на базе БМД-1 создана командирская боевая машина десанта БМД-1К. В этой машине в отличие от БМД-1 были установлены две радиостанции и бензоэлектрический агрегат для автономного энергопитания. В 1974 году на вооружение советских ВДВ принимается гусеничный бронетранспортер БТР-Д. Он отличался от БМД-1 удлиненным почти на 400 мм корпусом, наличием дополнительной пары опорных катков и отсутствием башни с вооружением. Вооружение БТР-Д зависело от его предназначения, однако, чаще всего оно состояло из двух 7,62-мм пулеметов, установленных в носу машины, автоматического 30-мм гранатомета АГС-17, одного-двух автоматов и четырех дымовых гранатометов. БТР-Д использовались в качестве машин управления, артиллерийских тягачей и вспомогательных машин.

#### *Тактико-технические характеристики боевой машины десанта БМД-1*

Боевая масса – 7 600 кг; длина – 5,4 м; ширина – 2,63 м; высота – 1,62–1,97 м; клиренс – 0,1–0,45 м; двигатель – дизель 5Д20 мощностью 240 л. с.; удельная мощность – 33,3 л. с./тонну (самый высокий показатель среди других образцов бронетанковой техники); скорость на суше – 62 км/ч, на плаву – 10 км/ч; запас хода – 500 км; запас топлива – 280 л.; вместимость – 7 человек; вооружение – 73-мм орудие 2А28 «Гром» (40 выстрелов), три 7,62-мм пулемета ПКТ (4 000 патронов), ПТУР 9М14М «Малютка» (3 ракеты).

Эксплуатация боевых машин десанта БМД-1 в подразделениях ВДВ, а также опыт их боевого применения в горных районах Афганистана выявили ряд серьезных недостатков: малую дальность и низкую точность стрельбы орудия «Гром»; ограниченный угол наведения орудия в вертикальной плоскости; слабое бронирование. В связи с этим в начале 80-х годов конструкторским бюро Волгоградского тракторного завода под руководством А. Шабалина были начаты работы по созданию боевой машины десанта с новым основным вооружением.

В 1985 году новая боевая машина десанта была принята на вооружение советских ВДВ под обозначением БМД-2 «Будка» и запущена в серийное производство на Волгоградском тракторном заводе. Основным отличием новой боевой машины десанта от БМД-1 стал новый комплекс вооружения, по своему составу идентичный комплексу вооружения БМП-2: 30-мм автоматическая пушка 2А42, 7,62-мм пулемет ПКТ и пусковая установка противотанковых управляемых ракет. Кроме того, сохранены два 7,62-мм курсовых пулемета ПКТ.

Для БМД-2 была разработана новая башня меньших, в отличие от БМП-2, размеров, в которой оборудовано место только для наводчика-оператора. Башня кругового вращения обеспечивает наведение вооружения в вертикальной плоскости в диапазоне углов до +75 градусов. При этом появилась возможность поражать не только наземные, но и воздушные цели. Также на машине был

установлен стабилизатор вооружения. В состав вооружения машины вошли переносные зенитно-ракетные комплексы «Стрела-2» или «Игла». Пушка 2А42 имеет дальность эффективного огня до 4 000 метров и скорострельность до 500 выстрелов в минуту. Для борьбы с бронированными целями БМД-2 оборудована пусковой установкой противотанковых ракет 9М113 «Конкурс» и 9М111 «Фагот». Для стрельбы с грунта пусковую установку можно демонтировать и установить на треноге в отдалении от машины.

Благодаря значительному резерву мощности двигателя, БМД-2 с увеличившейся до 8 тонн боевой массой, имеет такую же подвижность и проходимость, что и БМД-1. Как и ее предшественница, она способна преодолевать водные преграды вплавь. Для десантирования БМД-2 парашютным способом применяются парашютные платформы П-7 и П-16 с многокупольными парашютными системами. Могут использоваться также парашютно-реактивные системы типа ПРСМ-925 или ПРСМ-916, которые позволяют десантировать БМД-2 с самолетов Ил-76 или Ан-22 с высоты 500–1 500 метров.

Наряду с линейным образцом был создан командирский вариант этой машины БМД-2К. В этой машине в отличие от БМД-2 были установлены две радиостанции и бензоэлектрический агрегат для автономного энергоснабжения.

БМД-2 можно рассматривать как глубокую модернизацию боевой машины десанта БМД-1, которая почти два десятилетия составляла основу бронетанкового вооружения и техники воздушно-десантных войск.

#### *Тактико-технические характеристики БМД-2*

Боевая масса – 8 000 кг; длина – 5,97 м (с орудием); ширина – 2,7 м; высота – 1,83-2,18 м; клиренс – 0,1-0,45 м; двигатель дизель 5Д20 мощностью 240 л. с.; удельная мощность – 30 л. с./тонну; скорость на суше – 61 км/ч, на плаву – 10 км/ч; запас хода – 500 км; вместимость – 7 человек; вооружение – 30-мм орудие 2А42 (300 выстрелов), три 7,62-мм пулемета ПКТ (2 980 патронов), ПТУР 9М111 «Фагот» или 9М113 «Конкурс» (3 ракеты).

*Бронетранспортер БТР-Д* принят на вооружение советских ВДВ в 1974 году. Он разработан конструкторским бюро Волгоградского тракторного завода под руководством А. Шабалина и предназначен для транспортирования личного состава воздушно-десантных подразделений. Бронетранспортер может десантироваться как парашютным, так и посадочным способом.

При создании бронетранспортера в качестве базы использовано шасси боевой машины десанта БМД-1. Компоновка базовой машины сохранена: в кормовой части корпуса находится моторно-трансмиссионное отделение, а отделения управления и десантное занимают соответственно переднюю и среднюю части полностью закрытого герметичного корпуса бронетранспортера. По сравнению с БМД-1 длина корпуса бронетранспортера увеличена на 483 мм. В отделении управления по продольной оси корпуса оборудовано место механи-

ка-водителя. По обе стороны от механика-водителя установлены сиденья для пулеметчиков, ведущих стрельбу из курсовых 7,62-мм пулеметов ПКТ, смонтированных в верхнем лобовом бронелисте корпуса.

Высота бортов корпуса в зоне десантного отделения несколько увеличена. В лобовом бронелисте этого отделения имеются смотровые окна, в боевой обстановке закрываемые броневыми щитками. В этом месте установлены еще два 7,62-мм пулемета ПКТ, стрельбу из которых ведут бойцы перевозимого десанта. Имеются также бронетранспортеры, у которых вместо этих пулеметов на крыше десантного отделения установлена вращающаяся башенка с дистанционно управляемым пулеметом ПКТ, а также бронетранспортеры с двумя 7,62-мм пулеметами ПКСМ или одним 30-мм автоматическим гранатометом АГС-17 «Пламя», установленными открыто на лобовом листе.

Десантное отделение вмещает десять полностью экипированных десантников. Посадка и спешивание десанта осуществляются через два люка в крыше десантного отделения и большой люк с прямоугольной крышкой в кормовой части корпуса. Для ведения десантниками стрельбы в бортах десантного отделения оборудовано по две амбразуры с шаровыми установками. Кроме того, имеется еще одна амбразура в задней стенке десантного люка. Над этими амбразурами установлены перископические приборы наблюдения. Двигатель остался прежний.

В состав ходовой части, применительно к одному борту, входят шесть обрезиненных опорных катков и пять поддерживающих роликов. Ведущие колеса расположены сзади. Подвеска опорных катков индивидуальная гидропневматическая, позволяющая механику-водителю с его рабочего места изменять клиренс в диапазоне от 110 мм до 450 мм. С помощью гидравлического устройства он может также изменять натяжение гусениц. На БТР-Д используются такие же, как на БМД-1, стальные мелкозвенчатые гусеницы с резинометаллическим шарниром.

Бронетранспортер БТР-Д обладает хорошими скоростными характеристиками и высокой проходимостью на пересеченной местности, в том числе и на грунтах с низкой несущей способностью. Он способен преодолевать подъем крутизной 32-35 градусов, вертикальную стенку высотой 0,7 м и ров шириной 2 м. Водные преграды бронетранспортер преодолевает вплавь со скоростью 10 км/час. Движение на плаву обеспечивают два водометных движителя. В качестве средств связи на всех бронетранспортерах установлена радиостанция Р-123М. Для постановки дымовых завес используются термодымовая аппаратура и четыре дымовых гранатомета 902В. Бронетранспортер оборудован также автоматической противопожарной системой и системой противоатомной защиты.

Шасси бронетранспортера БТР-Д широко использовалось для создания различных бронированных боевых и вспомогательных машин. Были разработаны и выпускались следующие машины<sup>7</sup>:

БТР-РД «Робот» – бронетранспортер с дополнительным размещением противотанкового комплекса 9К111 «Фагот» или 9К113 «Конкурс» с боекомплектom в четыре ракеты. Вместимость машины сокращалась до 10 человек.

БМД-КШ «Синица» – командно-штабная машина батальонного звена с двумя радиостанциями Р-123.

1В119 «Реостат» – машина управления артиллерией. Оснащалась РЛС разведки наземных целей с дальностью обнаружения до 14 км, лазерным дальномером (дальность до 8 км), дневными и ночными приборами наблюдения, топопривязчиком, бортовой ЭВМ, двумя радиостанциями Р-123, одной Р-107. Экипаж размещается в рубке, приборы установлены во вращающейся башенке. Вооружение включает курсовой 7,62-мм пулемет ПКТ, ПЗРК «Стрела-2», три РПГ-18 «Муха».

БТР-ЗД «Скрежет» – бронетранспортер для перевозки расчетов зенитных ракетных комплексов. В машине в специальной боеукладке находится 6 ракет ПЗРК «Стрела-2». Вместимость машины сокращена до 10 человек. Используется также в качестве самоходного шасси для 23-мм спаренной зенитной установки ЗУ-23-2 – в этом случае зенитная установка крепится на крыше рубки.

БТРД-КШМ «Сорока» – командно-штабная машина звена полк-бригада, оборудована двумя радиостанциями Р-123, двумя Р-111, одной Р-130 и засекречивающей аппаратурой связи.

На базе БТР-Д была разработана и поставлялась в войска станция запуска и управления беспилотным разведывательным летательным аппаратом «Шмель».

БРЭМ-Д – бронированная ремонтно-эвакуационная машина с краном-стрелой, тяговой лебедкой, сошником-лопатой и сварочным оборудованием.

Р-440 ОДБ «Фобос» – станция спутниковой связи.

Выпускался также санитарный вариант БТР-Д

*Тактико-технические характеристики БТР-Д:* боевая масса – 8 000 кг; длина – 5,97 м; ширина – 2,63 м; высота – 1,65-2,0 м; клиренс – 0,1-0,45 м; двигатель – дизель 5Д20 мощностью 240 л. с.; удельная мощность – 30 л. с./тонну; скорость на суше – 62 км/ч, на плаву – 10 км/ч; запас хода – 500 км; вместимость – 13 человек; вооружение – два 7,62-мм пулемета ПКТ (2 000 патронов), возможна установка еще двух пулеметов ПКС или одного автоматического гранатомета АГС-17.

*Самоходное орудие «Нона-С».* Широкомасштабные боевые действия десанта на территории противника, а именно так планировалось использовать

---

<sup>7</sup> Внешний вид большинства образцов ВВТ ВДВ представлен в конце работы, в приложении.



ВДВ, требовали значительной огневой мощи. Обеспечить ее могла только артиллерия, действовавшая вместе с десанниками. Авиадесантные самоходные артиллерийские установки АСУ-57 и АСУ-85, появившиеся на вооружении десанта в 50–60-е годы, имели главной задачей борьбу с танками. Но десантирование относительно тяжелой АСУ-85 производилось только путем посадки транспортного самолета на взлетно-посадочную полосу, что ограничивало главное тактическое преимущество десанта – внезапность. Поэтому в середине 60-х годов в СССР началось проектирование принципиально новой боевой машины десантных войск БМД-1. На ее основе было разработано самоходное орудие, получившее название 2С2 «Фиалка». Но использование довольно мощного 122-мм артиллерийского орудия, заимствованного от САУ «Гвоздика», привело к тому, что шасси БМД-1 не выдерживало перегрузок при стрельбе. Кроме «Фиалки», также на базе БМД-1, для ВДВ был разработан и самоходный 120-мм казнозарядный миномет 2С8 «Ландыш». Но и он не был принят на вооружение.

К середине 70-х годов на Волгоградском тракторном и Курганском машиностроительных заводах, также для ВДВ, на конкурсной основе были созданы два легких танка (объект 934 и объект 685), основным оружием которых была длинноствольная 100-мм пушка. Однако по ряду причин они тоже не были приняты на вооружение. В настоящее время эта идея реализована в виде самоходной 125-мм пушки «Спрут-СД», которая поступила на вооружение российских ВДВ.

Задача создания мощного самоходного огневого средства для поддержки действий десантников продолжала оставаться весьма острой. Как уже отмечалось выше, в 1974 году на вооружение ВДВ был принят гусеничный десантный бронетранспортер БТР-Д. Его главным отличием от БМД-1, на основе которой он создавался, было отсутствие поворотной башни и удлиненное на один каток шасси, что позволило повысить грузоподъемность. В это же время под руководством доктора технических наук Авенира Новожилова конструкторами из ЦНИИ Точмаш, что в подмосковном Климовске, совместно со специалистами знаменитой Мотовилихи в Перми, было создано принципиально новое 120-мм нарезное орудие 2А51 для непосредственной поддержки сухопутных войск. Это позволило разработать, и в 1981 году принять на вооружение ВДВ универсальную артиллерийскую систему, совмещающую в себе функции *пушки, гаубицы и миномета («Нона-С»)* со следующими характеристиками:

- дальность стрельбы максимальная – 8 700 м (миной – 7 100 м);
- скорострельность – 8–10 выстрелов в минуту;
- начальная скорость снаряда – 560 м/с (осколочно-фугасного – 367 м/с);
- углы возвышения/склонения – от -4 до +80 градусов;
- углы горизонтального наведения – от -35 до +35 градусов.

Хотя новое орудие официально принято на вооружение в 1981 году, его боевая эксплуатация началась с 1979 года в Афганистане.

Самоходное артиллерийское орудие (САО) получило название 2С9 «Нона-С». «Нона-С» – уникальная артиллерийская система, сочетающая в себе свойства орудий различных видов и предназначенная для непосредственной огневой поддержки подразделений воздушно-десантных войск на поле боя.

Опыт боевого применения показал ее высокую надежность: «Нона-С» своим огнем не раз выручала десантников. Поднятый почти в зенит ствол позволял решать в горах такие задачи, с которыми не могли справиться гаубицы и пушки.

Возможности САО позволяют применять орудие не только для поражения живой силы и разрушения оборонительных сооружений противника, но и вести борьбу с танками, для чего в состав боекомплекта входят различные боеприпасы. Это специальные осколочно-фугасные артиллерийские снаряды «Передатчик» с готовыми нарезками на ведущем пояске. Такими снарядами можно стрелять на дальность до 8,7 км, а их невысокая начальная скорость (367 м/с) позволяет вести стрельбу с большой крутизной траектории. Эффективность осколочного действия таких снарядов приближается к эффективности обычных 152-мм гаубичных осколочно-фугасных снарядов.

Важной характеристикой орудия непосредственной поддержки войск на поле боя является его наименьшая дальность стрельбы: для снаряда она составляет 1,7 км, а для мины – 400 м. Поэтому в боекомплект самоходки могут входить обыкновенные 120-мм минометные мины – осколочно-фугасные, осветительные, дымовые и зажигательные. Прицельная дальность стрельбы осколочно-фугасной миной – 7,1 км.

Так как при действиях в тылу противника не всегда можно рассчитывать на своевременный подвоз боеприпасов, то в самоходном орудии предусмотрена возможность использования 120-мм осколочно-фугасных мин от минометов армий других стран.

Кроме снарядов и мин, в боекомплект САО входят осколочно-фугасные активно-реактивные снаряды «Переплётчик». Они имеют специальный реактивный двигатель, который позволяет повысить дальность стрельбы до 12,8 км.

Разработки отечественных конструкторов позволили создать управляемые (самонаводящиеся и корректируемые на траектории) снаряды для артиллерии, которые наводятся на цель с помощью лазерного целеуказателя, и поражают танк с вероятностью 0,8–0,9.

Такие снаряды под названием «Китолов-2» могут использоваться и в САО «Нона-С». Дальность стрельбы «Китолова» – до 9 км. В этом случае в районе цели находится наводчик, который подсвечивает цель специальным лазерным прибором.

Для борьбы с бронетехникой используются не только высокоточные боеприпасы, но и кумулятивные снаряды «Подступ-2». Относительно большая начальная скорость такого снаряда (560 м/с) обеспечивает ему высокую точность стрельбы по бронированным целям на дальности до 1 000 м, а способность пробить более 600 мм стальной брони позволяет при необходимости бороться и с основными танками противника.

*Тактико-технические характеристики САО-120 «Нона-С»*

Боевая масса – 8 700 кг; длина – 6,02 м; ширина – 2,63 м; высота – 1,95–2,3 м; клиренс – 0,1–0,45 м; двигатель – дизель 5Д20 мощностью 240 л. с.; удельная мощность – 28 л. с./тонну; скорость на суше – 62 км/ч, на плаву – 10 км/ч; запас хода – 500 км; экипаж – 4 человека; вооружение – 120-мм орудие 2А51 (60 выстрелов), 7,62-мм пулемет ПКТ (1000 патронов).

*Авиатранспортабельный легкобронированный транспортер ГТ-МУ-1Д* представляет собой плавающую, малогабаритную гусеничную машину повышенной проходимости, предназначенную для транспортировки специального вооружения, перевозки личного состава, стрелково-минометного вооружения, боеприпасов и других армейских грузов, розыска, сбора и эвакуации раненых с поля боя, буксировки и перевозки батальонных и полковых средств артиллерийского вооружения и специальных прицепов, для разведки и связи в условиях труднопроходимой и пустынной местности, а также в горных районах.

Транспортер разработан конструкторским бюро ОАО «ГАЗ», серийно производится ОАО «Заволжский завод гусеничных тягачей». Он выполнен по компоновочной схеме с передним расположением отделения управления, за которым находятся моторно-трансмиссионное и десантное отделения. Боевой расчет состоит из 10–12 человек: командир машины, механик-водитель, командир отделения и семь–девять десантников.

Корпус машины имеет сварную конструкцию и изготавливается из относительно тонких листов броневой стали и обеспечивает защиту только от огня легкого стрелкового оружия. Для десантирования машины парашютным способом на корпусе имеются швартовочные узлы. Штатного вооружения транспортер не имеет, однако солдаты перевозимого им десантного отделения могут вести огонь из личного оружия через бойницы в бортах и люки в крыше корпуса.

Установленный в моторно-трансмиссионном отделении четырехтактный дизельный двигатель ГАЗ-5441.10 развивает максимальную мощность 127 кВт. Он снабжен системами воздушного охлаждения, газотурбинного наддува и охлаждения наддувного воздуха. Главная передача, механизм поворота и ведущие колеса расположены впереди. От коробки отбора мощности двигателя обеспечивается также привод механической лебедки для подтаскивания волокуши с санитаром и раненым (при использовании транспортера в качестве санитарной машины переднего края).

Транспортер обладает очень высокой проходимостью по снегу и слабым грунтам. Он способен преодолевать подъемы крутизной до 35 градусов, при этом допустимый угол бокового крена составляет 25 градусов. Водные преграды транспортер преодолевает вплавь со скоростью 5–6 км/ч. Движение на плаву обеспечивается за счет перемотки гусениц. Высота преодолеваемых горных перевалов составляет 4 650 м над уровнем моря. При движении по шоссе транспортер развивает скорость 60 км/ч.

*Тактико-технические характеристики ГТ-МУ-1*

Боевая масса – 6 550 кг; грузоподъемность – 1 250 кг; вес прицепа – 2 000 кг; двигатель мощностью 123 л. с.; удельная мощность бензинового двигателя – 30 л. с./тонну; скорость на суше – 60 км/ч, на плаву – 6 км/ч; запас хода – 600 км; среднее удельное давление на грунт – 0,24 кг/кв. см.; вместимость – 8 человек; вооружение – два 7,62-мм пулемета ПКТ (2 000 патронов), возможна установка еще двух пулеметов ПКС или одного автоматического гранатомета АГС-17<sup>8</sup>.

#### **4.4 Парашютно-десантная техника ВДВ в 1968-1991 годах**

*Парашютная платформа ПП-128-5000* – это металлическая конструкция на съёмных колёсах, предназначенная для десантирования на ней грузов полётной массой от 3 750 до 8 500 кг только из самолёта Ан-12Б.

Платформа предназначена для совместной работы с многокупольными системами МКС-5-128Р и МКС-5-128М.

В состав парашютной платформы ПП-128-5000 входят: грузовая платформа, автоматические устройства, детали швартовки, радиопередатчик Р-128 (Р-255МП), инструмент и документация.

Для отдаления от парашютной платформы и соединения многокупольной парашютной системы МКС-5-128Р (МКС-5-128М) с парашютной платформой ПП-128-5000 имеется подвесная система, которая состоит из звеньев и тросов. Звенья подвесной системы изготовлены из капроновых лент и поставляются вместе с МКС, тросы подвесной системы изготовлены из стального каната, поставляются вместе с платформами.

*Тактико-технические характеристики ПП-128-5000*

Высота сбрасывания над площадкой приземления – 500–8 000 м.

Скорость самолёта при десантировании – 300–400 км/ч.

Скорость снижения платформы:

- на основных парашютах – 7 м/с;
- на стабилизирующем парашюте – 40–50 м/с.

Гарантийный ресурс – 5 применений.

---

<sup>8</sup> Суконкин Алексей. Десант Страны Советов.

Технический ресурс при двух плановых ремонтах в течение 10 лет – 15 применений.

Масса платформы без колёс и деталей швартовки – 1 030 кг.

*Парашютная платформа П-7* – это металлическая конструкция на съёмных колёсах, предназначенная для десантирования на ней грузов полётной массой от 3 750 до 9 500 кг из самолётов Ил-76, Ан-12Б и Ан-22 при скорости полёта Ил-76 – 260–400 км/ч, а из самолётов Ан-12Б и Ан-22 – 320–400 км/ч.

Платформа предназначена для совместной работы с многокупольными системами МКС-5-128Р и МКС-5-128М.

В состав парашютной платформы П-7 входят: грузовая платформа, автоматические устройства, детали швартовки, радиопередатчик Р-128 (Р-255МП), инструмент и документация.

Для отдаления от парашютной платформы и соединения многокупольной парашютной системы МКС-5-128Р (МКС-5-128М) с парашютной платформой П-7 имеется подвесная система, которая состоит из звеньев и тросов. Звенья подвесной системы изготовлены из капроновых лент и поставляются вместе с МКС, тросы подвесной системы изготовлены из стального каната, поставляются вместе с платформами.

#### *Тактико-технические характеристики П-7*

Высота сбрасывания над площадкой приземления – 500–1 500 м.

Превышение площадки приземления над уровнем моря – 2 500 м.

Скорость снижения платформы на основных парашютах – 8 м/с.

Максимально допустимая при сбрасывании скорость ветра у земли – 8 м/с.

Гарантийный ресурс – 5 применений.

Технический ресурс при двух плановых ремонтах в течение 10 лет – 15 применений.

Масса платформы без колёс и деталей швартовки:

- для Ан-12Б – 1 220 кг;

- для Ил-76 и Ан-22 – 1 100 кг.

Масса средств швартовки: БМД-1 – 277 кг; БТР-Д – 297 кг; Р-142 – 324 кг; МРС-ДАТ – 372 кг; БМ-21В и 9Ф37В – 400 кг; УАЗ-469рх – 163 кг; УАЗ-450 – 320 кг; ГАЗ-66 – 321 кг.

*Многокупольная парашютная система МКС-5-128М* предназначена для десантирования боевой техники (грузов) полётной массой до 9 500 кг на парашютной платформе П-7 из самолётов Ил-76, Ан-12Б, Ан-22 или на парашютной платформе ПП-128-5000 из самолёта Ан-12Б.

Парашютная система ПП-128-5000 в отличие от МКС-5-128М может вводиться в действие с длительной задержкой в раскрытии куполов основных парашютов, что позволяет сбрасывание техники с большой высоты, при этом раскрытие куполов основных парашютов произойдёт на заданной высоте.

Система МКС-5-128М состоит из вытяжной парашютной системы ВПС-12130 или одного блока ВПС с куполом площадью 4,5 кв. м, одного блока стабилизирующего парашюта и системы из пяти основных парашютов, скоб для крепления звеньев и других частей.

С появлением парашютно-реактивных систем (ПРСМ) боевую технику на базе БМД (БТР-Д) перестали десантировать на парашютных платформах с многокупольными системами.

*Тактико-технические характеристики МКС-5-128М*

Высота сбрасывания над площадкой приземления – 500–8 000 м.

Минимальная полётная масса – 3 700 кг.

Скорость снижения платформы с грузом массой до 8 500 кг – не более 7 м/с.

Масса системы в пятикупольном варианте – 700 кг.

Гарантийный срок службы – 12 лет.

Срок хранения без переукладки – не более 12 месяцев.

Технический ресурс при десантировании грузов на платформе П-7 (ПП-128-5000), применений:

- с высоты 500–3 000 м при скорости самолёта 320–350 км/ч, с грузом полётной массой до 4 500–7 400 кг – 5 применений;
- с высоты 500–3 000 м при скорости самолёта 350–370 км/ч, с грузом полётной массой до 4 500–7 400 кг – 3 применения;
- с высоты 500–3 000 м при скорости самолёта 370–400 км/ч, с грузом полётной массой до 4 500–7 400 кг – 1 применение;
- с высоты 500–3 000 м при скорости самолёта 350–380 км/ч, с грузом полётной массой до 7 400–8 500 кг – 1 применение;
- с высоты 8 000 м при скорости самолёта 320–350 км/ч, с грузом полётной массой до 4 500–6 200 кг – 1 применение.

*Парашютно-реактивная система ПРСМ-915 (ПРСМ-925)* – бесплатформенное парашютно-десантное средство, предназначенное для десантирования специально подготовленных грузов и боевой техники из самолётов Ил-76 и Ан-22, оборудованных рольганговым оборудованием, или из самолёта Ан-12Б, оборудованного транспортёром ТГ-12М.

Отличительной особенностью ПРСМ-915 по сравнению с МКС-5-128Р с парашютной платформой П-7 является следующее: вместо пяти блоков основных парашютов в МКС-5-128Р, каждый из которых имеет площадь 760 кв. м, в ПРСМ-915 применён только один основной парашют площадью 540 кв. м; вместо парашютной платформы с амортизатором применён реактивный двигатель-тормозитель;

В состав парашютно-реактивной системы входят: парашютная система, состоящая из блока вытяжного парашюта (ВПС-8), блока основного парашюта (ОКС-540ПР) и звеньев этих блоков, соединённых замком (ЗКП); пороховая ре-

активная система, состоящая из блока пороховых реактивных двигателей (ПРД), соединённых с парашютной системой переходником; электрооборудование ПРСМ-915 (ПРСМ-925), состоящее из двух щупов с приборами и блока электропитания; средства обеспечения крепления боевой машины в самолёте, к которым относятся две амортизирующие лыжи и центральный силовой узел (ЦСУ); средства монтажа ПРСМ-915 (ПРСМ-925) на боевую машину, принадлежности погрузки боевой машины в самолёт, контрольно-проверочная аппаратура, инструмент и принадлежности.

#### *Тактико-технические характеристики ПРСМ-915*

Высота сбрасывания над площадкой приземления – 500–1 500 м; скорость самолета при сбрасывании: Ил-76 – 260–400 км/ч (Ан-22 – 320–380 км/ч; Ан-12 – 350–400 км/ч); вертикальная скорость снижения на основном парашюте – 16–23 м/с; вертикальная скорость приземления машины – 5,5 м/с; допустимая скорость ветра у земли – 8 м/с; реактивная сила блока ПРД – 18 750–30 000 кгс; полетная масса машины с ПРСМ – 7 400–8 050 кг; полетная масса ПРСМ – 1 060 кг; гарантийный срок службы – 5 лет; технический ресурс применений – не более 7 раз.

#### *Тактико-технические характеристики ПРСМ-925*

Высота сбрасывания над площадкой приземления – 500–1 500 м; скорость самолета при сбрасывании: Ил-76 – 260–400 км/ч (Ан-22 – 280–400 км/ч; Ан-12 – 340–400 км/ч); вертикальная скорость снижения на основном парашюте – 16–23 м/с; вертикальная скорость приземления машины – 3,5–5,5 м/с; допустимая скорость ветра у земли – 10 м/с; реактивная сила блока ПРД – 18 750–30 000 кгс; полетная масса машины с ПРСМ – 8 000–8 800 кг; полетная масса ПРСМ – 1 300 кг; гарантийный срок службы – 5 лет; технический ресурс применений – не более 7 раз.

## ГЛАВА 5. СОВЕТСКИЕ ДШВ (ПАРТНЕРЫ ИЛИ КОНКУРЕНТЫ)

В середине шестидесятых годов ввиду активного развития вертолетов (с их потрясающей возможностью садиться и взлетать практически в любом месте) зародилась вполне уместная моменту идея создания специальных войсковых подразделений, которые могли бы десантироваться вертолетами в тактический тыл противника с целью содействия наступающим сухопутным войскам. В отличие от ВДВ эти новые части должны были десантироваться только посадочным способом, а в отличие от СпН ГРУ должны были действовать достаточно крупными силами, в том числе и с применением бронетехники и другого тяжелого вооружения.

Для подтверждения (или опровержения) теоретических выводов нужно было провести масштабные практические учения, которые расставили бы все по местам.

В 1967 году во время проведения стратегических учений «Днепр-67» на базе 51-го гв пдп была сформирована экспериментальная 1-я воздушно-штурмовая бригада. Руководил бригадой начальник отдела боевой подготовки Управления ВДВ генерал-майор Кобзарь. Бригада на вертолетах высаживалась на плацдарм на Днестре и поставленную ей задачу выполнила. По результатам учений были сделаны соответствующие выводы, и, начиная с 1968 года, в составе Сухопутных Войск начинается формирование первых воздушно-штурмовых бригад в Дальневосточном и Забайкальском Военных Округах.

На основании директивы Генерального Штаба от 22 мая 1968 года к августу 1970 года в населенных пунктах Николаевка и Завитинск Амурской области была сформирована 13-я, а в поселке Могоча Читинской области – 11-я воздушно-штурмовые бригады.

Снова, как и в самой первой воздушно-десантной части (авиамотодесантном отряде Ленинградского Военного Округа), «сухопутная» часть получила в свое подчинение авиацию – управлению бригад были переданы по два вертолетных полка с авиационной базой каждый, куда входили по батальону аэродромного обеспечения и отдельному дивизиону связи и радиотехнического обеспечения.

Структура воздушно-штурмовых бригад первого формирования была следующей:

- управление бригады;
- три воздушно-штурмовых батальона;
- артиллерийский дивизион;
- зенитно-артиллерийский дивизион;
- боевой вертолетный полк с авиационной базой;
- транспортный вертолетный полк с авиационной базой;



- тыл бригады.

Воздушно-штурмовые подразделения, посаженные на вертолеты, способны были высадиться в виде посадочного десанта на любой участок оперативно-тактического театра военных действий и решить поставленные задачи своими силами при огневой поддержке боевых вертолетов. С этими бригадами были проведены опытовые учения для выработки тактики использования воздушно-штурмовых подразделений. На основе полученного опыта Генеральным Штабом были даны рекомендации по усовершенствованию организационно-штатной структуры подобных подразделений.

Предполагалось, что воздушно-штурмовые бригады будут действовать в тактической полосе обороны противника. Дальность, на которую должны были высаживаться батальоны воздушно-штурмовых бригад, не превышала 70–100 километров. В частности, как подтверждение, об этом говорит дальность работы средств связи, которые поступили на вооружение воздушно-штурмовых соединений.

Однако если рассматривать конкретный театр военных действий, в районе которого дислоцировались бригады, можно предположить, что назначение 11-й и 13-й овшбр состояло в том, чтобы оперативно закрыть слабоохраняемый участок границы с Китаем в случае китайского военного вторжения. На вертолетах подразделения бригады могли быть высажены в любом месте, тогда как находившиеся в том районе (от Могочи до Магдагачи) мотострелковые полки 67-й мотострелковой дивизии могли передвигаться только своим ходом по единственной рокадной дороге, что было очень медленно. Даже после того, как из состава бригад (в конце восьмидесятых годов) были выведены вертолетные полки, задача бригад не изменилась, а вертолетные полки всегда дислоцировались в непосредственной близости.

В начале семидесятых годов было принято новое название бригад. Отныне они стали именоваться «десантно-штурмовыми».

5 ноября 1972 года директивой Генерального Штаба, а 16 ноября 1972 года и приказом командующего Закавказского Военного Округа к 19 февраля 1973 года было решено сформировать десантно-штурмовую бригаду на кавказском операционном направлении. В городе Кутаиси была сформирована 21-я отдельная десантно-штурмовая бригада

Таким образом, к середине семидесятых годов в составе так называемых «ВДВ Сухопутных Войск» находились три бригады:

- 11-я одшбр (в/ч 21460), ЗабВО (н. п. Могоча Читинской обл.) в составе: 617-й, 618-й, 619-й одшб, 329-й и 307-й овп;

- 13-я одшбр (в/ч 21463), ДВО (н. п. Магдагачи Амурской обл.) в составе: 620-й, 621-й (Амазар), 622-й одшб, 825-й и 398-й овп;

- 21-я одшбр (в/ч 31571), ЗакВО (г. Кутаиси, Грузия) в составе: 802-й (в/ч 36685, Цулукидзе), 803-й (в/ч 55055), 804-й (в/ч 57351) одшб, 1059-й оадн, 325-й и 292-й овп, 1863-й одн СиРТО, 303-й обоа.

Интересен был тот факт, что батальоны в этих соединениях являлись отдельными частями, тогда как в ВДВ отдельной частью являлся только полк. С момента своего формирования и до 1983 года парашютная подготовка в этих бригадах не предусматривалась и в планы боевой учебы не входила, в связи с чем, личный состав десантно-штурмовых бригад носил форму мотострелковых войск с соответствующими знаками отличия. Форму ВДВ десантно-штурмовые части получили только с введением в их боевую подготовку прыжков с парашютом.

В 1973 году в состав десантно-штурмовых бригад входили:

- управление (по штату 326 человек);
- три отдельных десантно-штурмовых батальона (по штату в каждом батальоне по 349 человек);
- отдельный артиллерийский дивизион (по штату 171 человек);
- авиационная группа (по штату всего 805 человек);
- отдельный дивизион связи и радио-технического обеспечения (по штату 190 человек);
- отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения (по штату 410 человек).

Новые соединения приступили к активной боевой учебе. Не обходилось без аварий и катастроф. В 1976 году во время проведения крупных учений в 21-й бригаде произошла трагедия: два вертолета Ми-8 столкнулись в воздухе и рухнули на землю. В результате катастрофы погибло 36 человек. Подобные трагедии время от времени происходили во всех бригадах – вероятно, это была та страшная дань, которую нужно было платить за обладание столь высококомобильными воинскими подразделениями.

Опыт, накопленный новыми бригадами, оказался позитивным, а потому к исходу семидесятых годов Генеральный Штаб принимает решение сформировать еще несколько десантно-штурмовых бригад фронтового (окружного) подчинения, в том числе несколько отдельных десантно-штурмовых батальонов армейского подчинения. Так как количество вновь формируемых частей и соединений было достаточно большим, для их укомплектования Генеральный Штаб пошел на расформирование одной воздушно-десантной дивизии.

На основании директивы Генерального штаба от 3 августа 1979 года № 314/3/00746 к 1 декабря 1979 года 105-я гвардейская воздушно-десантная Венская Краснознаменная дивизия (111, 345, 351 и 383-й гв пдп), дислоцированная в г. Фергана Узбекской ССР была расформирована. 345-й полк был переформирован в отдельный парашютно-десантный полк и оставлен на южном операционном направлении. Личный состав расформированных

полков и отдельных частей пошел на формирование десантно-штурмовых частей и соединений.

На базе 111-го гв пдп в городе Ош Киргизской ССР была сформирована 14-я гв одшбр Западной Группы Войск с передислокацией в город Котбус Германской Демократической Республики. В декабре 1979 года бригада была переименована в 35-ю гв одшбр. С 1979 по ноябрь 1982 года личный состав бригады носил форму мотострелковых войск. В 1982 году бригаде было вручено Боевое Знамя. До этого у бригады было Боевое Знамя 111-го гв пдп.

На базе 351-го гв пдп была сформирована 56-я гв одшбр ТуркВО с дислокацией в поселке Азадбаш (район города Чирчик) Узбекской ССР.

На базе офицерского состава 105-й гв ввд была сформирована 38-я отдельная гвардейская Венская Краснознаменная десантно-штурмовая бригада в Белорусском военном округе в городе Брест. Бригаде было передано Боевое Знамя расформированной 105-й гвардейской Венской Краснознаменной воздушно-десантной дивизии.

На базе 383-го гв пдп в поселке Актогай Талды-Курганской области Казахской ССР для Среднеазиатского военного округа была сформирована 57-я отдельная десантно-штурмовая бригада, а для Киевского военного округа в Кременчуге была сформирована 58-я бригада (однако, было решено оставить ее в виде скадрованной части).

Для Ленинградского военного округа в поселке Гарболово Всеволожского района Ленинградской области при участии личного состава 234-го и 237-го гвардейских парашютно-десантных полков 76-й гвардейской воздушно-десантной дивизии была сформирована 36-я отдельная десантно-штурмовая бригада.

Для Прибалтийского военного округа в городе Черняховск Калининградской области была сформирована 37-я отдельная десантно-штурмовая бригада.

3 августа 1979 года 80-й парашютно-десантный ордена Красной Звезды полк 104-й гв. ввд в городе Баку был расформирован. Высвободившийся личный состав был обращен на формирование новых бригад – в городе Хыров Старосамборского района Львовской области для Прикарпатского военного округа была сформирована 39-я отдельная ордена Красной Звезды десантно-штурмовая бригада, а в городе Николаев для Одесского военного округа была сформирована 40-я отдельная десантно-штурмовая бригада.

Таким образом, всего в 1979 году было сформировано девять отдельных десантно-штурмовых бригад, которые вошли в состав западных и азиатских военных округов. К 1980 году всего в составе Сухопутных Войск числилось двенадцать десантно-штурмовых бригад:

- 11-я одшбр (в/ч 32364), ЗабВО, Могоча;
- 13-я одшбр (в/ч 21463), ДВО, Магдагачи, Амазар;
- 21-я одшбр (в/ч 31571), ЗакВО, Кутаиси;

- 35-я одшбр (в/ч 16407), ГСВГ, Котбус;
- 36-я одшбр (в/ч 74980), ЛенВО, Гарболово;
- 37-я одшбр (в/ч 75193), ПрибВО, Черняховск;
- 38-я одшбр (в/ч 92616), БелВО, Брест;
- 39-я одшбр (в/ч 32351), ПрикВО, Хыров;
- 40-я одшбр (в/ч 32461), ОдВО, Николаев;
- 56-я одшбр (в/ч 74507), ТуркВО, Азадбаш, Чирчик;
- 57-я одшбр (в/ч 92618), САВО, Актогай, Казахстан;
- 58-я одшбр кадра КВО, Кременчуг.

Новые бригады формировались как облегченные, 3-х батальонного состава, без вертолетных полков. Теперь это были обыкновенные «пехотные» части, не имеющие своей авиации. Фактически теперь это были тактические части, тогда как до этого времени три первых бригады (11, 13 и 21-я одшбр) были тактическими соединениями. С начала 80-х годов батальоны 11, 13 и 21-й бригад перестали быть отдельными и лишились своих номеров – бригады из соединений стали частями. Однако вертолетные полки оставались в подчинении этих бригад вплоть до 1988 года, после чего были выведены из подчинения управления бригад в подчинение округов.

Структура новых бригад была следующей:

- управление (штаб) бригады;
- два парашютно-десантных батальона;
- один десантно-штурмовой батальон;
- гаубичный артиллерийский дивизион;
- противотанковая батарея;
- зенитно-артиллерийская батарея;
- рота связи;
- разведывательно-десантная рота;
- рота РХБЗ;
- инженерно-саперная рота;
- рота материального обеспечения;
- медицинская рота;
- рота десантного обеспечения.

Численность личного состава в бригадах была около 2 800 человек.

Начиная с 1982–1983 годов в десантно-штурмовых бригадах началась воздушно-десантная подготовка, в связи с чем произошли некоторые организационные изменения в структуре соединений.

Помимо бригад в декабре 1979 года были сформированы отдельные десантно-штурмовые батальоны, которые должны были действовать в интересах армий и решать тактические задачи в ближнем тылу противника. В середине восьмидесятых прошло дополнительное формирование еще нескольких баталь-

онов. Всего были сформированы более двадцати таких батальонов, полный перечень которых установить пока не удалось – было несколько кадрированных батальонов, номера которых не попадают в открытой печати.

К середине восьмидесятых годов общевойсковые и танковые армии Вооруженных Сил СССР имели в своем составе:

- 899-й одшб (в/ч 61139), 20-й гв ОА, ГСВГ, Бург;
- 900-й одшб (в/ч 60370), 8-й гв ОА, ГСВГ, Лейпциг;
- 901-й одшб (в/ч 49138), ЦГВ, Ръечки, затем ПрибВО, Алуksне;
- 902-й одшб (в/ч 61607), ЮГВ, Венгрия, Кечкемет;
- 903-й одшб 28-й ОА, БелВО, Брест (до 1986 года), затем в Гродно;
- 904-й одшб (в/ч 32352), 13-й ОА, ПрикВО, Владимир-Волынский;
- 905-й одшб (в/ч 92617), 14-й ОА, ОдВО, Бендеры;
- 906-й одшб (в/ч 75194), 36-й ОА, ЗабВО, Борзя, Хада-Булак;
- 907-й одшб (в/ч 74981), 43-й АК, ДВО, Биробиджан;
- 908-й одшб 1-й гв ОА, КВО, Конотоп, с 1984 года Чернигов, п. Гончаровское;
- 1011-й одшб 5-й гв ТА, БелВО, Марьяна Горка;
- 1039-й одшб 11-й гв ОА, ПрибВО, Калининград;
- 1044-й одшб (в/ч 47596), 1-й гв ТА, ГСВГ, Кенигсбрюк, после 1989 года – ПрибВО, Таураге;
- 1048-й одшб (в/ч 45476), 40-й ОА, ТуркВО, Термез;
- 1145-й одшб 5-й ОА, ДВО, Сергеевка;
- 1151-й одшб 7-й ТА, БелВО, Полоцк;
- 1154-й одшб 86-го АК, ЗабВО, Шелехов;
- 1156-й одшб 8-й ТА, ПрикВО, Новоград-Волынский;
- 1179-й одшб (в/ч 73665), 6-й ОА, ЛенВО, Петрозаводск;
- 1185-й одшб (в/ч 55342), 2-й гв ТА, ГСВГ, Равенсбрюк, затем ПрибВО, Выру;
- 1603-й одшб 38-й ОА, ПрикВО, Надворная;
- 1604-й одшб 29-й ОА, ЗабВО, Улан-Удэ;
- 1605-й одшб 5-й ОА, ДВО, Спасск-Дальний;
- 1609-й одшб 39-й ОА, ЗабВО, Кяхта.

Также в 1982 году свои десантно-штурмовые батальоны были созданы в Морской Пехоте ВМФ СССР. В частности на Тихоокеанском Флоте такой батальон был создан на базе 1-го батальона морской пехоты 165-го полка морской пехоты 55-й дивизии. Затем подобные батальоны были созданы в других полках дивизии и отдельных бригадах на других флотах<sup>1</sup>. Десантно-штурмовые батальоны, входящие в состав 55-й дивизии, собственных номеров не имели и

---

<sup>1</sup> Внимание данным батальонам уделено потому, что эти десантно-штурмовые батальоны морской пехоты проходили воздушно-десантную подготовку и выполняли прыжки с парашютом.

именовались только по сквозной нумерации в рамках своего полка. Батальоны в бригадах, как отдельные части, получили собственные наименования:

- 876-й одшб (в/ч 81285) 61-й обрмп, СФ, п. Спутник;
- 879-й одшб (в/ч 81280) 336-й гв обрмп, БФ, Балтийск;
- 881-й одшб 810-й обрмп, ЧФ, Севастополь;
- 1-й дшб 165-го пмп 55-й дмп, ТОФ, Владивосток;
- 1-й дшб 390-го пмп 55-й дмп, ТОФ, Славянка.

Исходя из состава вооружения, отдельные десантно-штурмовые батальоны делились на «легкие», которые не имели бронетехники, и «тяжелые», которые имели на вооружении до 30 боевых машин пехоты или десанта. Оба вида батальонов имели так же на вооружении по 6 минометов калибром 120 мм, шесть АГС-17 и несколько ПТРК.

Бригады имели в своем составе по три парашютно-десантных батальона на БМП, БМД или автомобилях ГАЗ-66, артиллерийский дивизион (18 гаубиц Д-30), противотанковую батарею, зенитно-ракетную батарею, минометную батарею (шесть 120-мм минометов), разведывательную роту, роту связи, саперную роту, роту десантного обеспечения, роту химической защиты, роту материального обеспечения, ремонтную роту, автомобильную роту и медицинский пункт. Отдельный парашютно-десантный батальон бригады состоял из трех парашютно-десантных рот, минометной батареи (4–6 82-мм минометов), гранатометного взвода (6 гранатометов АГС-17), взвода связи, противотанкового взвода (4 СПГ-9 и 6 ПТРК) и взвода обеспечения.

При проведении воздушно-десантной подготовки парашютно-десантная служба десантно-штурмовых батальонов и бригад руководствовалась документами ПДС ВДВ.

Кроме бригад и батальонов Генеральный Штаб пробовал и другую организацию десантно-штурмовых подразделений. К середине восьмидесятых годов в СССР были сформированы два армейских корпуса новой организации. Эти корпуса создавались с целью их использования при расширении оперативного прорыва. Новые корпуса имели бригадную структуру, и состояли из механизированных и танковых бригад, а кроме этого в состав корпусов вошли десантно-штурмовые полки двухбатальонного состава. Полки были призваны стать инструментом «вертикального охвата», и в корпусе они использовались совместно с вертолетным полком.

В Белорусском Военном Округе на базе 120-й гвардейской мотострелковой дивизии был сформирован 5-й гвардейский общевойсковой армейский корпус, а в Забайкальском Военном Округе в Кяхте на базе 5-й гвардейской танковой дивизии был сформирован 48-й гвардейский общевойсковой армейский корпус.

5-й гв АК получил в свой состав 1318-й десантно-штурмовой полк (в/ч 33508) и 276-й вертолетный полк, а 48-й гв АК получил в свой состав 1319-й десантно-штурмовой полк (в/ч 33518) и 373-й вертолетный полк. Однако эти части просуществовали не долго. Уже в 1989 году гвардейские армейские корпуса снова были свернуты в дивизии, а десантно-штурмовые полки были расформированы.

В 1986 году в связи с созданием Ставок Главных Командований Направлений, прошла еще одна волна формирований десантно-штурмовых бригад. Дополнительно к существующим соединениям были сформированы еще четыре бригады – по количеству направлений. Таким образом, в подчинении резерва Ставок оперативных направлений к исходу 1986 года были сформированы:

- 23-я одшбр (в/ч 51170), ГК Юго-Западного Направления, Кременчуг;
- 83-я одшбр (в/ч 54009), ГК Западного Направления, Бялогард;
- 128-я одшбр кадра ГК Южного Направления, Ставрополь;
- 130-я одшбр кадра (в/ч 79715), ГК Дальневосточного Направления, Абакан.

Всего в ВС СССР к исходу восьмидесятых годов имелось шестнадцать десантно-штурмовых бригад, из которых три (58, 128 и 130-я одшбр) содержались по сокращенному штату или были кадрированы. В любом случае, это было веским дополнением к существующим ВДВ и соединениям специального назначения ГРУ. Никто в мире не имел такого количества десантируемых войск.

В 1986 году на Дальнем Востоке были проведены масштабные десантно-штурмовые учения, на которых был задействован личный состав 13-й десантно-штурмовой бригады. В августе на 32 вертолетах Ми-8 и Ми-6 десантно-штурмовой батальон со средствами усиления был высажен на аэродроме «Буревестник» на острове Итуруп Курильской гряды. Там же с самолетов Ан-12 было произведено и парашютное десантирование разведывательной роты бригады. Высаженные подразделения полностью выполнили поставленные перед ними задачи. Сторонники вхождения Курил в состав СССР могли спать спокойно.

В 1989 году<sup>2</sup> Генеральный Штаб принимает решение расформировать отдельные десантно-штурмовые батальоны общевойсковых и танковых армий, а отдельные десантно-штурмовые бригады окружного подчинения переформируются в отдельные воздушно-десантные бригады и передаются в подчинение командующему ВДВ.

К окончанию 1991 года все отдельные десантно-штурмовые батальоны (за исключением 901-го одшб) были расформированы.

---

<sup>2</sup> Состав десантно-штурмовых частей и соединений Сухопутных войск в 1989 году представлен в приложении 7.

В этот же период, в связи с распадом СССР, сильные изменения коснулись существующих десантно-штурмовых соединений. Часть бригад была передана вооруженным силам Украины и Казахстана, а часть была попросту расформирована.

39-я одшбр (к этому времени уже именуемая 224-м учебным центром ВДВ), 58-я одшбр и 40-я одшбр были переданы Украине, 35-я одшбр была выведена из Германии в Казахстан, где и вошла в состав вооруженных сил республики. 38-я бригада была передана Белоруссии.

Из Польши была выведена 83-я бригада, которая через всю страну была переведена в новый пункт постоянной дислокации – город Уссурийск, Приморского края. При этом входившая в состав Дальневосточного Военного Округа 13-я бригада была переведена в Оренбург – снова почти через всю страну, только в противоположном направлении<sup>3</sup>.

21-я бригада была переведена в Ставрополь, а находившаяся там 128-я бригада была расформирована. Также были расформированы 57-я и 130-я бригады.

Забегая немного вперед, можно констатировать, что к концу 1994 года в составе ВС России числились следующие части:

- 11-я овдбр Забайкальского военного округа (Улан-Удэ);
- 13-я овдбр Уральского военного округа (Оренбург);
- 21-я овдбр Северо-Кавказского военного округа (Ставрополь);
- 36-я овдбр Ленинградского военного округа (Гарболово);
- 37-я овдбр Северо-Западной группировки войск (Черняховск);
- 56-я овдбр Северо-Кавказского военного округа (Волгодонск);
- 83-я овдбр Дальневосточного военного округа (Уссурийск).

901-й одшб был выведен в Алуksне, где вошел в состав 7-й гв ввд, затем был передан в состав формируемого в Кубинке 45-го разведывательного полка ВДВ.

*Авиация Сухопутных Войск.* В 1947 году 45-й учебно-тренировочный авиапланерный полк перебазировался в город Торжок. Вплоть до 1952 года, готовя планеристов-инструкторов, 45-й оутапп поэтапно перевооружался и осваивал принципиально новые летательные аппараты – вертолеты Ми-1 и Ми-4.

В 1955–1956 годах после перевода из Теплого Стана (Подмосковье) в Торжок 6-го учебно-тренировочного центра ВВС и его реорганизации, началось формирование двух военно-транспортных вертолетных полков на вертолетах Як-24 – 688-го и 696-го. В дальнейшем 688-й полк убыл в состав Северной группы войск в Легницу, а 696-й отдельный вертолетный полк (с 1989 года – 696-й исследовательско-инструкторский вертолетный полк) – уже 50 лет дислоцируется в Торжке.

---

<sup>3</sup> Даже, если рассматривать с чисто экономической точки зрения, то все равно возникает вопрос - зачем?



В 1979 году 696-й вертолетный полк вошел в состав вновь образованного 344-го Центра боевого применения и переучивания летного состава армейской авиации. Этот центр и в настоящее время продолжает славные традиции планерных полков ВДВ Красной Армии.

В пятидесятых годах было сформировано несколько вертолетных полков, но основная масса формирований пришлась на конец семидесятых–начало восьмидесятых годов. Каждой бригаде в комплекте частей фронтового подчинения и батальону армейского (корпусного) подчинения «придавался» вертолетный полк или эскадрилья соответственно, которые должны были заниматься вывозом своих подразделений в тыл противника, огневой поддержкой десанта.

Формирование вертолетных полков и эскадрилий шло по мере поступления на вооружение Советской Армии различных видов боевых и транспортных вертолетов.

В начале это были Ми-4 (в начале пятидесятых годов в городе Серпухове была сформирована 550-я отдельная вертолетная эскадрилья, затем было сформировано три вертолетных полка – в Торжке, в Каунасе и в Александрии) и Як-24 (два полка), затем появились машины Ми-6 и Ми-8.

В дополнение к ним с начала семидесятых годов на вооружении появилась «летающая БМП» – вертолет огневой поддержки Ми-24. Впоследствии армия получила значительное число различных модификаций вертолетов Ми-8, Ми-24, а также тяжелый транспортный вертолет Ми-26.

Организационно вертолеты были сведены в отдельные транспортно-боевые вертолетные полки (40 Ми-8 и 20 Ми-6), отдельные боевые вертолетные полки (40 Ми-8 и 20 Ми-24), вертолетные полки боевого управления и отдельные вертолетные эскадрильи. В основном формирование вертолетных полков прошло в конце семидесятых – начале восьмидесятых годов – в то же самое время, когда были сформированы большинство десантно-штурмовых бригад и всех десантно-штурмовых батальонов.

21, 11 и 13-я бригады имели по два «своих» полка – так называемые «авиационные группы», в которых в общей сложности имелось 80 вертолетов Ми-8, 20 вертолетов Ми-6 и 20 боевых вертолетов Ми-24. Этого количества вертолетов не могло хватить на одновременный подъем всего состава бригады, но этого собственно и не требовалось. Еще в период Великой Отечественной войны такая задача не ставилась перед авиацией – десант высаживался последовательными эшелонами.

К концу восьмидесятых годов, в период расцвета советской военной мощи, вертолетные полки были распределены по армиям и армейским корпусам. Вся эта винтокрылая мощь подчинялась Управлению командующего Армейской Авиации (в/ч 92501). Полки и эскадрильи дислоцировались:

1) Части центрального подчинения:

*Сызранское ВВАУЛ имело в своем составе:*

- 131-й оувп (в/ч 21965), п. Сокол;
- 484-й оувп (в/ч 15556), п. Сокол;
- 626-й оувп (в/ч 93836), г. Пугачев (часть сформирована в 1949 году);
- обато (в/ч 42785).

*Уфимское ВВАУЛ имело в своем составе:*

- 198-й учебный овп п. Давлеканово;
- 330-й учебный овп п. Красный Яр;
- 851-й оувп (в/ч 64676), г. Куйбышев, п. Безенчук;
- обсв и РТО (в/ч 21808) г. Уфа;

*Саратовское ВВАУЛ имело в своем составе:*

- 95-й учебный овп (в/ч 40802), г. Сердобск;
- 437-й учебный овп п. Озинки;
- 109-й оувп (в/ч 42122), г. Куйбышев, п. Безенчук;

*344-й Центр боевого применения и переучивания летного состава АСВ, в/ч 32882, г. Торжок (сформирован в 1979 году для переподготовки экипажей на новые машины) в составе:*

- 12-я овэ г. Воронеж;
- 696-й отдельный испытательный вертолетный полк (в/ч 22590), п. Клоково, (сформирован в 1955 году);
- исследовательско-инструкторский вертолетный полк, г. Торжок, п. Боголюбово, (сформирован в 1954 году);
- 361-й овп (в/ч 19689), г. Владимир, п. Сокол, (сформирован в 1984 году)
- 92-я отдельная исследовательско-инструкторская вертолетная эскадрилья, г. Владимир, п. Сокол;

*796-й Центр боевого применения и переучивания летного состава г. Тоцкое;*

*1038-й Центр переучивания летного состава г. Чирчик (доподготовка летчиков, направляемых в Афганистан).*

*Ленинградский военный округ:*

- 332-й гвардейский овп (в/ч 55745) г. Выборг, п. Глебычево, аэродром Прибылово, (часть сформирована в 1942 году);
- 297-я овэ РЭБ г. Апатиты;
- 317-я осаэ п. Туйбола;
- 88-я овэ 6-й Общевойсковой Армии г. Апатиты;
- 258-я овэ 26-го армейского корпуса г. Луостари;
- 93-я овэ 30-го гвардейского армейского корпуса г. Косиново.

*Прибалтийский военный округ:*

- 367-й овп (в/ч 06922), г. Каунас, п. Алексотай (сформирован в 1985 году из овэ)

- 288-й овп (в/ч 26208), 11-й гвардейской Общевоинской Армии г. Багра-  
тионовск, п. Нивенское (сформирован в 1976 году);

- 489-й обвп п. Поплака;

- 87-я осаэ п. Луговое.

*Белорусский военный округ:*

- 65-й овп 26-й Воздушной Армии, г. Кобрин;

- 276-й обвп (в/ч 13996), 5-го гвардейского армейского корпуса г. Ново-  
полоцк, п. Боровуха-1;

- 95-я овэ г. Гродно.

*Московский военный округ:*

- 289-я овэ РЭБ г. Алабино;

- 144-й овп г. Вязьма;

- 269-й овп (в/ч 31481), 13-го армейского корпуса г. Мулино.

*Одесский военный округ:*

- 320-й обвп (в/ч 19160) г. Херсон, п. Чернобаевка;

- 287-й овп (в/ч 14091), 14-й гвардейской Общевоинской Армии г. Одес-  
са, п. Рауховка;

- 338-й овп ВВС п. Рауховка;

- 36-я овэ (в/ч 75149), г. Тирасполь.

*Киевский военный округ:*

- 51-й гвардейский овп г. Александрия;

- 232-й овп (в/ч 26347), 1-й гвардейской Общевоинской Армии г. Пиря-  
тин, п. Великая Круча;

- 109-я овэ (в/ч 25930) п. Давыдовцы, Хмельницкой обл.;

- 318-я овэ г. Белая Церковь.

*Прикарпатский военный округ:*

- 340-й обвп г. Калинов;

- 456-й овп г. Винница, аэродром Западный;

- 441-й овп 8-й Танковой Армии г. Коростень;

- 513-й овп (в/ч 18365), 8-й Танковой Армии г. Бердичев;

- 18-я овэ 8-й Танковой Армии г. Житомир;

- 119-й овп 13-й гвардейской Общевоинской Армии г. Броды;

- 111-й овп ВВС г. Броды, аэродром Северный;

- 442-й овп 13-й гвардейской Общевоинской Армии г. Жовтневое;

- 119-я овэ 13-й гвардейской Общевоинской Армии г. Дубно;

- 335-й овп (в/ч 15402), 38-й Общевоинской Армии г. Калинов (поэскад-  
рильно в это время был в Афганистане);

- 488-й овп 38-й Общевоинской Армии п. Вапнярка.

*Закавказский военный округ:*

- 793-й овп (в/ч 62977), г. Телави (часть сформирована в 1942 году);

- 326-я осаэ г. Кировабад;
- 381-я овэ 4-й Общевоисковой Армии г. Нахичевань;
- 292-й обвп (в/ч 57723) ордена Боевого Красного Знамени 7-й гвардейской Общевоисковой Армии г. Цхинвали;
- 382-я овэ 7-й гвардейской Общевоисковой Армии г. ЕреванЮжный;
- 7-й гвардейский овп 9-й Общевоисковой Армии г. Кутаиси;
- 325-й овп (в/ч 62978), 9-й Общевоисковой Армии г. ЦулукидзеЗ;
- 295-й овп 21-й одшбр.

*Приволжский военный округ:*

- 437-й овп (в/ч 45659), г. Балаково, п. Сланцевский Рудник;
- 320-я овэ г. Троицк.

*Туркестанский военный округ:*

- 396-й овп г. Каган, Узбекская АССР (к 1989 году был расформирован).

*СреднеАзиатский военный округ:*

- 23-й овп ПВ КГБ г. Душанбе;
- 162-й овп (в/ч 14159), г. Каган;
- 157-й овп ВВС г. Джамбул (поисково-спасательный полк);
- 399-й овп 32-й общевоисковой армии;
- 450-й овп 1-го армейского корпуса г. УчАрал.

*Забайкальский военный округ:*

- 112-й обвп (в/ч 21914), г. Нерчинск;
- 162-й овп ст. Дивизионная;
- 307-й овп 29-й общевоисковой армии г. УланУдэ;
- 329-й овп 36-й общевоисковой армии п. Могоча;
- 373-й овп 48-го гвардейского армейского корпуса г. Улан-Батор, Монголия;
- 68-й овп 23-й Воздушной Армии, г. Налайх, Монголия.

*Дальневосточный военный округ:*

- 825-й овп (в/ч 54902), г. Хабаровск, п. Гаровка-2;
- 319-й обвп имени В. И. Ленина (в/ч 21240), 5-й Общевоисковой Армии п. Черниговка (часть сформирована в 1919 году, вертолетный полк сформирован на базе 40-й овэ<sup>4</sup>);
- 94-й овп (в/ч 29728), 5-й Общевоисковой Армии, г. Спасск-Дальний;
- 32-я овэ 5-й Общевоисковой Армии г. Уссурийск;
- 331-й овп (в/ч 15431), 15-й Общевоисковой Армии п. Обор;
- 394-й овп (в/ч 22647), 15-й Общевоисковой Армии п. Тамбовка (сформирован в 1978 году);
- 8-я овэ 15-й общевоисковой армии г. Хабаровск;

---

<sup>4</sup> Самая старая авиационная часть в СССР.

- 398-й овп (в/ч 74385), 35-й Общевойсковой Армии п. Магдагачи;
- 364-й овп (в/ч 92592), 35-й общевойсковой армии г. Благовещенск п. Среднебелое-2, (полк сформирован в 1978 году);

178я овэ 35-й общевойсковой армии г. Белогорск.

*Группа Советских войск в Германии:*

- 239-й гвардейский овп Белгородский (в/ч 79048) 16-й Воздушной Армии, г. Ораниенбург;
- 225-й овп (в/ч 94594), 1-й гвардейской танковой армии г. Альтштедт;
- 485-й овп (в/ч 31955), 1-й гвардейской танковой армии г. Брандис;
- 6-я овэ (в/ч 13933) г. ХеллерауКлоцше;
- 172-й овп (в/ч 32032), 2-й гвардейской танковой армии г. Дамм;
- 439-й овп 2-й гвардейской танковой армии г. Пархим;
- 9-я овэ (в/ч 23032), 2-й гвардейской танковой армии г. Нойруппин;
- 178-й овп 3-й Общевойсковой армии г. БорстельСтендаль
- 440-й овп (в/ч 36659), 3-й Общевойсковой армии г. БорстельСтендаль;
- 296-я овэ 3 й Общевойсковой армии г. Мальвинкель;
- 336й овп (в/ч 67383), 8-й гвардейской Общевойсковой армии г. Нора (сформирован в г. Бердянске в 1978 году);
- 486й овп (в/ч 06002), 8-й гвардейской Общевойсковой армии г. Ютеборг – АльтесЛагер;
- 298-я овэ (в/ч 13797), 8-й гвардейской Общевойсковой Армии г. Хаслебен;
- 311-я овэ (в/ч 55514), 8-й гвардейской Общевойсковой Армии г. Шлотхайм;
- 337-й овп 20-й гвардейской Общевойсковой армии г. Мальвинкель (сформирован в 1978 году);
- 487й овп (в/ч 52380), 20-й гвардейской Общевойсковой Армии г. Пренцлау;
- 41я овэ (в/ч 17075), 20-й гвардейской Общевойсковой Армии г. Эберсвальде-Финов.

*Центральная Группа Войск:*

- 155-й овп (в/ч 31476) г. МимоньГрадчане;
- 238-й овп г. Зволен;
- 490-й овп (в/ч 44100) г. ОломоуцНержедин;
- 199-я овэ (в/ч 45092) г. МимоньГрадчане.

*Северная группа войск:*

- 55-й овп «Севастопольский» (в/ч 31413), 4-й Воздушной Армии Резерва Главного Командования оперативного назначения, г. Бжег (часть сформирована в 1942 году);
- 688-й овп ВВС СГВ г. Легница.

*Южная группа войск:*

- 294-я овэ РЭБ (Дебрецен);
- 314-я овэ (Кечкемет-Кадафалв);

- овэ (Секешфехервар).

*В Афганистане находились следующие вертолетные части:*

- 181-й обвп (в/ч 70419), г. Кундуз (сформирован в 1973 году, в Афганистан переведен из Джамбула);
- 280-й овп (в/ч 17668) г. Кандагар (введен в Афганистан из г. Каган);
- 292-й овп (в/ч 57723) г. Кундуз, Джелалабад;
- 335-й овп (в/ч 22630) г. Джелалабад;
- 205-я овэ (в/ч 65200), ВВС 40-й ОА ТуркВО, г. Кандагар (прибыла в Афганистан с аэродрома Безречная, ДВО в/ч 86887);
- 239-я овэ (в/ч 36988), ВВС 40-й ОА ТуркВО, г. Газни (прибыла в Афганистан с. Камень-Рыболов, ДВО);
- 254-я овэ (в/ч 79088), ВВС 40-й ОА ТуркВО, г. Кундуз (сформирована на базе 146-го отдельного вертолетного отряда);
- 262-я овэ (в/ч 19888), ВВС 40-й ОА ТуркВО, г. Баграм;
- 292-я овэ ВВС 40-й ОА ТуркВО, г. Кандагар;
- 302-я овэ (в/ч 65235), ВВС 40-й ОА ТуркВО, г. Шинданд;
- 320-я овэ (в/ч 55362), ВВС 40-й ОА ТуркВО, г. Кундуз, Ми-6.

#### **Вооружение десантников-штурмовиков: вертолеты. Вертолет Ми-4.**

На винтокрылые машины руководство вооруженных сил СССР обратило пристальное внимание после успешного боевого дебюта американских винтокрылых машин в Корейской войне в самом начале 50-х годов. Американские войска использовали вертолеты в качестве разведчиков, посыльных, санитарных машин. Но привлек он к себе внимание в основном по результатам высадки десанта в Инчоне в 1951 году. Вертолет отличался способностью садиться практически в любом месте. Уже тогда в США зародилась идея создания так называемой воздушной кавалерии. Или, как сейчас принято называть, воздушно-штурмовых (десантно-штурмовых) подразделений.

Уже 5 октября 1951 года было принято решение о разработке в ОКБ М. Л. Миля проекта десантно-транспортного вертолета на 12 человек. 3 июня 1952 года был выполнен первый полет новой машины. В декабре 1952 года в Саратове развернули серийное производство этих вертолетов, получивших наименование Ми-4. Позднее производство перевели в Казань, где оно продолжалось до 1966 года. Всего было построено 3 307 вертолетов Ми-4 всех модификаций. Несколько лет Ми-4 оставался самым тяжелым и грузоподъемным вертолетом мира, его прекрасные летно-технические характеристики позволили установить 8 мировых рекордов. На Всемирной выставке в Брюсселе в 1958 году вертолет был удостоен диплома и золотой медали, а в 1960 году выиграл престижный конкурс винтокрылых машин в Индии. Ми-4 широко применялся как в Вооруженных силах, так и в народном хозяйстве и на протяжении

нескольких десятилетий составлял основу отечественной винтокрылой авиации. Этот вертолет сделал целую эпоху!

Ми-4 является первым военно-транспортным вертолетом в отечественных вооруженных силах. Разработка, летные испытания и внедрение вертолета Ми-4 в серийное производство были осуществлены в рекордно короткий срок – в течение одного года. Первый опытный вертолет ВД-12<sup>5</sup> совершил первый полет<sup>6</sup> в 1952 году и в этом же году начал производиться серийно. В 1953 году первые серийные вертолеты Ми-4А успешно прошли войсковые испытания и стали поступать в войска. Ми-4 имел нагрузку 1 200 кг в нормальном варианте и 1 600 кг в перегрузочном. Просторная грузовая кабина вмещала 12 десантников с личным вооружением и боеприпасами или 16 десантников в перегрузочном варианте или грузы массой до 1 600 кг, в том числе 57-мм пушку с расчетом, два мотоцикла М-72 с колясками и пять десантников или автомобиль-вездеход ГАЗ-67В, а позже – ГАЗ-69.

Машина была снабжена грузовым люком в задней части с откидными створками и опускающимся трапом – решение, которое стало традиционным в дальнейшем для военно-транспортных вертолетов. Под фюзеляжем в носовой части была предусмотрена гондола для стрелка с 12,7-мм пулеметом на турельной установке. На всех вертолетах Ми-4 использовалась одна и та же силовая установка – специально разработанный для него вариант поршневого двигателя воздушного охлаждения АШ-82В взлетной мощностью 1 700 л. с., разработанный ОКБ им. В. Д. Швецова.

Вертолеты Ми-4 серийно производились в 1953–1966 годах на Казанском вертолетном заводе. Ми-4 широко использовались в вооруженных силах СССР, где в ВВС были сформированы вертолетные полки, в каждом из которых имелось 60 вертолетов. Уже в 1953 году на воздушном празднике в Тушино демонстрировались 24 вертолета Ми-4, а в 1954 году на войсковых учениях с 36 вертолетов Ми-4 был высажен десант с автомобилями и легкой артиллерией.

В 1956 году вертолеты Ми-4 использовались в военных действиях в Венгрии.

В 1978 году Ми-4 применялись в Афганистане, где через год были вытеснены вертолетами Ми-8 и Ми-24 введенной в эту страну советской войсковой группировки.

Выпускалась модификация Ми-4АВ – вооруженный вариант Ми-4А, первый отечественный транспортно-боевой вертолет для непосредственной поддержки наземных войск. Этот вертолет был оснащен специальными ферменными пилонами, на которые можно было подвешивать различное вооружение: авиационные бомбы, контейнеры с НАР калибром 57-мм и пусковые установки

---

<sup>5</sup> Вертолет десантный, 12-ти местный.

<sup>6</sup> Летчик-испытатель В. В. Виноцкий.

для четырех ПТУР «Фаланга» с радиокомандной системой наведения. Вертолет был снабжен оптическим визиром Ш121, коллиматорным прицелом ПКВ и оптическим прицелом ОПБ1Р, в 1967–1968 годах в вариант Ми-4АВ было переоборудовано 200 вертолетов Ми-4А.

*Тактико-технические характеристики вертолета Ми-4*

Диаметр главного винта – 21,00 м; длина – 16,8 м; высота – 4,4 м; масса: пустого – 5 270 кг (нормальная взлетная – 7350 кг; максимальная взлетная – 7 800 кг; топлива – 1000+500 л); тип двигателя – 1 ПД Швецов АШ-82В, мощностью 1 725 л. с.; максимальная скорость – 210 км/ч; крейсерская скорость – 160 км/ч; дальность действия – при номинальном топливе – 410 км (с максимальным запасом топлива – 500 км; с 1 ПТБ – 660 км); максимальная скороподъемность – 336 м/мин; практический потолок – 6 000 м; статический потолок – 700 м; экипаж – 12 человек; полезная нагрузка – 10 пассажиров или 1216 солдат или 8 больных на носилках (санитарный вариант) + 1 сопровождающий или 1600 кг груза.

**Вертолет Як-24.** Первый полет вертолета Як-24 состоялся в 1952 году, после чего машина пошла в мелкосерийное производство. Государственные испытания шли не очень гладко – вначале разбилась одна машина, затем на прочностных испытаниях разрушилась другая, к счастью, без человеческих жертв. В 1955 году государственные испытания завершились, и машина была принята на вооружение. В отчетах о проведенных испытаниях отмечалось, что машина более устойчива в полете, чем его конкурент Ми-4, создававшийся в это же время.

В 1955 году вертолет, пилотируемый Е. Ф. Милютичевым, впервые показали на воздушном параде в Тушино. На следующий год в День авиации пролетела уже четверка Як-24, высадив на тушинский аэродром десант с военной техникой.

Был спроектирован и изготовлен вертолет Як-24У (уширенный). Модификация Як-24У создавалась в рамках развития воздушно-десантных войск. Главное требование заключалось в придании вертолету способности перевозить внутри фюзеляжа всю номенклатуру военной техники ВДВ, включая самоходно-артиллерийские установки АСУ-57, масса полезной нагрузки увеличивалась вдвое – с 2 до 4 тонн. На внешней подвеске вертолет должен был обладать возможностью перевозить грузовые автомобили ГАЗ-51. Параллельно решались и чисто авиационные задачи по совершенствованию устойчивости и управляемости, целью которых было сделать вертолет, сравнимый по уровню пилотирования со спортивным самолетом.

Однако вертолет не получил должного распространения – этими машинами были вооружены лишь два вертолетных полка, а после выработки ресурса машины были сняты с вооружения и выведены в резерв.

*Тактико-технические характеристики вертолета Як-24*

Диаметр главного винта – 2х20,2 м; длина – 21,34 м; масса: пустого – 10 607 кг (нормальная взлетная – 14 270 кг; максимальная взлетная – 16 800 кг;



тип двигателя – 1 ПД Швецов АШ-82В, мощностью 2х1 725 л. с.; максимальная скорость – 173 км/ч; крейсерская скорость – 150 км/ч; дальность действия – перегоночная – 1 300 км (практическая – 650 км; с максимальной нагрузкой – 255 км); практический потолок – 5 000 м; статический потолок – 2700 м; экипаж – 3 человека; полезная нагрузка – 30 солдат или 18 больных на носилках (санитарный вариант) + 1 сопровождающий или 4 000 кг груза.

**Вертолет Ми-6.** Вертолет Ми-6 совершил первый полет в сентябре 1957 года и был в то время самым большим вертолетом в мире. В 1960 году Ми-6 был запущен в производство и стал первым в СССР серийным вертолетом с газотурбинными двигателями. Вертолет имел традиционную конфигурацию, был оснащен двумя легкоъемными крыльями небольшого размаха, которые на 20 процентов разгружали несущий винт в крейсерском полете.

В 1962 году Ми-6 установил 14 рекордов скорости и высоты полета с полезной нагрузкой, утвержденных Международной федерацией авиации, и четыре из них оставались непревзойденными вплоть до 1983 года. Базовый военнотранспортный вариант Ми-6А способен был перевозить 70 вооруженных солдат или до 90 гражданских пассажиров. При использовании вертолета в качестве санитарного в нем размещалось до 41 носилок и два медицинских работника. В грузовом варианте вертолет мог перевозить до 12 тонн полезной нагрузки.

Ми-6 имел классическую компоновочную схему: два газотурбинных двигателя общей мощностью 11 000 л. с. и фюзеляж с большой грузовой кабиной и задним грузовым люком. Несущий винт имел диаметр 35 метров.

Для обеспечения больших скоростей полета на вертолете Ми-6 была использована комбинированная несущая система с крылом, разгружающим несущий винт. Первый полет на Ми-6 был совершен 5 июня 1957 года<sup>7</sup>, а 30 октября этого же года на опытном вертолете Ми-6 был установлен международный рекорд подъема максимального груза 12 004 кг на высоту 2 432 м<sup>8</sup>.

В процессе совместных испытаний ВВС и Государственного комитета по авиационной технике, проводившихся в 1959–1963 годах, было установлено 16 международных рекордов. Эти рекорды сделали вертолет Ми-6 не только самым грузоподъемным, но и самым скоростным вертолетом в мире. В 1961 году за абсолютный рекорд скорости<sup>9</sup> американским вертолетным обществом конструкторскому бюро М. Л. Миля был присужден Международный приз имени И. И. Сикорского «как признание выдающегося достижения в развитии вертолетостроительного искусства».

В конце 1959 года началось серийное производство вертолетов Ми-6 на Ростовском вертолетном заводе, продолжавшееся по 1981 год, а также на заво-

<sup>7</sup> Летчик-испытатель Р. И. Капрэлян.

<sup>8</sup> Летчики Р. И. Капрэлян и Г. В. Алферов.

<sup>9</sup> Был установлен летчиком И. В. Лешиным на вертолете Ми-6 (320 км/ч).

де им. Хруничева в Москве. Всего было построено 860 вертолетов в военных и гражданских вариантах, поставленных советским вооруженным силам и гражданской авиации, а также за рубеж: во Вьетнам, Египет, Индию, Индонезию, Ирак, Китай, Перу, Польшу, Сирию и Эфиопию, в которых эти машины еще эксплуатируются. Также был разработан вариант вертолета, получивший наименование Ми-22 – воздушный пункт наблюдения с антенной на хвостовой балке.

#### *Тактико-технические характеристики вертолета Ми-6*

Диаметр главного винта – 35,00 м; диаметр хвостового винта – 6,30 м; длина – 33,18 м; высота – 9,86 м; масса: пустого – 27 240 кг (нормальная взлетная – 40 500 кг; максимальная взлетная – 42 500 кг); внутреннее топливо – 6 315 + 3 490 кг в дополнительных баках; тип двигателя – 2 ГТД Д-25В (ТВ-2БМ); мощность – 2х5 575 л. с.; максимальная скорость – 300 км/ч; крейсерская скорость – 250 км/ч; практическая дальность – 1 450 км; дальность действия – 620–1000 км; скороподъемность – 310 м/мин; практический потолок – 4 500 м; статический потолок – 2 500 м; экипаж – 5 чел; полезная нагрузка – 90 пассажиров или 70 вооруженных десантников, или 41 носилочный раненый и 2 сопровождающих, или 12 000 кг груза в кабине, или 9 000 кг на внешней подвеске; вооружение – возможна установка одного 12,7мм пулемета.

**Вертолет Ми-8.** Первый вариант вертолета Ми-8 с четырехлопастным несущим винтом был испытан в 1962 году. В октябре 1963 года начал проходить испытания второй вариант с пятилопастным несущим винтом, который в конце 1965 года был принят в серийное производство. Ми-8 превосходит вертолет Ми-4 по максимальной грузоподъемности в 2,5 раза и по скорости – в 1,4 раза.

Ми-8 оборудован противообледенительной системой. Система внешней подвески вертолета позволяет перевозить грузы массой до 3 000 кг. При отказе одного из двигателей в полете другой двигатель автоматически выходит на повышенную мощность, при этом горизонтальный полет выполняется без снижения высоты. Ми-8 оборудован автопилотом, обеспечивающим стабилизацию крена, тангажа и рыскания, а также постоянную высоту полета. Навигационно-пилотажные приборы и радиосредства, которыми оснащен вертолет, позволяют совершать полеты в любое время суток и в сложных метеоусловиях.

Вертолет, в основном, используется в транспортном (Ми-8Т) и пассажирском вариантах. Военный вариант Ми-8Т имеет пилоны для подвески вооружения (НУР, бомбы). Следующая военная модификация Ми-8ТВ имеет усиленные пилоны для подвески большого количества вооружения, а также пулеметную установку в носовой части кабины. За счет перестановки рулевого винта на левую сторону была увеличена его эффективность.

Транспортно-боевой вертолет Ми-8МТ появился в результате изучения опыта боевого применения вертолета в тяжелых условиях Афганистана. Вертолет предназначен для переброски по воздуху и десантирования войск, оружия и

боевой техники, участия в поисково-спасательных и транспортных операциях, эвакуации раненых. Установленное на вертолете вооружение и прицельные приборы позволяют использовать его для борьбы с танками и огневой поддержки сухопутных войск. Вертолет оснащен аппаратурой радиоэлектронной борьбы, имеет устройства для выброса ложных целей<sup>10</sup> и экранно-выхлопные устройства на двигателях. Силовая установка имеет систему автоматического поддержания оборотов несущего винта и систему синхронизации работы двигателей.

Благодаря этим системам, при выходе из строя одного из двигателей возможно продолжение полета с другим двигателем, выведенным на форсированный (чрезвычайный для двигателя ТВ3117ВМ) режим 2 200 л. с. На вертолете имеется вспомогательная силовая установка АИ-9В, предназначенная для питания воздушных стартеров двигателей при их запуске. Она же является источником тока при проверке агрегатов вертолета на земле, когда двигатели не работают. Эта установка обеспечивает воздушный запуск двигателей ТВ-311-7МТ на земле и на площадках, расположенных на высоте до 3 000 м над уровнем моря, и двигателей ТВ-311-7ВМ – до 4 000 м.

#### *Тактико-технические характеристики вертолета Ми-8мт*

Диаметр главного винта – 21,29 м; диаметр хвостового винта – 3,91 м; длина – 18,22 м; высота – 5,65 м; масса – пустого – 7 260 кг (нормальная взлетная – 11 100 кг; максимальная взлетная – 12 200 кг); внутренние топливо – 1 450 + 1 420 кг; тип двигателя – 2 ГТД Климов ТВ-211-7А (ТВ-311-7МТ); мощность – 2х1710 лс. (2х2 200 л. с.); максимальная скорость – 260 км/ч; крейсерская скорость – 225 км/ч; практическая дальность – 1 200 км; дальность действия – 465 км; практический потолок – 4 500 м; статический потолок – 1 900 м; экипаж – 23 человек; полезная нагрузка: 32 десантника или 12 носилок с сопровождающими, или 4 000 кг груза в кабине или 3 000 кг на подвеске.

После установки в пассажирской кабине вертолета Ми-8МТВ дополнительного топливного бака, вместимость вертолета сократилась до 16 человек с личным оружием.

Вооружение: один 7,62-мм или 12,7-мм пулемет. Боевая нагрузка – 1 000 кг на 4 узлах подвески: 46 ПУ УБ-1657 16х57мм или УБ-3257 32х57мм, или 4 250 кг бомбы, или 6 ПТУР "Малютка", или 4 ПТУР "Скорпион".

**Боевой вертолет Ми-24.** Разработка вертолета Ми-24 началась в 1967 году. Первый полет опытного образца состоялся в 1969 году, а в 1971 году на Арсеньевском авиационном заводе «Прогресс» начался серийный выпуск этой машины. Вертолет Ми-24 имеет несколько модификаций: Ми-24Д (1976 год), Ми-24В и Ми-24П (1980 год). Эти боевые машины выпускались на вертолетных заводах в Арсеньево и Ростове до 1991 года. Более чем за 20 лет было построено

---

<sup>10</sup> 6 кассет АСО-2В с 32 зарядами ППИ-26-1 каждая.

2 300 вертолетов, которые успешно эксплуатировались и поддерживали боевую мощь более 20 стран мира. В 1993 году на вооружении армии России состояло около 1 500 различных модификаций этих машин. К 1992 году серийный выпуск Ми-24 был прекращен, но вертолет еще долго будет оставаться в строю (хотя бы по причине того, что в ближайшей перспективе менять его нечем).

Несущая система Ми-24 создана на базе вертолета Ми-8, но имеет множество особенностей конструкции: несущий винт меньшего диаметра, но большей удельной нагрузки, лопасти имеют стеклопластиковую обшивку, многие элементы конструкции выполнены из алюминиевого сплава. На вертолете установлено полностью убирающееся в полете трехстоечное шасси, двигатели оборудованы системой для уменьшения инфракрасного излучения, на воздухозаборники установлены пылезащитные устройства. В грузовой кабине могут разместиться до восьми десантников. Вертолет широко применялся во время войны в Афганистане, Чечне, а также участвовал во многих локальных войнах по всему земному шару. Ми-24 широко экспортировался и продолжает поставляться во многие страны под маркой Ми-25 и Ми-35 (выпуск экспортных машин продолжает Ростовский вертолетный завод «Роствертол»). Рекорды Международной федерации авиации (FAI), установленные экспериментальным вариантом вертолета А-10, дают представление о его возможностях: 2 сентября 1978 года вертолет достиг скорости 368,4 км/час.

На Ми-24Д установлена кабина с тандемным расположением членов экипажа. Летчик находится в задней кабине и осуществляет управление вертолетом, а оператор – спереди и способен управлять системой вооружения. Фонари кабины выполнены из оргстекла с установкой системы герметизации и кондиционирования, позволяющей выполнять полеты в условиях радиационного и химического заражения. Вертолет Ми-24Д снабжен установкой УСПУ-24 с дистанционным управлением, оборудованной 12,7-мм четырехствольным пулеметом Як-Б12,7 с боекомплектom 1 400 патронов.

На Ми-24П с правой стороны фюзеляжа устанавливалась 30-мм двуствольная пушка ГШ-30. На внешних узлах подвески размещались 12 сверхзвуковых ПТУР «Штурм-В» или управляемые ракеты ближнего воздушного боя Р-60, блоки УБ-3257 или УБ-2057 с 57-мм неуправляемыми авиационными ракетами С-5 (32 или 20 штук) или блоки с НАР С-8 (80мм) или с НАР калибра 240-мм, пушечный контейнер УПК-23250 с пушкой ГШ-23, контейнеры с пулеметами или гранатометами АГ-17, до 1 500 кг бомб. Вертолет оснащен оптико-электронной обзорно-прицельной системой, приемником предупреждения о радиолокационном облучении, системой инфракрасных помех «Липа» и системой опознавания госпринадлежности. На вертолетах Ми-24 в 1975 и 1978 годах был установлен ряд мировых рекордов. В вооруженных силах России вертолеты

Ми-24 предполагается постепенно заменять на более современные машины Ми-28 и Ка-52.

*Тактико-технические характеристики вертолета Ми-24Д*

Диаметр главного винта – 17,3 м; диаметр хвостового винта – 3,91 м; длина – 17,51 м; высота – 6,5 м; масса пустого – 8 200 кг (нормальная взлетная – 11 200 кг; максимальная взлетная – 12 000 кг); внутреннее топливо – 1 500 кг + ПТБ (4х500 л); тип двигателя – 2хГТД ТВ-3117; мощность – 2х2 200 л. с.; максимальная скорость – 335 км/ч; крейсерская скорость – 270 км/ч; практическая дальность – 1000 км; дальность действия – 224 км; скороподъемность – 750 м/мин; практический потолок – 4 500 м; статический потолок – 1 500 м; экипаж – 2 человек; полезная нагрузка – до 8 солдат или 4 носилок.

Вооружение: один 12,7-мм четырехствольный пулемет Як-Б12,7 или 23-мм двуствольная пушка ГШ-23Л или 30-мм пушка ГШ-30. Боевая нагрузка – до 2 400 кг на 6 узлах подвески: 4 ПУ УБ-3257 НУР С5 или 2 ПУ УБ-208 НУР С8, и 4 ПТУР «Скорпион» или 12 ПТУР «Штурм-В» или УР Р-60, или контейнеры УПК-23250 с 23-мм пушкой ГШ-23Л и 250 патронами, контейнеры с пулеметами или 30-мм гранатометами, или 1 500 кг бомб малого калибра.

Возможна установка постановщика противопехотных мин ПФ-М1.

**Вертолет Ми-26.** Если не считать опытных экземпляров В-12, Ми-26 является самым тяжелым летающим вертолетом в мире. Он появился в начале 70-х годов и первоначально разрабатывался для обеспечения Аэрофлота машинами, способными перевозить грузы в необжитые регионы страны. Проектирование вертолета большой грузоподъемности потребовало создания совершенно нового несущего винта и системы трансмиссии. Первый полет опытный вертолет В-26 совершил 14 декабря 1977 года. Его общая внешняя компоновка была аналогична вертолету Ми-6: несущий винт был меньшего диаметра, но с восемью лопастями, силовая установка имела вдвое большую мощность, что позволило увеличить полезную нагрузку на 66 % по сравнению с вертолетом Ми-6. Это было продемонстрировано 3 февраля 1982 года, когда в числе прочих рекордов новый аппарат поднял общий вес (вертолет плюс полезная нагрузка) 56 768,8 кг на высоту 2 000 м. Доводка вертолета Ми-26 завершилась в 1983 году, а к 1985 году вертолет был введен в гражданскую и военную эксплуатацию.

Ми-26 имеет восьмилопастный несущий и пятилопастный рулевой винты. Лопasti несущего винта имеют стальной лонжерон, стеклопластиковый каркас и специальный наполнитель. Такая лопасть имеет массу 375 кг (на Ми-6 – 705 кг). Для защиты от эрозионного износа передних кромок лопастей впервые применены титановые противоабразивные оковки.

Высокая экономичность вертолета достигнута путем его аэродинамического совершенства и установкой двигателя Д-136, который по весовым характеристикам соответствует лучшим мировым образцам, а по удельному расходу

топлива не имеет себе равных в мире. На Ми-26 увеличены топливные баки, встроенные в конструкцию. Объем их увеличен с 8 600 л (на Ми-6) до 11 600 л, что позволяет увеличить дальность до 800 км.

Применение Ми-26 в боевой обстановке началось во время войны в Афганистане. Непосредственно в этой стране Ми-26 не базировались, но в северных районах работали машины 23-го авиационного полка Пограничных войск КГБ СССР, летавшие с территории Таджикистана. Они выполняли традиционные для тяжелых вертолетов задачи: перевозку различных грузов, доставку пополнения и эвакуацию раненых. В ходе таких заданий экипажам приходилось совершать посадки на площадки, расположенные в горах на высотах до 4 000 м. Боевых потерь не было, однако 18 октября 1985 года потерпел катастрофу Ми-26, которым управлял экипаж майора А. Н. Помыкина. Заправленный 10 тоннами керосина вертолет взлетел из Душанбе, должен был взять груз боеприпасов в поселке Московский и завершить рейс в афганском Калат-Хулебе. Но буквально над Московским произошла поломка трансмиссии хвостового винта, и машина практически потеряла управление. Помыкину удалось отвернуть от поселка и даже выполнить аварийную посадку, однако при этом вертолет сильно ударился о землю и полностью разрушился. Погиб бортмеханик Е. Малухин, другие члены экипажа получили тяжелые травмы. Командир экипажа был удостоен ордена Красного Знамени и после лечения смог вернуться в строй.

Ми-26 активно использовались и во время чеченских кампаний. Во время второй чеченской кампании 19 августа 2002 года при посадке в районе военной базы в Ханкале ракетой ПЗРК «Игла» был сбит вертолет Ми-26, буквально набитый людьми. В результате этой катастрофы погибло 120 человек.

В 1986 году вертолеты Ми-26 участвовали в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Учитывая всю серьезность сложившейся тогда ситуации, сотрудники МВ-3 разработали и оборудовали соответствующую модификацию всего за три дня. Летчики Ми-26 сбросили с тяжеловозов на дышавший смертью реактор и зараженную местность десятки тысяч тонн специальной жидкости и других защитных материалов.

После демонстрации в 1981 году Ми-26 на авиационном салоне в Ле-Бурже самым грузоподъемным вертолетом мира заинтересовались зарубежные заказчики. Первые четыре экземпляра воздушного гиганта закупила Индия. После развала Советского Союза тяжелые машины оказались, кроме Вооруженных Сил России, в армиях стран СНГ. Они также эксплуатируются в Северной Корее (два вертолета), Южной Корее (один), Малайзии (два), Перу (три). Эти машины так же участвуют в международных миротворческих операциях.

#### *Тактико-технические характеристики вертолета Ми-26*

Диаметр главного винта – 32,00 м; диаметр хвостового винта – 7,61 м; длина – 33,73 м; высота – 8,15 м; масса пустого – 28 200 кг (нормальная взлет-

ная – 49 600 кг; максимальная взлетная – 56 000 кг); внутреннее топливо – 12 000 л; тип двигателя – 2 ГТД Д136; мощность – 2х11 400 л. с.; максимальная скорость – 295 км/ч; крейсерская скорость – 255 км/ч; практическая дальность – 2 000 км; дальность действия – 800 км; практический потолок – 6 500 м; статический потолок – 1 800 м; экипаж – 5 человек.

Полезная нагрузка: 85 десантников или 60 раненых на носилках с 3 сопровождающими, или 20 000 кг груза в кабине, или 18 500 кг на внешней подвеске.

**Различия между ВДВ и ДШВ.** Многих интересует вопрос – входили ли десантно-штурмовые части в состав ВДВ? Если кратко – то нет, не входили. Десантно-штурмовые части входили в состав Главного командования СВ (ГК СВ). Означает ли это в данном случае, что военнослужащие десантно-штурмовых частей не воздушные десантники? Не означает. Организационная, административная принадлежность десантно-штурмовых частей к ГК СВ, просто является особенностью существовавшей советской военной организации. Находясь в подчинении ГК СВ десантно-штурмовые части непосредственно подчинялись командованию общевойсковых объединений – корпусов, армий, фронтов в военное время, военных округов и групп войск – в мирное.

Более того, с ними повторилась та же ситуация, что и с частями специального назначения – боевые части такие были, а войск таких не было. Было управление командующего танковыми войсками, мотострелковыми, но не было управления командующего десантно-штурмовыми войсками. Формально говоря, самих войск таких не было, как не было и войск специального назначения.

Такая ситуация сказывалась на десантно-штурмовых войсках самым неблагоприятным образом. Они стали пасынком сразу двух мачех – с одной стороны ВДВ, а с другой – ГК СВ. «Второсортное» (особенно это сказывалось в первые годы существования) положение в негласной внутриармейской иерархии приводило и к соответствующим неприятным последствиям: ухудшенным вниманием к проблемам, худшим снабжением, меньшим вниманием к комплектованию и обучению и т. д. В сознании офицеров и ВДВ, и СВ определение их в десантно-штурмовые части зачастую считалось «ссылкой» (пожалуй, кроме частей в группах войск – там все места, понятно, ценились выше).

В оперативном плане (боевое применение) – десантно-штурмовые части подчинялись командованию общевойсковых объединений – армий и фронтов (округов, групп войск). Разработкой способов и форм боевого применения подразделений десантно-штурмовых войск и их подготовки – управление боевой подготовки ГК СВ заведовало совместно с отделом БП командования ВДВ. Общие принципы боевого применения десантно-штурмовых войск лежали на совести Генерального штаба ВС СССР.

В декабре 1989 принимается решение о передаче десантно-штурмовых частей в административное и оперативное подчинение командования ВДВ. Это имело два противоположных по значимости следствия.

С одной стороны это сказалось положительно в том смысле, что десантно-штурмовые части таким образом обрели «родного отца» вместо подозрительного отчима и злой мачехи, а их статус сразу повысился и приобрёл «законный вид».

Но с другой стороны нарушилось тесное взаимодействие штабов десантно-штурмовых частей с ранее вышестоящими, а теперь неизвестно как относящимися, штабами общевойсковых объединений.

Десантно-штурмовые части, предназначенные к действиям в интересах общевойсковых объединений, перестали подчиняться их командованию, что, по нашему мнению, резко снизило эффективность их боевого применения.

Видимо наилучшим решением было бы такая схема подчинения: административно – командующему ВДВ (комплектование, разработка способов и форм действий, вооружение и военная техника, униформа и экипировка), оперативно (боевое применение) – командующим оперативным и оперативно-стратегическим объединениям, в интересах которых данное формирование предполагается использовать.

Впрочем, при начавшемся в 1989 году развале советских Вооружённых сил всё это уже играло мало роли.

Если для ВДВ, согласно устоявшемуся мнению, характерно их применение в форме крупномасштабных (12 десантных дивизии) воздушно-десантных операций (ВДО) с целями и задачами оперативного и оперативно-стратегического характера на большую глубину (до 100–150 км и более), то идея применения ДШВ лежит в области скорее чисто тактической или, максимум, оперативно-тактической.

Если для ВДВ вопрос организации взаимодействия с Сухопутными войсками (СВ) жёстко не стоит – они выбрасываются в интересах не менее чем фронта (группы фронтов), а то и Верховного Главнокомандования (ВГК), то для ДШВ – это очень насущно. Собственно говоря, ДШЧ даже не имеют своих целей, а только задачу (они действуют в рамках цели, поставленной их старшему начальнику – общевойсковому командующему. Эта «макроцель» и определяет «микроцель» десантных сил, определяет также и задачу, состав сил, способ применения).

Таким образом, можно выделить главную всеопределяющую особенность ДШЧ – их применение производится в соответствии с целями и задачами сухопутной общевойсковой командной инстанции, как правило, уровня армия – корпус, или, в некоторых случаях, даже дивизии. Чем иерархически младше командная инстанция, тем, как правило, меньше и масштаб привлекаемых де-



сантно-штурмовых сил. Если ВДВ действуют дивизиями, то ДШВ – ротами и батальонами, реже – бригадой (полком).

**Комплектование.** В ДШЧ военных округов большая часть офицеров была с в/ч округов: для одшб только командиров подбирали с ВДВ, остальных – с округов; в одшб групп войск к комбату добавлялся и замкомбата, а также, частично, и командиры рот. Для укомплектования вновь созданных частей, в 1979 года в военных училищах, готовящих офицеров для ВДВ, был увеличен набор, и с 1983–1984 гг. уже большая часть офицеров шла в ДШВ будучи подготовленной по программе ВДВ. В основном назначали в одшбр групп войск, реже – в одшбр округов, и еще реже – в одшб.

В 1984–1985 гг. была осуществлена перетасовка офицеров в группах войск – почти все офицеры заменились в ДШВ. Всё это увеличило процент офицеров ВДВ (плюс замены в Афганистане). Но при этом всегда наиболее подготовленные выпускники военных училищ и академий распределялись в ВДВ.

В отношении комплектования срочнослужащим солдатским составом на ДШЧ распространялись те же медицинские требования и прочие правила отбора, что и для ВДВ. Выделялся наиболее здоровый и физически развитый призывной контингент. Высокие требования отбора (рост – не ниже 173см; физическое развитие – не ниже среднего; образование – не ниже среднего, отсутствие медицинских ограничений) обуславливали достаточно высокие возможности при боевой подготовке.

В отличие от ВДВ, в которых имелась собственная большая «Гайжюнайская учебка» – 44я увдд; ДШВ комплектовались младшими командирами и специалистами, в основном закончившими учебные дивизии Сухопутных войск и в меньшей степени гайжюнайскими питомцами.

**Обмундирование и снаряжение.** В связи с тем, что ДШВ входили организационно в состав Сухопутных Войск, первоначально их обмундирование, снаряжение и нормы довольствия почти полностью соответствовало таковым в мотострелковых войсках. Командование не захотело обращать внимание на несоответствие ряда элементов общевойсковой формы и снаряжения десантной специфике, не учло оно и морального фактора.

В общем, до середины 1983 года весь личный состав ДШВ ходил в обычной форме мотострелков – правда, за совсем уж явным несоответствием стандартные вещмешки заменили на десантные рюкзаки РД-54.

Однако при этом случались и «неуставные» отходы от этого правила. Так, можно было видеть вздвэшные «птички» на красных петлицах, а увольнявшиеся с действительной службы старались раздобыть «нормальную» десантную форму – с тельняшкой и беретом – и в уже в таком виде ехать «на дембель». Для совершения парашютных прыжков выдавались так называемые «прыжковые» комбинезоны ВДВ.

Летом 1983 года было решено нормализовать ситуацию и перевести ДШВ на нормы снабжения и форму ВДВ, что и было сделано к весне следующего года почти повсеместно. И солдаты, и офицеры охотно надели голубые береты и тельняшки.

Для боевой обстановки можно обрисовать стандартный вид советского бойца десантника так. Нижнее бельё в т.ч. и тельняшка (майка, с длинным рукавом и тельняшка двойной вязки, т.е. утеплённая); т.н. «прыжковый» комбинезон зеленоватооливкового цвета; обтягивающий голову матерчатый шлем (зимой – утеплённый с подкладкой), сапоги с боковой шнуровкой (или, реже, с ремнями); наконец – камуфлированный КЗС (костюм защитный сетчатый) или специальный маскировочный костюм. Зимой, носился утеплённый костюм состоящий из короткой куртки и шаровар; всё цвета хаки.

Снаряжение (амуниция) – в зависимости от специальности. Обязательно для всех – рюкзак десантника РД-54. Кроме него, могли быть дополнительные общевойсковые под сумки для магазинов АК, под сумок для магазинов снайперской винтовки СВД, портпледы для переноски выстрелов к РПГ и др. Для парашютных прыжков использовались специальные чехлы под стрелковое оружие и грузовой контейнер ГК-30.

Также в середине 80-х годов, для снабжения ДШВ, был разработан транспортно-разгрузочный жилет БВД конструктивно напоминающий ГеДезэРовский десантный жилет. Однако он так и не поступил в войска в массовом порядке.

**Проблемы десантно-штурмовых войск.** Отечественные ДШВ имели много проблем как внутренних, так и со стороны. Одной из таких сторонних проблем, напрямую и наиболее сильно влиявших на боеспособность ДШВ, было обеспечение их авиационной компонентой, проще говоря – вертолётами.

Массово сформированные в 1979 году ДШЧ «второй волны» состояли только из наземного компонента – то есть в отличие от своих старших собратьев – бригад «первой волны» – вертолётные полки в их составе отсутствовали. Такую ситуацию можно попытаться объяснить следующим образом.

Во-первых, это противоречило доктрине применения вертолётов. Советское военное командование считало, что вертолётные полки являются средством оперативного и оперативно-стратегического объединения (армии и фронты). А значит, и организационно должны состоять в их составе для централизованного управления ими с концентрацией усилий по использованию на выбранном направлении.

Теоретически, видимо, верное стремление придать каждому объединению вертолётные силы, привело в действительности к распылению вертолётов по очень многочисленным в виду общей громадности СА объединениям. Тут надо было либо ликвидировать лишние (или не лишние?) объединения, либо лишать

часть из них существенного числа вертолётот, либо форсировать выпуск вертолётот, чтобы насытить ими войска по максимуму.

Во-вторых, производство вертолётот, как и любого другого вида вооружений, зависит от господствующей на данный момент доктрины. Те руководители, кто ратовал за поднятие в воздух части наземных сил, а значит, и за резкое увеличение количества необходимых для этого воздушно-транспортных средств, потерпели поражение в борьбе со сторонниками традиционной доктрины. И хотя выпуск вертолётот и возрос к началу 80-х гг., однако это было следствие, скорее, объективных предпосылок, объективного хода развития ВС страны, а не доктринальная этапная революция.

В-третьих, сам факт совмещения в тактическом соединении воздушного и наземного компонентов вызывал, по-видимому, у многих военных деятелей возражения – и не только субъективные, но и вполне обоснованные. Находясь в составе такого формирования, вертолётот фактически бы изымались из резерва командующего оперативным объединением, «привязываясь» исключительно к обеспечению действий ДШЧ.

Можно предположить, что высшее военное командование неправильно оценивало зависимость ДШВ от вертолётного обеспечения, считая его аналогичным обеспечению действий ВДВ самолётами ВТА, при этом не обращая внимания на специфику, выражающуюся в куда более тесном и обязательном симбиозе десанта с вертолётотами, без которого эффективность первого падает.

Тем более что по оперативным расчётам и опыту учений выходило, что порядка 70 % ресурса транспортных вертолётот предполагалось в любом случае задействовать для десантных задач. И что могло мешать использовать эти вертолётот, если они не участвуют в десантно-штурмовых операциях или в десантно-штурмовых действиях?

Наконец, в-четвёртых, как это принято считать, недостаточным было и количество самих вертолётот для того чтобы, как, например, американцы, оснастить все соединения, которым они могут пригодиться, да ещё и иметь резерв.

Однако тут, как нам кажется, много непонятного. А именно. Рассмотрим производство в СССР вертолётот Ми-8. По официальным данным в период с 1962 по 1997 годы их было изготовлено 11 000 единиц. Причём абсолютное большинство (до 90 %) в период 1966–1991 гг. По нашим подсчётам это значит, что в Вооруженные силы должно было быть поставлено в этот период не менее 5 500 этих вертолётот, только считая транспортные и транспортно-боевые модификации.

Официальных отечественных данных о парке Ми-8 в открытой печати нет. Авторитетный журнал «Military Balance» за 1991 год даёт количество транспортных и транспортно-боевых модификаций Ми-8 на 1990–1991 гг. соответственно 1 000 и 640 единиц.

Пусть потери в Афганистане и в катастрофах составили 400 единиц, пусть выведено из строя 1 000 машин, выработавших ресурс, но где ж тогда делись остальные 2 500 единиц?

Итак, десантно-штурмовые бригады теоретически, будучи идеальным средством при очаговом (нелинейном) характере боевых действий, из-за отсутствия в их составе придающего маневренность авиационного компонента резко снижали свои потенциальные возможности, становясь, по сути, частями лёгкой пехоты.

Принципиальным выходом из сложившегося положения могло бы служить создание особых оперативно-тактических соединений – воздушно-штурмовых корпусов бригадно-полкового состава – подчиняемых в военное время фронтовым управлениям.

Это соединение включало бы наземный компонент (ДШЧ из состава СВ или ВДВ) и воздушный вертолётный компонент (из состава АСВ). Такая схема построения позволила бы достигнуть высокой боевой эффективности и при этом всем заинтересованным ведомствам «остаться при своих баранах».

Рассмотрим на примере, как предполагалось распределять вертолёты для ДШВ. В качестве исходных принимаем типовые условия – фронтовая наступательная операция четырех армий. В составе группировки один транспортно-боевой вертолетный полк (отбвп), шесть боевых вертолетных полка (обвп), а также одна отдельная десантно-штурмовая бригада (3-батальонная) и три отдельных десантно-штурмовых батальона. Кроме того, в каждой из общевойсковых дивизий по одному мотострелковому батальону обучено действиям в составе ТакВД<sup>11</sup>.

Анализ возможного содержания операции и характерных для воздушных десантов задач в ходе неё показывают, что в рамках ДШД за 10 суток может потребоваться высадить одшбр в качестве ОТВД и восемьдесят ТакВД в составе одшб и усиленных мсб.

Средние нормы выделения транспортно-десантных вертолетов составляют: ОТВД до четырех полковых вылетов (п/в) отбвп<sup>12</sup>; ТакВД в составе одшб – один п/в отбвп; усиленного мсб – один п/в отбвп без эскадрильи (вэ). Кроме то-

<sup>11</sup> Пример предлагается на анализе материалов различных КШУ (КШВИ), проводимых в ВАФ, а затем и в Общевойсковой академии.

<sup>12</sup> Здесь необходимо обратить внимание на то, что наличие в одшбр одного из батальонов на бронетехнике резко увеличивало необходимый наряд вертолётов на перевозку и, прежде всего, тяжёлых Ми-6А. Перевозка около 60 единиц БТТ занимала львиную долю в общем количестве вертолётно-вылетов Ми-6А и реально эскадрильям Ми-6 потребовалось бы сделать больше вылетов. Только массовое производство вертолётов Ми-26, способных принять на борт 2 единицы БТТ класса БМД/БТРД (для Ми-6А только 1 единица) меняло ситуацию в лучшую сторону. Вообще вызывает сомнение возможность переброски всей БТТ дшб вертолётами Ми-6А.

го, необходим наряд боевых вертолетов сопровождения. Расчётный состав: отбвп – 40 Ми-8Т/МТ, 20 Ми-6А; обвп – 40 Ми-24В/П и 20 Ми-8Т/МТ.

Излишне доказывать, что высадка ОТВД тремя рейсами, не говоря уже о четырех, равносильна самоубийству. Необходимо обеспечить переброску не более чем двумя рейсами (эшелонами). И тут не обойтись без изъятия на период его действий транспортно-боевых вертолетов из состава обвп (суммарно на 12 п/в), то есть придется оставить их без в/э Ми-8Т/МТ.

Продолжительность высадки ОТВД в два рейса составляет, как правило, 12–16 часов. С учетом последующей подготовки вертолетов только через сутки можно рассчитывать на их повторные действия (в том же Афганистане вертолётчики делали и куда больше вылетов, но – расчёты делались, исходя только из двух вылетов в сутки).

В течение указанного времени обвп остаются без в/э Ми-8 и поддерживают войска без их участия. Если в течение тех же суток требуется высадить еще хотя бы один–два ТакВД в составе батальона, то практически все обвп остаются без транспортно-десантных вертолетов.

С учётом продолжительности операции и времени восстановления боеспособности одшбр повторная высадка ОТВД практически не осуществима. В оставшиеся девять суток операции возможна высадка ещё восьми-девяти ТакВД в составе одшб/ус.мсб.

Однако современный опыт свидетельствует: до 30 % летного ресурса транспортных вертолётчиков придется расходовать на решение задач, не связанных с десантированием. Следовательно, использовать десанты смогут лишь армии на направлении главного удара.

Это считалось приемлемой нормой для децентрализованного применения ТакВД. Хотя и не совсем. Все же приходилось привлекать для высадки ДШВ также и транспортные самолёты ВТА ВВС – в основном Ан-12. Это создавало дополнительные неудобства. Так, дшб на БТТ приходилось самостоятельно следовать в такой исходный район десантирования, где имелись аэродромы, способные обеспечить подъём самолётов с десантом на борту.

Определённой проблемой была и приспособленность отечественных вертолётчиков семейства Ми-8 и Ми-6 к десантно-штурмовым действиям и шире, к воздушному десантированию вообще.

Таким образом, можно выделить главную всеопределяющую особенность ДШЧ – их применение производится в соответствии с целями и задачами сухопутной общевойсковой командной инстанции. Чем иерархически младше командная инстанция, тем, как правило, меньше и масштаб привлекаемых ДШ сил.

Если ВДВ действуют дивизиями, то ДШВ – ротами и батальонами, реже – бригадой. Таким образом, отличия ДШВ от ВДВ носят довольно формальный

характер, связанный не с военной необходимостью, а скорее, с господствующими на определённом этапе теоретическими воззрениями руководства. ДШВ точно такие же десантные войска (силы) как и ВДВ, хотя в СССР в 1968–1989 гг. они и не входили организационно в состав ВДВ.

Следовательно, советские ДШВ скорее партнеры воздушно-десантных войск, чем конкуренты. Просто каждый из них выполняет в целом общие функции, а в частности – специфические, присущие только им. Но, при правильном подходе, они могут не только дополнять друг друга, но и осуществлять взаимозаменяемость.

## ГЛАВА 6. РОССИЙСКИЕ ВДВ С 1991 ГОДА ПО НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ (НА ПУТИ К ЗРЕЛОСТИ)

При разделе Советской Армии, практически каждая из бывших республик, пожелала иметь в составе своих вооружённых сил десантные части, но большая часть их досталась России.

Тем не менее некоторая часть десантных частей и соединений уже бывшей Советской Армии отошли Украине, Беларуси, Узбекистану, Казахстану, Таджикистану. Десантники из групп войск за рубежом и из Прибалтики были выведены на территорию России.

Десантные части и соединения вновь образованной Российской армии практически повторяли аналогичные части и соединения Советской Армии:

- воздушно-десантные войска вместе с вошедшими в них отдельными воздушно-десантными бригадами и батальонами окружного подчинения;
- разведывательно-десантные роты и разведывательно-десантные батальоны Сухопутных войск;
- соединения, части и подразделения специального назначения ГРУ ГШ;
- комендатуры и роты десантного обеспечения Военно-воздушных сил.

Все они могли применяться в воздушном десанте на территорию противника.

В первые годы независимости Вооружённые силы, как и всё российское общество, не избежали беспорядка и развала. Проводились многочисленные реформы, которые, совместно с кадровыми назначениями и отставками, должностных лиц в Минобороны только увеличивали хаос.

В результате ряда реформ и сокращений из состава воздушно-десантных войск в несколько этапов были выведены воздушно-десантные бригады обратно в подчинение командующим округами – эти бригады снова стали отдельными десантно-штурмовыми. Множество частей были сокращены, другие были переформированы, третьи переданы в другое подчинение...

Разумеется, для мобильных, хорошо подготовленных и укомплектованных войск быстро нашлась работа в армии России. Они использовались почти во всех горячих точках. Стали они и участниками обеих чеченских войн. В боевых действиях в Чечне приняли участие все соединения и части ВДВ. В самой республике постоянно находилась группировка в несколько тысяч десантников.

Приобретенный в чеченских войнах опыт серьезно повлиял на дальнейшую судьбу ВДВ. За несколько лет боевых действий их специфическая и дорогостоящая воздушно-десантная подготовка так и осталась невостребованной. В основном десантники применялись как элитная мотопехота. Вместе с мотострелками они участвовали в штурмах и зачистках населенных пунктов, держали оборону, дежурили на блокпостах.

В 2005 году все части ВДВ были выведены из Чечни в места постоянной дислокации, а в 2006 году покинул ее и спецназ ВДВ. Это позволило заняться давно запланированным реформированием воздушно-десантных войск.

В настоящее время российские десантники подготовлены и обучены, имеют на вооружении современную боевую технику и в любой момент готовы выполнить любое задание командования.

Так, например, в 1992 году Воздушно-десантные войска обеспечили эвакуацию российского посольства из города Кабула (Республика Афганистан).

На базе Воздушно-десантных войск был сформирован первый российский батальон миротворческих сил ООН в Югославии.

С 1992 по 1998 годы парашютно-десантный полк выполнял миротворческие задачи в Республике Абхазии.

В период 1994–1996 и 1999–2004 годы все соединения и воинские части Воздушно-десантных войск участвовали в боевых действиях на территории Чеченской республики. За мужество и героизм звания Героя России были удостоены 89 десантников.

В 1995 году на базе соединений Воздушно-десантных войск были сформированы миротворческие контингенты в Боснии и Герцеговине, а в 1999 году – в Косово.

К концу 90-х годов в составе Воздушно-десантных войск осталось четыре воздушно-десантных дивизии, одна воздушно-десантная бригада, учебный центр и части обеспечения.

Еще в 2002 году на базе 76-й ВДД начался эксперимент по переводу ее на контрактный способ формирования. Впоследствии она стал образцом для перевода на контракт не только десантников, но и соединений сухопутных войск. Принятая программа развития ВДВ на 2006–2010 годы предусматривала перевод на профессиональную основу и остальных соединений и полков ВДВ. Уже к концу 2007 года все соединения, кроме 106-й дивизии, были на 90 % укомплектованы контрактниками<sup>1</sup>.

Еще одним важнейшим новшеством реформы стало то, что в 2006 году дивизии получили свою специализацию. Две дивизии остались воздушно-десантными, способными осуществить десантирование парашютным способом со всей техникой. Две другие дивизии и одна отдельная бригада были преобразованы в десантно-штурмовые, причем одна из них, 7-я дивизия, получила горную специализацию (оставшуюся, правда, в основном на бумаге). В таких дивизиях к высадке на парашютах с боевой техникой готовился только один батальон в каждом полку. Предусматривалось, что остальные батальоны должны перебрасываться самолетами и высаживаться вместе с техникой на аэродромах.

---

<sup>1</sup> Но этот эксперимент не удался. С ним расстались в 2010 году. С 2012 года, после 2-3-кратного увеличения денежного довольствия, к нему вернулись снова.



Вместе с тем сохранялась возможность десантирования личного состава с парашютами без боевой техники. Важным отличием десантно-штурмовых батальонов от воздушно-десантных стало введение в их штат самоходной артиллерии, что значительно повышало огневую мощь при автономных действиях.

Так, с 2005 года в Воздушно-десантных войсках сформированы три компонента:

1) воздушно-десантный (основной) компонент – две воздушно-десантные дивизии (98 гв. вдд и 106 гв. вдд двухполкового состава);

2) десантно-штурмовой компонент – два десантно-штурмовых соединения (76 гв. дшд двухполкового состава и 31 гв. одшбр трехбатальонного состава);

3) горный компонент – 7 гв. десантно-штурмовая дивизия (горная).

С 2005 года подразделения соединений и воинских частей ВДВ принимают активное участие в совместных учениях с подразделениями вооруженных сил Китая, Индии, Узбекистана, Белоруссии, Германии, Казахстана.

В августе 2008 года воинские части ВДВ приняли участие в операции по принуждению Грузии к миру<sup>2</sup>.

Два соединения Воздушно-десантных войск (98-я гвардейская воздушно-десантная дивизия и 31-я отдельная гвардейская десантно-штурмовая бригада) вошли в состав КСОР.

В конце 2009 года на базе отдельных зенитно-ракетных артиллерийских дивизионов в каждой дивизии сформированы отдельные зенитно-ракетные полки. На первоначальном этапе на вооружение поступили системы ПВО сухопутных войск, в дальнейшем они будут заменены на десантируемые системы. В 2012 году в составе дивизий планируется сформировать третьи десантные полки.

В 2010 году десантники выполняли специальные задачи по усилению охраны российской авиабазы Кант на территории Киргизии.

В 1989–1990 гг. в состав Воздушно-десантных войск СССР были включены отдельные десантно-штурмовые бригады и отдельные десантно-штурмовые батальоны. Часть этих бригад были тут же расформированы, а остальные переформированы по новым штатам в отдельные воздушно-десантные бригады.

В таком виде они и перешли в состав Российской Армии. Однако руководство МО считало, такие большие десантные войска России были не нужны и, начиная с 1996 года, овдбр стали потихоньку расформировывать<sup>3</sup>.

Из бригад остались 83-я овдбр и 11-я овдбр, которые были выведены из состава ВДВ и отошли, как и прежде, в подчинение Командующему округом.

<sup>2</sup> Десантники действовали на Осетинском и Абхазском направлениях\

<sup>3</sup> 56 гв. овдбр была переформирована в 56 гв. дшп и уже как полк вошла в состав 20-й мотострелковой дивизии. 21 овдбр вошла в состав 7-й гв. вдд как 247 пдп.

В результате этих мероприятий они снова стали отдельными десантно-штурмовыми.

В 2009 году было объявлено о том, что в результате военной реформы планируется развернуть в каждом военном округе десантно-штурмовую бригаду.

Согласно этим планам 56 гв. дшп был выведен из состава 20-й мсд и развернут в бригаду с сохранением прежнего наименования – 56 гв. одшбр.

Кроме того, в состав танковых и мотострелковых дивизий, как и в Советской Армии, входили отдельные разведывательные батальоны, одна из рот которых – разведывательно-десантная рота – была предназначена для глубинной разведки и диверсий в тылу врага в полосе действия данной дивизии. Предполагалась их доставка в тыл противника, в том числе и парашютным способом.

В результате реформ в Российской Армии, начатых в 2009 году, дивизии были преобразованы в бригады, соответственно батальоны в роты. К сожалению, разведывательно-десантным ротам в новом штате места не нашлось.

В полках и дивизиях военно-транспортной авиации ещё в советские времена существовали подразделения, которые предназначались для обеспечения высадки десанта на территорию противника. Бойцы этих подразделений десантировались в первую очередь вместе с разведкой ВДВ.

В Российской Армии в этом плане ничего не изменилось: и КДО<sup>4</sup>, и РДО<sup>5</sup> оставались в составе ВТА. Но из-за своей малочисленности и кадрового некомплекта практически не применялись на учениях с участием ВДВ.

Таким образом, за последние 20 лет воздушно-десантные войска России потеряли лишь одну из пяти дивизий, оказавшихся на территории РФ после распада Советского Союза (104-я дивизия ВДВ в 1998 году была реорганизована в 31-ю отдельную бригаду). Остальные дивизии лишились по одному из воздушно-десантных полков. Тем не менее современные ВДВ остаются внушительной силой. Они состоят из двух воздушно-десантных (98-я и 106-я) и двух десантно-штурмовых дивизий (7-я и 76-я), десантно-штурмовой бригады, двух отдельных полков, учебного центра, частей обеспечения. Численность ВДВ достигает 35 тыс. человек.

Для подготовки реформируемых ВДВ были обновлены и усовершенствованы полигоны всех соединений, интенсифицирована боевая подготовка. В сочетании с переходом на профессиональную основу это положительно сказалось на их боеспособности.

Экзаменом для обновленных ВДВ стал конфликт с Грузией в августе 2008 года. В нем оказалось задействовано несколько тысяч десантников из состава четырех соединений (из пяти имеющихся). За все время войны они не совершили ни одного прыжка с парашютом, но тем не менее на практике под-

---

<sup>4</sup> Комендатуры десантного обеспечения.

<sup>5</sup> Роты десантного обеспечения.

твердили свою высокую мобильность и эффективность. После начала Грузией боевых действий менее суток потребовалось для переброски на 2 000 км из Пскова на аэродром Беслана батальонных тактических групп 104-го и 234-го десантно-штурмовых полков 76-й дивизии со штатной техникой.

В результате эти батальоны оказались в Южной Осетии быстрее 42-й мотострелковой дивизии из Чечни, поднятой по тревоге одновременно с десанниками. Опереждали они даже часть сил 19-й мотострелковой дивизии, расположенной совсем близко от района боевых действий – в Северной Осетии. С началом российского наступления именно десантные батальоны стали авангардом наступающей российской армии.

Важнейшую роль воздушно-десантные войска сыграли на абхазском направлении. В непосредственной близости от Абхазии у России не было крупных общевойсковых сил. Поэтому для наращивания российской группировки после начала войны были в полной мере использованы возможности ВДВ. Начиная со вторых суток конфликта, по воздуху, железной дороге и морю туда было переброшено восемь десантных батальонов. Всего за пять суток в Абхазии оказалось развернуто сводное соединение, почти соответствующее воздушно-десантной дивизии.

В условиях отсутствия сплошной линии фронта и дезорганизованности противника десантники успешно провели несколько наземных рейдов по грузинским тылам. В ходе них были захвачены крупные военные базы в Гори и Сенаки, главная военно-морская база Грузии в Потти вместе с частью грузинского флота. В грузинской кампании в полной мере проявились достоинства новой системы комплектования и подготовки. Десантники выгодно выделялись на фоне коллег из сухопутных войск лучшей экипировкой и дисциплиной, тактической и огневой подготовкой, смелыми и инициативными действиями.

В то же время из-за краткосрочности и специфических особенностей конфликта с Грузией достоинства дивизионной схемы организации ВДВ в нем не проявились. Ни один полк или дивизия не были переброшены в зону конфликта в полном составе. Группировка ВДВ действовала отдельными батальонными тактическими группами.

Тем не менее высокая оценка действий этих группировок в войне руководством вооруженных сил России позволила командованию ВДВ отстоять необходимость сохранения дивизионной структуры, хотя имелись планы преобразования дивизий в бригады по образцу сухопутных войск<sup>6</sup>. Имевшиеся планы по сокращению ВДВ также были отменены. Более того, штатную структуру дивизий решили усилить за счет формирования в них зенитного ракетного полка.

---

<sup>6</sup> В настоящее время этот вопрос опять стал рассматриваться в печати, но это уже отдельная тема.

В итоге этих послевоенных реформ сейчас все дивизии ВДВ имеют унифицированную структуру и включают в себя два парашютно-десантных или десантно-штурмовых полка, артиллерийский полк, зенитный ракетный полк, инженерно-саперный батальон, батальон связи, ремонтно-восстановительный батальон, батальон материального обеспечения, аэромобильный медицинский отряд, а также иные части обеспечения.

К сожалению, не удалось сохранить преимущественно контрактный способ формирования ВДВ. В рамках общего увеличения доли солдат срочной службы они стали направляться и в ВДВ и к настоящему времени составляют около 60 % от их общего количества. Это не могло не вызвать снижения уровня боеготовности<sup>7</sup>.

Чтобы частично компенсировать эту проблему, в каждом из пяти соединений ВДВ выделено по одному батальону первоочередного применения. Они комплектуются преимущественно контрактниками, имеющими опыт боевых действий, и в первую очередь оснащаются новой техникой. Четыре из пяти таких батальонов находятся в постоянной готовности к применению в течение нескольких часов.

При очевидных достоинствах такой схемы у нее имеются и недостатки. Концентрация профессионалов в отдельных батальонах ведет к укомплектованию остальных преимущественно солдатами срочной службы. Из-за этого становится заметен разрыв в уровне подготовки батальонов внутри дивизии или бригады. В случае крупного конфликта, в котором потребуется применить сразу более чем четыре батальона ВДВ, эта разница неизбежно проявит себя.

Еще с середины 90-х годов воздушно-десантные войска рассматриваются как основа универсальных мобильных сил. В настоящее время обсуждается возможность формирования таких сил из ВДВ, десантно-штурмовых бригад, находящихся в подчинении стратегических командований, и легких бригад сухопутных войск. Однако конфликт с Грузией выявил недостатки нынешнего облика воздушно-десантных войск как возможной основы таких мобильных сил. Война стала напоминанием, что мобильные силы могут столкнуться не только с легковооруженными повстанческими формированиями, как в Афганистане и Чечне, но и с регулярными армиями, имеющими, в том числе, и тяжелое вооружение. Хотя в Грузии противник не сумел эффективно использовать имеющиеся в его распоряжении ресурсы, надеяться, что так будет и в возможных будущих конфликтах, нельзя. Необходимость наращивать боевые возможности ВДВ, повышать их огневую мощь, противотанковые возможности, совершенствовать средства ПВО при сохранении мобильности сохраняется.

---

<sup>7</sup> В основном из-за качества призывников и уменьшения сроков службы до одного года.

Эта задача требует перевооружения ВДВ с устаревшей и изношенной техники на более современные образцы. Закупки БМД-3, БМД-4, другой техники на их базе, САУ «Спрут-СД» были обещаны еще в самом начале реформы. Но действительно массовые поставки начались лишь после войны с Грузией, в которой ВДВ были вынуждены обходиться устаревшими БМД-1, БМД-2 и САУ «Нона-С». Сейчас ведутся работы по выбору унифицированного шасси, на базе которого можно будет создать не только БМД и бронетранспортеры, но и различные вспомогательные машины, такие как аэромобильные комплексы ПВО. ВДВ в тесном контакте с промышленностью занимается и испытанием беспилотных летательных аппаратов<sup>8</sup>.

Важной проблемой, снижающей мобильность ВДВ, является сокращение парка военно-транспортной авиации. В настоящее время российские ВВС способны за один раз перевезти не более одного полка ВДВ с техникой. Это существенно затрудняет переброску десантников на дальние расстояния. Заявлено, что к 2020 году будет обеспечена возможность разовой переброски авиацией не менее чем бригады. Однако для этого требуется существенное обновление и наращивание численности самолетного парка.

Кроме того, командование ВДВ уже несколько лет ратует за введение в состав десантно-штурмовых дивизий и бригад боевых и транспортно-боевых вертолетов. Ранее из-за дефицита вертолетов его запросы оставались невыполненными. В связи с новыми планами массовых закупок вертолетов для армии принято решение обеспечить ими и десантно-штурмовые части. Введение в их состав собственных вертолетов позволит значительно увеличить гибкость применения ВДВ и значительно расширит их боевые возможности как мобильных сил.

---

<sup>8</sup> По последней информации Президент только на эти цели пообещал выделить 200 млрд рублей.

## **ГЛАВА 7. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВДВ РОССИИ (РАЗВИТИЕ НА НАУЧНОЙ ОСНОВЕ, С УЧЕТОМ ВОСЬМИДЕСЯТИЛЕТНЕГО ОПЫТА)**

Направления, связанные с совершенствованием Вооружённых Сил РФ, определены в Концепции строительства и развития Вооружённых Сил Российской Федерации на период до 2020 года. Она была утверждена Президентом России 19 апреля 2010 года.

Основными из приоритетов в воздушно-десантных войсках являются:

- повышение качества подготовки войск с учётом межвидового характера современных войн и вооружённых конфликтов;
- перевооружение на современные образцы вооружения, военной и специальной техники.

Коренные изменения военно-политической обстановки в мире, происшедшие в последние годы, повлекли за собой принципиальный пересмотр и уточнение взглядов на обеспечение военной безопасности государства, формы, способы и средства её достижения. Реально оценивая положение России, размеры её территории, протяжённость границ, нынешнее состояние Вооружённых сил, следует исходить из необходимости иметь развёрнутые группировки войск, которые гарантированно обеспечивали бы безопасность России на всех стратегических направлениях.

В связи с этим резко возрастает значение мобильных сил, способных в угрожаемый период в кратчайшие сроки перемещаться по воздуху на любое стратегическое направление в границах Российской Федерации, обеспечить прикрытие участков государственной границы и содействовать своевременному развёртыванию и созданию группировки Сухопутных войск, выполнять задачи по пресечению вооружённых конфликтов и стабилизации обстановки в удалённых регионах России.

В настоящее время основными задачами Воздушно-десантных войск являются:

- в мирное время – проведение самостоятельно миротворческих операций или участие в многосторонних акциях по поддержанию (установлению) мира по решению ООН, СНГ в соответствии с международными обязательствами Российской Федерации;
- в угрожаемый период – усиление войск прикрытия государственной границы, участие в обеспечении оперативного развёртывания группировок войск на угрожаемых направлениях, выброска парашютных десантов в труднодоступные районы; усиление охраны и обороны важных государственных объектов; борьба со специальными войсками противника; содействие другим войскам и органам

безопасности в борьбе с терроризмом и в иных действиях в целях обеспечения национальной безопасности Российской Федерации;

- в ходе военных действий – высадка различных по составу и предназначению воздушных десантов и ведение боевых действий в тылу противника по захвату и удержанию, выводу из строя или уничтожению важных объектов, участие в разгроме либо блокировании группировок противника прорвавшихся в оперативную глубину наших войск, а также в блокировании и уничтожении высадившихся воздушных десантов.

Таким образом, воздушно-десантные войска представляют собой ту основу, на базе которой можно развернуть в будущем универсальные мобильные силы. Верховный Главнокомандующий в ряде документов и поручений потребовал от Правительства и Министерства обороны при разработке планов военной реформы предусмотреть развитие ВДВ. В частности, обеспечить их укомплектованность личным составом, вооружением и техникой, готовность к немедленным действиям, не допустить утраты ведущих позиций России в разработке вооружения и военной техники для ВДВ.

Командованием и штабом Воздушно-десантных войск разработан замысел их дальнейшего строительства, предусматривающий развитие ВДВ как самостоятельного рода войск ВС РФ, способного в короткие сроки привести свои части и подразделения в боевую готовность для выполнения задач по прямому предназначению.

Совершенствование организационно-штатной структуры ВДВ, оснащение их новыми образцами вооружения и техники позволили бы значительно увеличить боевые возможности войск. На базе БМД-3 разрабатывается и испытывается более 20 образцов вооружения и военной техники для ВДВ, что позволяет создать новые семейства вооружения и военной техники с боевой массой от 12,9 до 18 тонн и с тактико-техническими характеристиками, не уступающими по боевой мощи аналогичным образцам вооружения Сухопутных войск.

## **7.1 Предназначение воздушно-десантных войск и их организация**

Воздушно-десантные войска – род войск Вооруженных Сил, являющийся средством ВГК, предназначенный для охвата противника по воздуху и выполнения задач в его тылу по нарушению управления войсками, захвату и уничтожению наземных элементов его высокоточного оружия, срыву выдвижения и развертывания резервов, нарушению работы тыла и коммуникаций, а также по прикрытию (обороне) отдельных направлений, районов, открытых флангов, блокированию и уничтожению высаженных воздушных десантов и прорвавшихся группировок противника и других задач.

Организационно Воздушно-десантные войска состоят из воздушно-десантных дивизий и десантно-штурмовых соединений и частей, частей и подразделений

специальных войск (разведывательных, связи, авиационных, технического обеспечения), частей и организаций тыла, других частей и организаций.

Воздушно-десантная (десантно-штурмовая) дивизия является основным общевойсковым тактическим соединением воздушно-десантных войск. Она состоит из двух (трех) парашютно-десантных полков, вооруженных боевыми машинами десанта (БМД), артиллерийского полка, отдельного зенитно-ракетного артиллерийского дивизиона, частей и подразделений боевого (обс, орб (орр), оисб, обдо (ород), роты РХБЗ, комендантской роты, авиаэскадрильи), технического (орвб) и тылового обеспечения (обмо, ДОС, аэромобильный госпиталь).

Современная воздушно-десантная дивизия представляет собой высококомбинированное соединение, обладающее большим боевым потенциалом. Она способна вести успешные боевые действия с противником, оснащенным танками, самолетами, боевыми вертолетами и другими современными средствами ведения боя.

Всего в дивизии имеется от 6,5 до 8 тысяч человек, боевых машин десанта (БМД) – 208 (312), БМД 1КШ – 18 (36), бронетранспортеров (БТР-Д) – 112 (169), 120-мм самоходных артиллерийских орудий (САО) 2С9 – 54 (72), 122 мм Г-12, БМ ПТУР «Робот» – 27 (36), спаренных зенитных установок ЗУ-23 – 36, ПЗРК «Стрела-3» («Игла») – 128 (192), РПГ-7д1 – 318 (477), РПО – 192 (288), около 600 (900) радиостанций, более 1 067 (1 600) различных автомобилей, 14 военно-транспортных самолетов Ан-2, один вертолет Ми-9-ВзПУ.

Примерно такое же количество личного состава, техники, материальных средств было десантировано посадочным способом на аэродромы Кабул и Баграм за 47 часов, при этом потребовалось 212 военно-транспортных самолетов различных типов. При десантировании на боевое применение дивизии парашютным способом потребуется 360–400 самолетов ИЛ-76.

При оптимальном использовании боевых возможностей дивизия может овладеть двумя–тремя (тремя–четырьмя) объектами в тылу противника, обороняемыми мотопехотным батальоном каждый, в дальнейшем, занимая район обороны до 20 километров по фронту и 20 км в глубину в зависимости от обстановки, отразить наступление до бронетанковой дивизии противника. Продолжительность самостоятельных боевых действий дивизии в тылу противника при условии, что, начиная со 2–3 суток, ей будет осуществляться дополнительная подача материальных средств, может составить пять суток, а иногда и более.

Воздушно-десантная (десантно-штурмовая) бригада является общевойсковым, тактическим соединением ВДВ. Она состоит из трех парашютно-десантных батальонов, гаубичного артиллерийского дивизиона, противотанковой батареи, зенитной ракетно-артиллерийской батареи и подразделений боевого, технического и тылового обеспечения (разведывательная рота, рота связи, инженерно-саперная рота, рота десантного обеспечения, ремонтная рота, медицинская рота, рота материального обеспечения, комендантский взвод, оркестр.



Всего в бригаде: личного состава – 2340 человек; 122 мм Г – 18; 82 мм М – 36; ПКМ – 13; ПТУР – 66, в том числе «Фагот» – 30; «Метис» – 36; СПГ-9 – 18; РПО А – 9/108; РПГ-7д – 164; АГС-17 – 18; ЗУ-23 – 6; ПЗРК – 68; радиостанций автомобильных – 9; автомобилей – 389.

Имеющимися силами и средствами бригада может уничтожить 2–3 объекта в тылу противника, обороняемых мотопехотной ротой каждый, а в дальнейшем оборонять район до 10 км по фронту и 10 км в глубину, при этом отразить наступление до мотопехотной бригады противника. Продолжительность самостоятельных боевых действий в тылу противника может составить до 3 суток. Десантирование бригады осуществляется, как правило, вертолетами.

Воздушно-десантные войска способны решать следующие задачи:

*в мирное время:*

- поддерживать состояние боевой и мобилизационной готовности соединений и воинских частей на уровне, обеспечивающем их готовность к выполнению задач по предназначению;

- содержать вооружение и военную технику, запасы материальных средств в исправном состоянии и установленных нормах; качественно и в полном объеме выполнять планы и программы боевой и мобилизационной подготовки, воспитывать личный состав соединений и воинских частей.

Кроме того, соединения и части Воздушно-десантных войск должны быть готовыми к проведению специальных действий и выполнению задач по участию в мероприятиях по планам противодействия международному терроризму, предотвращении и пресечении диверсий и террористических актов; осуществлению миротворческих функций самостоятельно или в составе коллективных миротворческих сил; оказанию помощи органам государственной власти, органам местного самоуправления и населению при ликвидации последствий аварий, катастроф и стихийных бедствий; оказанию содействия другим войскам в выполнении задач, определенных законодательством Российской Федерации;

*в угрожаемый период:*

- участвовать в прикрытии государственной границы на потенциально опасных направлениях во взаимодействии с пограничными войсками ФСБ Российской Федерации, соединениями и воинскими частями постоянной готовности для обеспечения оперативного развертывания войск (сил) военных округов (фронтов);

- участвовать в локализации приграничных вооруженных конфликтов совместно с соединениями и воинскими частями постоянной готовности войск военных округов, другими войсками и воинскими формированиями;

- участвовать в охране и обороне важных государственных и военных объектов; вести борьбу с силами специальных операций противника внутри страны и иррегулярными вооруженными формированиями;

*в военное время:*

- действовать в составе войск прикрытия в полосе обеспечения в начальном периоде войны на стратегических (операционных) направлениях;
- прикрывать отдельные направления, районы, открытые фланги;
- блокировать и уничтожать высаженные воздушные десанты и прорвавшиеся группировки противника;
- действовать в качестве различных по составу и характеру выполняемых задач воздушных десантов для содействия наступающим (обороняющимся) группировкам своих войск.

По распоряжению Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации Воздушно-десантные войска могут действовать в качестве самостоятельной группировки войск как на отдельном направлении (регионе), так и в составе оперативно-стратегического объединения.

*В вооруженном конфликте:*

- применение соединений и частей Воздушно-десантных войск планируется Генеральным штабом с привлечением Командования Воздушно-десантных войск и осуществляется в ходе специальных действий в форме совместных операций, боев, мероприятий и акций. Основными из них являются: специальные операции (контртеррористические, контрдиверсионные), боевые действия (бои) совместные операции по оказанию помощи войскам, воинским формированиям и органам Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральной службе безопасности Российской Федерации в пресечении и прекращении внутренних вооруженных конфликтов;
- участие в миротворческих операциях (действиях по принуждению воюющих сторон к прекращению боевых действий, операциях по восстановлению мира, операциях по поддержанию мира), в рамках которых могут иметь место такие способы применения, как обеспечение различных санкций, блокада, сдерживание, военное вмешательство и другие;
- поддержание политических акций путем проведения соответствующих мероприятий военного характера (демонстрация военного присутствия и военной силы), а также участие в гуманитарных акциях, отвечающих интересам государства<sup>1</sup>.

## **7.2 Перспективные формы ведения военных действий, новые формы войн на базе технологий различного происхождения и сущности**

---

<sup>1</sup> Боевое применение воздушных десантов. Учебник. – М. : Издательство «Общевойсковая академия ВС РФ», 2007. – С. 8–12.

В последнее время произошел ряд вооруженных конфликтов, изучение которых привело военных аналитиков к выводу о появлении новых видов войн. Война в Ираке («Буря в пустыне») дала толчок рассмотрению бесконтактных войн. Вторая война в Ираке дала повод говорить о сетевых войнах. Революции в странах Ближнего Востока и Северной Африки – об информационных войнах<sup>2</sup>. Исчерпан ли перечень новых войн? Наверное, нет.

В данных войнах вначале очень детально изучался противник, а в дальнейшем умело использовались его слабые стороны и свое технологическое превосходство в отдельных областях. При этом необходимо отметить, что почти не было повторений. А, если и были, то в деталях, а общая концепция войны каждый раз разная, что приносило успех.

Совсем недавно закончилась операция коалиционной группировки «Одиссея. Рассвет» в Ливии. Как и прежде, ведущая роль отведена была высокоточному оружию. Но его надо не только уметь применять, а еще и иметь. Как и средства разведки, наведения, коррекции, целеуказания, без которых невозможно вести боевые действия. Коалицией в приоритетном порядке выводились из строя критически важные объекты: элементы системы ПВО, авиационные базы, коммуникации, система государственного и военного управления, наносились удары по ливийским войскам.

При этом необходимо отметить, что высокоточное оружие будет оставаться важнейшим компонентом современных боевых действий еще длительное время и применяться в отношении тех стран, которые не обладают оружием для адекватного ответного воздействия.

Теория сетевых войн в своей основе опирается на достижения в области электронной и вычислительной техники, развитии способов получения и обработки информации. В современных условиях этот технологический базис в передовых странах мира был достаточно умело дополнен организационными принципами и мероприятиями. В результате появилась фактически новая концепция ведения боевых действий. Революционным в ней явилось получение нового качества – многократное сокращение цикла управления войсками, что позволяет говорить о новом характере войны, выделении сетевых войн в отдельную категорию<sup>3</sup>.

Анализ показывает, что в ближайшее время сетевые принципы станут основными в военных действиях, проводимых технологически развитыми государствами. При этом наряду с развитием теории и практики сетевых войн во многих странах (США, Великобритания, Нидерланды, Ав-

---

<sup>2</sup> Буренок В. М. Базис следующего поколения войн : вестник Академии военных наук, 3 (36), 2011. – С. 32.

<sup>3</sup> Там же. С. 33.

стралия, Швеция и даже Китай) формируется перспективный облик вооруженных сил.

Проведенный анализ показал, что модель сетецентрической войны представляет собой систему, состоящую из трех подсистем: сенсорной, информационной и боевой. Основу составляет информационная подсистема, на которую накладываются взаимно пересекающиеся сенсорная и боевая подсистемы. При этом информационная решетка – подсистема пронизывает всю систему вооруженной борьбы в целом. Элементами сенсорной подсистемы являются «сенсоры» (средства разведки), а элементами боевой – «средства поражения». Эти две группы объединяются в систему техническими средствами органов управления и командования.

Создание вооруженных сил, ориентированных на ведение сетецентрических войн, является сложнейшей комплексной задачей, охватывающей как техническую сторону, так и человеческую, а также их синергию – область человеко-машинного взаимодействия. Во всяком случае, подход зарубежных специалистов к этой проблематике именно таков. Как известно, принципы ведения сетецентрических войн (по крайней мере, на данном этапе развития), прежде всего, нацелены на достижение информационного превосходства над противником<sup>4</sup>.

При этом необходимо отметить, что информационное превосходство – это работа на опережение: опережение в разведке (добывании информации о противнике), в принятии решения на оптимальное применение сил и оружия, в нанесении удара, в маневре, то есть во всем том, что составляет суть вооруженной борьбы.

В своей основе смысл сетецентрической войны состоит именно в этом – в опережении противника. При этом нельзя упрощенно подходить к пониманию сетецентрической войны как обеспечению повышения оперативности управления войсками и оружием через автоматизацию этого процесса.

Реализация информационного превосходства, по мнению зарубежных специалистов, может быть достигнута за счет выполнения следующих условий:

- формирование структуры и состава вооруженных сил, адаптированных к условиям ведения сетецентрических войн, включая разработку научно обоснованных концепций их применения, детально проработанных и апробированных в процессе подготовки войск боевых уставов и наставлений;
- наличие подготовленного личного состава, имеющего соответствующее образование, техническую и тактическую подготовку и опыт практической деятельности (система обучения, учебно-методические комплексы, подготовка преподавателей, создание тренажерных комплексов и т. п.);

---

<sup>4</sup> Буренок, В.М. Базис следующего поколения войн. [Текст]. Вестник Академии военных наук, 3 (36), 2011. С – 34.

- наличие технических средств и условий для сбора информации, ее коллективного использования и организации взаимодействия (насыщение войск компьютерной спецтехникой, системами сбора, обработки и передачи данных, соответствующее программное обеспечение);

- создание условий для самосинхронизации действий войск, предполагающих достижение однообразного понимания обстановки в любой момент времени и обеспечение рационального, синергетического взаимодействия в ходе боевых действий.

Появление и совершенствование новых технологий способно породить и другие виды войн или, по крайней мере, модифицировать существующие концепции их ведения.

Как показывает анализ ряда тенденций в развитии вооружения и военной техники, в передовых странах мира формируется материальная основа для ведения «малоресурсных» войн, если понимать под ресурсами расходование (потребление) энергии (соответственно, энергоносителей), времени, материально-технических средств и человеческих жизней<sup>5</sup>.

Если брать в расчет только материально-временные ресурсы, то в ходе военных действий войска вырабатывают, потребляют, передают, перерабатывают и расходуют следующие их виды:

- энергию (механическую, электрическую, тепловую и т. п.);
- материально-технические средства (вооружение, военную и специальную технику, в том числе боеприпасы, энергоносители, продукты питания, военнотехническое имущество и т. п.);
- информацию (данные о противнике, окружающей среде, своих войсках, решения командования и т. п.).

Идеальным условием для выполнения задач, возлагаемых на вооруженные силы, является доставка в войска и применение по назначению всех этих видов ресурсов в реальном масштабе времени и при этом в полном объеме (принцип – «все виды ресурсов одновременно и в объеме потребностей»).

Любая информация о противнике должна незамедлительно сопровождаться принятием решения о нанесении ему поражения, свои войска должны быть полностью способны при полном обеспечении ресурсами нанести быстрое поражение противнику.

Анализ зарубежных концепций подтверждает практическое сокращение временных показателей. Однако данное сокращение достигается пока только за счет ускорения (с приближением к реальному времени) доставки к войскам только одного вида «ресурсов» – информации. Что касается доставки других видов ресурсов, то здесь все пока определяется традиционными подходами:

---

<sup>5</sup> Газета «Независимое военное обозрение», 2011, № 14(658). Буренок В. М. «Новые технологии – новый характер вооруженной борьбы».

- обеспечение энергией в настоящее время, как и ранее, осуществляется самими войсками (за счет штатных источников энергии – встроенных в образцы ВТ двигателей внутреннего сгорания, полевых электростанций, генераторов тепловой энергии и т. п.);

- доставка к войскам материально-технических средств осуществляется органами МТО и определяется количеством и грузоподъемностью средств доставки, скоростью их перемещения, скоростью погрузочно-разгрузочных работ и т. п.<sup>6</sup>

Таким образом, в арсенале многих военных специалистов есть достаточно большое количество средств, дающих возможность синтезировать большое количество концепций новых войн. Их содержание и способы реализации будут определяться конкретным противником, состоянием общества и вооруженных сил, их техническим оснащением.

### **7.3 Факторы, определяющие развитие вооружения, военной и специальной техники ВДВ на период до 2025 года**

На развитие вооружения, военной и специальной техники ВДВ на период до 2025 года будут оказывать влияние как внешние, так и внутренние факторы.

К внешним факторам можно отнести:

- наличие традиционных и появление новых угроз безопасности, в том числе со стороны международных террористических организаций;
- создание ведущими странами мира новых образцов (комплексов) вооружения и техники, превосходящих по своим тактико-техническим характеристикам отечественные образцы.

К внутренним факторам относятся:

- формирование нового облика ВС РФ, совершенствование структуры и боевого состава ВДВ, необходимость увеличения их боевого потенциала наряду с их оптимизацией;
- совершенствование форм и способов ведения боевых действий;
- необходимость оснащения ВДВ перспективными средствами поражения, обеспечивающими значительное снижение боевого потенциала противостоящей группировки;
- экономические, ресурсные и финансовые ограничения, влияющие на перспективы развития системы вооружения ВДВ.

Кроме того, совершенствование ВВСТ ВДВ на период до 2025 года определяется основными тенденциями развития системы вооружения ВС РФ в целом, к которым можно отнести:

---

<sup>6</sup> Буренок В. М. Базис следующего поколения войн : вестник Академии военных наук, 3 (36), 2011. – С. 35.

- модернизацию существующих и появление новых образцов вооружения и военной техники;
- широкое использование новых технологий при разработке и производстве перспективных образцов вооружения и военной техники;
- создание образцов вооружения с высоким уровнем автоматизации; широкое использование принципов унификации и интеграции.

Развитие военно-политической обстановки (ВПО) на период до 2025 года и дальнейшую перспективу определяется переходом в разрешении межгосударственных противоречий из идеологической в политическую и экономическую сферы, и прогнозируется как сложное и во многом противоречивое. Определяющее влияние на развитие ВПО будет оказывать процесс активного геостратегического переустройства мира и становления новой системы обеспечения глобальной и региональной безопасности.

Несмотря на общее снижение вероятности развязывания войны против Российской Федерации, существенно возрастет опасность обострения существующих или возникновения новых региональных и локальных конфликтов с возможным вовлечением в нее России и ее союзников. Источниками таких конфликтов могут быть территориальные споры, межнациональные и религиозные противоречия, инициируемые рядом государств и наднациональными организациями (типа «Аль-Каида»), заинтересованных в поддержании состояния нестабильности в России с целью разрешения своих ресурсно-сырьевых и демографических проблем.

На Западе ВПО во многом будет определяться неоднозначными процессами формирования новой системы европейской безопасности, расширением и укреплением Североатлантического союза, активизацией его усилий по вовлечению в свою орбиту в рамках программы «Партнерство ради мира» стран Центральной и Восточной Европы, СНГ и нейтральных государств.

Сложной останется ситуация в Закавказье, где эскалация существующих очагов напряженности может привести к расширению здесь военного присутствия США и других стран НАТО в связи с концентрацией в этом районе их экономических интересов, а также с демонстрируемой заинтересованностью Грузии и Азербайджана в таком присутствии.

На Юге сохраняются неблагоприятные для России тенденции в развитии ВПО, обусловленные кризисной ситуацией вокруг послевоенного устройства Ирака и Афганистана, обострением палестино-израильского и индо-пакистанского конфликтов.

Усиление влияния исламского экстремизма в формировании военно-политического курса ряда государств (Пакистан, Афганистан и Иран) может негативным образом сказываться на внутривнутриполитической обстановке в субъектах РФ, где преобладает мусульманское население.

На Востоке развитие ВПО будет определяться нерешенностью территориальных вопросов между Россией и Японией, сохранением напряженности на Корейском полуострове и обострением экономического соперничества за лидерство между США, Японией и Китаем, что может привести к снижению влияния России на формирование региональной политики. При этом рост количества и качества вооружений государств региона способен вызвать стремление к решению существующих противоречий при помощи военной силы, что может значительно обострить обстановку на восточной границе России. Усугубляет положение низкая плотность населения на Дальнем Востоке, его фактическая оторванность от Центра России.

Наибольшую потенциальную опасность возникновения военной угрозы будут представлять: Кавказ, Закавказье и Средняя Азия. При определенных условиях непосредственная военная угроза может возникнуть на российском Дальнем Востоке и в Северо-Европейском регионе.

Ведущие страны мира создают высокотехнологичные вооруженные силы, оснащенные самыми современными техникой и вооружением, постоянно совершенствуют методы и формы их применения.

В ходе строительства вооруженных сил стран НАТО приоритет отдан совершенствованию их организационно-штатной структуры, повышению мобильности и оснащенности войск (сил) современным вооружением и военной техникой.

В целом, продолжающиеся позитивные изменения в характере отношений России с ведущими государствами мира свидетельствуют, что угроза крупномасштабной агрессии против России на ближайшую и среднесрочную перспективу останется минимальной.

Вместе с тем, современные и перспективные угрозы и вызовы, а также направления развития вооруженных сил основных государств мира требуют:

- развития ВДВ опережающими темпами, как важнейшей составной части сил общего назначения и их мобильной составляющей, как резерва Верховного Главного командования;
- принятия неотложных мер по повышению боеспособности соединений и воинских частей ВДВ;
- концентрации усилий на содержании соединений и воинских частей постоянной готовности (СЧПГ) в боеготовом состоянии, оснащении ВДВ современными образцами ВВСТ, разработке и внедрении АСУВ, модернизации устаревшего вооружения, проведении и внедрении НИОКР по приоритетным темам;
- перевооружения и переоснащения войск современными и перспективными ВВСТ;
- повышения эффективности оперативной и боевой подготовки;



- способности в любой момент частью сил или полным составом войск принять участие в нейтрализации и пресечении военных вызовов и угроз.

#### **7.4 Цель, задачи, принципы, основные направления развития вооружения, военной и специальной техники Воздушно-десантных войск**

##### **7.4.1 Содержание направлений развития вооружения ВДВ**

Общая концепция применения ВДВ, оперативно-тактические и технические требования к вооружению определяют основные направления развития вооружения, военной и специальной техники ВДВ.

Основное содержание этих направлений может быть сведено к следующему:

1) Создание и модернизация вооружения, военной и специальной техники, средств поражения, разведки и управления, объединенных в автоматизированные системы.

2) Повышение боевых возможностей соединений и частей ВДВ за счет сбалансированного развития средств поражения, боевого, технического и тылового обеспечения при условии их рационального сочетания в организационно-штатной структуре.

3) Построение и техническая реализация автоматизированной системы управления войсками и оружием во всех звеньях управления.

4) Снижение затрат на разработку, производство и эксплуатацию за счет широкого использования принципов технического комплексирования образцов различного функционального назначения в целях создания многоцелевых комплексов и систем вооружения и сокращения общей номенклатуры в системе вооружения.

5) Рациональное сочетание вооружения как специализированного для ВДВ, так и унифицированного с образцами СВ.

6) Реализация единой технической системы «образец ВВСТ – средство десантирования – самолет ВТА» в тесной взаимосвязи ее составляющих.

В целях совершенствования ВВСТ ВДВ разработаны предложения по основным направлениям развития основных образцов техники.

##### **7.4.2 Артиллерийское вооружение**

Цель – качественное повышение боевых возможностей артиллерийских воинских частей и подразделений до уровня, обеспечивающего выполнение по-

ставленных боевых задач воздушно-десантными (десантно-штурмовыми) соединениям и воинскими частями.

Основные задачи:

- совершенствование организационно-штатной структуры воинских частей и подразделений, органов управления артиллерии в соответствии с боевым назначением и перспективами развития новых видов вооружения;
- оснащение артиллерийских подразделений модернизированными и новыми образцами артиллерийского вооружения, средствами разведки и управления и повышение тем самым их боевого потенциала.

Основные усилия сосредоточить:

- на проведении модернизации в процессе капитального ремонта штатных образцов артиллерийского вооружения ВДВ, обеспечивающей повышение боевой эффективности системы артиллерийского вооружения;
- завершении проведения ОКР, направленной на создание перспективных артиллерийских систем калибра 120-мм и 152-мм, обеспечивающих качественное наращивание могущества артиллерии ВДВ;
- поэтапном переоснащении артиллерийских подразделений, начатом в 2008 году на модернизированные, а с 2013 года на новые образцы артиллерийского вооружения;
- проведении модернизации разработанных артиллерийских систем калибра 120-мм и 152-мм с учетом войскового опыта эксплуатации.

В перспективе необходимо отказаться от создания отдельных образцов артиллерийских систем ВДВ, как это имело место ранее, и перейти к созданию сбалансированных комплексов средств разведки и поражения в интересах создания системы артиллерийского вооружения нового поколения с единой технической политикой и единым целевым финансированием. Разрабатываемые комплексы должны включать собственные средства разведки, управления и обеспечения, а также обеспечивать возможность комплексирования со всеми существующими и перспективными средствами артиллерийской разведки и средствами автоматизированного управления общевойсковых формирований.

*Основными требованиями к разрабатываемым и перспективным многофункциональным артиллерийским системам (комплексам) являются:*

- возможность выполнения огневых задач в зонах разведки и поражения соответствующих общевойсковых подразделений, упреждение противника в огневом воздействии, высокая скорострельность и точность огня, необходимое могущество боеприпасов, гарантирующее эффективное поражение объектов противника, в том числе высокозащищённых, высокомобильных и малоразмерных;
- оперативная гибкость (при разведывательно-огневом комплексировании) перспективных и существующих форм, способов, методов огневого пора-

жения противника и боевого применения артиллерии, а также открытость для наращивания новых функциональных возможностей;

- многофункциональность по эффективному поражению широкого спектра объектов противника в установленных зонах ответственности;
- обеспечение способности огневых подразделений действовать автономно в рассредоточенных боевых порядках по манёврнно-огневой схеме;
- высокая тактическая мобильность, живучесть, надёжность и адаптируемость (приспособляемость) к различным условиям обстановки и физико-географическим условиям;
- высокая степень защищённости от комплексного воздействия противника (РЭП, информационного и электромагнитного оружия, ВТО противника и др.);
- надёжность функционирования систем взаимопознавания (госопознавания) и взаимоинформирования с разнородными силами и средствами;
- способность к восстановлению боеспособности своими силами;
- возможность десантирования парашютным способом.

Результатом выполнения вышеуказанных требований должны стать новые принципы боевого применения артиллерии:

- совместного применения;
- рассредоточенного применения;
- внезапности.

Реализация этих принципов должна выражаться в форме маневренно-огневых действий артиллерии.

Временные параметры этих действий должны быть следующие:

- приведение в готовность к ведению огня с закрытых огневых позиций после приземления – до 10 минут;
- развёртывание сходу на огневой позиции с рассредоточенным расположением огневых подразделений – до 1,5 минут;
- ведение активных действий разведывательными средствами и нахождение в режиме ожидания – до 1 минуты;
- с обнаружением цели немедленное её поражение коротким огнём налётом – до 2 минут;
- совершение огневыми подразделениями противоогневого манёвра внутри района огневых позиций – до 2–3 минут;
- занятие новой огневой позиции и выход в режим ожидания для выполнения последующей огневых задачи – до 1,5 минут.

Средства артиллерийской разведки и управления огнём артиллерии

Основным направлением развития АСУ артиллерией должно являться создание АСУ нового поколения, с унификацией технического, математического, программного обеспечения, разрабатываемой с максимальным использованием

передовых технических и программных решений, технологий, элементной базы и т. д.

Развитие АСУ целесообразно вести в направлении завершения проведения ОКР, направленной на создание перспективной автоматизированной подсистемы разведки и управления артиллерией ВДВ, обеспечивающей:

- работу системы разведки в реальном масштабе времени;
- повышение степени автоматизации и создания АСУ, обеспечивающей автоматизацию практически всех процессов разведки, управления и выработку рациональных решений;
- разработку ряда многоцелевых унифицированных машин разведки и управления, обеспечивающих возможность создания на их основе КСАУ различными формированиями;
- унификацию элементной базы, технических средств автоматизации, разработки ТСА, основанных на технических решениях, используемых в наиболее передовых отраслях промышленности с целью повышения их надежности, производительности, уменьшения массогабаритных характеристик;
- повышение надежности средств автоматизации и связи;
- комплексирование средств разведки, поражения, топогеодезического и метеорологического обеспечения на основе средств автоматизации управления;
- модернизацию автоматизированной подсистемы разведки и управления артиллерии ВДВ с учетом опыта войсковой эксплуатации и развития элементной базы.

При реализации направлений развития АСУ артиллерией должно быть обеспечено следующее:

- 1) комплексная автоматизация управления артиллерией;
- 2) реализация процессов управления в реальном масштабе времени;
- 3) автоматизация всех видов боевого и технического обеспечения боевых действий артиллерийских формирований;
- 4) создание эффективной артиллерийской разведывательно-огневой системы, функционально охватывающей все органы управления, средства разведки и поражения артиллерии;
- 5) функционирование АСУ в едином информационном пространстве.

В целях проведения разведки, при действиях ВДВ в горно-лесистой местности, необходимо иметь 120-мм разведывательно-огневой комплекс в составе:

- САО;
- выстрелов – со снарядом повышенного фугасного (компрессионного) действия (с разведывательно-целеуказательной миной; с управляемой миной с ГСН по фотографии местности).

Для проведения разведки целей, подсветки целей лазером, доразведки результатов огня, в интересах артиллерийского вооружения в подразделениях

управления артиллерией целесообразно иметь беспилотные летательные аппараты, интегрированные в подсистему АСУ артиллерии.

### **7.4.3 Противотанковое вооружение**

Основные направления развития самоходных противотанковых пушек (СПТП) должны быть следующие:

- повышение дальности и точности стрельбы;
- решение задач в условиях ограниченной видимости и ночью за счет применения радиолокационных, тепловизионных прицелов;
- применение автоматов сопровождения целей;
- применение цифровых систем управления огнем интегрированных в АСУ войсками и оружием;
- модернизация серийных образцов СПТП «СПРУТ-СД»;
- создание (модернизация) СПТП после разработки новой танковой пушки калибра 125-мм с дальностью действительной стрельбы 3 500 метров.

Основные направления развития самоходных противотанковых ракетных комплексов (ПТРК) должны быть следующие:

- решение задач в условиях ограниченной видимости и ночью;
- применение в условиях активных и пассивных помех, создаваемых противником;
- применение многоканальных систем наведения и управления полетом противотанковых ракет;
- повышение помехозащищенности каналов обнаружения целей, наведения и управления;
- повышение скрытности применения комплексов управляемого оружия;
- автоматизация процессов заряжания и наведения;
- разработка новых самоходных ПТРК и модернизация существующих в войсках БТР-РД «Робот-1» путем оснащения их ПТРК «Корнет».

Пункты разведки и управления огнем (ПРУО) противотанкового вооружения должны быть унифицированы с унифицированными ПРУО, разрабатываемыми для артиллерийского вооружения ВДВ.

### **7.4.4 Зенитное вооружение**

Цель – качественное повышение боевых возможностей воинских частей и подразделений ПВО до уровня, обеспечивающего гарантированное прикрытие соединений ВДВ от средств воздушного нападения противника и создании им условий для выполнения поставленных задач.

Основные задачи:

- создание жизнеспособной, эффективной системы ПВО соединений;
- перевооружение воинских частей и подразделений ПВО на новые перспективные образцы вооружения и военной техники;

- разработка нового поколения средств ПВО с учетом требований по унификации и стандартизации;
- завершение проведения ОКР, направленных на создание новых образцов вооружения и военной техники ПВО для ВДВ.

При этом предусмотреть:

- унификацию транспортной базы (все боевые средства ЗРС, ЗРК, РЛС монтировать на едином гусеничном шасси);
- создание унифицированных автоматизированных рабочих мест (АРМ), единой аппаратуры навигации, топопривязки и ориентирования, унифицированной системы телекодовой связи.

Основные усилия сосредоточить на оснащении воинских частей и подразделений ПВО новыми образцами техники, вооружения и средств разведки.

Основные направления:

- повышение боевого потенциала воинских частей и подразделений ПВО;
- повышение автономности воинских частей и подразделений при выполнении боевых задач, качественное улучшение системы управления войсками;
- оптимизация организационно-штатных структур воинских частей и подразделений ПВО.

При создании перспективных зенитных ракетно-пушечных комплексов должна быть обеспечена:

- высокая боевая готовность;
- минимальное время реакции комплекса для обстрела цели на дальней границе зоны поражения;
- наличие индивидуальных и коллективных средств активно-пассивной защиты от разведки и ВТО;
- интеграция со средствами РЭБ;
- оперативность в решении задач управления;
- высокая пропускная способность;
- мобильность;
- помехоустойчивость и помехозащищенность;
- живучесть;
- эффективность;
- всепогодность и всесуточность боевого применения;
- блочно-модульное построение;
- применение комбинированных систем обнаружения воздушных целей;
- автоматизация процессов боевого применения;
- работа в движении, с места и с коротких остановок;
- автономность боевого применения.

В ВДВ должны использоваться переносные зенитно-ракетные комплексы полностью унифицированные с комплексами Сухопутных войск.

#### **7.4.5 Средства ближнего боя, стрелковое оружие и индивидуальная экипировка десантника**

Цель – качественное повышение боевых возможностей личного состава ВДВ.

В соответствии с «Концепцией развития боевой экипировки военнослужащих основных воинских специальностей Сухопутных войск, Воздушно-десантных войск и морской пехоты Военно-морского флота на период до 2020 года», утвержденной Начальником Генерального Штаба ВС РФ 11 декабря 2009 года, в ВДВ должны использоваться противотанковые гранатометы, противопехотные гранатометы, стрелковое оружие, полностью унифицированные с образцами Сухопутных войск с обеспечением парашютного десантирования в объектах ВВСТ.

При развитии боевой экипировки должны быть решены следующие задачи:

- разработка транспортных средств для обеспечения перевозки возимой части экипировки;
- создание средств обучения военнослужащих использованию элементов систем экипировки;
- проведение анализа эксплуатации в войсках комплектов боевой экипировки и их элементов и доведение результатов эксплуатации до заинтересованных предприятий промышленности и организаций МО;
- разработка нормативно-правовых документов по поставкам и испытаниям комплектов боевой индивидуальной экипировки (КБИЭ);
- разработка ГОСТ по терминам и определениям КБИЭ;
- осуществление комплексных исследований по совершенствованию методического аппарата оценки эффективности применения КБИЭ и ее отдельных элементов;
- совершенствование методик проведения испытаний КБИЭ и ее элементов;
- совершенствование экспериментально-теоретических методов оценки различных поражающих факторов живых целей;
- использование результатов фундаментальных исследований при совершенствовании элементов систем БЭ;
- разработка обобщенных (интегральных) критериев и показателей оценки эффективности вариантов комплектов экипировки и их отдельных систем.

*Основные направления развития боевой экипировки военнослужащих*

*По системе поражения:*

- повышение огневых возможностей подразделений и тактических групп за счет совершенствования образцов стрелкового вооружения и средств ближнего боя, системы управления огнем;
- повышение бронебойного и поражающего действия штатных боеприпасов стрелкового оружия;
- модернизация индивидуального автоматического оружия в направлении повышения дальностей стрельбы, обеспечения убойного действия боеприпасов за носимой бронезащитой;
- увеличение дальности эффективной стрельбы, снижение массы и габаритов элементов комплексов вооружения;
- автоматизация процесса целеуказания, подготовки и ввода исходных данных для стрельбы;
- разработка перспективных средств ближнего боя с повышенной плотностью поражающих элементов за счет применения боеприпасов, разработанных на основе новых конструкторских решений;
- обеспечение качественно новых возможностей стрелкового оружия за счет применения перспективных прицельно-приборных комплексов;
- разработка противопехотных средств ближнего боя, обеспечивающих реализацию принципа дистанционно-управляемого подрыва гранаты;
- модернизация гранатометного вооружения в направлении обеспечения возможности стрельбы в условиях экранирования огневой позиции и снижения демаскирующего действия при выстреле;
- унификация ручных гранатометов и выстрелов к нему с огнеметно-зажигательным вооружением войск РХБ защиты;
- повышение возможностей огнемётных выстрелов для решения задач огневого поражения противника;
- создание принципиально новых объёмно-детонирующих и зажигательных составов и боевых частей выстрелов;
- разработка нетрадиционных средств, обеспечивающих поражение личного состава противника, как в бронетехнике, так и вне её, в том числе нелетального действия.

*В части носимых оптико-электронных средств разведки и прицеливания:*

- увеличение дальности действия, в первую очередь в ночных и неблагоприятных условиях с одновременным увеличением полей зрения и снижением массы устройств;
- создание круглосуточных и всепогодных средств разведки и прицеливания, в том числе путем интеграции каналов различных спектральных диапазонов;
- создание средств обнаружения и распознавания замаскированных целей;
- снижение заметности средств разведки и прицеливания;
- повышение точности целеуказания (определения собственных координат



и координат целей);

- сокращение времени на подготовку исходных данных для стрельбы;
- повышение помехозащищенности в условиях организованных и неорганизованных помех поля боя;
- обеспечение непрерывности функционирования в условиях ограничений на энергопотребление.
- обеспечение возможности переноски и боевого применения существующих и разрабатываемых переносных средств поражения (ПТРК, ПЗРК.), а также их сочетаемости с элементами боевой экипировки.
- обеспечение возможности десантирования парашютным способом и высадки в морском десанте личного состава с системами поражения.

*По системе управления:*

- разработка и внедрение в систему управления программно-технических средств, обеспечивающих автоматизированную работу всех систем экипировки и интеграцию в систему управления подразделением и Единую систему управления тактического звена (ЕСУ ТЗ);
- создание перспективных высокоскоростных средств связи для звена «рота – взвод – отделение – солдат»;
- совершенствование вычислительных средств в части снижения энергопотребления, повышения скорости обработки данных, расширения интерфейсов для подключения современных специальных электронных устройств;
- внедрение элементов малогабаритной навигационной системы, системы медицинского мониторинга функционального состояния военнослужащего, датчиков предупреждения об опасности, системы опознавания, интегрированных в информационный приборный прицельный комплекс (ИППК) военнослужащего и командира;
- разработка и внедрение в систему управления программных и оптико-электронных средств нового поколения, позволяющих командиру подразделения проводить оценку боевой обстановки по электронной карте местности в реальном масштабе времени на основе передачи видеоизображения с нанесенной оперативно-тактической обстановкой;
- создание специального программного обеспечения для военнослужащих различных специальностей, с целью обеспечения возможности управления подразделениями различных родов войск (авиации, инженерного, РХБЗ, технического и тылового обеспечения), действующих в пеших и смешанных боевых порядках, в том числе в рамках ЕСУ ТЗ;
- совершенствование программного обеспечения за счет практической отработки алгоритмов боевого управления подразделениями;
- снижение стоимости ИППК.

*По системе защиты:*

- создание перспективных баллистических материалов и бронезащитных структур нового поколения, позволяющих снизить уровень локальной контузионной травмы при воздействии на военнослужащего современных поражающих элементов и средств термобарического и фугасного действия;

- создание нового поколения высокопрочных материалов на основе нанотехнологий для применения в производстве средств индивидуальной бронезащиты, обеспечивающих снижение массы в 1,5–2 раза;

- разработка и внедрение в систему защиты средств предупреждения об опасности от различных видов обнаружения в видимом и ИК диапазонах волн;

- разработка единого унифицированного общевойскового бронезиленета, позволяющего использовать его военнослужащими в зависимости от выполняемых ими боевых задач в двух вариантах («общевойсковой» и «штурмовой»);

- разработка единого унифицированного общевойскового защитного шлема с возможностью крепления средств защиты органов зрения, дыхания, лица и приборного оснащения;

- разработка боевого защитного комплекта (БЗК) с системой микроклимата, с встроенной защитой от ОМП, защитой от термо-, шумового и светового воздействия (средств защиты слуха от импульсного избыточного давления, средств защиты глаз от светового излучения), средств защиты конечностей от осколков и механических повреждений, в том числе противоосколочной и противоминной обуви;

- унификация БЗК для членов экипажей и водителей автомобильной техники;

- повышение эргономичности средств защиты;

- создание средств защиты органов дыхания, сочетающихся с другими элементами систем экипировки (в том числе с бронешлемом и средствами, размещенными на бронешлеме);

- разработка универсальных не коррозионных рецептов для дегазации и дезинфекции стрелкового оружия, средств связи, оптических приборов и другого радиоэлектронного оборудования и других элементов экипировки военнослужащих;

- разработка индивидуальных и групповых средств разведки и предупреждения о лазерной, радиолокационной, радиационной, химической и биологической опасности военнослужащих.

*По системе жизнеобеспечения:*

- улучшение конструктивных и эксплуатационных показателей обмундирования, снаряжения и обуви, простота их использования, внедрение новых материалов, обеспечивающих повышение комфортности обмундирования и снижение его массы;

- внедрение в процесс серийного производства передовых технологий изготовления новых материалов и изделий из них;

- создание универсальной транспортной системы, обеспечивающей модуль-

ное размещение элементов экипировки военнослужащего в соответствии с его военно-учетной специальностью;

- использование фурнитуры со специальными свойствами (морозоустойчивость, прочность, бесшумность и т. п.);

- создание универсальных маскирующих костюмов (накидок) с изменяемой камуфлированной окраской максимально снижающих заметность военнослужащих в диапазонах электромагнитного излучения 0,25–10,0 мкм.

- унификация средств жизнеобеспечения в составе комплектов боевой экипировки для различных специальностей;

- внедрение элементов, усиливающих физические возможности военнослужащего за счет использования достижений в области развития экзоскелетов или роботизированных систем;

- совершенствование медицинских средств в области контроля за функциональным состоянием военнослужащих на поле боя, технических средств розыска раненых, входящих конструктивно в ИППК, разработка носимых комплектов индивидуального и группового медицинского оснащения, создание новых средств для оказания эффективной первой и доврачебной помощи;

- унификация обмундирования для различных климатических зон и метеоусловий;

- снижение стоимости новых элементов жизнеобеспечения;

- разработка групповых комплектов жизнеобеспечения для размещения на боевых машинах подразделений;

*По системе энергообеспечения:*

- разработка унифицированного ряда химических источников тока на основе современных высокоэффективных электрохимических систем;

- разработка высокоэффективных автономных источников питания нового поколения с электронными системами контроля и управления;

- разработка гибридных источников тока на основе топливных элементов на углеводородном топливе;

- разработка унифицированного ряда фотопреобразователей для носимых комплексов вооружения;

- разработка плоских аккумуляторов и батарей в мягком корпусе;

- разработка аккумуляторов, унифицированных по типоразмеру и взаимозаменяемых для всех элементов боевой экипировки с возможностью подзарядки и работы от любых источников тока (в том числе от бортовой сети ВВСТ);

- создание унифицированных зарядных устройств, в том числе на солнечных батареях;

- разработка унифицированных компонентов системы преобразования и передачи потребителям электроэнергии со средствами контроля (электрических соединений, кабелей, электрических шнуров, электронных модулей контроля,

адаптеров и т. п.).

**Оружие нелетального действия.** В соответствии с Концепцией создания и применения оружия нелетального действия в Вооруженных Силах Российской Федерации, утвержденной Министром обороны Российской Федерации 22 декабря 2009 года, оружие нелетального действия может использоваться самостоятельно и в сочетании с традиционными видами оружия во всех формах и способах боевых и специальных действий видов и родов войск Вооруженных Сил Российской Федерации при решении стоящих перед ними задач в мирное и военное время.

В мирное время использование оружия нелетального действия как самостоятельно, так и совместно с традиционными видами оружия возможно для решения следующих задач:

- охрана и защита сухопутной части государственной границы Российской Федерации;
- разъединение вооруженных группировок конфликтующих сторон;
- блокирование района конфликта в целях обеспечения выполнения санкций, принятых международным сообществом;
- обеспечение условий для доставки гуманитарной помощи гражданскому населению и его эвакуации из зоны конфликта;
- обеспечение силовых мероприятий в рамках борьбы с наркобизнесом и контрабандой, а также при предотвращении или пресечении диверсий и террористических актов;
- обеспечение режима чрезвычайного положения;
- нейтрализация беспорядков в случае природных бедствий и других чрезвычайных ситуаций;
- охрана важных государственных, военных и экономических объектов, охрана районов складирования изъятых вооружения и техники;
- обеспечение безопасности перемещения войсковых колонн;
- выполнение мероприятий психологической борьбы, как составной части психологических операций и информационного противоборства;
- противодействие международному терроризму.

В военное время использование оружия нелетального действия как самостоятельно, так и совместно с традиционными видами оружия возможно для решения следующих задач:

- информационно-психологическое воздействие на противника;
- блокирование и нейтрализация отдельных группировок и незаконных вооруженных формирований в населенных пунктах и на территории экологически опасных объектов;
- обеспечение маневра войск или движения колонн с грузом по территории с враждебно настроенным населением;

- ликвидация незаконных вооруженных формирований, террористических групп и организаций, их баз, центров подготовки, складов, коммуникаций;
- поддержание правового режима чрезвычайного положения в районе конфликта;
- локализация и блокирование района конфликта;
- пресечение вооруженных столкновений и разъединение противоборствующих сторон;
- обеспечение мероприятий по разоружению населения в районе конфликта;
- охрана общественного порядка и обеспечение безопасности в районах, примыкающих к району конфликта;
- нарушение управления войсками противника, захват и выведение из строя наземных элементов его высокоточного оружия;
- срыв выдвижения и развертывания резервов противника;
- нарушение работы тыла и коммуникаций противника.

Целями применения оружия нелетального действия является временный вывод из строя сил и средств противника путем сдерживания и создания помех деятельности его подразделений и техники, в том числе снижение их боевой способности, а также создание своим войскам (силам) возможности выполнения боевых и других задач при сведении к минимуму летальных исходов, необратимых расстройств здоровья людей, значительного физического разрушения материальных средств и загрязнения окружающей среды.

Основными принципами применения оружия нелетального действия являются:

- законность;
- оперативная целесообразность;
- оперативность и своевременность;
- соответствие выполняемым задачам;
- сосредоточение усилий на выполнении главной задачи;
- комплексное применение его различных видов.

Для решения своих задач, как в мирное, так и в военное время ВДВ могут применять следующие образцы и комплексы оружия нелетального действия:

- боеприпасы, снаряженные инкапситурующими, свето-дымовыми, свето-акустическими составами. Применяются для вытеснения живой силы из инженерных сооружений, зданий и искусственных укрытий, создания в лесистой, горной местности и населенных пунктах зон с непереносимой концентрацией составов для живой силы без средств индивидуальной защиты, а также вывода из строя открыто расположенной и укрытой живой силы;
- многофункциональные противодиверсионные и штурмовые стрелково-гранатометные комплексы с комплектом боеприпасов различного назначения. Применяются для штурма зданий, в которых может находиться

ся мирное население, а также блокирования диверсионных групп противника;

- противотранспортные инженерные боеприпасы нелетального действия;
- электрошоковые боеприпасы нелетального действия ручной и дистанционной установки;
- инженерные боеприпасы со специальными зарядами сигнально-акустического действия;
- противопехотные инженерные боеприпасы направленного нелетального поражения на основе эластичных поражающих элементов;
- комплексы инженерных инфразвуковых средств.

Образцы оружия нелетального действия должны разрабатываться с учетом обеспечения требований парашютного десантирования.

Другие специальные требования к оружию нелетального действия не предъявляются.

**Бронетанковое вооружение и техника.** Цель – качественное повышение боевых возможностей воздушно-десантных и десантно-штурмовых воинских частей и подразделений, создание десантируемой ВВСТ ВДВ на единой базе (унифицированных шасси) и модернизации образцов, находящихся на вооружении ВДВ.

На основании Концепции развития бронетанкового вооружения и техники вооруженных сил российской федерации на период до 2025 года, утвержденной Министром обороны Российской Федерации 23 января 2010 года, основные направления развития БТВТ следующие:

*по огневой мощи*

1) в части повышения поисковых возможностей образцов БТВТ:

- увеличение дальности и быстродействия прицельно-наблюдательных комплексов за счет разработки отечественных многоспектральных систем (включающих тепловизионный, радиолокационный и лазерный каналы поиска), обеспечивающих обнаружение и распознавание целей в сложных метеорологических условиях в любое время суток на дальностях до 5 000 м;
- повышение автоматизации процесса поиска целей за счет разработки автоматических систем разведки, обнаружения и распознавания целей с определением приоритетов их поражения по степени опасности;
- повышение достоверности оценки результатов воздействия средств поражения по целям за счет разработки систем контроля результатов стрельбы по целям на заданных дальностях, в том числе с использованием систем и устройств, основанных на новых физических принципах;

2) в части повышения огневых возможностей:

- увеличение диапазона дальностей эффективного применения оружия за счет расширения номенклатуры и снижения погрешностей датчиковой аппарату-

ры, углубления автоматизации измерения условий стрельбы, цифровой обработки сигналов, повышения качества систем стабилизации линий прицеливания и выстрела с применением цифровой обработки сигналов, самонастраивающихся систем автоматического регулирования, повышения начальной скорости снарядов и снижения потерь их скорости на траектории;

- повышение могущества боеприпасов;
- повышение быстродействия, помехозащищенности и бронепробиваемости комплексов управляемого вооружения;
- повышение живучести стволов серийных и разрабатываемых танковых пушек за счет применения новых износостойких материалов, совершенствования метательных зарядов;
- разработка систем поражения целей, основанных на новых физических принципах.

3) в части повышения быстродействия процессов поиска целей и подготовки к стрельбе:

- углубление степени автоматизации оружия и СУО, реализация рациональных алгоритмов управления процессом подготовки выстрела.

#### *По командной управляемости*

- разработка унифицированных интегрированных информационно-управляющих систем для образцов БТВТ;
- создание высокопроизводительных вычислителей, высокоскоростных (до 10 Мбит/с) автоматизированных средств связи и передачи данных;
- создание систем определения государственной принадлежности «свой – чужой»;
- оснащение образцов БТВТ бортовыми информационно-управляющими системами и программно-техническими комплексами и интеграция их в единую систему управления тактическим звеном;
- оснащение общевойсковых формирований беспилотными летательными аппаратами для обеспечения командиров подразделений разведывательной информацией о поле боя в реальном масштабе времени;
- создание дистанционно-управляемых и роботизированных образцов БТВТ.

#### *По подвижности*

- совершенствование существующих силовых установок образцов БТВТ в направлении повышения их удельных показателей за счет совершенствования цилиндро-поршневой группы, повышения давления в топливной аппаратуре, применения регулируемых турбокомпрессоров с системой промежуточного охлаждения воздуха, двухступенчатой высокотемпературной системой охлаждения;
- создание гибридных силовых установок;
- совершенствование гидромеханических трансмиссий за счет установки ГОП повышенной мощности, гидродинамического тормоза, повы-

шение надежности тормозной системы и трансмиссии в целом;

- создание электромеханической трансмиссии с системой рекуперации энергии для образцов БТВТ;
- совершенствование ходовой части за счет установки амортизаторов с автоматическим регулированием жесткости, гусеничных асфальтоходных лент с повышенным ресурсом, увеличение динамического хода опорных катков до 400 мм;
- создание гидропневматической подвески с автоматически регулируемым клиренсом, жесткостью, демпфированием и обеспечением стабилизации положения корпуса для повышения точности стрельбы с ходу;
- разработка автоматизированного рабочего места механика-водителя с унификацией по органам управления, информационному полю, средствам обеспечения обзорности и сидения;
- разработка системы автоматического поддержания дистанции до впереди идущей машины с целью повышения маршевых возможностей и обеспечения безопасности движения;
- совершенствование традиционных систем электроснабжения (СЭС) в направлении повышения мощности электрической энергии (энергоагрегатов, генераторов), аккумуляторных батарей, молекулярных накопителей и улучшения качества электрической энергии, электромагнитной совместимости источников и потребителей электрической энергии и переход к многоканальным СЭС;
- создание научно-технического задела по разработке СЭС образцов БТВТ с нетрадиционными приемниками электрической энергии для обеспечения подвижности, защиты, вооружения;
- обеспечение преодоления водных преград всеми образцами БТВТ ВДВ со смонтированными средствами десантирования в полной комплектации и со всеми членами экипажа и боевого расчета внутри;
- обеспечение высокой надежности и безопасности при десантировании с боевым расчетом внутри машины.

#### *По защищенности*

- разработка комплексной защиты образцов БТВТ от различных средств поражения, включающей средства снижения заметности, средства защиты от попадания, средства защиты при попадании, средства защиты при пробитии брони с единой информационно-управляющей системой.
- завершение разработки средств защиты от высокоточного оружия;
- разработка мобильного комплекса групповой защиты воздушно-десантных (десантно-штурмовых) подразделений от массированных ударов ВТО и средств воздушного нападения;
- создание новых типов многослойной брони с использованием вольфрама, упрочненной керамики, композитов, многослойных элементов динамической защиты;



- создание новых типов динамической защиты, включая электродинамическую и активно-динамическую;
- проведение мероприятий по уменьшению заметности образцов БТВТ в оптическом, тепловом и радиолокационном диапазонах;
- внедрение мероприятий по пожаровзрывобезопасности за счет установки топливных баков в изолированных бронеотсеках и защиты боекомплекта от воздействия вторичных осколков и пламени;
- установка локальных противоосколочных экранов из высокопрочных, легких материала и вынесение боеприпасов и топлива из обитаемого отделения с применением более совершенной системы противопожарного оборудования (ППО).

**Средства разведки.** Цель – включение разведки ВДВ в общую систему разведки ВС РФ, оптимизация органов управления разведкой соединений и воинских частей; в специальной разведке – оптимизация организационно-штатной структуры, автоматизация управления во всех ее звеньях, повышение автономности применения; в войсковой разведке – оптимизация организационно-штатной структуры, повышение боевых возможностей в соответствии с требованиями современного боя.

*Основными тенденциями развития средств разведки являются:*

- обеспечение возможности ведения разведки типовых целей, в том числе и замаскированных, в любое время суток во всем диапазоне дальностей прямой видимости, а также в зонах, закрытых для непосредственного наблюдения, в условиях воздействия помех, сопутствующих боевым действиям;
- обеспечение получения разведывательной информации с характеристиками оперативности, точности и достоверности, необходимыми для применения артиллерии;
- обеспечение скрытности ведения разведки;
- сокращение времени получения, обработки и доведения информации об объектах разведки до соответствующих инстанций.

*Основными направлениями реализации этих тенденций являются:*

- разработка на комплексной основе образцов (комплексов), взаимоувязанных в единую систему и обеспечивающих эффективное ведение разведки в общей системе разведки ВС РФ для оценки обстановки и организации противодействия противнику;
- комплексирование информационных каналов различных спектральных диапазонов, включая радиолокационную аппаратуру;
- включение в состав подвижных средств разведки беспилотных летательных аппаратов (БЛА) малой дальности;
- применение подъемно-мачтовых устройств с размещением на них разведывательной аппаратуры;
- автоматизация процессов обработки информации;

- применение новейших методов и средств обработки и отображения видеоинформации.

*Основные направления совершенствования и развития сил и средств разведки ВДВ:*

- развитие средств разведки на ближайшую перспективу должно идти путем замены существующих средств на вновь разработанные и серийно производимые с обязательным обеспечением парашютного десантирования;

- на дальнейшую перспективу повышение эффективности разведки предлагается осуществлять путем разработки и оснащения подразделений общевойсковой и артиллерийской разведки перспективными техническими средствами разведки.

**Средства связи и управления.** Цель – совершенствование и развитие технической основы системы управления ВДВ должно идти по пути наращивания ее функциональных возможностей, вероятностно-временных характеристик для повышения уровня боевой готовности Воздушно-десантных войск.

Система управления ВДВ – совокупность функционально взаимосвязанных органов военного управления, объединенных информационными связями и общей управленческой деятельностью, технической основой которой является система связи как мобильной, так и стационарной составляющих.

Особенности ведения боевых действий в современных условиях ужесточают требования, предъявляемые к ВДВ и их системе управления в части:

- способности в ходе боевых действий реагировать на изменения обстановки, оказывать интеллектуальную поддержку принятия решения, ставить боевые задачи подчиненным войскам в сроки, обеспечивающие упреждение противника в действиях;

- способности обеспечить непрерывное управление при потерях в личном составе и средствах управления в результате различного воздействия противника;

- обеспечения мобильности (переброска по воздуху, морем и железнодорожным транспортом);

- сокращения времени развертывания пунктов управления.

Совершенствование технической основы системы управления ВДВ предполагается вести в следующих направлениях:

- система связи ВДВ должна базироваться на каналах передачи, групповых и сетевых трактах Единой системы электросвязи (ЕСЭ) России, стационарных и подвижных, полевых элементах, образующих единую транспортную сеть Министерства обороны Российской Федерации. Для обеспечения отбора цифровых каналов и трактов передачи в точках и создания собственных и наложенных интеллектуальных сетей в составе системы связи Вооруженных Сил Российской Федерации на базе ресурсов, предоставляемых доверенными операторами ЕСЭ Российской Федерации;

- в полевых системах связи должны применяться радио, спутниковые сети и направления связи, унифицированные каналообразующие комплексы военно-полевых синхронных и плезиохронных цифровых систем передачи на базе разрабатываемых станций и комплексных аппаратных связи, удовлетворяющие требованиям, предъявляемым ВВСТ ВДВ, обеспечивающих образование цифровых каналов передачи, групповых и сетевых трактов со скоростями, установленными в ЕСЭ Российской Федерации, обеспечивающие сопряжение с унаследованными системами связи через объединенную автоматизированную цифровую систему связи (ОАЦСС) Вооруженных Сил Российской Федерации. Радиосвязь довести до отдельного военнослужащего, а до командиров и должностных лиц всех уровней управления телекоммуникационные услуги связи;

- развертывания радио, спутниковых сетей и направлений связи, создаваемых на основе единых принципов развития системы связи Вооруженных Сил Российской Федерации;

- создания программно-аппаратных комплексов (средств), обеспечивающих построение и развитие системы связи Вооруженных Сил Российской Федерации, включая систему управления связью, подсистему информационной безопасности и систему мониторинга состояния элементов ОАЦСС ВС РФ;

- интеграцию видов связи в службы связи с последующим наращиванием перечня предоставляемых информационно-телекоммуникационных услуг.

- для перехода от "стволовой" к сетевой архитектуре системы связи Вооруженных сил должны быть разработаны требования к архитектурной основе ОАЦСС (оперативная, информационная, логическая, функциональная и физическая) и её элементам, а также имитационные (динамические) модели, которые должны учитываться при проектировании технических и программных средств;

- совершенствование архитектуры технической основы системы управления;

- создание аппаратно-программных средств, обеспечивающих построение и развитие системы связи ВДВ в составе ОАЦСС ВС РФ, в том числе:

1) создание интеллектуальных пакетных радио и проводных сетей на основе мультимедийной программно-аппаратной платформы коммутации;

2) создание носимых, индивидуальных, многофункциональных перепрограммируемых, широкодиапазонных, криптографически, помехо- и разведзащищенных средств радиосвязи и аппаратуры широкополосного беспроводного доступа, обеспечивающих создание сетевых структур для различных звеньев управления, независимых от средств подвижности;

3) создание малогабаритных, помехо- и разведзащищенных высокоскоростных станций спутниковой связи работающих в движении;

4) создание высокоскоростных помехо- и разведзащищенных цифровых радиорелейных и тропосферных средств связи;

5) переход на модульную конструкцию средств и комплексов связи вплоть до объединения в одном устройстве функций преобразования сигналов, каналообразования, коммутации, шифрования;

6) интеграция видов связи (телефонной (ТЛФ), телеграфной (ТЛГ), факсимильной связи (ФС), видеоконференций и передачи данных (ПД)) в службы связи с последующим наращиванием перечня предоставляемых дополнительных видов обслуживания и функциональных возможностей, в том числе функцией управления безопасностью;

7) повышение надежности, ремонтпригодности средств связи и сокращения периодичности их обслуживания, автоматизации процессов ремонта и обслуживания в целях достижения большей надежности связи; обеспечение возможности управления отдельными средствами непосредственно офицерами-операторами;

8) с целью повышения надежности средств связи в тактическом звене срок службы этих средств сократить до гарантийного срока эксплуатации;

9) роботизация, с возможностью дистанционного управления (дистанционное управление машиной и оружием) с автоматизацией боевых и рабочих процессов (автоматизация управления двигателем, движением, защитой и др.)

10) создание единого инфокоммуникационного пространства ВДВ;

11) обеспечение интеллектуальной поддержки принятия решения командирами на всех уровнях, сокращения времени цикла управления;

12) управление войсками и оружием в реальном масштабе времени;

13) создание интеллектуальной базы знаний и возможности предоставления широкого доступа к ней.

По результатам НИР открыть ОКР с целью создания средств связи, удовлетворяющих заданным требованиям.

**Средства радиоэлектронной борьбы.** Основные задачи совершенствования сил и средств РЭБ в ВДВ:

- обеспечение выполнения всего перечня задач РЭБ в интересах ВДВ с требуемой эффективностью;

- соответствие состава и организационной структуры подразделений РЭБ особенностям и характеру боевых действий ВДВ;

- необходимость обеспечения соответствия возможностей средств РЭБ (мобильность, живучесть, транспортная база) возможностям штатной боевой техники ВДВ;

- высокая оперативность управления в ходе боевых действий, а также обеспечение возможности как централизованного, так и автономного применения частей и подразделений РЭБ ВДВ.

Основными направлениями создания и совершенствования сил и средств радиоэлектронной борьбы (РЭБ) при обеспечении боевых действий ВДВ являются:

- совершенствование организационно-штатной структуры органов и управления РЭБ ВДВ;
- разработка (модернизация) техники РЭБ с учетом особенностей ее боевого применения при обеспечении боевых действий ВДВ;
- оснащение образцов основного вооружения ВДВ (БМД, САУ) комплексами индивидуальной защиты от поражения высокоточным оружием.

Исходя из требований к системе РЭБ ВДВ и учитывая, что группировка ВДВ является специфическим формированием, состав и структура которого будут зависеть от масштаба решаемых задач в конкретной военно-политической обстановке, необходимо открытие НИР по созданию и совершенствованию сил и средств РЭБ для ВДВ.

Так как осуществлять РЭБ в рамках традиционных структур частей РЭБ и на существующих (не десантируемых) средствах РЭБ при боевом применении соединений и частей ВДВ не представляется возможным, необходимо создание более компактных и экономичных организационных структур, оснащенных современными и новыми средствами РЭБ на базовой технике ВДВ.

Актуальными направлениями следует считать:

- создание образцов РЭБ на базовом шасси ВДВ, а также в модульном исполнении многофункциональных комплексов РЭБ для ведения пеленгации и подавления РЭС противника, способных десантироваться как парашютным, так и посадочным способом;
- разработку интегрированных радиоэлектронных комплексов, реализующих функции защиты объектов от перспективного ВТО;
- развитие пассивных средств пеленгации атакующего ВТО, использующих излучение УФ и ИК областей спектра;
- реализация адаптивных способов РЭБ с радиоэлектронными системами и средствами на основе высокоинтеллектуальных технологий с функциями сверхбыстрой обработки обнаруженных сигналов, формирования помеховых (поражающих) воздействий и контроля их эффективности;
- комплексная оптимизация характеристик средств РЭП и средств снижения заметности.

**Средства инженерного вооружения.** Цель – повышение мобильности, живучести и защищенности войск в ходе боевых действий, уровня оснащенности войск современными средствами инженерного вооружения, совершенствование организационно-штатной структуры инженерных воинских частей и подразделений и качественное повышение их возможностей.

Задачи по совершенствованию инженерного обеспечения:

- оптимизация организационно-штатных структур инженерных воинских частей и подразделений;
- укомплектование соединений и воинских частей ВДВ новыми перспективными образцами средств инженерного вооружения;
- проведение НИОКР по созданию семейства авиатранспортабельных, десантируемых инженерных машин на базе узлов и агрегатов БМД.

Основные усилия при этом необходимо сосредоточить на повышении боевого потенциала инженерных воинских частей и подразделений за счет совершенствования их организационно-штатной структуры, перевооружения на новые (перспективные) образцы средств инженерного вооружения, и повышении уровня тактико-специальной, специальной и инженерной подготовки личного состава.

Основные направления совершенствования инженерного обеспечения:

- оптимизация организационно-штатных структур инженерных воинских частей и подразделений в составе соединений и воинских частей ВДВ;
- создание семейства авиатранспортабельных, десантируемых инженерных машин на базе узлов и агрегатов БМД для укомплектования инженерных воинских частей и подразделений.

**Вооружение и средства радиационной, химической и биологической защиты.** Радиационная, химическая и биологическая защита организуется и осуществляется в целях ослабления воздействия на войска поражающих факторов ОМП, разрушений (аварий) РХБ опасных объектов, высокоточного и других видов оружия, нанесения противнику потерь применением огнеметно-зажигательных средств.

Основные задачи РХБ защиты боевых действий ВДВ:

- выявление радиационной, химической и биологической обстановки в исходном районе для десантирования, в районах десантирования и боевых действий десанта;
- защита личного состава десанта от ОМП, поражающих факторов РХБ опасных объектов;
- участие в противодействии средствам разведки и системам высокоточного оружия;
- ликвидация последствий радиоактивного, химического и биологического заражения частей и подразделений;
- огневое поражение противника с применением огнеметно-зажигательных средств;
- снабжение соединений, воинских частей вооружением и средствами РХБ защиты, его технического обслуживания и ремонта.

Развитие вооружения и средств РХБ защиты должно идти по пути унификации с аналогичными средствами вооружения и средств РХБ защиты Сухо-

путных войск в части средств коллективной защиты, приборов РХБ разведки и контроля, средств специальной обработки и маскировки, огнеметно-зажигательных средств, технических средств ремонта с обеспечением десантирования парашютным способом.

Совершенствование подсистемы Единой системы выявления определения последствий применения противником ОМП и разрушения РХБ опасных объектов (ЕСВОП) ВДВ с задачей обеспечения органов управления достоверной информацией о РХБ обстановке, в том числе с помощью разрабатываемых средств АСУ, обеспечивающих их сопряжение с типовыми элементами АСУ управления войсками.

Для выполнения задач по ведению радиационной, химической и неспецифической биологической разведки с передачей данных разведки по каналам автоматизированной системы управления войсками и каналам радиосвязи на пункты управления, необходимо открыть ОКР по разработке десантируемой машине радиационной, химической и биологической разведки.

Для повышения возможностей по ремонту вооружения и средств РХБ защиты заменить состоящие на вооружении подразделений РХБ защиты ремонтные мастерские ПРХМ-Д на современные мастерские ПМ РХБЗ-1.

В соответствии с Федеральной целевой программой в области носимого вооружения, экипировки и специального оснащения создать для Воздушно-десантных войск десантный комплексный защитный костюм от ОМП в составе комплекта боевой индивидуальной экипировки с уменьшенными массогабаритными характеристиками.

**Робото-технические комплексы.** По результатам проведенных предварительных исследований в рамках НИР «Кавказец» определены возможные области применения и решаемые задачи робото-техническими комплексами (РТК) ВДВ.

Анализ боевого применения ВДВ показывает, что основными областями применения мобильных РТК ВДВ, обеспечивающих решение боевых задач, задач боевого, технического и тылового обеспечения при боевых действиях ВДВ являются:

- 1) для решения боевых задач:
  - огневая поддержка действующих сил и подавления огневого противодействия противника;
  - патрулирование, охрана и оборона объектов (маршрутов передвижения) в районах боевых действий или на особых направлениях;
- 2) для решения задач боевого обеспечения:
  - проведение общевойсковой и артиллерийской разведки и выдача целеуказаний;

- инженерная разведка, минирование, разминирование, проделывание проходов в минно-взрывных заграждениях и обеспечение преодоления прочих заграждений при ведении боевых действий;

- рекогносцировка, контроль результатов стрельбы и целеуказание;

- радиационная, химическая и биологическая разведка на зараженных территориях;

- постановка дымовых завес;

3) для решения задач технического и тылового обеспечения боевых действий:

- эвакуация с поля боя или с места аварии пострадавшего личного состава, поврежденной техники под огнем противника или в условиях заражения местности;

- ликвидация нештатных ситуаций с опасными в обращении боеприпасами, обезвреживание взрывоопасных предметов, проведение аварийно-восстановительных работ в особых условиях;

- доставка боеприпасов, погрузочно-разгрузочные работы с боеприпасами;

- подвоз ГСМ, материально-техническое снабжение.

Однако следует отметить, что НИР «Кавказец» была преждевременно закрыта. Целесообразно исследования по перспективам применения и определению необходимых ОКР по разработке РТК ВДВ продолжить.

**Средства десантирования.** Развитие средств десантирования должно быть строго увязано с номенклатурой и техническим обликом десантируемого ВВСТ, десантно-транспортными возможностями ВТА.

Образцы ВВСТ ВДВ в зависимости от конструктивного исполнения и габаритно-массовых характеристик и личный состав должны десантироваться с использованием следующих средств десантирования:

- парашютно-бесплатформенных;

- платформенных;

- управляемых парашютно-грузовых систем;

- маловысотных;

- парашютно-реактивных систем;

- десантных парашютных систем;

- систему беспарашютного группового десантирования.

Технические решения при создании СД должны быть нацелены на обеспечение безопасности десантирования, уменьшение высоты десантирования, уменьшения общей площади основных парашютных систем, удобства эксплуатации и сокращения времени на подготовку к десантированию ВВСТ, а также изыскание путей создания универсальных СД для 3-4 видов десантируемых грузов:

- грузов (вооружения) специального назначения – 70–500 кг;



- снабженческих грузов – не менее 5 т;
- ВВСТ на колесном шасси – до 18 т;
- ВВСТ на гусеничном шасси – полетной массой 15 т и 21 т.

Длительный период развития и эксплуатации парашютных систем позволил получить высокую техническую надежность по сравнению с другими средствами десантирования. Применение унифицированного купола дает возможность десантировать любую массу, изменяя лишь количество куполов в связке. Кроме того, отказ в работе одного из куполов не приводит к отказу в работе всей системы.

Дальнейшее развитие парашютных систем должно идти в направлении:

- снижения массы и габаритов за счет применения новых синтетических материалов;

- снижения минимальной высоты применения;
- увеличения коэффициента сопротивления купола;
- увеличения максимальной скорости снижения.

Перспективные средства десантирования должны обеспечивать:

- совместное десантирование ВВСТ и всего экипажа, размещенного внутри объекта на рабочих местах;
- сохранное (без опрокидывания) приземление образца ВВСТ;
- надежность и безопасность применения СД;
- назначенный ресурс СД не менее 10 приземлений в течение 20 лет эксплуатации (допускается использование отдельных элементов одноразового применения);
- освобождение ВВСТ от СД после приземления по команде изнутри машины при совместном десантировании экипажа и объекта ВВТ.

Сложность поставленных задач диктует необходимость фундаментальной проработки различных подходов к их решению. Для выполнения указанных направлений работ потребуются изыскание новых технических решений, их обоснование и создание научно-технического задела.

**Средства технического обеспечения.** Средства технического обеспечения и ремонта вооружения, бронетанковой техники, автомобильной техники, комплекса средств автоматизации, связи и вычислительной техники в мирное время должны быть полностью унифицированными со средствами технического обеспечения Сухопутных войск.

Для проведения текущего ремонта при выполнении боевых задач в тылу противника должны быть созданы десантируемые парашютным способом средства ремонта бронетанковой и автомобильной техники:

- для ремонта и эвакуации бронетанковой техники – десантируемая бронированная ремонтно-эвакуационная машина БРЭМ-Д;

- для ремонта и эвакуации автомобильной техники – десантируемая машина технической помощи на базе автомобиля КАМАЗ-43501.

Основные направления развития средств технического обеспечения ВДВ:

- последовательное повышение степени обеспеченности войск современными (модернизированными) образцами средств технического обеспечения в рамках реализации комплексной программы оснащения (переоснащения) соединений и воинских частей ВС РФ до 30 % к 2015 году и 80% к 2020 году;

- производство ремонта и сервисного обслуживания средств технического обеспечения на предприятиях промышленности и ремонтных предприятиях Минобороны России как один из основных способов поддержания боеготовности парка средств технического обеспечения, необходимого уровня оснащенности войск исправной техникой.

**Средства тылового обеспечения** в мирное время должны быть полностью унифицированными со средствами тылового обеспечения Сухопутных войск.

При выполнении боевых задач в тылу противника необходимо иметь в составе частей и подразделений ВДВ образцы специальной техники тыла, десантируемой парашютным способом на базе многоцелевого гусеничного бронетранспортера БТР-МД.

Основные направления развития техники тыла ВДВ:

- последовательное повышение степени обеспеченности войск современными (модернизированными) образцами техники тыла в рамках реализации комплексной программы оснащения (переоснащения) соединений и воинских частей ВС РФ до 30 % к 2015 году;

- производство ремонта и сервисного обслуживания технических средств служб тыла на предприятиях промышленности и Минобороны России как один из основных способов поддержания боеготовности парка технических средств служб тыла, позволяющий при меньших, по сравнению с закупками, затратах обеспечивать необходимый уровень оснащенности войск исправной техникой.

В средства тылового обеспечения входят военная автомобильная техника, военно-медицинская техника, технические средства обеспечения продовольствием, вещевым имуществом, горюче-смазочными материалами.

**Военная автомобильная техника.** Номенклатура военной автомобильной техники (ВАТ) формируется путем рассмотрения и уточнения перечня серийных и перспективных образцов, используемых в ВДВ под монтаж ВВСТ, а также для перевозки личного состава и транспортирования военной техники, боеприпасов и различных грузов.

ВАТ ВДВ подразделяется на десантируемый и недесантируемый эшелоны.

В десантируемый эшелон включаются образцы, наиболее приспособленные к парашютному десантированию на универсальных модульных парашют-

ных платформах. Основной задачей данных образцов является перевозки личного состава, боеприпасов и различных грузов (войсковых запасов) в районе боевых действий.

Недесантируемый эшелон включаются большегрузные тягачи, крупнотоннажные автомобили с задачей доставки техники и грузов в район подготовки к десантированию и обеспечения жизнедеятельности ВДВ в мирных условиях.

Развития ВАТ ВДВ должно осуществляться по следующим основным направлениям:

- повышение уровня защиты от пуль стрелкового оружия, осколков и ударной волны при подрыве фугасных мин, воздействия воздушной ударной волны и светового облучения ЯВ;
- надежность функционирования перспективной ВАТ в различных условиях ведения боевых действий;
- соответствие основных характеристик ВАТ (защищенность, подвижность, запас хода) за счет использования перспективных и модернизированных базовых шасси ВАТ;
- унификация по составным частям базовых шасси ВАТ.

В соответствии с Типажом ВАТ номенклатура перспективной ВАТ ВДВ может быть следующей:

- десантируемый эшелон – УАЗ-2966 (ОКР «Вагон»), автомобиль «Тигр», КамАЗ-43501;
- недесантируемый эшелон – автомобили КамАЗ семейства «Мустанг»: 43501, 4350, 5350, 6350 и их модификации.

**Медицинская техника.** Главным направлением развития технических средств медицинской службы остается системно-комплексный подход к созданию десантируемых бронированных медицинских машин на базе многоцелевого БТР, что кардинально улучшит медицинское обеспечение частей и подразделений за счет повышения производительности, мобильности, проходимости и защищенности медицинских подразделений частей и соединений ВДВ.

Для оказания доврачебной помощи в районе боевых действий для медицинских подразделений необходим поисково-эвакуационный транспортер с комплексом дальнего и ближнего обнаружения раненых.

Основным направлением развития собственно медицинских средств ВДВ остается выбор таких средств из общей номенклатуры, которые бы в наибольшей степени удовлетворяли требованиям, предъявляемым к ВВСТ размещение их на специализированных базовых шасси ВДВ<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Концепция развития вооружения, военной и специальной техники Воздушно-десантных войск на период до 2025 года. М., 2010.

Развитие вооружения военной и специальной техники ВДВ до 2025 года предполагается проводить в три этапа:

- *до 2015 года* – проведение модернизации находящихся на вооружении комплексов (образцов) вооружения с внедрением в войска комплексов средств автоматизации управления. Завершение проводимых ОКР с принятием на вооружение новых образцов ВВСТ ВДВ, а также разработка новых образцов в первую очередь, систем зенитного, артиллерийского и инженерного вооружения. Насыщение современными образцами ВВСТ до 30 % уровня оснащенности.

- *до 2020 года* – продолжение насыщения войск современной техникой с одновременной заменой устаревших образцов первого поколения (семейства БМД-1). Разработка образцов перспективного семейства вооружения и техники и средств десантирования, с использованием новых физических принципов.

- *до 2025 года* – вооружение войск машинами перспективного семейства с модернизацией современных образцов, начало разработки машин следующего поколения с элементами искусственного интеллекта.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, воздушно-десантные войска прошли большой путь. Были и творческие этапы, и тяжелые времена. Не было только беспроблемных лет. Конечно, самая большая проблема и самый спорный вопрос – это правильность развития советских ВДВ. Да, людей подготовили героических, могли раньше и могут сейчас выполнять задания любой сложности. А вот тактика применения, техническое оснащение – это вопросы, требующие немедленной научной разработки. Особенно в нынешних условиях, которые отличаются от тех лет, когда происходило становление и развитие ВДВ.

Действительно, кто-нибудь может вспомнить высадку парашютным способом людей и техники в войнах и конфликтах второй половины 20 - начала 21 века? Либо вертолеты, либо посадочный способ при высадке ограниченных по размеру передовых частей.

Нет, конечно, никто не призывает отменить парашютную подготовку, хотя бы по двум причинам:

- во-первых, может пригодиться;
- во-вторых, такие прыжки воспитывают психологическую уверенность в отдельно взятом бойце.

Поэтому, напрашивается простой вывод о срочной необходимости легкой пехоты, умеющей прыгать с парашютом, с техникой (на базе «водника», «тигра» или еще легче) по весу и габаритам вмещающейся в грузовые отсеки Ми-26 или Ми-46, Ил-76 и т.д.

Проведенный анализ показал, «перегруз» наших ВДВ бронетехникой вообще-то говоря был налицо. Хотя сама по себе идея бронемеханизации десанта хороша, её практическое воплощение можно признать удачным только частично.

Видимо, не было необходимости все батальоны делать броневыми. Достаточно было в полку иметь только один, но мощный батальон на БМД/БТР. Возможно даже всю технику более целесообразно было содержать в отдельном подразделении.

Как пример целесообразности можно привести наши одшбр – три пеших батальона и один на БТТ. Это всё, кстати, не точка зрения автора, а мнение гулявшее в высших сферах командования ВДВ. Но, по каким-то причинам так и не реализованное.

Вместо части БМД/БТР лучше было добавить артиллерию – раза в 2-3 увеличить. Причём специально для ВДВ нужны были кроме имеющихся, еще дальнобойные 122-152-мм орудия для контрбатарейной борьбы.

Наши ВДВ непонятно почему отстали от Сухопутных войск в оснащении БТТ нового поколения, причем даже затянув процесс. БМД-3 было необходимо

уже к середине 80-х, да и БМД-4 уже сильно запоздало, но это тема отдельного разговора.

В настоящее время более предпочтительными для воздушно-десантных войск могут быть специальные «джипы-вездехода», скоростные легко бронированные и легковооруженные.

Да и руководящие документы требуют целенаправленного и скорейшего пересмотра. «Сырые» уставы, отсутствующие учебники по тактике, давно обещанная концепция применения ВДВ необходимы были уже «вчера», но их, по всей вероятности, некому разрабатывать и доводить «до ума».

Реальное состояние армии таково, что подавляющее большинство офицеров тактического и оперативного звеньев, не имеют собственного боевого опыта и личного опыта организации и проведения учений с боевой стрельбой.

Очень скоро может оказаться, что в Армии вообще никто и ничего не сможет уметь, кроме докладов, организации показов, парадов и «мелких стычек, зачисток и контртеррористических операций» не будет.

Это значит, что в Армии возникла жизненная необходимость обучения всего офицерского корпуса тем методам, приемам, навыкам и умениям организации сложных военных мероприятий, которыми так блестяще владело поколение современных ветеранов.

Вызывает тревогу, как само состояние национальной военной мысли, так и тот факт, что офицерский корпус практически прекратил читать профессиональную литературу и литературу общекультурного плана, и в существующих условиях отсутствия источников культуры в гарнизонах – «дичает».

Это вызвано в первую очередь тем, что от них уже никто этого и не требует (самым важным является сдача нормативов по физической подготовке и выполнение необходимого минимума по прыжкам).

Раньше, для офицеров издавались специальные серии книг. До Великой отечественной войны – «Библиотека командира» - тридцать книг западных военных классиков (Мольтке, Шлифен, Клаузевиц, и так далее), и занимался этой работой в определенный период Александр Свечин, а государство находило для этого деньги и возможности.

В СССР издавалась «Библиотека офицера», переводились и выпускались труды зарубежных классиков военной мысли (например, труды Лиддела Брет Гарта и Дж. Кингстон-Макклори)

Сегодня ничего подобного нет - никто ничего серьезного не выписывает, не читает, не смотрит и не слушает, поэтому крайне необходима разработка самостоятельного проекта «Библиотека российского офицера», с возможностью его реализации на начальном этапе хотя бы в ВДВ<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Одним из направлений данного проекта может быть серия «Истоки».

Более целесообразно, восстановить систему публикаций военно-научных трудов по широкому кругу проблем и иметь для этого особый печатный орган (имеющиеся на сегодняшний день журналы потеряли свою актуальность после того, как стали печатать, в основном, «ВАКовские материалы») и вывести его с уровня работы одиночек энтузиастов, которые сегодня в инициативном порядке, и без поддержки не только государства, но и своих начальников пытаются своим подвижничеством воссоздавать российское военное наследие, на уровень государства.

Знания, всегда - сила, поэтому, военные знания должны стать нашим профессиональным культом.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Александров, А. А.** Великая победа на Дальнем Востоке. Август 1945 года: от Забайкалья до Кореи [Текст] / А. А. Александров. – М. : Вече, 2004.
- 2 **Алексеев, М. В.** Справочные сведения по воздушным силам [Текст] / М. В. Алексеев – М. : Изд-во НКО, 1935.
- 3 **Алехин, Р. В.** Воздушно–десантные войска: история российского десанта [Текст] / Р. В. Алехин. – М. : Эксмо, 2009
- 4 **Белов, М. И.** Проблемы развития и применения ВДВ [Текст] / М. И. Белов. – М. : ВАФ, 1989.
- 5 **Белов, М. И.** Проблемы развития и применения ВДВ [Текст] / М. И. Белов. – М.: ВАФ, 1989.
- 6 Боевое применение воздушных десантов [Текст] / : учеб. пособие. – М. : Общевойсковая академия ВС РФ, 2007. – С. 8–12.
- 7 **Буренок, В. М.** Новые технологии – новый характер вооруженной борьбы [Текст] / В. М. Буренок // Независимое военное обозрение. – 2011, № 14(658).
- 8 **Буренок, В. М.** Базис следующего поколения войн [Текст] / В. М. Буренок // Вестник Академии военных наук. – 2011, № 3(36). – С. 32.
- 9 Военный энциклопедический словарь [Текст]. – М. : Издательский дом «ОНИКС 21 век», 2002.
- 10 Воздушно–десантные войска России [Текст]. – М. : Издательство «ОЛМА–ПРЕСС», 2005.
- 11 Воздушно–десантные войска России [Текст] : хроника важнейших событий и фактов (1930–2005 гг.) / Музей ВДВ : в. ф. № 29475. – 2–е изд., пересмотр. и доп. – Екатеринбург : Банк культурной информации, 2005. – 100 с.
- 12 Воздушно–десантные войска: вчера, сегодня, завтра [Текст] : военно-ист. очерк. – Шахты : Русский медведь, 1993. – С.232–260.
- 13 **Войнов, А. А.** Человек и парашют [Текст] / А. А. Войнов. – М. : ДОСААФ, 1977.
- 14 **Гейвин, Д. М.** Воздушно–десантная война [Текст] / Д. М. Гейвин. – М. : Воениздат, 1957.
- 14 **Глебов, А., Залуцкий, Г.** Создатель авиационного парашюта [Текст] / А. Глебов, Г. Залуцкий. – М., 1951.
- 15 Десант в пески на самолетах [Текст] // Вестник Воздушного Флота. – 1929, № 1. – С 11–13.
- 16 **Дмитриев, Г. Н.** Начинающему парашютисту [Текст] / Г. Н. Дмитриев. – М. : ДОСААФ, 1971.
- 17 **Дузь, П. Д.** История воздухоплавания и авиации в России [Текст] / П. Д. Дузь. – М., 1981.
- 18 **Иссерсон, Г.** Записки современника о М. Н. Тухачевском [Текст] // Военно-исторический журнал. – 1963. – № 4. – С. 64–78.
- 19 Итоги Второй мировой войны [Текст] : выводы побеждённых. Проф. Хейдте. Парашютные войска во Второй мировой войне. – СПб. : Полигон; – М. : АСТ, 1998



- 20 **Казаков, В. Б.** Боевые аэросцепки [Текст] / В. Б. Казаков. – М. : ДОСААФ, 1988.
- 21 **Казаков, В. Б.** Небо помнит... [Текст] : повесть–хроника / В. Б. Казаков / [Предисл. И. Чутко] – М. : Мол. Гвардия, 1988.
- 22 **Кайтанов, К. Ф.** Мои прыжки [Текст] : рассказы парашютиста / К. Ф. Кайтанов. – М. : Детгиз, 1938.
- 23 **Кайтанов, К. Ф.** Под куполом парашюта [Текст] / К. Ф. Кайтанов. – М. : ДОСААФ, 1984.
- 24 **Лисов, И. И.** Десантники атакуют с неба [Текст] / И. И. Лисов. – М. : Воениздат, 1965.
- 25 **Лисов, И. И.** Советские воздушно–десантные войска [Текст] / И. И. Лисов. – М.: Воениздат, 1967.
- 26 **Лисов, И. И.** Воздушные десанты [Текст] / И. И. Лисов, С. Е. Рождественский. – М.: Воениздат, 1959.
- 27 **Лушников, Ф. А.** Братья Доронины [Текст] / Ф. А. Лушников. – М. : ДОСААФ, 1977.
- 28 **Маргелов, В. Ф.** Воздушно–десантные войска [Текст] / В. Ф. Маргелов. – М.: «Знание», 1977.
- 29 **Маргелов, В. Ф.** Советские воздушно–десантные [Текст] / В. Ф. Маргелов, И. И. Лисов, Я. П. Самойленко. 1980 г.
- 30 **Ненахов, Ю.** Войска спецназначения во второй мировой войне [Текст] / Ю. Ненахов. – Мн. : Харвест, – М.: АСТ, 2000.
- 31 **Пакилев, Г. Н.** Советская военно–транспортная авиация [Текст] / Г. Н. Пакилев. М. : Изд–во ДОСААФ, 1974.
- 32 **Пересветов, В.** Первый камень в строительство воздушно–десантных войск.
- 33 **Першанин, В. Н.** Смертное поле . «Окопная правда» Великой Отечественной [Текст] / В. Н. Першанин. – М. : Яуза : Эксмо, 2008.
- 34 **Пичугин, В. С.** Парашюты раскрылись за Днепром [Текст] / В. С. Пичугин. – Свердловск : Средне–Уральское книжн. Изд–во, 1978.
- 35 **Рудаков, А. П.** ВДВ, их развитие и применение [Текст] / А. П. Рудаков. – М. : ВАФ, 1962.
- 36 Руководство по боевому применению ВДВ КА [Текст]. – М. : Воениздат, 1941.
- 37 Руководство по боевому применению воздушно–десантных войск Красной Армии [Текст]. – М. : Воениздат, 1941. – 116 с.
- 38 Самые знаменитые изобретатели России [Текст] / сост. С. Истомин. – М. : Вече, 2000. – 495 с. – (Самые знаменитые).
- 39 Сборник военно–исторических материалов Великой Отечественной войны [Текст] : Вып. 12. – М. : Воениздат, 1953.
- 40 **Синицын, А. Н.** Закономерности и основные этапы военного искусства и военного строительства, развитие военного искусства в Великой Отечественной войне. Проблемы военного искусства и пути их решения по опыту прошлых войн [Текст] / А. Н. Синицын. Часть I. Наступление : учеб. пособие. – М.: Изд–во "Общевойсковая академия ВС РФ", 2004. – 388с.

- 41 Советская военная энциклопедия [Текст] : в 8 т. / под ред. Н. В. Огаркова. – М. : Воениздат, 1977.
- 42 Советские воздушно–десантные: военно–ист. очерк. – 2–е изд., испр. и доп. – М. : Воениздат, 1986.
- 43 **Соловьев, А.** Авиация и Время. Таинственный «Таракан» Гроховского.
- 44 **Старчак, И. Г.** С неба – в бой [Текст] / И. Г. Старчак. – М. : Воениздат, 1965. URL: [militera.lib.ru/memo/russian/starchak\\_ig/index.html](http://militera.lib.ru/memo/russian/starchak_ig/index.html) (дата обращения: 27.03.2012)
- 45 **Суконкин, А.** Десант страны Советов.
- 46 **Тельпугов, В. П.** Парашютисты [Текст] / В. П. Тельпугов. – М. : Московский рабочий, 1979.
- 47 **Типпельскирх, К.** История второй мировой войны [Текст] / К. Типпельскирх. – М. : Воениздат, 1956. – С. 50.
- 48 **Тухачевский, М. Н.** Избранные произведения [Текст] : в 2–х т. / М. Н. Тухачевский. – М. : Воениздат, 1964. URL: <http://militera.lib.ru/science/tuhachevsky/index.html> (дата обращения : 18.04.2012).
- 49 **Харламов, С. Д.** Воздушные десанты . [Текст] / С. Д. Харламов. – М. : Изд–во НКО, 1944.
- 50 **Черненко, Г. Т.** Второе призвание [Текст] / Г. Т. Черненко. – Л. : Лениздат, 1982. – С. 158–159.
- 51 **Шавров, В. Б.** История конструкций самолетов в СССР до 1938 г.
- 52 **Швабедиссен, В.** Сталинские соколы [Текст] : анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. / В. Швабедиссен. – Мн. : Харвест, 2001.
- 53 **Шпак, Г. И.** Воздушно–десантные войска. – М. : Голос–Пресс, 2003.

### Применяемые сокращения

абОН – авиационный батальон Особого Назначения  
абр – артиллерийская бригада  
АВГ – авиагруппа  
АГС – автоматический гранатомет станковый  
адбрОН – авиационная десантная бригада особого назначения  
АДД – авиация дальнего действия  
ак – армейский корпус  
амдо – авиамотодесантный отряд  
ап – артиллерийский полк  
АСВ (АА) – авиация СВ (армейская авиация)  
атд – авиационно-транспортная дивизия  
атдп – авиационный транспортно-десантный полк  
БелВО – Белорусский военный округ  
БМД – боевая машина десанта  
БМП – боевая машина пехоты  
БТР–Д – бронетранспортер десантный  
в/ч – войсковая часть  
ВВ и СВ – взрывчатые вещества и средства взрывания  
ВВС – военно-воздушные силы  
ВВТ – вооружение и военная техника  
вдап – воздушно-десантный артиллерийский полк  
вдбр – воздушно-десантная бригада  
ВДВ – воздушно-десантные войска  
вдд – воздушно-десантная дивизия (увдд учебная вдд)  
вдк – воздушно-десантный корпус  
ВДО – воздушно-десантный отряд  
ВДО – воздушно-десантная операция.  
вдсп – воздушно-десантный стрелковый полк  
ВЛКСМ – Всероссийский Ленинский Коммунистический Союз Молодежи  
ВО – военный округ  
ВТА – военно-транспортная авиация  
втад – военно-транспортная авиационная дивизия  
втап – военно-транспортный авиационный полк  
втаэ – военно-транспортная авиационная эскадрилья  
ВТО – высокоточное оружие  
Г – гаубица  
гв – гвардейский  
ГВ – группа войск  
ГРАУ – Главное ракетно-артиллерийское управление  
ГСВГ – Группа советских войск в Германии  
ГСМ – горюче-смазочные материалы  
ДВО – Дальневосточный военный округ  
ДДС – десантно-диверсионные силы

десбап – десантно-бомбардировочный авиационный полк  
 дшб – десантно-штурмовой батальон  
 ДШВ (ДШЧ, ДШФ) – десантно-штурмовые войска (части, формирования)  
 ДШД – здесь, десантно-штурмовые действия  
 ДШО – здесь, десантно-штурмовая операция.  
 ЗабВО – Забайкальский военный округ  
 ЗакВО – Закавказский военный округ  
 ЗГВ – Западная группа войск  
 ЗКП – запасной командный пункт  
 иисап – инструкторско-исследовательский смешанный авиационный полк  
 КА – Красная Армия  
 КВО – Киевский военный округ  
 КГБ – Комитет государственной безопасности  
 ЛенВО – Ленинградский военный округ  
 М – миномёт  
 МВО – Московский военный округ  
 минбатр, минв – миномётная батарея, взвод  
 НИИ – научно-исследовательский институт  
 НКВД – народный комиссариат внутренних дел  
 ОА и ТА – общевойсковая (танковая) армия  
 оавтр – отдельная автомобильная рота  
 оадн – отдельный артиллерийский дивизион  
 обато – отдельный батальон авиационно-технического обеспечения  
 обвп – отдельный боевой вертолётный полк  
 обдо – отдельный батальон десантного обеспечения  
 обмо – отдельный батальон материального обеспечения  
 обрСпН – отбельная бригада специального назначения  
 обс – отдельный батальон связи  
 обСпН – отдельный батальон специального назначения  
 обхз – отдельный батальон химической защиты  
 овдбр – отдельная воздушно-десантная бригада  
 овдп – отдельный воздушно-десантный полк  
 овп – отдельный вертолётный полк  
 овтап – отдельный военно-транспортный авиационный полк  
 овтаэ – отдельная вертолётная авиационная эскадрилья  
 овшбр – отдельная воздушно-штурмовая бригада  
 овэ – отдельная вертолётная эскадрилья  
 ОдВО – Одесский военный округ  
 одшб – отдельный десантно-штурмовой батальон  
 одшбр – отдельная десантно-штурмовая бригада  
 одшп – отдельный десантно-штурмовой полк  
 озадн – отдельный зенитно-артиллерийский дивизион  
 озпр – отдельная зенитно-пулеметная рота  
 озрадрн – отдельный зенитный ракетно-артиллерийский дивизион  
 оисб – отдельный инженерно-саперный батальон

ОКДВА – отдельная Краснознаменная дальневосточная армия  
 ОКСВ – ограниченный контингент советских войск в Афганистане  
 омвдбр – отдельная маневренная воздушно–десантная бригада  
 омедб – отдельный медицинский батальон  
 омедр – отдельная медицинская рота  
 омедсб – отдельный медико-санитарный батальон  
 ОМСБОН – отдельная мотострелковая бригада особого назначения  
 оОсН – отряд особого назначения  
 ооСпН – отдельный отряд специального назначения  
 оптадн – отдельный противотанковый артиллерийский дивизион  
 орб – отдельный разведывательный батальон  
 орбр – отдельная разведывательная бригада  
 орвб – отдельный ремонтно-восстановительный батальон  
 орр – отдельная разведывательная рота  
 орРСА – отдельная рота разведывательно-сигнализационной аппаратуры  
 орс – отдельная рота связи  
 орСпН – отдельная рота специального назначения  
 орср – отдельная разведывательно-самокатная рота  
 орхз – отдельная рота химической защиты  
 осап – отдельный смешанный авиационный полк  
 осапб – отдельный саперный батальон  
 осаэ – отдельная смешанная авиационная эскадрилья  
 осбр – отдельная стрелковая бригада  
 ОсН – особого назначения  
 оСпН – отряд специального назначения  
 отб – отдельный танковый батальон  
 оувп – отдельный учебный вертолетный полк  
 ОШС – организационно-штатная структура  
 П – пушка (ГП – горная пушка)  
 ПБС – прибор бесшумной и беспламенной стрельбы  
 ПВО – противовоздушная оборона  
 пдб – парашютно-десантный батальон  
 пдп – парашютно-десантный полк  
 ПДС – парашютно-десантная служба  
 ПЗРК – переносной зенитно-ракетный комплекс  
 ПрибВО – Прибалтийский военный округ  
 ПриВО – Приволжский военный округ  
 ПрикВО – Прикарпатский военный округ  
 птбатр, птв – противотанковая батарея, взвод  
 ПТРК – противотанковый ракетный комплекс  
 ПТУР – противотанковая управляемая ракета  
 РАБ – район авиационного базирования  
 РВиА – ракетные войска и артиллерия  
 РВС СССР – Революционный Военный Совет Союза Советских Социалистических Республик

РГ – разведывательная группа  
рдр – разведывательно-десантная рота  
РККА – рабоче-крестьянская Красная Армия  
РПГ – ручной противотанковый гранатомёт  
РПУ – ракетная пусковая установка  
РСЗО – реактивная система залпового огня  
РУГр – разведывательно-ударные группы  
РХБЗ – радиационная, химическая, биологическая (бактериологическая) защита  
РХР – радиационно-химическая разведка  
РЭБ – радиоэлектронная борьба  
СА – Советская Армия  
САВО – Среднеазиатский военный округ  
садн – самоходно-артиллерийский дивизион  
СВ – сухопутные войска  
СГВ – Северная Группа Войск  
сд – стрелковая дивизия  
сп – стрелковый полк  
СПГ – станковый противотанковый гранатомёт  
СпН – специального назначения  
ССО – силы специальных операций  
ТакВД – тактический воздушный десант.  
тбап – тяжелобомбардировочный авиационный полк  
ТуркВО – Туркестанский военный округ  
увдд – учебная воздушно-десантная дивизия  
УкрВО – Украинский военный округ  
умсд – учебная мотострелковая дивизия  
УрВО – Уральский военный округ  
утд – учебная танковая дивизия  
УЦ – учебный центр  
ФА – фронтовая авиация (истребители, истребители-бомбардировщики, штурмовики)  
ЦГВ – Центральная Группа Войск  
ШМКС – школа младшего командного состава  
ЮГВ – Южная Группа Войск

## Приложение А (справочное) Перечень имен

**Алкенис Яков Иванович** – (14(26).1.1897–29.7.1938), советский военный деятель. Командарм 2-го ранга (1935). В армии с 1917; окончил Одесскую школу прапорщиков. С мая 1919 в Красной Армии: Орловский губернский военком, комиссар 55-й стрелковой дивизии, военком Донской области, помощник командующего Орловского военного округа. Окончил Военную академию им. М. В. Фрунзе (1924). В 1924–1926 гг. – начальник и комиссар Управления устройства и службы войск. В 1926–1931 гг. – заместитель начальника ВВС РККА. С 1931 г. – командующий ВВС РККА и член Реввоенсовета СССР, а затем – Военного Совета Наркомата обороны. С января 1937 г. – заместитель наркома обороны по авиации.

**Андреев Евгений Николаевич** – испытатель парашютной техники Научно-исследовательского института ВВС СССР, полковник, Герой Советского Союза. Выпускник Алма-Атинского парашютно-десантного училища 1955 года. В 1962 единственным в мире выполнил прыжок с высоты 25,5 км.

**Баранов Петр Ионович** – (1892–1933) – советский военный и государственный деятель. Участник Первой мировой войны. Во время гражданской войны командовал армией, член Реввоенсовета армий, группы войск Туркестанского фронта. В 1923 начальник и комиссар бронесил Рабоче-крестьянской Красной Армии. С августа 1923 – заместитель, а с декабря 1924 – начальник военно-воздушных сил Рабоче-крестьянской Красной Армии, одновременно в 1925–1931 – член Реввоенсовета СССР. С января 1932 – заместитель наркома тяжелой промышленности и начальник Главного управления авиационной промышленности Народного комиссариата тяжелой промышленности. Руководил авиационным сектором Осоавиахима, инициатор развития планеризма и легкомоторной авиации в СССР, заместитель председателя Комитета по Дирижаблестроению. Погиб в авиационной катастрофе.

**Баранов В. Г.** – красноармеец, один из первых штатных укладчиков парашютов. Затем с 1931 года – инструктор парашютного отделения 5-го отдела НИИ ВВС РККА.

**Барилко П. И.** – военный комиссар 204-й вдбр КВО г. Житомир, 1938 г.

**Безуглый И. С.** – (1897–1983). Комбриг (1939). Генерал-майор (1940). Генерал-майор (1943). Генерал-лейтенант (1944). В КА с 1918 года. ГВ – командир взвода, роты, комиссар полка. После войны комиссар полка, командир полка, помощник командира авиабригады по снабжению, командир авиаполка, помощник командира авиабригады. С октября 1938 года командир 201-й воздушно-десантной бригады – участник советско-финской войны. В начале ВОВ командир воздушно-десантного корпуса, в 1942 году от должности отстранен и понижен в звании до полковника. Командовал 32-й и 158-й стрелковыми дивизиями. В 1943 году восстановлен в звании генерал-майор. С октября 1944 года – командир 5-го гвардейского стрелкового корпуса. Участвовал в советско-японской войне 1945 года. После войны командир корпуса, помощник командующего 11-й гвардейской армии в ПриБВО.

**Белов Иван Панфилович.** С ноября 1927 года – командующий войсками Северо-Кавказского военного округа. С 1931 года – командующий войсками Ленинградского военного округа. С 1935 года – командующий войсками Московского военного округа. С июня 1937 года – командующий войсками Белорусского военного округа. 7 января 1938 года арестован. Расстрелян 29 июня 1938 года.

**Белоусов А. А.** – капитан, командир отряда парашютистов Осоавиахима 22 сентября 1936 года на маневрах БелВО.

**Березкин В.** – инструктор по парашютному делу (в 1931 году – 12 прыжков), Украинский военный округ.

**Березовский Н. Г.** – военный комиссар 212-я вдбр ОКДВА н. п. Куйбышевка, Восточная Амурская области, 1938 г.

**Благин Николай Павлович** – конструктор авиационной техники, одной из разработок которого являются полутяжелые кораба для сбрасывания в них с самолетов оружия, бое-

припасов и т. п. Лётчик вошел в историю как виновник катастрофы самолёта АНТ-20 "Максим Горький", произошедшей 18 мая 1935 года.

**Бойцов Матвей Васильевич** – помощник начальника ВВС Ленинградского военного округа в 1932 году. Затем – командир 3-го авиамотодесантного отряда (3-й амдо).

**Борисов Аркадий Борисович** – командиром 84-го кавалерийского полка в 1928 году, возглавлял первый десант 27 мая 1928 года в пустыне Каракум (15 человек).

**Бряндинский Александр Матвеевич** – комбриг, Герой Советского Союза флагманский штурман ВВС 2-й ОКДА в 1938 году. Погиб в авиационной катастрофе 4 октября 1938 во время поисков экипажа В. С. Гризодубовой.

**Буденный Семен Михалович** – маршал Советского Союза. В Красной Армии с 1918 г. В период Гражданской войны прошел путь от помощника командира кавалерийского полка до командующего 1-й Конной армией. Окончил Военную академию им. Фрунзе в 1932 г. В 1931 году совершил прыжок с парашютом. Во время Великой Отечественной войны входил в состав Ставки Верховного Главнокомандования, занимал ряд других должностей во фронтовых и высших органах военного управления. После войны был командующим кавалерией Советской Армии, инспектором кавалерии, с 1954 г. – в распоряжении министра обороны СССР. Маршал Советского Союза (1935), трижды Герой Советского Союза (1958, 1963, 1968).

**Ваупшасов С. А.** – командир одной из групп на учениях Московского военного округа в 1932 году.

**Ворошилов Климент Ефремович** – (23.01(04.02). 1881–02.12.1969). В 1918 г. в Красной Армии, в 1918–1919 гг. член Временного рабоче-крестьянского правительства Украины, нарком внутренних дел Украинской ССР. С 1919 г. – член РВС 1-й Конной армии, с 1921 г. – командующий войсками Северо-Кавказского, с 1924 г. – Московского военных округов. С января 1925 г. заместитель наркома, в ноябре 1925 – июне 1934 гг. – нарком по военным и морским делам СССР, с 1924 г. – член, в 1925–1934 гг. – председатель РВС СССР. В 1934–1940 гг. нарком обороны СССР. В 1940–1953 гг. – заместитель Председателя СНК (Совмина) СССР. В 1953–1960 гг. – Председатель, с 1960 г. – член Президиума Верховного Совета СССР. Член ВЦИК и ЦИК СССР, депутат Верховного Совета СССР 1–7 созывов. Герой Советского Союза (1956 г., 1968 г.). Герой Социалистического Труда (1960 г.). Маршал Советского Союза (1935 г.).

**Глазунов Василий Афанасьевич** – командир 204-й вдбр КВО г. Житомир, 1938 г. С 29 августа 1941 года – первый Командующий ВДВ (ВДВ были впервые выделены в самостоятельный род войск).

**Глушков И. Л.** – инженер-конструктор, один из разработчиков новых парашютных систем в 1930-х годах.

**Грехнев Александр Васильевич** – выпускник Ленинградского артиллерийского училища – 1968 г., Военной артиллерийской академии – 1975 г., Военной академии Генерального штаба ВС СССР – 1991 г. Прошел путь от курсанта артиллерийского училища до начальника артиллерии ВДВ.

**Гречко А. А.** – Маршал Советского Союза, министр обороны СССР в конце шестидесятых – начале семидесятых годов.

**Гризодубова Валентина Степановна** – (1910–1993), Герой Советского Союза (2.11.1938), Герой Социалистического Труда (6.01.1986), полковник. В 1934–1935 гг. – лётчик агитационной эскадрильи им. Горького. Служила в РККА в 1936–1945 гг. В 1937 г. на УТ-1, УТ-2 и АИР-12 установила 5 женских мировых авиарекордов. На самолёте АНТ-37 «Родина» (второй пилот – П. Д. Осипенко, штурман – М. М. Раскова) совершила дальний беспосадочный перелёт Москва – посёлок Керби (Хабаровский край), установив женский мировой авиарекод дальности полёта по прямой. Участвовала в Великой Отечественной войне. Была командиром 101-го транспортного авиаполка (31-го гвардейского бомбардировочного авиационного Красносельского Краснознаменного полка авиации дальнего действия). Совершила более 200 боевых вылетов, в том числе 132 ночных.



**Гроховская Лидия Алексеевна** – жена и помощница П. И. Гроховского. Вторая в СССР парашютистка (первый прыжок 14 июля 1931 года с парашютом своего мужа) и первая десантница.

**Гроховский Павел Игнатьевич** – (1899–1946), российский конструктор, изобретатель и организатор производства парашютной и воздушно-десантной техники. Мастер спорта СССР по парашютному спорту (1934). Создал первые в мире хлопчатобумажные парашюты, парашютные системы и автоматические устройства к ним, грузовые контейнеры для воздушно-десантных войск, оригинальные конструкции опытных самолетов. Репрессирован; реабилитирован посмертно.

**Денисенко Михаил Иванович** – командир 1-го авиадесантного полка Отдельной Краснознаменной Дальневосточной Армии. Хабаровск, 1934 год. Командир 202-й вдбр ОКДВА г. Хабаровск, 1938 г.

**Доронин Николай Дмитриевич** – полковник, конструктор первого в мире прибора для автоматического раскрытия парашюта ППД-1 (парашютного прибора Дорониных). Разработчик универсальной подвески для сбрасывания с парашютом габаритных грузов. Дважды лауреат Сталинской премии. Один из разработчиков парашюта Д-1-8.

**Доронин Анатолий Дмитриевич** – подполковник, конструктор первого в мире прибора для автоматического раскрытия парашюта ППД-1 (парашютного прибора Дорониных). Разработчик универсальной подвески для сбрасывания с парашютом габаритных грузов. Дважды лауреат Сталинской премии. Погиб в 1957 году, совершая свой 1 442-й прыжок при испытании нового образца парашюта.

**Доронин Владимир Дмитриевич** – генерал-майор, конструктор первого в мире прибора для автоматического раскрытия парашюта ППД-1 (парашютного прибора Дорониных). Разработчик универсальной подвески для сбрасывания с парашютом габаритных грузов. Дважды лауреат Сталинской премии и лауреат Ленинской премии. Возглавлял первый отряд парашютно-спасательной службы первого поколения советских космонавтов.

**Дыбенко Павел Ефимович** – известный военный начальник времен гражданской войны, командующий войсками Среднеазиатского военного округа в 1928 году. Дружил с Гроховским Г. Е.

**Евдокимов Николай Александрович** – инструктор по парашютному делу (в 1931 году – 11 прыжков), Ленинградский военный округ. Известный в СССР парашютист-испытатель.

**Егоров** – участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Ключково Воронежской области).

**Егоров Александр Ильич** – начальник Штаба РККА. Один из первых маршалов Советского Союза.

**Зайцев Александр Сергеевич** – полковник, с 1935 года командир 3-й авиационной десантной бригады Особого Назначения.

**Затевахин Иван Иванович** – один из старейших командиров ВДВ. Командир 2-го авиадесантного полка Отдельной Краснознаменной Дальневосточной Армии. Завитинск, Амурской области, 1934 год. С 1938 года – командир 212-й вдбр ОКДВА н. п. Куйбышевская Восточная, Амурская области. Во главе этой бригады участвовал в боевых действиях на реке Халхин-Гол в 1939 году, а летом 1941 года в составе 3 воздушно-десантного корпуса – в героической обороне Киева. Был командиром 3 воздушно-десантного корпуса, а затем до августа 1944 года – заместителем командующего ВДВ. С августа 1944 года – командующий Отдельной гвардейской воздушно-десантной армией. С августа 1944 года по январь 1946 года – Командующий ВДВ.

**Затонский К. Н.** – помощник командира эскадрильи 11-й авиационной бригады, один из первых советских парашютистов (первый прыжок совершил 26 июля 1930 года).

**Захаров** – участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Ключково Воронежской области)

**Зув Леонид Гаврилович** – майор (полковник), десантник, мастер спорта по прыжкам с парашютом, участник испытательного десантирования внутри БМД-1.

**Индзер Арнольд Оттович** – полковник, командир 13-й адбрОН Киевского военного округа.

**Казаков Владимир Борисович** – родился в 1926 г. Учился в Саратовской военно-авиационной школе воздушно-десантных войск, в 16 лет стал пилотом. Участник Великой Отечественной войны. Прослужил в авиации 30 лет – пилот-планерист, военный летчик, летчик-испытатель, пилот ГВФ. Работал в Арктике спасателем на вертолете. С 1973 г. – член Союза писателей СССР. Автор 15 документальных и художественных книг об авиации, в том числе книги «Бесшумный десант», где Казаков впервые рассказал о полете планеристов на полюс. Написал повесть-хронику о выдающемся советском изобретателе и конструкторе П. Г. Гроховском.

**Кармалюк Федор Филиппович** – полковник, командир 47-й адбрОН Белорусского военного округа.

**Коваленков** – участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Клочково Воронежской области)

**Кондратьев П. В.** – старший летчик 11-й авиационной бригады, один из первых советских парашютистов (первый прыжок совершил 26 июля 1930 года).

**Корк Август Иванович** – известный военачальник времен гражданской войны, командующий войсками Московского военного округа в 1930 году.

**Котельников Глеб Евгеньевич** – (18 января (30 января) 1872, Санкт-Петербург – 22 ноября 1944, Москва) – известный российский изобретатель, первым изобрел авиационный ранцевый парашют.

**Коханский Владислав Станиславович** – полковник, начальник автобронетанковых войск Ленинградского военного округа, преподаватель Военно-технической академии РККА. С 1934 года командир 3-й авиационной десантной бригады Особого Назначения.

**Куликов Виктор Георгиевич** – Маршал Советского Союза, начальник Генерального штаба ВС СССР.

**Курчевский Леонид Васильевич** – конструктор артиллерийского вооружения (76-мм ДРП – одно из первых безоткатных орудий). Вследствие серьезных конструктивных недостатков (хотя идея их создания, безусловно, была правильной) была снята с вооружения. Конструктор был обвинен в участии в военном заговоре и расстрелян в 1938 году.

**Кухаренко** – участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Клочково Воронежской области)

**Кайтанов Константин Федорович** – известный в СССР парашютист-испытатель, писатель, автор нескольких книг о десантниках.

**Левашов Александр Федорович** – командир 214-й вдбр БелВО г. Марьина Горка, 1938 г.

**Лобанов И. А.** – военный комиссар 202-й вдбр ОКДВА г. Хабаровск, 1938 г.

**Лобанов Николай Александрович** – советский конструктор, изобретатель и организатор производства парашютной техники, мастер спорта СССР (1940), лауреат Ленинской (1965) и двух Сталинских (1941, 1952) премий, д.т.н. (1968). В 1942–1946 гг. был главным инженером комбината парашютно-десантного имущества и главным конструктором ОКБ. В 1946–1977 гг. был заместителем начальника, затем начальником НИИ. Руководил разработкой парашютно-десантных средств для авиационной и космической техники. В 1949–1955 гг. преподавал в ВВИА им. Н. Е. Жуковского теорию парашюта. Награжден дипломом им. П. Тиссандье.

**Лукин Евгений Дмитриевич** – представитель штаба Ленинградского военного округа. Командир десантируемого посадочным способом мотоотряда, примененного на учениях в ЛВО 9 сентября 1930 года.

**Меженинов Сергей Александрович** – (1890–1937) – советский военачальник, комкор (1935). Окончил Казанское военное училище (1910), Академию Генштаба (1914), Киевскую школу летнабов (1916). Участник Первой мировой и гражданской войн. В Красной Армии с 1918 (начальник штаба армии, командующий армией на Восточном, Южном и Запад-

ном фронтах). После войны начальник штаба и 1-й заместитель начальника Главного управления воздушного флота (1921–1924), помощник и заместитель начальника ВВС (1925–1931). В 1932–1933 начальник штаба Управления ВВС, в 1933–1937 заместитель начальника штаба Красной Армии и член Военного совета НКО СССР (с 1934).

**Минов Леонид Григорьевич** (23 апреля 1898, Двинск (ныне Даугавпилс) – январь 1978) – советский лётчик, планерист и парашютист, комбриг. Пионер парашютизма в СССР. Мастер парашютного спорта СССР (1934, знак № 1), мастер советского планеризма (1934), заслуженный работник культуры РСФСР (1970).

**Михайлов А. В.** – начальник штаба 8-го отдельного авиационного разведывательного отряда в 1928 году.

**Молоков Василий Сергеевич** – Герой Советского союза – (1(13).02.1895 г. – 1982 г.). С 1938 г. – начальник Главного управления Воздушного флота СССР; с 1943 г. – командир авиационной дивизии на Западном и 3-м Белорусском фронтах. В 1934 г. участвовал в экспедиции по спасению челюскинцев. Вывез с льдины 39 человек. На своем двухместном самолете Р-5 вывозил по 6 человек, приспособив для пассажиров подвешенные под плоскостями парашютные ящики.

**Мошковский Яков Давидович** – 07.11.1905–24.07.1939. Организатор массового парашютного спорта в СССР, мастер парашютного спорта СССР. Родился в г. Пинск Брестской области. Член КПСС с 1939. С 1920 г. в Москве. В Красной Армии – с 1923. Окончил школу военных лётчиков (1925), военно-авиационное училище (1927). Сотрудник научно-исследовательского института, начальник Высшей парашютной школы Осоавиахима, майор. Осваивал новые типы парашютов, а также технику парашютных прыжков с различных самолётов в сложных метеорологических условиях, установил ряд мировых рекордов в парашютном спорте. Погиб при исполнении служебных обязанностей.

**Мухин И.** – старший лётчик 11-й авиационной бригады, один из первых советских парашютистов (первый прыжок совершил 26 июля 1930 года). Участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Клочково Воронежской области).

**Мухортов Б.** – известный парашютист, руководитель первых групповых прыжков с самолетов (26 июля 1930 года группа под Воронежем). Это событие ознаменовало начало массового развития парашютного спорта в СССР и этот день считается днем парашютиста.

**Никишев Дмитрий Никитич** – офицер оперативного отдела штаба Ленинградского военного округа. В 1931 году формировал опытный воздушно-десантный отряд.

**Ольховик В.** – инструктор по парашютному делу (в 1931 году – 10 прыжков), Ленинградский военный округ.

**Петров Б.** – инструктор по парашютному делу (в 1931 году – 10 прыжков), Белорусский военный округ

**Петровский Григорий Иванович** – председатель ЦИК Украины в 1931 году.

**Поваляев И.И.** – младший лётчик 11-й авиационной бригады, один из первых советских парашютистов (первый прыжок совершил 26 июля 1930 года). Участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Клочково Воронежской области)

**Пойдус** – участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Клочково Воронежской области)

**Привалов Алексей Иванович** – Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственной премий СССР, главный конструктор конструкторского бюро Московского агрегатного завода «Универсал», многолетнего головного разработчика средств десантирования техники ВДВ.

**Романюк Василий Григорьевич** – известный спортсмен-парашютист, испытатель парашютных приборов. Автор книги «Заметки парашютиста-испытателя». Герой Советского Союза (1957 г.). В 1934–1964 испытатель парашютов и катапультных установок в НИИ ВВС. Испытал свыше 100 образцов парашютов, приборов-автоматов, скафандров и других средств спасения для

ВВС и Воздушно-десантных войск. Прыгал с летательных аппаратов 31 типа (самолёты, планеры, аэростаты). Совершил 3 475 прыжков с парашютом, в том числе 18 рекордных.

**Рудный Николай Михайлович** – генерал-майор медицинской службы, начальник института авиационной и космической медицины (ГНИИАКМ). Руководил проведением физиологических испытаний (копровые сбросы) по переносимости ударных перегрузок, действующих на человека при десантировании.

**Саввичев Леонид Владимирович** – советский инженер-конструктор, лауреат Сталинской премии третьей степени в области авиационной техники (3 марта 1950 года). Создатель ПАС-1 – прибора, автоматически раскрывающего парашют (поступил на вооружение армии в 1940 году).

**Савицкий М. А.** – директор, главный инженер и конструктор открытой в 1930 г. первой в стране фабрики по производству парашютов. В апреле 1930 года были изготовлены первые опытные образцы спасательного парашюта типа НИИ-1, спасательных парашютов ПЛ-1 для летчиков, ПН-1 для летчиков-наблюдателей (штурманов) и парашютов ПТ-1 для совершения учебно-тренировочных прыжков летно-подъемным составом ВВС, десанниками и спортсменами-парашютистами. В 1931 г. на этой фабрике были изготовлены парашюты ПД-1 конструкции М. А. Савицкого, которые, начиная с 1933 г., стали поступать на снабжение парашютно-десантных частей.

**Северин Гай Ильич** – главный конструктор космических аппаратов, разработчик кресла «Казбек-Д», завода «Звезда», которые были адаптированы для использования в новом проекте «Кентавр» (парашютное десантирование БМД-1).

**Сорокин Я.** – комдив, командующий ВВС 2-й Отдельной Краснознаменной Дальневосточной Армии.

**Старинов Илья Григорьевич** – легендарный диверсант, выдающийся специалист минно-подрывного дела, разведчик, партизан. Враги называли его "Диверсант №1", Гитлер и Муссолини заочно приговорили его к смертной казни. Участник гражданских войн в России и Испании, Финской и Великой Отечественной войн. Теоретик и практик диверсионной деятельности, партизанской борьбы в годы ВОВ. В 30–40-е годы XX века лично разработал и осуществил ряд спецопераций, впоследствии вошедших в анналы учебных пособий мировых спецслужб.

**Старчак Иван Георгиевич** – в Красной Армии с 1921 г. Только с июля по сентябрь 1941 г. после тяжелого ранения Иван Георгиевич в течение нескольких месяцев находился на излечении в госпитале, а затем снова возглавил парашютно-десантную службу штаба ВВС Западного фронта. С 30 октября 1943 г. – начальник парашютно-десантной службы авиабригады погранвойск. И. Г. Старчак был первым, кто совершил тысячу прыжков с парашютом.

**Стойлов А. С.** – командир эскадрильи 11-й авиационной бригады, один из первых советских парашютистов (первый прыжок совершил 26 июля 1930 года).

**Тарасов Н. Е.** – полковник, командир 3-го авиадесантного полка Отдельной Краснознаменной Дальневосточной Армии, Черниговка Уссурийского края (в настоящее время Приморский край), 1934 год. С 1938 года – командир 211-й вдбр ОКДВА, Уссурийский край, н. п. Черниговка.

**Телькунов В. А.** – помощник командира 3-го авиамотодесантного отряда (3-й амдо) по политчасти в 1932 году.

**Ткачев Федор Дмитриевич** (1911–1994). Д.т.н. С 1955 по 1968 – начальник НИЭИ парашютно-десантных средств. Лауреат Ленинской премии (1962).

**Тугунов** – военный комиссар 214-й вдбр БелВО г. Марьяна Горка, 1938 г.

**Тухачевский Михаил Николаевич (1893–1937)**, советский военачальник и военный теоретик. Окончил военное училище (1914). Участник 1-й Мировой войны, поручик. С начала 1918 в Красной Армии, работал в Военном отделе ВЦИК. В 1928 году – командующий Ленинградским военным округом. Затем на командных должностях – заместитель председателя РВСР, заместитель наркома обороны, Маршал Советского Союза (1935). Кандидат в

члены ЦК ВКП(б) с 1934. Член ВЦИК и ЦИК СССР. Автор работ по истории гражданской войны и военно-теоретических трудов. Репрессирован в 1937 г.

**Федин А. Т.** – комиссар бригады. Участник второго десанта от 23 апреля 1929 года под Гармом (45 человек).

**Федорова В.** – одна из первых советских женщин, совершивших прыжок с парашютом ручного раскрытия

**Филиппов** – участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Ключково Воронежской области)

**Фрейман А.** – участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Ключково Воронежской области). Инструктор по парашютному делу (в 1931 году – 12 прыжков).

**Черкашин** – участник первого в истории парашютного десанта с оружием (2 августа 1930 года, хутор Ключково Воронежской области)

**Чернов И. П.** – начальник штаба 3-го авиамотодесантного отряда (3-й амдо) в 1932 году.

**Чиркова О.** – одна из первых советских женщин, совершивших прыжок с парашютом ручного раскрытия

**Шапкин Тимофей Тимофеевич** – комбриг, командир кавалерийской бригады. Руководитель второго десанта от 23 апреля 1929 года под Гармом (45 человек). Комбриг(1936). Комдив(1938). Генерал-лейтенант(1940). В Русской армии с 1906 года. 1-я Мировая война (подхорунжий). В Добровольческой белой армии генерала А. И. Деникина с января 1918 года по март 1920 года (подъесаул). С марта 1920 года в КА. В КА – командир эскадрона, командир полка, командир бригады, начальник дивизии. После войны командир кавалерийской дивизии, горно-кавалерийской дивизии. За 1920 год награжден двумя орденами Красного Знамени. Принимал самое активное участие в уничтожении басмачей в Средней Азии. Награжден третьим орденом Красного Знамени в 1929 году. С января 1941 года командир 4-го кавалерийского корпуса САВО. С ноября 1942 года корпус под командованием Т. Т. Шапкина принял участие в сражении под Сталинградом, затем в Ростовской наступательной операции. Одним из первых был награжден орденом Кутузова 2-й степени. В марте 1943 года заболел и умер в госпитале Ростова-на-Дону от кровоизлияния в мозг, 22 марта 1943 года. Похоронен там же.

**Шмидт** – инструктор парашютного отделения 5-го отдела НИИ ВВС РККА в 1931 году.

**Юматов В. Д.** – военный комиссар 201-й вдбр им. С. М. Кирова ЛенВО г. Пушкин, 1938 г.

**Якир Иона Эммануилович** – командующий войсками Украинского военного округа в 1931 году – советский военачальник, командарм 1-го ранга (1935). В Советской Армии с 1918. С апреля 1924 начальник Главного управления военно-учебного заведений РККА, с ноября 1925 – командующий войсками Украинского (позже Киевского) военного округа. В 1930–1934 – член РВС СССР, с 1936 – член Военного совета НКО СССР.

## Приложение Б (справочное) Воздушно-десантные части 1941 года

В схеме развертывания РККА на 1941 год (составленной в феврале 1941 года) указано наличие в Красной Армии шести воздушно-десантных бригад, но уже 23 апреля выходит совершенно секретное Постановление Центрального Комитета ВКП (б) и Совета Народных Комиссаров СССР «О новых формированиях в Красной Армии» № 1112-459сс, в котором предписывается сформировать к 1 июня 1941 года пять воздушно-десантных корпусов по три воздушно-десантные бригады в каждом.

На формирование новых воздушно-десантных бригад был обращен личный состав десяти стрелковых дивизий, находящихся с марта 1941 года в стадии формирования.

Каждый воздушно-десантный корпус имел в своем составе:

- управление корпуса;
- три воздушно-десантные бригады;
- корпусной артиллерийский полк;
- танковый батальон;
- авиазвено связи;
- взвод радиосвязи.

Общая численность корпуса первоначально была определена в 8 020 человек. На вооружении воздушно-десантного корпуса было предписано иметь:

- винтовок самозарядных – 4 500;
- пистолетов-пулеметов – 1 257;
- пулеметов ручных – 440;
- пулеметов зенитных – 18;
- 50-мм минометов – 111;
- 82-мм минометов – 21;
- 45-мм орудий – 39;
- 76,2-мм орудий – 18 (в корпусном артиллерийском полку);
- танков Т-38 или Т-40 – 50 ед. (в корпусном танковом батальоне);
- огнеметов ранцевых – 864;
- автомобилей грузовых – 214;
- автомобилей специальных – 17;
- автомобилей легковых – 10.

Каждая воздушно-десантная бригада имела в своем составе:

- управление бригады;
- отдельную роту связи;
- отдельную разведывательно-самокатную роту;
- четыре парашютно-десантных батальона;
- артиллерийский дивизион;
- отдельную зенитно-пулеметную роту;
- школу младшего комсостава;

Численность бригады была определена в 2 588 человек. Каждый парашютно-десантный батальон имел в своем составе по 546 человек.

На вооружении бригады имелось:

- 45-мм противотанковых пушек – 12;
- 50-мм минометов – 18;
- ранцевых огнеметов – 288;
- 7,62-мм станковых пулеметов – 16;
- 7,62-мм ручных пулеметов ДП-27 – 108.

При десантировании два парашютно-десантных батальона образовывали парашютную боевую группу, которая десантировалась парашютным способом и обеспечивала захват площад-

ки для десантирования еще двух батальонов, которые образовывали планерную боевую группу. При этом отдельные взводы батальонов объединялись, образуя роты связи, а также пулеметную, разведывательно-самокатную, минометную и артиллерийскую батареи. Артиллерия батальонов, назначенных в парашютную и планерные боевые группы, передавалась в полном составе в посадочно-десантную боевую группу, куда входили противотанковая батарея и зенитно-пулеметная рота бригады.

Посадочно-десантная боевая группа бригады формировалась на основе корпусной артиллерии и танкового батальона. Будучи распределенной по бригадам, каждая посадочно-десантная группа включала в себя артиллерийский дивизион (штатный дивизион корпусного артполка вместе с 45-мм пушками бригады и батальонов), танковую роту (штатная рота корпусного танкового батальона), бригадные минометную и зенитно-пулеметную роты.

Такое распределение сил и средств было более чем оправданно – повседневная жизнедеятельность войск проходила в составе взводов, рот и батальонов, а при необходимости командир бригады формировал для удара по врагу специализированные группировки, которые последовательно должны были закрепиться во вражеском тылу. А закрепившись, выполнить поставленную боевую задачу...

Согласно принятому Постановлению воздушно-десантные корпуса (вдк) было предписано дислоцировать:

- в Киевском Особом военном округе – два вдк (1-й и 2-й);
- в Западном Особом военном округе – один вдк (4-й);
- в Прибалтийском Особом военном округе – один вдк (5-й);
- в Одесском военном округе – один вдк (3-й);
- кроме того, в составе войск ДВФ иметь одну отдельную воздушно-десантную бригаду (202-ю овдбр).

Уже существующие пять воздушно-десантных бригад были включены в состав воздушно-десантных корпусов, при этом 201-я вдбр была передислоцирована из Ленинградского военного округа в Прибалтийский, 212-я вдбр из состава Дальневосточного Фронта в Одесский военный округ и 211-я из состава Дальневосточного Фронта в Киевский Особый военный округ.

Передислокацию бригад и формирование корпусов было предписано завершить к 1 июня 1941 года.

Этим же Постановлением Народный комиссариат легкой промышленности СССР был обязан изготовить сверх плана 1941 года и поставить Наркомату обороны во втором квартале 1941 года 10 тысяч, в III и IV кварталах – по 20 тысяч людских парашютов.

Кроме того, Наркомат авиационной промышленности был обязан к 15 мая 1941 года построить 11-местный планер конструкции Кучеренко, Роднянского, Афанасьева и к 1 июля 1941 года 20-местный – конструкции Колесникова и Цыбина.

С 1 июня 1941 года в формируемых воздушно-десантных корпусах началось проведение парашютно-десантной подготовки. С получением имущества возникли некоторые проблемы: в частности к началу Великой Отечественной войны 4-й вдк недополучил от промышленности три тысячи парашютов и положенные по штату ранцевые огнеметы РОКС.

К 1 июня 1941 года группировка сил ВДВ включала в себя следующие части и соединения:

*1-й вдк Киевского Особого военного округа г. Житомир (генерал-майор М. А. Усенко) в составе:*

- управление корпуса в/ч 3231;
- 2-й отдельный танковый батальон (отб) в/ч 3276;
- взвод радиосвязи в/ч 3861;
- 3-е отделение штаба корпуса в/ч 3879.

*1-я овдбр сформирована из личного состава 224-й стрелковой дивизии (командир бригады Г. П. Барладян) в составе:*

- управление бригады в/ч 3190;

- 3-е отделение штаба бригады в/ч 4081;
- 1-й парашютно-десантный батальон (пдб) в/ч 3901;
- 2-й пдб в/ч 3921;
- 3-й пдб в/ч 3940;
- 4-й пдб в/ч 3960;
- отдельный артиллерийский дивизион (оадн) в/ч 3979;
- Школа младшего командного состава (ШМКС) в/ч 3999;
- отдельная разведывательно-самокатная рота (орср) в/ч 4019;
- отдельная зенитно-пулеметная рота (озпр) в/ч 4041;
- отдельная рота связи (орс) в/ч нет данных.

*204-я вдбр (командир бригады И. И. Губаревич) в составе:*

- управление бригады в/ч 3149;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3601;
- 1-й пдб в/ч 3421;
- 2-й пдб в/ч 3442;
- 3-й пдб в/ч нет данных;
- 4-й пдб в/ч нет данных;
- оадн в/ч 3501;
- ШМКС в/ч 3521;
- орср в/ч 3541;
- озпр в/ч 3561;
- орс в/ч 3581.

*211-я вдбр (командир бригады Г. А. Бочаров) в составе:*

- управление бригады в/ч 3104;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3403;
- 1-й пдб в/ч 3046;
- 2-й пдб в/ч 3070;
- 3-й пдб в/ч 3273;
- 4-й пдб в/ч 3286;
- оадн в/ч номер нет данных;
- ШМКС в/ч 3325;
- орср в/ч 3343;
- озпр в/ч 3361;
- орс в/ч 3387.

*2-й вдк Харьковского военного округа (генерал-майор Ф. М. Харитонов, управление корпуса формировалось на базе расформированного управления 46-го стрелкового корпуса) в составе:*

- управление корпуса в/ч 3767;
- 3-е отделение штаба корпуса в/ч 3270;
- 5-й отб в/ч 3826;
- взвод радиосвязи в/ч 3043.

*2-я вдбр сформирована из личного состава 225-й стрелковой дивизии (командир бригады К. Ф. Штейн, в начале ВОВ К. И. Ломако) в г. Нежин в составе:*

- управление бригады в/ч 3866;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3659;
- 1-й пдб в/ч 3939;
- 2-й пдб в/ч 4099;
- 3-й пдб в/ч 3759;
- 4-й пдб в/ч 3799;
- оадн в/ч 3900;
- ШМКС в/ч 3943;
- орср в/ч 4040;



- озпр в/ч 3910;
- орс в/ч 3808.

*3-я вдбр* сформирована из личного состава 226-й стрелковой дивизии (командир бригады Г. А. Ковалев) в г. Чернигов в составе:

- управление бригады в/ч 4012;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч нет данных;
- 1-й пдб в/ч 3719;
- 2-й пдб в/ч 3788;
- 3-й пдб в/ч 3843;
- 4-й пдб в/ч 3859;
- оадн в/ч 3904;
- ШМКС в/ч 3919;
- орср в/ч 3959;
- озпр в/ч 4008;
- орс в/ч 4031.

*4-я вдбр* сформирована из личного состава 230-й стрелковой дивизии (командир бригады Ф. А. Смеянович) в г. Конотоп в составе:

- управление бригады в/ч 3588;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 4080;
- 1-й пдб в/ч 3619;
- 2-й пдб в/ч 3745;
- 3-й пдб в/ч 3695;
- 4-й пдб в/ч 3830;
- оадн в/ч нет данных;
- ШМКС в/ч 3926;
- орср в/ч 4064;
- озпр в/ч 3933;
- орс в/ч 3753.

*3-й вдк* Одесского военного округа г. Первомайск (генерал-майор В. А. Глазунов) в составе:

- управление корпуса в/ч 3304;
- 3-е отделение штаба корпуса в/ч 3068;
- 4-й отб в/ч 3523;
- взвод радиосвязи в/ч нет данных.

*5-я вдбр* сформирована из личного состава 211-й стрелковой дивизии (командир бригады А. И. Родимцев) в составе:

- управление бригады в/ч 3607;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3439;
- 1-й пдб в/ч 3271;
- 2-й пдб в/ч 3284;
- 3-й пдб в/ч 3301;
- 4-й пдб в/ч 3323;
- оадн в/ч 3341;
- ШМКС в/ч 3359;
- орср в/ч 3385;
- озпр в/ч 3401;
- орс в/ч 3419.

*6-я вдбр* сформирована из личного состава 234-й стрелковой дивизии (командир бригады В. Г. Желудев) в составе:

- управление бригады в/ч 4000;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3639;
- 1-й пдб в/ч 3458 (или 3459);

- 2-й пдб в/ч 3479;
- 3-й пдб в/ч 3499;
- 4-й пдб в/ч 3519;
- оадн в/ч номер – нет данных;
- ШМКС в/ч 3559;
- орср в/ч 3579;
- озпр в/ч 3599;
- орс в/ч 3620.

*212-я вдбр* (командир бригады И. И. Затевахин) в составе:

- управление бригады в/ч 3407;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3839;
- 1-й пдб в/ч 3660;
- 2-й пдб в/ч 3679;
- 3-й пдб в/ч 3699;
- 4-й пдб в/ч 3720;
- оадн в/ч 3741;
- ШМКС в/ч 3760;
- орср в/ч 3781;
- озпр в/ч 3801;
- орс в/ч 3827.

*4-й вдк* Белорусского военного округа, г. Пуховичи (генерал-майор А. С. Жадов) в составе:

- управление корпуса в/ч номер – нет данных;
- 3-е отделение штаба корпуса в/ч 3069;
- 1-й отб в/ч 3529;
- взвод радиосвязи в/ч нет данных.

*7-я вдбр* сформирована из личного состава 201-й стрелковой дивизии (командир бригады М. Ф. Тихонов) в составе:

- управление бригады в/ч 3587;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3460;
- 1-й пдб в/ч 3285;
- 2-й пдб в/ч 3305;
- 3-й пдб в/ч 3324;
- 4-й пдб в/ч 3342;
- оадн в/ч 3360;
- ШМКС в/ч 3386;
- орср в/ч 3402;
- озпр в/ч 3420;
- орс в/ч 3440.

*8-я вдбр* сформирована из личного состава 231-й стрелковой дивизии (командир бригады А. А. Онуфриев) в составе:

- управление бригады в/ч 3647;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3661;
- 1-й пдб в/ч 3480;
- 2-й пдб в/ч 3500;
- 3-й пдб в/ч 3520;
- 4-й пдб в/ч 3540;
- оадн в/ч 3560;
- ШМКС в/ч 3580;
- орср в/ч 3600;
- озпр в/ч 3621;
- орс в/ч 3640.

*214-я вобр* (командир бригады А. Ф. Левашов) в составе:

- управление бригады в/ч номер (нет данных),;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3860;
- 1-й пдб в/ч 3680;
- 2-й пдб в/ч 3700;
- 3-й пдб в/ч (нет данных);
- 4-й пдб в/ч 3742;
- оадн в/ч 3761;
- ШМКС в/ч (нет данных);
- орср в/ч 3802;
- озпр в/ч (нет данных);
- орс в/ч 3841.

*5-й влк* Прибалтийского военного округа, г. Даугавпилс (генерал-майор И. С. Безуглый) в составе:

- управление корпуса в/ч 3042;
- 3-е отделение штаба корпуса в/ч 3073;
- 3-й отб в/ч 3067;
- взвод радиосвязи в/ч 3050.

*9-я вобр* сформирована из личного состава 203-й стрелковой дивизии (командир бригады И. И. Курышев) в составе:

- управление бригады в/ч 3269;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3778;
- 1-й пдб в/ч 3051;
- 2-й пдб в/ч 3074;
- 3-й пдб в/ч 3290;
- 4-й пдб в/ч 3314;
- оадн в/ч 3327;
- ШМКС в/ч 3345;
- орср в/ч 4001;
- озпр в/ч 3762;
- орс в/ч 3923.

*10-я вобр* сформирована из личного состава 223-й стрелковой дивизии (командир бригады Я. Ф. Чабаев) в составе:

- управление бригады в/ч 3322;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3864;
- 1-й пдб в/ч 3603;
- 2-й пдб в/ч 3863;
- 3-й пдб в/ч 4044;
- 4-й пдб в/ч 3329;
- оадн в/ч 3052;
- ШМКС в/ч (нет данных);
- орср в/ч 3784;
- озпр в/ч 4049;
- орс в/ч 3505.

*201-я вобр* имени С. М. Кирова (командир бригады П. К. Гадалин) в составе:

- управление бригады в/ч 3394;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 2908;
- 1-й пдб в/ч 3312;
- 2-й пдб в/ч 3054;
- 3-й пдб в/ч (нет данных);
- 4-й пдб в/ч 3643;
- оадн в/ч 3867;

- ШМКС в/ч 4009;
- орср в/ч 3880;
- озпр в/ч 3723;
- орс в/ч 4013.

202-я отдельная вдбр ДВФ Хабаровск (командир бригады М. И. Денисенко, с началом войны Г. И. Карижский) в составе:

- управление бригады в/ч 3049;
- 3-е отделение штаба бригады в/ч 3641;
- 1-й пдб в/ч 3072;
- 2-й пдб в/ч 3289;
- 3-й пдб в/ч 3311;
- 4-й пдб в/ч 3326;
- оадн в/ч 3344;
- ШМКС в/ч 3422;
- орср в/ч 3502;
- озпр в/ч 3522;
- орс в/ч 3585.

Таким составом советские воздушно-десантные войска встретили начало Великой Отечественной войны.

4 июня 1941 года вышел приказ ЛЬ 0034 «Об обеспечении летными средствами воздушно-десантных войск РККА», которым предписывалось «для обеспечения летными средствами учебно-боевой подготовки и боевых действий воздушно-десантных войск Красной Армии:

1 Изъять из состава дальнебомбардировочной авиации 1, 3, 7, 14 и 250-й тяжелобомбардировочные авиационные полки и передать их в распоряжение командиров воздушно-десантных корпусов.

2 С этой целью передислоцировать 250-й тбап из Забайкальского военного округа в Одесский и 7-й тбап из Ленинградского военного округа в Прибалтийский. Передислокацию и передачу авиаполков закончить к 1 июля 1941 года.

3 Указанные выше тяжелобомбардировочные авиационные полки реорганизовать в десантно-бомбардировочные авиационные полки (десбап) по утвержденным штатам.

4 На базе сверхштатных самолетов ТБ-3 и поступления от промышленности по заказу 1941 года самолетов ПС-84 (ДС-3) сформировать дополнительно пять десантно-бомбардировочных авиационных полков, из них два десантно-бомбардировочных авиационных полка к 1 июля 1941 года и три десантно-бомбардировочных авиационных полка к 15 августа 1941 года.

5 Распределить десантно-бомбардировочные авиационные полки по два полка на каждый воздушно-десантный корпус и один полк придать отдельной воздушно-десантной бригаде Дальневосточного Фронта».

Таким образом, на 1 июня 1941 года в составе ВВС находилось 364 самолета ТБ-3 различных модификаций. В составе авиации Главного командования ВВС находилось 308 самолетов, из которых исправными числился всего 171 самолет. Распределение транспортно-бомбардировочной (десантно-транспортной) авиации по воздушно-десантным корпусам было следующее:

1-й воздушно-десантный корпус:

- 14-й десбап 18-й ад ДД, Борисполь, 38 самолетов ТБ-3, 9 самолетов ТБ-7;
- 324-й десбап в/ч 4510 (вновь сформированный), Борисполь;

2-й воздушно-десантный корпус:

- 100-й десбап 48-й ад ДД, Орел, 9 самолетов ТБ-3, 63 самолета ДБ-3;
- 325-й десбап в/ч 4504 (вновь сформированный), Нежин;

3-й воздушно-десантный корпус:

- 250-й десбап из ЗабВО, Улан-Удэ в стадии передислокации, 49 самолетов ТБ-3;
- 327-й десбап в/ч 4515 (вновь сформированный), Первомайск;

4-й воздушно-десантный корпус:

- 1-й десбап 42-й ад ДД, Шайковка, 41 самолет ТБ-3;
- 3-й десбап 52-й ад ДД, Сеща, 52 самолета ТБ-3;
- 326-й десбап в/ч 4505 (вновь сформированный), Пуховичи;

5-й воздушно-десантный корпус:

- 7-й десбап 40-й ад ДД, Сольцы, 68 самолетов ТБ-3;
- 323-й десбап в/ч 4508 (вновь сформированный), Даугавпилс;

251-й десбап, ДВФ Куйбышевская-Восточная, Хабаровск, 26 самолетов ТБ-3 - обеспечение 202-й отдельной воздушно-десантной бригады.

322-й десбап формировался в Кубинке для использования в интересах командования ВДВ.

Также к 16 июня 1941 года в записке Начальника Генерального Штаба РККА генерала армии Г. К. Жукова Наркому авиационной промышленности была определена потребность РККА в десантных планерах на 1941 и 1942 годы:

На 1941 год:

- пятиместных сухопутных – 500 шт.,
- одиннадцатиместных сухопутных – 1000 шт.
- одиннадцатиместных гидропланеров – 200 шт.
- двадцатиместных сухопутных – 300 шт.

На 1942 год:

- пятиместных сухопутных – 1000 шт.,
- одиннадцатиместных сухопутных – 3000 шт.
- одиннадцатиместных гидропланеров – 500 шт.
- двадцатиместных сухопутных – 1000 шт.

Из-за начала войны этот план выполнен не был.

За десять дней до начала Великой Отечественной Войны Приказом НКО СССР ЛЬ 0202 от 12 июня 1941 года было создано Управление Воздушно-Десантных Войск Красной Армии, которое входило в состав Главного Управления ВВС. Управление ВДВ возглавил В. А. Глазунов. Начальником штаба ВДВ был назначен П. Ионов. Однако завершить реорганизацию воздушно-десантных соединений к началу войны не удалось.

## Приложение В (справочное)

### Сравнительная таблица наличия личного состава, боевой техники и вооружения в соединениях и частях ВДВ в довоенный период

	батальоны			бригады			корпуса	
	1938 г.	1940 г.	1941 г.	1938 г.	1940 г.	1941 г.	весна 1941 г.	июнь 1941 г.
личный состав	700	545	545	4 000	3 000	3 000	более 10000	более 10000
бригад	-	-	-	-	-	-	3	3
батальонов	-	-	-	4	4	4	12	12
рот	3	3	3	12	12	12	36	36
самолетов	нет	нет	нет	АПОН	нет	нет	нет	16 ПО-2 (4 и по 4 в бр.)
танков	нет	нет	нет	нет	11	11	86 (50 в отб и по 11 в бр.)	65 (32 в отб и по 11 в бр.)
12,7-мм зен. пул.	-	нет	нет	-	12	12	36	18 (по 6 в бр.)
76-мм ору- дий	-	нет	нет	-	4	4	12 (по 4 в бр.)	18 (по 6 в бр.)
45-мм ору- дий	-	нет	нет	-	4	4	12 (по 4 в бр.)	36 (по 12 в бр.)
82-мм ми- нометы	-	нет	нет	-	9	9	27 (по 9 в бр.)	18 (по 6 в бр.)
50-мм ми- нометы	-	9 (по 3 в роте)	9 (по 3 в роте)	-	36 (по 3 в роте)	36 (по 3 в роте)	108 (по 3 в роте)	108 (по 3 в роте)

ф. 37, оп. 11431, д. 6, лл. 2 - 7

4 сентября 1941г. приказ НКО № 0083: Сформировать штаб ВДВ и войска в составе 10 ВДК, 5 маневренных вдбр, 10 запасных полков, 1 авиадесантное училище, 1 планерную школу и курсы переподготовки начсостава.

1 ВДК	1 вдбр 204 вдбр 211 вдбр	г. Маркштадт	к 01.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 01.01.42г.
2 ВДК	2 вдбр 3 вдбр 4 вдбр	г. Ордженикидзе	к 01.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 01.01.42г.
3 ВДК	5 вдбр 6 вдбр 212 вдбр	г. Ейск	к 01.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 01.01.42г.
4 ВДК	7 вдбр 8 вдбр 214 вдбр	г. Энгельс	к 01.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 01.01.42г.
5 ВДК	9 вдбр 10 вдбр 201 вдбр	г. Тейково Ивановская обл.	к 15.09.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 10.11.41г.
6 ВДК	11 вдбр 12 вдбр 13 вдбр	г. Котельнич	к 20.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 20.01.42г.
7 ВДК	14 вдбр 15 вдбр 16 вдбр	г. Мариенталь	к 20.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 20.01.42г.
8 ВДК	17 вдбр 18 вдбр 19 вдбр	г. Экгейм	к 20.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 20.01.42г.
9 ВДК	20 вдбр 21 вдбр 22 вдбр	г. Безымянная Палассовка	к 20.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 20.01.42г.
10 ВДК	23 вдбр 24 вдбр 25 вдбр	г. Красный Яр	к 20.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 20.01.42г.
1 маневренная вдбр	-	г. Зуевка	к 01.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 01.01.42г.
2 маневренная вдбр	-	г. Энгельс	к 01.10.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 01.01.42г.
3	-	г. Ундервальден	к 01.11.41г. прибыть к

маневренная вдбр		около Марскштадта	месту дислокации боевая готовность к 01.02.42г.
4 маневренная вдбр	-	г. Грозный	к 01.11.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 01.02.42г.
5 маневренная вдбр	-	г. Сталинград	к 01.11.41г. прибыть к месту дислокации боевая готовность к 01.02.42г.
1 запасный полк	-	г. Гнаденфидер	-
2 запасный полк	-	г. Мокроус	-
3 запасный полк	-	г. Сталинград	-
4 запасный полк	-	г. Грозный	-
5 запасный полк	-	г. Миусс	-
6 запасный полк	-	УР ВО	-
7 запасный полк	-	г. Миусс	-
8 запасный полк	-	г. Беслан	-
9 запасный полк	-	г. Железноводск	-
10 запасный полк	-	г. Мин. воды	-
ВДУ	-	г. Куйбышев	-
Авиапланерная школа	-	г. Саратов	-
Курсы усовершенствования начсостава	-	г. Саратов	-



## Приложение Г (справочное)

### Состав Воздушно-десантных войск в 1989 году

- Управление командующего ВДВ (в/ч 25953, г. Москва);
- Рязанское высшее воздушно-десантное командное дважды Краснознаменное училище имени Ленинского Комсомола (г. Рязань);
- 332-я школа прапорщиков ВДВ (п. Гайжунай);
- 58-я отдельная военно-транспортная авиационная эскадрилья (в/ч 03417, г. Рязань, Дягилево);
- 78-я отдельная военно-транспортная авиационная эскадрилья (г. Клин);
- 196-й полк связи ВДВ (в/ч 54164, Медвежьи Озера Московской области);
- 899-я отдельная рота специального назначения (в/ч 54766);
- 879-й узел связи;
- 387-й отдельный парашютно-десантный полк (Фергана, Узбекистан);
- 2 356-й центральный автомобильный склад ВДВ (пгт. Кубинка Одинцовского района Московской области);
- 3 104-я центральная база резерва вооружения и техники ВДВ (г. Орехово-Зуево Московской области);
- 5 730-я центральная база бронетанкового имущества ВДВ (г. Наро-Фоминск Московской области);
- 3 370-й центральный склад воздушно-десантной техники и имущества (г. Коломна);
- 1 029-й центральный военный госпиталь ВДВ (в/ч 52203, г. Тула);
- 984-й центр государственного санитарно-эпидемиологического надзора ВДВ (в/ч 48837, г. Иваново);
- 176-й центральный санитарно-эпидемиологический отряд;
- Военный санаторий «Гудаутский»; Военный санаторий «Десантник»;
- 47-й ансамбль песни и пляски ВДВ.
- 242-й учебный центр Воздушно-десантных войск:
  - управление центра (в/ч 20192, г. Гайжунай);
  - 226-й учебный парашютно-десантный полк (в/ч 11929, г. Гайжунай);
  - 285-й учебный парашютно-десантный полк (в/ч 74995, г. Гайжунай);
  - 301-й учебный парашютно-десантный полк (в/ч 42227, г. Гайжунай);
  - 743-й отдельный учебный парашютно-десантный батальон (г. Кармелава);
  - 1 120-й учебный самоходно-артиллерийский полк (в/ч 61222, г. Пренай);
  - 367-й отдельный учебный зенитный ракетно-артиллерийский дивизион (в/ч 33817, г. Гайжунай);
  - 113-й отдельный учебный инженерно-саперный батальон (в/ч 63291, г. Гайжунай);
  - 300-й отдельный учебный батальон связи (в/ч 63295, г. Гайжунай);
  - 340-я отдельная учебная военно-транспортная авиационная эскадрилья (г. Поцюнай);
  - 148-й отдельный учебный батальон тяжелой воздушно-десантной техники (в/ч 74163, г. Гайжунай);
  - 45-й отдельный учебный ремонтно-восстановительный батальон (в/ч 59356, г. Гайжунай);
  - 184-й отдельный учебный медицинский батальон (бывшая 11-я школа младшего медицинского состава, в/ч 42235, г. Гайжунай);
  - 373-й отдельный учебный автомобильный батальон;
  - 214-й полигон;
  - 2 945-й объединенный склад;
  - 51 518-е полевое учреждение госбанка;

7-я гвардейская воздушно-десантная Краснознаменная ордена Кутузова дивизия (в/ч 61756, г. Каунас):

- 97-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 10999, г. Алитус);
- 108-й гвардейский парашютно-десантный Кубанский казачий ордена Красной Звезды полк (в/ч 02291, г. Каунас);
- 119-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 10075, г. Мариямполе);
- 1 141-й гвардейский артиллерийский полк (в/ч 02207, г. Калвария);
- 72-я отдельная разведывательная рота (в/ч 86788, г. Каунас);
- 743-й отдельный батальон связи (в/ч 02050, г. Каунас);
- 744-й отдельный зен. ракетно-артиллерийский дивизион (в/ч 33817, г. Каунас);
- 143-й отдельный инженерно-саперный батальон (г. Казлу-Руда);
- 185-я отдельная военно-транспортная авиационная эскадрилья (г. Каунас);
- 1 692-й отдельный батальон десантного обеспечения (в/ч 96536, г. Каунас);
- 1 681-й отдельный батальон материального обеспечения (г. Каунас);
- 6-й отдельный ремонтно-восстановительный батальон (в/ч 58356, г. Каунас);
- 313-й отдельный медицинский батальон (г. Каунас);
- 286-я станция фельдъегерско-почтовой связи;
- 215-й полигон (в/ч 63319, г. Казлу-Руда);
- 51 502-е полевое учреждение госбанка

76-я гвардейская воздушно-десантная Черниговская Краснознаменная дивизия (в/ч 07264, г. Псков):

- 104-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 32515, п. Черёха);
- 234-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 74268, г. Псков);
- 237-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 56264, г. Псков);
- 1 140-й гвардейский артиллерийский дважды Краснознаменный полк (в/ч 45377);
- 175-я отдельная гвардейская разведывательная рота (в/ч 64004);
- 728-й отдельный гвардейский батальон связи (в/ч 24538);
- 656-й отдельный гвардейский инженерно-сапёрный батальон (в/ч 45293);
- 608-й отдельный батальон десантного обеспечения (в/ч 77011);
- 165-й отдельный зенитный ракетно-артиллерийский дивизион (в/ч 81430);
- 1 682-й отдельный батальон материального обеспечения (в/ч 42689);;
- 7-й отдельный ремонтно-восстановительный батальон;
- 586-й отдельный медицинский батальон;
- 242-я отдельная военно-транспортная авиационная эскадрилья (в/ч 06776, г. Псков).

98-я гвардейская воздушно-десантная Свирская Краснознаменная ордена Кутузова дивизия (г. Болград):

- 217-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 42246, г. Болград);
- 299-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 52432, г. Болград);
- 300-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 40390, г. Кишинев);
- 1 065-й гвардейский артиллерийский полк (в/ч 31539, г. Веселый Кут);
- 215-я отдельная гвардейская разведывательная рота (в/ч 03391);
- 100-й отдельный зенитный ракетно-артиллерийский дивизион (в/ч 73512, г. Болград);
- 112-й отдельный инженерно-саперный батальон;
- 674-й отдельный гвардейский батальон связи (в/ч 89592, г. Болград);
- 15-й отдельный ремонтно-восстановительный батальон;
- 1 683-й отдельный батальон материального обеспечения;
- 613-й отдельный батальон десантного обеспечения;
- 176-й отдельный медицинский батальон;
- 728-я станция фельдъегерско-почтовой связи (в/ч 36477);
- 243-я отдельная военно-транспортная авиационная эскадрилья (в/ч 68226);
- полигон (п. Тарутино).

103-я гвардейская воздушно-десантная ордена Ленина, Боевого Красного Знамени, Кутузова 2-й степени дивизия им. 60-ти летия СССР (в/ч 07197, г. Витебск):

- 317-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 52287, г. Витебск);
- 350-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 64222, г. Полоцк);
- 357-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 93684, г. Полоцк);
- 1 179-й гвардейский артиллерийский полк
- 62-й отдельный танковый батальон;
- 133-й отдельный противотанковый артиллерийский дивизион;
- 105-й отдельный зенитный ракетно-артиллерийский дивизион;
- 80-я отдельная разведывательная рота (в/ч 86793);
- 742-й отдельный батальон связи
- 130-й отдельный инженерно-саперный батальон
- 20-й отдельный ремонтно-восстановительный батальон (в/ч 59318);
- 1 388-й отдельный батальон материального обеспечения
- 175-й отдельный медицинский батальон;
- 274-я отдельная автомобильная рота;
- 245-й подвижный хлебозавод;
- 210-я отдельная военно-транспортная авиационная эскадрилья.

104-я гвардейская воздушно-десантная ордена Боевого Красного Знамени, Кутузова 2-й степени дивизия (г. Гянджа):

- 328-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 93626, г. Гянджа);
- 337-й гвардейский парашютно-десантный полк (г. Гянджа);
- 345-й отдельный гвардейский парашютно-десантный полк (г. Гянджа);
- 1 080-й гвардейский артиллерийский полк (в/ч 73598, г. Шамхор);
- 110-я отдельная разведывательная рота (в/ч 64009, г. Гянджа);
- 103-й отдельный зенитный ракетно-артиллерийский дивизион
- 729-й отдельный батальон связи (в/ч 12192, г. Гянджа);
- 132-й отдельный инженерно-саперный батальон (в/ч 71296, г. Гянджа);
- 24-й отдельный ремонтно-восстановительный батальон;
- 611-й отдельный батальон десантного обеспечения;
- 1 684-й отдельный батальон материального обеспечения;
- 180-й отдельный медицинский батальон;
- 116-я отдельная военно-транспортная авиационная эскадрилья;
- 422-я станция фельдъегерско-почтовой связи.

106-я гвардейская воздушно-десантная Краснознаменная ордена Кутузова дивизия (в/ч 55599, г. Тула):

- 51-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 33842, г. Тула);
- 137-й гвардейский парашютно-десантный полк (в/ч 41450, г. Рязань);
- 331-й гвардейский парашютно-десантный полк (г. Кострома);
- 1182-й гвардейский артиллерийский полк (в/ч 93723, г. Ефремов Тульской области);
- 181-я отдельная разведывательная рота (в/ч 86800);
- 139-й отдельный инженерно-саперный батальон (в/ч 12159);
- 107-й отдельный зенитный ракетно-артиллерийский дивизион (в/ч 71298);
- 731-й отдельный батальон связи (в/ч 93687);
- 610-й отдельный батальон десантного обеспечения (в/ч 64024);
- 43-й отдельный ремонтно-восстановительный батальон (в/ч 28393);
- 1 060-й отдельный батальон материального обеспечения (в/ч 14403);
- 110-я отдельная военно-транспортная авиационная эскадрилья (в/ч 25500);
- 234-й отдельный медицинский батальон (в/ч 52296);
- 1 883-я станция ФПС (в/ч 54235).

## Приложение Д (справочное)

### Состав десантно-штурмовых частей и соединений Сухопутных войск в 1989 году

- 11-я отдельная десантно-штурмовая бригада Забайкальского военного округа (в/ч 21460, г. Могоча);
- 13-я отдельная десантно-штурмовая бригада Дальневосточного военного округа (в/ч 21463, п. Магдагачи, Амазар);
- 21-я отдельная десантно-штурмовая бригада Закавказского военного округа (в/ч 31571, г. Кутаиси);
- 23-я отдельная десантно-штурмовая бригада Ставки Главного Командования Юго-Западного Направления (в/ч 51170, г. Кременчуг);
- 35-я отдельная десантно-штурмовая бригада Группы Советских Войск в Германии (в/ч 16407, г. Котбус);
- 36-я отдельная десантно-штурмовая бригада Ленинградского военного округа (в/ч 74980, г. Гарболово);
- 37-я отдельная десантно-штурмовая бригада Прибалтийского военного округа (в/ч 75193, г. Черняховск);
- 38-я отдельная десантно-штурмовая бригада Белорусского военного округа (в/ч 92616, г. Брест);
- 39-я отдельная десантно-штурмовая бригада Прикарпатского военного округа (в/ч 32351, г. Хыров);
- 40-я отдельная десантно-штурмовая бригада Одесского военного округа (в/ч 32461, г. Николаев);
- 56-я отдельная десантно-штурмовая бригада Туркестанского военного округа (в/ч 74507, г. Азадбаш);
- 57-я отдельная десантно-штурмовая бригада Средне-Азиатского военного округа (в/ч 92618, г. Актогай, Казахстан);
- 58-я отдельная десантно-штурмовая бригада Киевского военного округа (г. Кременчуг);
- 83-я отдельная десантно-штурмовая бригада Ставки Главного Командования Западного Направления (в/ч 54009, г. Бялогард, Польша);
- 128-я отдельная десантно-штурмовая бригада Ставки Главного Командования Южного Направления (г. Ставрополь);
- 130-я отдельная десантно-штурмовая бригада Ставки Главного Командования Дальневосточного Направления (в/ч 79715, г. Абакан).
- 899-й отдельный десантно-штурмовой батальон 20-й гвардейской общевойсковой армии Группы Советских Войск в Германии (в/ч 61139, г. Бург);
- 900-й отдельный десантно-штурмовой батальон 8-й гвардейской армии Группы Советских Войск в Германии (в/ч 60370, г. Лейпциг);
- 901-й отдельный десантно-штурмовой батальон Центральной Группы Войск (в/ч 49138, г. Рьечки);
- 902-й отдельный десантно-штурмовой батальон Южной Группы Войск (в/ч 61607, г. Кечкемет, Венгрия);
- 903-й отдельный десантно-штурмовой батальон 28-й общевойсковой армии Белорусского военного округа (г. Гродно);
- 904-й отдельный десантно-штурмовой батальон 13-й общевойсковой армии Прикарпатского военного округа (г. Владимир-Волынский);
- 905-й отдельный десантно-штурмовой батальон 14-й общевойсковой армии Одесского военного округа (в/ч 92617, г. Бендеры);

906-й отдельный десантно-штурмовой батальон 36-й общевойсковой армии Забайкальского военного округа (в/ч 75194, г. Хада-Булак);

907-й отдельный десантно-штурмовой батальон 15-й общевойсковой армии Дальневосточного военного округа (в/ч 74981, г. Биробиджан);

908-й отдельный десантно-штурмовой батальон 1-й гвардейской общевойсковой армии Киевского военного округа (г. Чернигов, п. Гончаровское);

1011-й отдельный десантно-штурмовой батальон 5-й гвардейской танковой армии Белорусского военного округа (г. Марьина Горка);

1044-й отдельный десантно-штурмовой батальон 1-й гвардейской танковой армии Группы Советских Войск в Германии (в/ч 47518, г. Кенигсбрюк);

1139-й отдельный десантно-штурмовой батальон 11-й гвардейской общевойсковой армии Прибалтийского военного округа (г. Калининград);

1145-й отдельный десантно-штурмовой батальон 5-й общевойсковой армии Дальневосточного военного округа (п. Сергеевка);

1151-й отдельный десантно-штурмовой батальон 7-й танковой армии Белорусского военного округа (г. Полоцк);

1154-й отдельный десантно-штурмовой батальон 86-го армейского корпуса Забайкальского военного округа (г. Шелехов);

1156-й отдельный десантно-штурмовой батальон 8-й танковой армии Прикарпатского военного округа (г. Новоград-Волинский);

1179-й отдельный десантно-штурмовой батальон 6-й общевойсковой армии Ленинградского военного округа (в/ч 73665, г. Петрозаводск);

1185-й отдельный десантно-штурмовой батальон 2-й гвардейской танковой армии Группы Советских Войск в Германии (г. Равенсбрюк);

1603-й отдельный десантно-штурмовой батальон 38-й общевойсковой армии Прикарпатского военного округа (ст. Надворная);

1604-й отдельный десантно-штурмовой батальон 29-й общевойсковой армии Забайкальского военного округа (г. Улан-Удэ);

1605-й отдельный десантно-штурмовой батальон 5-й общевойсковой армии Дальневосточного военного округа (г. Спасск-Дальний);

1609-й отдельный десантно-штурмовой батальон 39-й общевойсковой армии Забайкальского военного округа (г. Кяхта).

876-й отдельный десантно-штурмовой батальон 61-й отдельной бригады морской пехоты Северного Флота (в/ч 81285, п. Спутник);

879-й отдельный десантно-штурмовой батальон 336-й отдельной гвардейской бригады морской пехоты Балтийского Флота (в/ч 81280, г. Балтийск);

881-й отдельный десантно-штурмовой батальон 810-й отдельной бригады морской пехоты Черноморского Флота (г. Севастополь);

б/н отдельный десантно-штурмовой батальон 165-го полка морской пехоты 55-й дивизии морской пехоты Тихоокеанского Флота (г. Владивосток);

б/н отдельный десантно-штурмовой батальон 390-го полка морской пехоты 55-й дивизии морской пехоты Тихоокеанского Флота (п. Славянка).

## Приложение Е

### Нарукавные знаки воздушно-десантных войск СССР

3 июня 1946г. в соответствии с постановлением Совета Министров СССР, подписанным И. В. Сталиным, Воздушно-десантные войска были выведены из состава Военно-воздушных сил и подчинены непосредственно Министерству Вооружённых Сил СССР.

Постановлением предписывалось начальнику Тыла ВС СССР совместно с командующим ВДВ подготовить предложения по форме одежды для десантников. В течение нескольких дней форма была разработана и 7 июня была утверждена на Военном совете ВДВ. Однако по неизвестным причинам проект на утверждение И. В. Сталину представлен не был. Только 18 августа 1948 года приказом Министра Вооружённых Сил СССР № 52 для ВДВ был установлен нарукавный знак: ромб из сукна защитного цвета с цветной окантовкой по роду войск (малиновая – для стрелковых частей, красная – для артиллерийских частей, чёрная – для частей связи, инженерных и технических частей, голубая – для военнослужащих парашютно-десантной службы) и металлической эмблемой: золотистого цвета – для офицеров и серебристого цвета – для сержантов и рядовых. Наружный знак нашивался на левом рукаве на 8–10см выше локтевого сгиба.



*Артиллерийские части.  
Офицеры*



*Стрелковые части.  
Сержантский и рядовой состав*



*Технические части.  
Сержантский и рядовой состав*



*Парашютно-десантная служба.  
Офицеры*

На парадах в Москве военнослужащие ВДВ носили нарукавный знак на правом рукаве десантной куртки. В приказах это не оговаривалось, а было связано с тем, что при прохождении войск по Красной площади Мавзолеем В. И. Ленина, на котором стояли руководители КПСС и правительства, и трибуны почётных гостей находятся с правой стороны.

Ношение нарукавных знаков ВДВ офицерами было отменено приказом Министра обороны СССР № 105 от 30 июня 1955 г., сержантами и рядовыми – приказом Министра обороны СССР № 120 от 4 августа 1956 г.

В 1967 г. по инициативе командующего ВДВ генерал-полковника (с октября 1967 г. – генерала армии) В. Ф. Маргелова Управлением вещевого снабжения Министерства обороны были разработаны и изготовлены нарукавные знаки в виде ромбов с вышитой шёлковыми нитками эмблемой ВДВ. При одинаковом рисунке знаков цвет поля и окантовки ромбов должен был обозначать принадлежность к различным воздушно-десантным дивизиям. Однако эту идею не удалось воплотить в жизнь.

### Проектные нарукавные знаки (1967 г.):



Маршал Советского Союза А. А. Гречко, сменивший в апреле 1967 г. на посту Министра обороны умершего Р. Я. Малиновского, был неравнодушен к красивой униформе. Именно во время его нахождения в

министерском кресле особенно проявилась тенденция к улучшению внешнего вида военнослужащих за счёт введения дополнительных элементов формы и новых знаков различия, в том числе нарукавных.

Разработка нарукавных знаков по родам войск началась в том же 1967 г. Автором знаков являлся художник Технического комитета Управления вещевого снабжения (УВС) МО СССР А. Б. Жук. Первые эскизы были слишком перегружены за счёт таких элементов, как скрещенные мечи и венки. Это предопределило их судьбу, хотя были вышиты опытные образцы. Массовое изготовление знаков методом ручной вышивки являлось слишком дорогостоящим, поэтому было решено изготавливать знаки с тиснением рисунка синтетической пленкой на суконном поле.

### Нарукавные знаки ВДВ (1967-1969 гг.):



*Нарукавный знак ВДВ  
(1967-68гг)*



*Нарукавный знак ВДВ  
(1969г) проект*



*Нарукавный знак ВДВ  
(1969г) проект*



*Нарукавный знак ВДВ  
(1969-91г)*

Воздушно-десантные войска, благодаря своему командующему генералу армии В. Ф. Маргелову, первыми в Вооружённых Силах СССР нашли нарукавные знаки, которые ещё не имели официального статуса. Первые десантники (в том числе и офицеры) появились с нарукавными знаками на левом рукаве на общевойсковых маневрах "Днепр", проходивших в период с 15 сентября по 1 октября 1967 г. На парадах в Москве 7 ноября 1967 г., 1 мая и 7 ноября 1968 г. все военнослужащие ВДВ носили эти нарукавные знаки на правом рукаве.

Официально нарукавные знаки по родам войск (в том числе и для ВДВ) были установлены для военнослужащих сверхсрочной службы, сержантов и солдат срочной службы, курсантов военно-учебных заведений, военных строителей и суворовцев приказом МО СССР №190 от 26 июля 1969 г. Правилами ношения военной формы одежды, утверждёнными в тот же день приказом Министра обороны № 191, определялось, что нарукавный знак нашивается на левом рукаве парадно-выходного мундира и шинели (кроме шинелей военнослужащих сверхсрочной службы), а также повседневного кителя сержантов, солдат и курсантов ВДВ на расстоянии 12 см от верхней точки рукава (во всех последующих случаях это расстояние сохранилось). Военнослужащие обязаны были носить нарукавный знак по роду войск части независимо от их воинской специальности. То, что десантники имели нарукавные знаки на повседневном обмундировании, в отличие от остальных родов войск, подчёркивало особое положение ВДВ и являлось заслугой командующего.

На парадах в Москве, начиная с 7 ноября 1969 г., нарукавные знаки носились уже на обоих рукавах, в том числе и офицерами ВДВ (на рукавах мундира).

4 декабря 1971 г. приказом № 75 МО СССР для вновь введенной категории «прапорщик» было установлено обмундирование, как для военнослужащих сверхсрочной службы с нарукавным знаком на левом рукаве парадно-выходного мундира.

9 октября 1989 г. директивой МО СССР №Д-49 для всех военнослужащих ВДВ было установлено ношение нарукавного знака на кармане левого рукава летней камуфляжной куртки.

(По материалам издания «Нарукавные знаки Вооружённых Сил СССР 1920-91», А. Степанов, Библиотека военно-исторического журнала "ЦЕИХГАУЗ", Москва, 1999)

## История создания эмблемы Воздушно-десантных войск



Бочарова З. И.

Эмблема Воздушно-десантных войск – в виде парашюта, окруженного двумя самолетами – известна всем. Она стала основой для последующей разработки всей символики частей и соединений ВДВ. Этот знак не только выражение принадлежности военнослужащего к «крылатой пехоте», но и своего рода символ духовного единения всех десантников.

Но мало кто знает имя автора эмблемы. А был это труд Зинаиды Ивановны Бочаровой, красивой, умной, трудолюбивой девушки, работавшей ведущим чертежником в штабе Воздушно-десантных войск.

Началось все с конкурса на лучшую эмблему ВДВ. В связи с переходом Советской Армии в 1955 году на новую форму одежды разрабатывались и новые знаки различия для военнослужащих разных видов и родов войск. Не стали

исключением и Воздушно-десантные войска, которые в то время возглавлял Василий Филиппович Маргелов. По всем частям и соединениям командующим Воздушно-десантных войск был объявлен конкурс на разработку новой символики. Требования к эмблеме предъявили следующие: должна быть проста и понятна, без каких-либо «выкрутасов».

– Только не надо никаких геральдических измышлений, – говорил Василий Филиппович на расширенном заседании Военного совета командирам соединений и частей.

– Эмблема должна быть простая и всем понятная. Чтоб любой увидел и сразу понял: не просто добрый молодец стоит, а десантного роду-племени. Пусть каждый солдат и офицер подумает и свой вариант предложит, да чтобы от души делали, а не детские рисунки присылали.

Штаб ВДВ завалили тысячами эскизов из разных уголков страны. Но победителем стал рисунок ведущего чертежника штаба ВДВ Зинаиды Ивановны Бочаровой.

– Знаете, кто больше всех любит десантные войска? – спросил Василий Филиппович Маргелов, подводя итоги конкурса.

– Да кто же больше вас? – заулыбались офицеры.

– Ни черта не знаете. Ходите каждый день мимо и не видите, – ответил Командующий.

– Чертежница наша это. С парашютом-то ни разу не прыгала, а войска любит! Всем сердцем, говорит, рисовала. И, правда – наша это эмблема, дух в ней наш, десантный! А вы тут пыжитесь. Учитесь войска любить.

Когда в 1978 году Василий Филиппович уходил в отставку, он зашел в чертежное бюро. Подошел к Зинаиде Ивановне и сказал на прощание:

– Знаешь, Зинаида, эмблема-то твоя нас с тобой переживет. Если меня зовут «Десантник номер один», то ты уж точно «Десантник номер два». Спасибо тебе огромное от всех Воздушно-десантных войск!

Слова генерала армии Василия Маргелова стали вещими. Сегодня эта эмблема по-прежнему украшает форму военнослужащих "крылатой пехоты". Кроме того, она явилась основой для разработки всевозможной десантной символики, стала главной составляющей на наградных знаках, нарукавных нашивках, эмблемах частей. Сфера ее использования очень широка – от знамен и наград до рекламно-сувенирной продукции.

В эту простую на первый взгляд эмблему вложена огромная любовь к ВДВ, вся душа и все сердце автора – обыкновенной русской женщины, служащей Советской Армии Зинаиды Ивановны Бочаровой, посвятившей всю свою жизнь Воздушно-десантным войскам. Именно поэтому символ "крылатой гвардии" стал бессмертным.



Эмблема ВДВ СССР  
(латунь)



Эмблема ВДВ СССР  
(алюминий)



Эмблема ВДВ СССР  
(алюминий)



Эмблема ВДВ СССР  
(алюминий)



Эмблема ВДВ СССР  
(алюминий)



## Приложение Ж

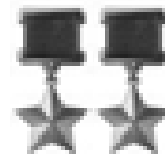
### КОМАНДУЮЩИЕ ВДВ

#### ГЛАЗУНОВ Василий Афанасьевич



командовал войсками с сентября 1941 года по июнь 1943 года

**Генерал-лейтенант**  
**ГЛАЗУНОВ Василий Афанасьевич**  
**(1896–1967)**



Участник первой мировой и гражданской войн. В Советской Армии с 1918 года.

Окончил курсы «Выстрел» (1929 г.), Высшие академические курсы при военной академии Генштаба (1959 г.).

В начале Великой Отечественной войны командовал 3-м воздушно-десантным корпусом, с сентября 1941 года по июнь 1943 года – Командующий воздушно-десантными войсками, с июня 1943 года – командир гвардейского стрелкового корпуса. Дважды герой Советского Союза.

Первой Золотой Звезды удостоен за героизм, проявленный в Никопольско-Криворожской операции (1944 г.). Второй медалью «Золотая Звезда» награждён в 1945 году за успешное форсирование реки Висла.

После войны – генерал-инспектор ВДВ, в 1950–1954 годах – помощник командующего войсками военного округа.

#### КАПИТОХИН Александр Георгиевич



командовал войсками с июня 1943 года по август 1944 года

**Генерал-майор**  
**КАПИТОХИН Александр Георгиевич**  
**(1898–1954)**

Участник гражданской войны. Командовал взводом, ротой, батальоном, полком. Окончил академию им. М. В. Фрунзе. В 1941 году командовал стрелковой дивизией, с декабря 1942 года – командир 8-й гвардейской воздушно-десантной дивизии, с июня 1943 года по август 1944 года – Командующий Воздушно-десантными войсками. С августа 1944 года в связи с реорганизацией Воздушно-десантных войск – командир 38-го гвардейского воздушно-десантного корпуса Отдельной гвардейской воздушно-десантной армии (с декабря 1944 года – 38-й гвардейский стрелковый корпус 9-й гвардейской армии). Командовал корпусом во время Венской наступательной операции.

### **ЗАТЕВАХИН Иван Иванович**



командовал войсками с августа 1944 года по январь 1946 года

**Генерал-лейтенант**  
**ЗАТЕВАХИН Иван Иванович**  
 (1896–1956)

Участник гражданской войны. Командовал взводом, ротой, батальоном. Окончил военную академию им. М. В. Фрунзе. Один из старейших командиров ВДВ. В 1936 году – командир авиадесантного полка на Дальнем Востоке.

С 1938 года – командир 212-й воздушно-десантной бригады. Во главе этой бригады участвовал в боевых действиях на реке Халхин-Гол в 1939 году, а летом 1941 года в составе 3-го воздушно-десантного корпуса – в героической обороне г. Киев.

В связи с назначением командира корпуса генерал-майора В. А. Глазунова на пост командующего ВДВ, был назначен командиром 3-го воздушно-десантного корпуса, а затем до августа 1944 года – заместителем командующего ВДВ.

С августа 1944 года – командующий Отдельной гвардейской воздушно-десантной армией. С августа 1944 года по январь 1946 года – Командующий ВДВ

### **ГЛАГОЛЕВ Василий Васильевич**



командовал войсками с 1946 год по 1947 год

**Генерал-полковник**  
**ГЛАГОЛЕВ Василий Васильевич**  
 (1896–1947)



Участник мировой и гражданской войн. В Советской Армии с 1918 года. После войны командир эскадрона, кавалерийского полка, дивизии. Окончил курсы усовершенствования высшего начсостава при Военной академии им. М. В. Фрунзе (1941 г.).

В Великую Отечественную войну – командир кавалерийской дивизии, стрелковой дивизии, гвардейского стрелкового корпуса, с 1943 года – командующий 9, 46, 31, 9-й гвардейскими армиями, состоящими из соединений Воздушно-десантных войск. Полководческий талант военачальника наиболее полно проявился при проведении Венской наступательной операции и боёв с отборными танковыми дивизиями «Мёртвая голова», «Рейх», «Гитлерюгент» у озера Балатон. За умелое руководства войсками, личное мужество и героизм 01.11.1943 года присвоено звание Героя Советского Союза. В 1946–1947 годах – Командующий Воздушно-десантными войсками. Умер на учениях в сентябре 1947 года.

### КАЗАНКИН Александр Фёдорович



командовал войсками с октября 1947 года по декабрь 1948 года и с января 1950 года по март 1950 года

**Генерал-лейтенант**  
**КАЗАНКИН Александр Фёдорович**  
**(1900–1955)**

В 18 лет добровольцем вступил в ряды РККА, участник гражданской войны.

По окончании курсов красных командиров проходил службу на разных командных должностях.

В 1931–1934 годах учёба в Военной академии им. М. В. Фрунзе.

Великую Отечественную войну встретил в Белоруссии в должности начальника штаба 4-го воздушно-десантного корпуса. Под его командованием 4-й воздушно-десантный корпус в феврале 1942 года сражался на смоленской земле под Вязьмой. После излечения в госпитале формировал 1-ю гвардейскую воздушно-десантную дивизию и командовал ею в боях на Северо-Западном фронте зимой 1943 года и на Украине летом 1943 года.

С 1943 года – командир гвардейского стрелкового корпуса, с которым дошёл до Берлина, где в уличных боях был тяжело ранен. После излечения вернулся на службу в ВДВ.

Командующий ВДВ с октября 1947 года по декабрь 1948 года и с января по март 1950 года.

С 1950 года – генерал-инспектор ВДВ. 20 марта 1955 года умер на служебном посту.

### РУДЕНКО Сергей Игнатьевич



командовал войсками с 1948 года по 1950 год

**Маршал авиации**  
**РУДЕНКО Сергей Игнатьевич**  
**(1904–1990)**

В Советской Армии с 1923 года.

Окончил Высшую академию им. Н. Е. Жуковского (1932 г.) и её оперативный факультет (1936 г.).

С 1927 года – лётчик, с 1932 года – командир эскадрильи, полка, бригады, заместитель командира и командир авиадивизии.

В Великую Отечественную войну – командир авиадивизии, командующий ВВС армии и Калининского фронта, заместитель командующего

ВДВ Волховского и Юго-Западного фронтов, с октября 1942 года – командующий 16-й воздушной армией. За искусное руководство воздушной армией и проявленные при этом мужество и героизм 18.08.1944 года присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1948–1950 годах – Командующий ВДВ, с 1950 года – Командующий дальней авиацией, заместитель главнокомандующего ВВС, с 1953 года – начальник Главного штаба – первый заместитель главнокомандующего ВВС, с 1958 года – первый заместитель главнокомандующего ВВС.

С 1968 года – начальник Военно-воздушной академии им. Ю. А. Гагарина, с 1973 года – в группе генеральных инспекторов МО СССР, в 1961–1966 годах кандидат в члены ЦК КПСС, депутат Верховного Совета СССР.



### **ГОРБАТОВ Александр Васильевич**



командовал войсками с 1950 года по 1954 год

**Генерал армии**  
**ГОРБАТОВ Александр Васильевич**  
**(1891–1973)**



Участник первой мировой и гражданской войн. В гражданскую войну – командир эскадрона, полка, кавалерийской бригады.

После войны – командир полка, бригады, помощник командира и командир кавалерийской дивизии. Окончил курсы усовершенствования Высшего комсостава (1930).

В Великую Отечественную войну – заместитель командира стрелкового корпуса, с октября 1942 года – заместитель командующего 24-й армией, командир гвардейского стрелкового корпуса, с июня 1943 года – командующий 3-й армией. За умелое руководство войсками 3-й армией при прорыве обороны противника 10.04.1945 года удостоен звания Героя Советского Союза.

После войны – Командующий армией, в 1950–1954 годах – командующий ВДВ, в 1954–1958 годах командующий войсками Прибалтийского Военного округа. С 1958 года – в группе генеральных инспекторов МО СССР.

В 1952–1961 годах – кандидат в члены ЦК КПСС, депутат Верховного Совета СССР.

### **ТУТАРИНОВ Иван Васильевич**



командовал войсками с марта 1959 года по июль 1961 года

**Генерал-полковник**  
**ТУТАРИНОВ Иван Васильевич**  
**(1901–1966)**

Командовал взводом, ротой, батальоном. Окончил курсы усовершенствования командного состава Красной Армии и Военную академию им. М. В. Фрунзе.

Проходил службу на различных должностях в частях и соединениях Воздушно-десантных войск.

В годы Великой Отечественной войны командовал полком, дивизией, корпусом.

В послевоенный период занимал ряд штабных и командных должностей в различных округах.

С марта 1959 года по июль 1961 года – Командующий Воздушно-десантными войсками.

С июля 1961 года – Командующий войсками Уральского военного округа.

Депутат Верховного Совета СССР различных созывов.

## МАРГЕЛОВ Василий Филиппович



командовал войсками с 1954 года по 1959 год и с 1961 года по январь 1979 года



**Генерал армии**  
**МАРГЕЛОВ Василий Филиппович**  
**(1908–1990)**

Родился в г. Екатеринославе (ныне Днепропетровск).

В Советской Армии с 1928 года.

В 1931 году окончил Объединённую белорусскую военную школу.

Служба в армии на должностях командира взвода, роты, батальона.

Участник похода советских войск в Западную Белоруссию и Западную Украину в сентябре 1939 года и советско-финляндской войны 1939–

1940 годов.

В Великую Отечественную войну – командир стрелкового полка, начальник штаба и заместитель командира стрелковой дивизии, с 1944 года – командир 49-й гвардейской стрелковой дивизии, во главе которой участвовал в формировании Днепра и освобождении Херсона, за что в марте 1944 года был удостоен звания Героя Советского Союза. Под его командованием 49-я гвардейская стрелковая дивизия участвовала в освобождении народов Юго-Восточной Европы.

С 1948 года после окончания Военной академии Генерального штаба Вооружённых Сил СССР имени К. Е. Ворошилова – командир воздушно-десантной дивизии, в 1950–1954 годах – командир воздушно-десантного корпуса. С 1954 года по 1959 годы – Командующий ВДВ, в 1959–1961 годы – заместитель командующего ВДВ, с 1961 по январь 1979 года – Командующий ВДВ. С 1979 года – в группе генеральных инспекторов Министра Обороны СССР. Почётный гражданин г. Херсона, Почётный солдат воинской части ВДВ, лауреат Государственной премии СССР.

## СУХОРУКОВ Дмитрий Семёнович

командовал войсками с декабря 1978 года по июль 1987 года



**Генерал армии**  
**СУХОРУКОВ Дмитрий Семёнович**  
**(1922–2003)**

Родился в 1922 году в селе Белый Колодезь Больше-Троицкого района Курской области. В 1939 году поступил и в августе 1941 года окончил Ленинградское военное инженерное училище.

Службу в армии последовательно проходил на должностях: до марта 1943 г. – командир взвода, в 1943–1944 годах – командир роты, в 1944–1945 годах – начальник штаба батальона, в 1945–1955 годах – командир батальона, в 1955–1958 годах – слушатель Военной академии им. М. В.

Фрунзе, в 1958–1961 годах – командир парашютно-десантного полка, в 1961–1962 годах – начальник штаба дивизии, в 1962–1966 годах командир воздушно-десантной дивизии, в 1966–1968 годах – заместитель командира корпуса, в 1968–1969 годах – командир корпуса, в 1969–1971 годах – заместитель командующего ВДВ, затем командующий армией, первый заместитель командующего войсками Закавказского военного округа, командующий Центральной группой войск.

С декабря 1978 года по июль 1987 года – Командующий ВДВ, а с 1987 по 1990 год – заместитель Министра Обороны СССР по кадрам.

### **КАЛИНИН Николай Васильевич**



командовал войсками с августа 1987 года по январь 1989 года

**Генерал-полковник**  
**КАЛИНИН Николай Васильевич**  
(1937 г. р.)

Родился в 1937 году в деревне Малый Курагинов Работнинского района Горьковской области.

Окончил Ленинградское суворовское офицерское училище в 1958 году. После окончания училища проходил службу в должности командира мотострелкового взвода, командира роты. После окончания в 1968 году Военной академии им. М. В. Фрунзе – в Воздушно-десантных войсках:

командир батальона, начальник штаба полка, командир полка, заместитель командира дивизии, командир воздушно-десантной дивизии.

С 1977 года после окончания Военной академии генерального штаба Вооружённых Сил СССР им. К. Е. Ворошилова – командир корпуса, командующий армией, заместитель командующего Прикарпатского военного округа, заместитель Главкома Группы советских войск, Командующий Сибирским военным округом.

С августа 1987 года по январь 1989 года – Командующий ВДВ. С января 1989 года по август 1991 года – командующий войсками Московского военного округа.

### **АЧАЛОВ Владислав Алексеевич**



командовал войсками с января 1989 года по декабрь 1990 года

**Генерал-полковник**  
**АЧАЛОВ Владислав Алексеевич**  
(1945 г. р.)

Родился 13 ноября 1945 года в деревне Атамаш Арского района Татарской АССР.

В 1966 году окончил Казанское танковое Краснознамённое училище им. Верховного Совета Татарской АССР.

Службу в войсках начал командиром танкового взвода, затем был командиром танковой роты. С 1973 года после окончания Военной акаде-

мии бронетанковых войск – в Воздушно-десантных войсках: заместитель командира полка, в 1974 году – командир парашютно-десантного полка, с 1977 года – заместитель командира воздушно-десантной дивизии, с 1978 года – командир воздушно-десантной дивизии.

С 1984 года после окончания Военной академии Генерального штаба Вооружённых Сил СССР им. К. Е. Ворошилова заместитель командующего танковой армией, командующий танковой армией, начальник штаба, первый заместитель командующего войсками Ленинградского военного округа.

С января 1989 года по декабрь 1990 года – Командующий ВДВ.

С декабря 1990 года по август 1991 года – заместитель Министра обороны СССР.

### **ГРАЧЁВ Павел Сергеевич**



командовал войсками с января 1991 года по август 1991 года

**Генерал армии**  
**ГРАЧЁВ Павел Сергеевич**  
(1948 г. р.)



Родился 1 января 1948 года в деревне Рвы Тульской области.

В 1969 году окончил Рязанское высшее воздушно-десантное командное дважды Краснознамённое училище имени Ленинского Комсомола. Командовал взводом, ротой курсантов этого училища, учебным парашютно-десантным батальоном. После окончания в 1981 году Военной академии им. М. В. Фрунзе – заместитель командира полка, командир полка, начальник штаба дивизии, командир дивизии.

За умелое руководство подчинёнными, мужество и героизм, проявленные при выполнении задания по оказанию помощи республике Афганистан 5 мая 1988 года присвоено звание Героя Советского Союза. После окончания в 1990 году Военной академии Генерального штаба Вооружённых Сил СССР им. К. Е. Ворошилова – первый заместитель командующего ВДВ, а с января по август 1991 года Командующий Воздушно-десантными войсками.

С августа 1991 года занимал должности: первый заместитель Министра обороны СССР – председатель ГК РСФСР по оборонным вопросам; первый заместитель главнокомандующего ОВС СНГ; председатель Государственного Комитета РФ по оборонным вопросам; первый заместитель Министра обороны РФ. С 18 мая 1992 года по июнь 1996 года – Министр обороны Российской Федерации.

### **ПОДКОЛЗИН Евгений Николаевич**



командовал войсками с августа 1991 года по декабрь 1996 года

**Генерал-полковник**  
**ПОДКОЛЗИН Евгений Николаевич**  
(1936–2003)

Родился 18 апреля 1936 года в посёлке Ленинск Андреевского района Алма-Атинской области.

В 1958 году окончил Алма-Атинское училище воздушно-десантных войск. После окончания училища командовал взводом, ротой, парашютно-десантным батальоном.

С 1970 по 1973 год – слушатель Военной академии им. М. В. Фрунзе.

После окончания академии – командир полка. С 1974 по 1980 год заместитель командира дивизии, командир воздушно-десантной дивизии. С 1980 по 1982 год – слушатель Военной академии Генерального штаба Вооружённых Сил СССР им. К. Е. Ворошилова.

С 1982 года первый заместитель начальника штаба ВДВ, а с 1986 года – начальник штаба -



первый заместитель командующего ВДВ.

Командующий Воздушно-десантными войсками с августа 1991 года по декабрь 1996 года. Лауреат Государственной премии Российской Федерации.

### **ШПАК Георгий Иванович**



командовал войсками с декабря 1996 года по сентябрь 2003 года

**Генерал-полковник  
ШПАК Георгий Иванович  
(1943 г. р.)**

Родился 8 сентября 1943 года в городе Осиповичи Могилёвской области. В 1966 году окончил Рязанское высшее воздушно-десантное командное дважды Краснознамённое училище имени Ленинского Комсомола. Командовал взводом, ротой курсантов этого училища, учебным парашютно-десантным батальоном.

После окончания в 1978 году Военной академии им. М. В. Фрунзе командовал парашютно-десантным полком, был начальником штаба-заместителем командира воздушно-десантной дивизии, командиром воздушно-десантной дивизии. Принимал участие в боевых действиях в республике Афганистан. В 1988 году окончил Военную академию Генерального штаба Вооружённых Сил СССР им. К. Е. Ворошилова и продолжил службу первым заместителем командующего общевойсковой армией в Одесском военном округе. С 1989 года – командующий армией, начальник штаба-первый заместитель командующего войсками Туркестанского военного округа, а с 1992 года – начальник штаба-первый заместитель командующего войсками Приволжского военного округа. С 4 декабря 1996 года по сентябрь 2003 года – Командующий Воздушно-десантными войсками. Доктор педагогических наук, профессор

### **КОЛМАКОВ Александр Петрович**



командовал войсками с сентября 2003 года по сентябрь 2007 года

**Генерал-лейтенант  
КОЛМАКОВ Александр Петрович  
(1955 г. р.)**

Родился 31 июля 1955 года в г. Калининграде Московской области. Окончил Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище в 1976 году, Военную академию имени М. В. Фрунзе – в 1985 году и Военную академию Генерального штаба ВС РФ – в 1995 году.

До 1993 года проходил службу в Воздушно-десантных войсках, где последовательно занимал должности от командира взвода до командира 106-й воздушно-десантной дивизии. В начале 80-х годов служил в Афганистане в должности командира разведывательной роты. После окончания Академии Генерального штаба в 1995 году служил на разных должностях в Дальневосточном военном округе, был командующим общевойсковой армией. В 2000 году назначен заместителем командующего войсками Дальневосточного военного округа.



Награжден тремя орденами.

С сентября 2003 года по сентябрь 2007 года – Командующий ВДВ.

С сентября 2007 года – Первый заместитель Министра обороны РФ.

### **ЕВТУХОВИЧ Валерий Евгеньевич**

командовал войсками с 19 ноября 2007 года по 2009 год



**Генерал-лейтенант**

**ЕВТУХОВИЧ Валерий Евгеньевич**

**(1954 г. р.)**

Родился 17 апреля 1954 г. в г. Вязьме Смоленской области.

В 1975 г. окончил Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище. Командовал разведывательным, затем парашютно-десантным взводами, парашютно-десантной ротой (с 1978 г.) в 350-м гвардейском парашютно-десантном полку 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии.

В 1979–1981 гг. в должности начальника штаба-заместителя командира батальона 350-го гвардейского парашютно-десантного полка служил в составе Ограниченного контингента советских войск в Демократической Республике Афганистан. После окончания в 1984 г. (с дипломом с отличием и золотой медалью) Военной академии имени М.В. Фрунзе был назначен начальником штаба-заместителем командира 104-го гвардейского парашютно-десантного полка 76-й гвардейской воздушно-десантной дивизии.

В 1986 г. назначен заместителем начальника штаба 7-й гвардейской воздушно-десантной дивизии, а затем – командиром 301-го учебного парашютно-десантного полка 242-го учебного центра по подготовке младших специалистов ВДВ.

В 1989 г. переведен на должность начальника штаба-заместителя командира 104-й гвардейской воздушно-десантной дивизии.

В 1990-м назначается начальником Учебного центра подготовки специалистов отдельных воздушно-десантных бригад.

С 1992 по 1994 г. командует 242-м учебным центром по подготовке младших специалистов ВДВ.

В 1996 г. успешно окончил Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил РФ.

С 1997 г. – заместитель начальник штаба Воздушно-десантными войсками, в 1999–2000 гг. – заместитель командующего Воздушно-десантными войсками, командующий Российским воинским контингентом (Миротворческих сил ВДВ) в Косово.

С 2005 г. – начальник штаба Воздушно-десантных войск - первый заместитель командующего ВДВ.

Указом Президента РФ от 19 ноября 2007 г. назначен командующим Воздушно-десантными войсками.

## ШАМАНОВ Владимир Анатольевич



командует войсками с 2009 года

**Генерал-полковник**  
**ШАМАНОВ Владимир Анатольевич**  
 (1957 г. р.)



Родился 15 февраля 1957 года в городе Барнауле Алтайского края. В 1978 году окончил Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище. По окончании училища командовал взводом самоходно-артиллерийских установок самоходно-артиллерийского дивизиона 76-й гвардейской воздушно-десантной дивизии.

С 1979 по 1980 годы – командир взвода, а с 1980 по 1984 годы – командир роты курсантов Рязанского высшего воздушно-десантного командного училища.

С 1984 по 1986 годы командует парашютно-десантным батальоном 104-го гвардейского парашютно-десантного полка 76-й гвардейской воздушно-десантной дивизии.

После окончания Военной академии им. М.В. Фрунзе, в 1989 году до 1990 года был заместителем командира 300-го гвардейского парашютно-десантного полка 98-й гвардейской воздушно-десантной дивизии.

В 1990 году назначен командиром 328-го гвардейского парашютно-десантного полка 104-й гвардейской воздушно-десантной дивизии.

С 1994 по 1995 года – начальник штаба-заместитель командира 7-й гвардейской воздушно-десантной дивизии.

С 1995 по 1996 годы – заместитель командующего 58-й армией Северо-Кавказского военного округа.

В 1998 году окончил Военную Академию Генерального Штаба. Продолжил службу начальником штаба-первым заместителем командующего общевойсковой армией МВО.

С 1999 года командующий 58-й армией Северо-Кавказского военного округа.

С 2001 по 2004 годы – Глава Администрации Ульяновской области.

В ноябре 2004 года уволен с военной службы и назначен помощником Председателя Правительства Российской Федерации.

С 2006 по 2007 годы – советник Министра обороны Российской Федерации.

В ноябре 2007 года принят на военную службу по контракту и назначен начальником Главного управления боевой подготовки и службы войск Вооружённых сил российской Федерации.

Указом Президента Российской Федерации от 24 мая 2009 года назначен командующим Воздушно-десантными войсками.

В 1999 году за мужество и героизм удостоен звания Героя Российской Федерации.

За время прохождения службы в Вооружённых Силах награжден орденами: «Святого Георгия» IV степени, «Мужества», «За службу Родине в ВС СССР» III степени, «За военные заслуги», многими медалями.

В 2008 году присвоено почётное звание «Заслуженный военный специалист Российской Федерации».

Кандидат социологических наук.



**Приложение 10****ДИРЕКТИВА СТАВКИ ГК  
КОМАНДУЮЩИМ ВОЙСКАМИ ФРОНТОВ, ВВС КРАСНОЙ АРМИИ  
О ПЕРЕДИСЛОКАЦИИ АВИАДЕСАНТНЫХ ЧАСТЕЙ**

7 июля 1941 г. 20 ч 30 мин

Ставка Главного Командования приказала:

Авиадесантные части, втянутые в бой или придвинутые непосредственно к фронту, не позднее 23.00 8.07.1941 г. вывести с фронта и к 10.07.1941 г. расположить:

- а) авиадесантные части Северного фронта в районе Сольцы;
- б) авиадесантные части Северо-Западного фронта в районе Великих Лук;
- в) авиадесантные части Западного фронта в районе Киричев, Климовичи;
- г) авиадесантные части Юго-Зап. фронта в районе Киева;
- д) авиадесантные части Южного фронта в районе Первомайск, Вознесенск.

Авиадесантные части, участвовавшие в боях, доукомплектовать и пополнить вооружением и привести в готовность. Транспортные авиаполки ТБ-3 привести в такое состояние, чтобы можно было использовать для транспортировок авиадесантных войск.

Проверить и подготовить авиадесантное имущество для быстрого использования.

№ 1/0971

ЖУКОВ

ЦАМО. Ф. 48а. Оп. 3408. Д. 4. Л. 16. Подлинник.

**ДИРЕКТИВА СТАВКИ ГК № 00266**

КОМАНДУЮЩИМ ВОЙСКАМИ СЕВЕРНОГО И ЮЖНОГО ФРОНТОВ, ВВС КРАСНОЙ АРМИИ  
О МЕРАХ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ВЫСАДКИ И УНИЧТОЖЕНИЮ ДЕСАНТОВ ПРОТИВНИКА

10 июля 1941 г.

По сведениям разведки, германское командование предполагает выбросить большие воздушные десанты в районе Ленинграда и воздушные десанты в сочетании с морскими в районе Одессы.

Ставка Главного Командования приказывает:

Принять меры предотвращения высадки германских воздушных десантов и в случае их появления решительно уничтожить на земле и в воздухе.

С этой целью выполнять следующие мероприятия:

1. Организовать систематическую воздушную разведку в расположении противника на глубину до 200-250 км. Систематически днем и ночью действиями мелких групп по аэродромам сковывать авиацию противника и срывать подготовку операции.

2. Срочно привести в боеготовность воздушно-десантные части, располагая их в районе, установленном директивой от 7.07.1941 г. за № 1/0971 [1].

3. Иметь всегда резерв истребителей и легких бомбардировщиков с готовностью уничтожить воздушный десант в воздушном бою, во время посадки и на земле. Транспортные полки иметь в готовности к погрузке и переброске своих воздушно-десантных частей.

4. Разработать план действий против воздушных десантов противника. Планом предусмотреть использование тылового штаба округа как штаба, отвечающего за руководство боями против десантов на территории, где нет войск действующей армии. Штабу подчинить отряды местного народного ополчения, милицию и команды Осоавиахима, все школы, в том числе и авиационные, для действий против воздушных десантов.

5. Все аэродромы, не занятые нашей авиацией, покрыть искусственными препятствиями, установить за ними наблюдение.

6. Иметь на учете авто- и гужевой транспорт и подготовить из него команды для перевозок рот или батальонов истребления воздушных десантов. Шоферы должны знать сборные пункты и своих командиров.

Взять на учет мужчин велосипедистов и из них создать команды разведчиков и передовые отряды.

7. Командирам и штабам отрядов истребления изучить дороги на основных направлениях и дать указания сельсоветам снять указатели дорог.

8. Ввести пароли на телеграфных и телефонных станциях и запретить передачу телеграмм, телефонограмм и переговоры между пунктами без получения пароля.

О принятых вами мерах донести 12.07.1941 г.

*Начальник Генерального штаба генерал армии ЖУКОВ*

ЦАМО. Ф. 48а. Оп. 3408. Д. 4. Л. 22, 23. Подлинник.

**ДИРЕКТИВА СТАВКИ ВГК № 001146**  
**ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИМ ВОЙСКАМИ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО**  
**И ЮГО-ЗАПАДНОГО НАПРАВЛЕНИЙ, КОМАНДУЮЩИМ ВОЙСКАМИ**  
**СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО, ЦЕНТРАЛЬНОГО И ЮГО-ЗАПАДНОГО ФРОНТОВ**  
**О ВЫВОДЕ В РЕЗЕРВ АВИАДЕСАНТНЫХ БРИГАД**

21 августа 1941 г. 04 ч 35 мин

Верховный Главнокомандующий приказал: немедленно вывести в резерв все авиадесантные бригады, сменив их полевыми войсками.

Выведенные авиадесантные части сосредоточить во фронтовом тылу вблизи железнодорожных станций в готовности к переброске по железной дороге в пункты по указанию Генерального штаба. По выводе авиадесантных частей немедленно донести районы их сосредоточения и станции погрузки.

Получение настоящего распоряжения подтвердить. Исполнение донести.

По поручению Ставки Верховного Главнокомандования  
Начальник Генерального  
штаба Б. ШАПОШНИКОВ

ЦАМО. Ф. 48а. Он. 3408. Д. 4. Л. 11. Подлинник.

---

**ДИРЕКТИВА СТАВКИ ВГК**  
**КОМАНДИРУ 1-го ГВАРДЕЙСКОГО СТРЕЛКОВОГО КОРПУСА, КОМАНДУЮЩЕМУ**  
**ВОЙСКАМИ ОРЛОВСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА**  
**О ПОДЧИНЕНИИ 5-го ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНОГО КОРПУСА**

4 октября 1941 г. 04 ч 05 мин

Ставка Верховного Главнокомандования приказала части 5-го десантного воздушного корпуса, уже переброшенные в район Орла, и части, перебрасываемые в дальнейшем в Мценск, с 10.00 4.10 подчинить командиру 1-го гвардейского стр. корпуса тов. Лелюшенко.

По поручению Ставки Верховного Главнокомандования

*Начальник Генерального штаба Б. ШАПОШНИКОВ*

ЦАМО. Ф. 96а. Оп. 1711. Д. 103. Л. 19. Подлинник.

**ДИРЕКТИВА СТАВКИ ВГК № 005920**  
**КОМАНДУЮЩЕМУ ВОЙСКАМИ ПРИВОЛЖСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА**  
**О ПЕРЕДИСЛОКАЦИИ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ СОЕДИНЕНИЙ**

21 декабря 1941 г. 01 ч 37 мин

Ставка Верховного Главнокомандования приказала:

1. Отправить желдоромой в пункты нового назначения следующие войсковые соединения:

- а) 1-й возд.-дес. корпус - ст. погрузки Покровск 10.00 21.12.1941;
- б) 4-й возд.-дес. корпус - погрузка на ст. Анисовка 12.00 21.12.1941;
- в) 2-ю возд.-дес. бригаду - погрузка - ст. Красный Кут 4.00 23.12.1941;
- г) 3-ю возд.-дес. бригаду - погрузка - ст. Безымянная 12.00 23.12.1941;
- д) 7-й возд.-дес. корпус - погрузка - ст. Безымянная 12.00 22.12.1941;
- е) 8-й возд.-дес. корпус - погрузка - ст. Красный Кут 12.00 22.12.1941;
- ж) 9-й возд.-дес. корпус - погрузка - ст. Безымянная 6.00 23.12.1941;
- з) 10-й возд.-дес. корпус - погрузка - ст. Ададуново 6.00 23.12.1941.

2. Указанные соединения отправить полностью с имеющимся вооружением, снаряжением, специмуществом.

3. Отправляемых обеспечить: боеприпасами - 1,5 боекомплекта, горючим - 2 заправки. Продовольствием - на путь следования трое суток и, кроме того, трехсуточным выгрузочным запасом.

4. Получение подтвердить. Исполнение донести.

По поручению Ставки Верховного Главнокомандования  
*Начальник Генерального штаба Б. ШАПОШНИКОВ*

ЦАМО. Ф. 48а. Оп. 3408. Д. 5. Л. 202. Подлинник.

**ДИРЕКТИВА СТАВКИ ВГК №30222**  
**ПРЕДСТАВИТЕЛЮ СТАВКИ, КОМАНДУЮЩИМ АВИАЦИЕЙ ДАЛЬНЕГО ДЕЙСТВИЯ**  
**И ВОЙСКАМИ ЮЖНОГО ФРОНТА**  
**О ЗАПРЕЩЕНИИ ВЫБРОСКИ КРУПНЫХ НОЧНЫХ ВОЗДУШНЫХ ДЕСАНТОВ**

Копия: командующему воздушно-десантными войсками

13 октября 1943 г. 19 ч 10 мин

Из шифротелеграммы т. Александрова и т. Голованова за № 219 от 13.10 видно, что на Южном фронте готовится ночной массовый воздушный десант несмотря на то, что ночные массовые десанты были признаны пагубными<sup>2</sup>.

Приказываю:

- 1. Не производить массовых ночных воздушных десантов.
- 2. Массовые воздушные десанты производить либо перед рассветом, либо перед наступлением темноты, т. е. в условиях, когда десантники при выброске могут видеть друг друга.
- 3. При всех условиях в районе выброски десанта должно быть обеспечено полное господство в воздухе нашей авиации.
- 4. Район для выброски десанта должен быть на удалении от линии фронта не далее 30–40 км с расчетом, чтобы десантники и войска, наступающие с фронта, могли бы через 3–4 дня соединиться.
- 5. Вне этих условий воздушные десанты не допускать.

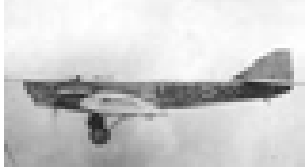






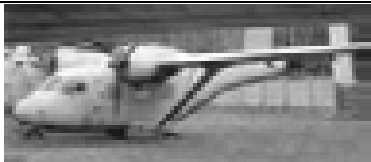
СТАЛИН

ЦАМО. Ф. 148а. Оп. 3763. Д. 143. Л. 254. Подлинник.

## Приложение К

### Вооружение и военная техника, нашедшие применение в ВДВ

#### Авиация

		
Фарман F-62 «Голиаф»	Самолет-разведчик Р-1	Самолет-разведчик Р-5
		
Самолет ТБ-1 (АНТ-4)	Самолет ТБ-3 (АНТ-6)	Самолет АНТ-7 (Р-6)
		
«Юнкерс» F-13	Самолет У-2	ПС-84К
		
Самолет СБ	Самолет ДБ-3ф	Ли-2
		
Самолет Ил-12	Самолет Ил-14	Самолет Ту-4
		
Транспортный самолет Ил-12Д	Десантный самолет Ту-4	Ан-8
		
Ан-12	Тяжелый транспортный самолет Ан-22 «Антей»	Транспортный самолет Ан-26
		
Транспортный самолет Ил-76	Тяжелый транспортный самолет Ан-124 «Руслан»	Ан-14



		
Ми-4	Ми-6.	Ми-8г
		
Ми-4АВ	Ми-22	Ми-8ТВ
		
Як-24	Ми-24	Ми-8 МТ
		
Ми-24Д	Ми-24П	Ми-26
		
Ми-28	Ка-56	Ка-52
		
Десантный планер «Яков Алкснис»	Планер Г-63	Планер Г-29
		
Боевой Десантный Планер (БДП)	Планер КЦ-20	Транспортный планер А-7 (РФ-8)
		
Тяжелый планер Як-14	БДП-2	Планер Г-11 (Гр-11 и Гр-29)
		
Десантно-грузовой планер Ц-25	Мотопланер Ц-25М	Десантно-грузовой планер Ил-32

## Неспециальная техника

			
Автомобиль ГАЗ-А	Мотоцикл с коляской «Харлей-Дэвидсон»	Танкетка Т-27	Малый плавающий танк Т-38
			
Легкий танк Т-40:	Бронеавтомобиль Д-8	Легкий плавающий танк Т-37А	Авиадесантная САУ АСУ-76
			
Опытная авиадесантная АСУ К-73	Самоходная противотанковая артиллерийская установка АСУ-57	Бронетранспортер БТР-40	Авиадесантная артиллерийская самоходная установка АСУ-85
			
120-мм авиадесантное самоходное орудие 2С31 "Вена"	Опытная плавающая самоходная установка АСУ-57П	122-мм опытная авиадесантная самоходная гаубица 2С2 "Фиалка "	107-мм опытная авиадесантная САУ (безоткатная) БСУ-11-57Ф
			
БМД-1 (с ПТУР «Малютка»)	БМД-1П (с ПТУР «Конкурс» или «Фагот»)	БМД-2 «Будка»	Бронетранспортер БТР-Д
			
Бронетранспортер БТР-3Д «Рокот» (с ПЗРК «Стрела-2»)	Бронетранспортер БТР-РД «Скрежет» (с ПТУР «Конкурс» или «Фагот»),	БТР-РД с ПТРК «Корнет», 2006 год	Реактивная система залпового огня БМ-21В «Град-В»
			
Гаубица Д-30	Самоходные орудия 2С9 «Нона-С»	82-мм минометы «Поднос»	120-мм миномет «Нона-Б(К)»
			
120-мм миномет 2С12 «Сани»	Зенитные автоматы ЗУ-23 на ГАЗ-66 и БТР-Д	БТР-РД «Робот» -	БМД-КШ «Синица»

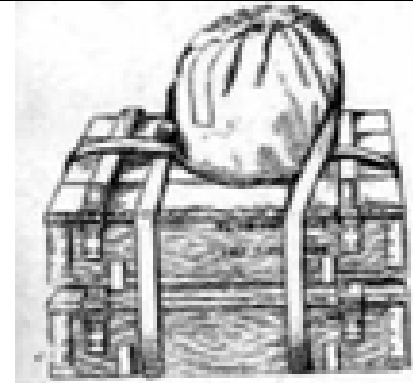
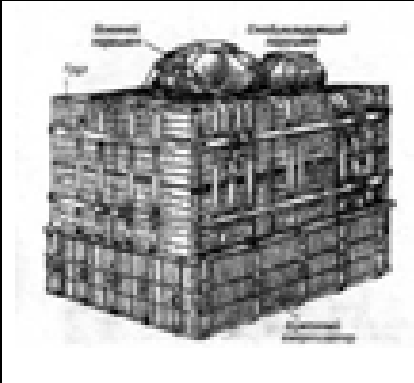




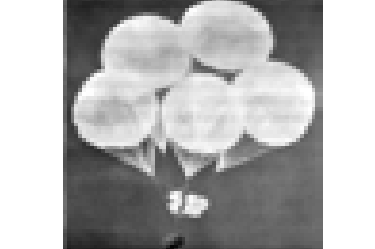
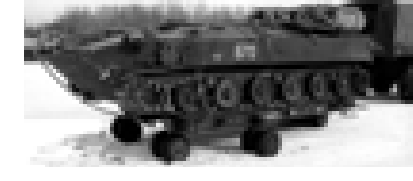


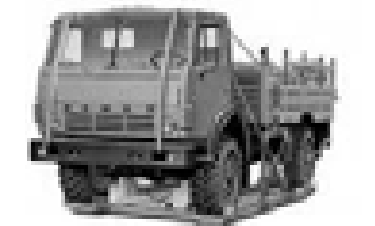
			
1В119 «Реостат» – машина управления артиллерией.	БТР-3Д «Скрежет»	23-мм ЗУ-23-2 на БТР-Д	БТРД-КШМ «Сорока»
			
Самоходная ПУ и наземный пункт ДУ ДПЛА «Пчела-1» комплекса «Строй-П».	Станция запуска и управления БРЛА «Шмель»	Самоходная ПУ установка комплекса «Малахит»	30-мм гранатомет АГС-30 и 12,7-мм пулемет «Корд», смонтированные на БТР-Д
			
2С2 «Фиалка»	Самоходный 120-мм казнозарядный миномет 2С8 «Ландыш»	Самоходная 125-мм пушка «Спрут-СД»	Авиатранспортный легкобронированный транспортер ГТ-МУ-1Д
			
Боевая машина десанта БМД-3 «Бахча»	Боевая машина десанта БМД-4 «Бахча-У»	Самоходная противотанковая пушка 2С25	Самоходная пусковая установка комплекса «Луна-М»
			
Машина дальней радиосвязи БМД-1Р	Р-440 ОДБ «Фобос» – станция спутниковой связи	Санитарный вариант БТР-Д «Ракушка»	БРЭМ-Д
			
ГАЗ-63	ГАЗ-69	ГАЗ-66	Зил-157
			
КамАЗ-4310	КамАЗ-4350	Зил-131	Гусеничный тягач МТ-ЛБ.

### Вооружение

		
Динамореактивная пушка ДРП-4	76-мм ДРП Курчевского	76,2-мм полковые пушки образца 1927 года
		
50-мм ротный миномет	82-мм миномет	45-мм противотанковые пушки.
		
122-мм гаубица обр. 1909 г.	76,2-мм горные орудия	Орудие Д-48
		
Пусковая установка 122-мм неуправляемых ракет 9П132 «Партизан»	140-мм реактивные пусковые установки залпового огня РПУ-14	82-мм безоткатное противотанковое орудие Б-10
		
107-мм безоткатное противотанковое орудие Б-11	85-мм дивизионные самоходные орудия СД-44	122-мм буксируемая гаубица Д-30
		
76,2-мм орудия ЗИС-3	Миномет 2Б9 "Василек"	ЗУ-23
		
Противотанковый ракетный комплекс «Малютка»	Противотанковый ракетный комплекс «Метис»	Противотанковый ракетный комплекс «Фагот»

## Техника ВДВ

		
Авиабус	Короба восьми типов для вооружения, боеприпасов, ГСМ, ВВ и СВ, шанцевого инструмента, продовольствия, медицинского имущества	Грузовые парашютные платформы для выброски крупногабаритных грузов Г-37а, Г-38а, Г-43, Г-62
		
Овальный грузовой цилиндр ПД-КОР	ПД-М-1 – два мотоцикла по одному подвешивались на балках Дер-7 на нижнем крыле.	Подвесные кассеты Г-61
		
Специальные обтекаемые контейнеры. В эти контейнеры «гробницы» или «лимузин» помещалось либо 12 парашютистов, либо до 1 200 кг груза	Подвесные бензо-масляные баки общей емкостью 74 литров, сбрасываемые на парашюте диаметром 8 метров	Парашютно-десантная тара для жидкостей емкостью 120 литров ПДТЖ-120
		
Парашютно-десантные мягкие мешки ПДММ	Картонажный транспортный мешок ПГ-2К, сбрасываемый на парашюте диаметром 3,5 метров	Мягкий транспортный мешок ПД-ММ весом до 100 кг, сбрасываемый на парашюте диаметром 8 метров
		
Специальная парашютно-десантная тара П-101	Приборы автоматического раскрытия парашюта ППД	Грузовой контейнер ГК-30

		
Парашютно-десантные универсальные ремни ПДУР – для десантирования мелких грузов	Парашютная платформа ПГС-500	Приспособление ПДСБ-1 для сбрасывания горючего в стандартных бочках
		
Парашютная платформа ПН-127-3500	Комплекс совместного десантирования КСД	Удлинённый парашютно-десантный мягкий мешок УПДММ-65
		
Система десантирования «Кентавр»	Парашютно-реактивная система «Реактив»	Многокупольная система MKS-5-128P
		
Парашютная платформа П-7	Парашютная платформа ПП-128-5000	Парашютно-реактивных систем (ПРСМ) ПРСМ-915 (ПРСМ-925)
		
БМД-1П с бесплатформенной системой десантирования ПБС-915 с парашютной многокупольной системой MKS-350-9	АСУ-57 на парашютной платформе ПП127-3500	«Мустанг» на десантной парашютной платформе П-7Н

## Стрелковое оружие

Винтовочный гранатомет	7,62-мм автоматический пистолет «Маузер К-96»	Револьвер «Наган»
7,62-мм винтовка Мосина образца 1896-1930 года	7,62-мм карабин Мосина образца 1930 года	7,62-мм пистолет ТТ
7,62-мм пистолет-пулемет ППД-40	7,62-мм пистолет-пулемет ППШ-41	7,62-мм самозарядные винтовки СВТ-38
7,62-мм самозарядные винтовки СВТ-40	Короткие карабины СВТ-40К	Автоматические карабины АВТ-40
Прибор бесшумной и беспламенной стрельбы «Брамит»	Бесшумный пистолет АПБ	7,62-мм пистолет-пулемет ППШ-41
7,62-мм автомат АК-47	7,62-мм автомат АК-47с	Карабин СКС-45
Модернизированный автомат АКМ	АКМС	АКМ с ПБС-1
АКМ-Н	АКМС-Н	АКМС с ПБС-1

		
9-мм пистолет ПМ	9-мм пистолет АПС	9-мм бесшумный пистолет ПБ
		
Бесшумный пистолет С-4М	Бесшумный пистолет МСП «Гроза»	Бесшумный пистолет ПСС «Вул»
		
7,62-мм пистолет-пулемет ППС-43	АК-74.	АК-74Н
		
АКС-74	АКСУ-74Н	АКС-74У
		
Ручной пулемет РПД	РПК-74	РПКС-74
		
7,62-мм пулемет Дегтярева ДП-27	РПК-74Н	РПКС-74Н
		
7,62-мм снайперская винтовка Драгунова СВД-63	Реактивная противотанковая граната РПГ-18 «Муха»	Реактивная противотанковая граната РПГ-22 «Нетто»
		
Реактивная противотанковая граната РПГ-26 «Аглень»	Ручной противотанковый гранатомет РПГ-7Д	Ручной противотанковый гранатомет РПГ-16
		
Реактивная противотанковая граната РПГ-27 «ТАВОЛГА»	ПТРД конструкции Дегтярева	ПТРС конструкции Симонова



		
Станковый пулемет «Максим»	Дегтярев станковый ДС-39	7,62-мм станковый пулемет СГ-43 (Горюнова)
		
Бесшумный автомат АС «Вал»	9-мм бесшумная снайперская винтовка ВСС «Винторез»	Противотанковый гранатомет РПГ-2
		
7,62-мм единый пулемет Калашникова ПК	Модернизированный пулемет ПКМ	Пулемет «Печенег»
		
Счетверенные 7,62-мм «Максимы»	14,5-мм станковый пулемет КПВ	Пулемет ПКМ на станке
		
12,7-мм крупнокалиберный пулемет НСВ-12,7 «Утес»	Пулемёт КПВТ	Крупнокалиберные пулеметы ДШК
		
Ранцевый огнемет РОКС-2	Огнемет «Рысь»	Огнемет «Шмель»
		
Граната образца 1914 и ручная граната Дьяконова РГД-33	Ручная осколочная гранат РГ-42 и противотанковая граната РКГ-3	Оборонительная граната Ф-1 и ручная осколочная граната РГД-5
		
40-мм подствольный гранатомет (ГП-30)	40-мм подствольный гранатомет ГП-25 «Костер»	30-мм АГС-17 «Пламя»

			
Алкснис Яков Иванович	Андреев Евгений Николаевич	Баранов Пётр Ионович	Безуглый Иван Семенович
			
Белов Иван Панфилович	Благин Николай Павлович	Бойцов Матвей Васильевич	Бойцов Аркадий Борисович
			
Бряндинский Александр Матвеевич	Глазунов Василий Афанасьевич	Грехнев Александр Васильевич	Гризодубова Валентина Степановна
			
Гроховский П. И.	Денисенко М. И.	Дыбенко Павел Ефимович	Егоров Александр Ильич

			
Зайцев Александр Сергеевич	Затевахин Иван Иванович	Зуев Леонид Гаврилович	Казаков Владимир Борисович
			
Корк Август Иванович	Куликов Виктор Георгиевич	Курчевский Леонид Васильевич	А. Ф. Казанкин
			
А.Ф. Левашов	Меженинов Сергей Александрович	Молоков Василий Сергеевич	Никишев Дмитрий Никитич
			
Романюк Василий Григорьевич (парашютист №1)	Рудный Николай Михайлович	Саввичев Леонид Владимирович	Северин Гай Ильич

			
М. Савицкий	Старинов Илья Григорьевич	Старчак Иван Георгиевич	Ткачев Федор Дмитриевич
			
Тухачевский Михаил Николаевич	Вера Федорова	Шапкин Тимофей Тимофеевич	Якир Иона Эммануилович
			
Галина Пясецкая	Валентина Закорецкая, заслуженный мастер спорта, совершила более 8 000 прыжков с па- рашютом	Анатолий Осипов, заслуженный мастер спорта СССР. Первым в мире совершил 10 000 прыжков с парашютом	Долгов Петр Иванович
			
Михаил Васильевич Водопьянов	Спортсменка- парашютистка Люба Бер- лин, 8 марта 1936 года. Автор Б. Е. Вдовенко	Спортсменка-парашютистка Тамара Иванова. 18 октября 1935 года. Автор Б. Е. Вдовенко.	М. Н. Каминский

			
Минов Леонид Григорьевич	Яков Мошковский	Лидия Кулешова, первая парашютистка в СССР	Лидия Гроховская – вто- рая в СССР парашютистка и первая десантница
			
Каменский Владимир Иванович – один из первых десант- ников СССР	Бернадета Васина –одна из первых парашютисток	Швейнова Н. М. парашютистка, чемпион- ка СССР 1952 г.	Мишустина Александра Александровна парашю- тистка, чемпионка СССР 1952 г.
			
Пясецкая Галина Богдановна	Горшкова А. парашю- тистка, чемпионка СССР 1956 г.	Шнитова Т. П. – пара- шютистка, чемпион СССР 1965 г.	Алексеева М. – абсолютная чемпионка СССР
			
Н. Евдокимов, рекорд- смен страны в затяжных прыжках	Мастер спорта Н. Камнева	Мастер спорта В. Шуров	Лобанов Н. А., конструктор парашютов



АНТ-20 «Максим Горький»



Народный комиссар тяжёлой промышленности Серго Орджоникидзе осматривает Р-5 с подвеской двух мотоциклов на Центральном аэродроме Москвы



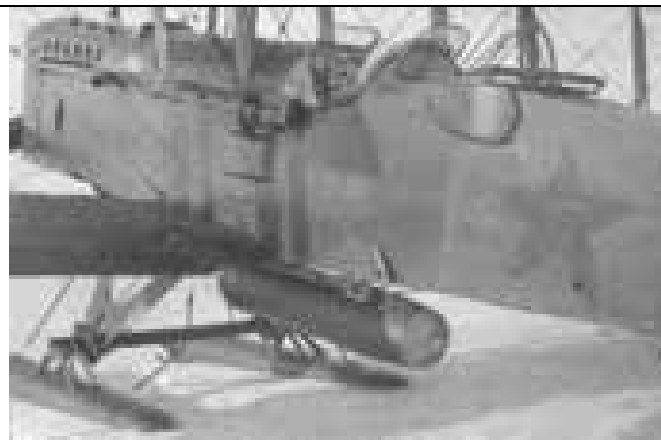
Г. К. Орджоникидзе, М. Н. Тухачевский и П. И. Гроховский с группой командиров Красной Армии у ТБ-1, под которым подвешена танкетка "Карден-Ллойд"



Москва. Тушино. Август 1935 г. Первый всесоюзный слет парашютистов. Прыжок с самолета У-2



Командиры первого советского десанта



Под фюзеляжем Р-1 – «грузовой парашют» (сбрасываемый с парашютом грузовой контейнер) конструкции Благина

		
<p>Прием донесения кошкой, 1926 г.</p>	<p>КСД в воздухе... Рядом «парит» майор А. А. Петриченко</p>	<p>76-мм мотоциклетная пушка Курчевского (МПК)</p>
		
<p>«Воздушный полигон» П. И. Гроховского, 1929 г.</p>	<p>Н. Гладков перед испытательным прыжком</p>	<p>К. Е. Ворошилов осматривает пулеметную установку с пулеметами ДА-2 на самолете «Максим Горький»</p>
		
<p>Форма десантников времен Великой Отечественной войны</p>	<p>А. Мишустина, В. Селиверстова и Г. Пясецкая перед рекордным прыжком. Июнь 1953 г.</p>	<p>Тренировочные прыжки в Фергане</p>



18 августа 1933 – первое празднование дня авиации СССР



Самолет Р-1, воевавший в 1928 году против басмачей в Средней Азии, из состава Ленинградского ВО. Начало 30-х гг.



На балках бомбодержателей под нижним крылом – бензиновые баки, сбрасывавшиеся с парашютом, июль 1932 г.



Под крылом Р-1 – два опытных металлических зимних авиабуса, сбрасывавшихся с бреющего полета в снег



Р-1 часто использовали для буксировки мишеней-рукавов. На подкрыльных бомбодержателях этого самолета – комплект мишеней ШТ-42, декабрь 1930 г.



Воронеж. 26 июля 1930 г. Группа парашютистов готовится к прыжку. Слева Л. Минов.





Момент отделения от самолета Ан-2  
с принудительным раскрытием парашюта



Инженеры-конструкторы парашютной техники:  
Ткачев, И. Глушков, Н. Лобанов.



Победительницы различных соревнований,  
рекордсменки страны и мира (слева направо):  
В. Вологжанина, А. Султанова, Н. Швейнова,  
А. Мишустина.



Л. Г. Минов(справа) и М. А. Савицкий в 1960 г.



Братья Доронины (слева направо): Николай, Владимир,  
Анатолий



Л.В. Курчевский на автомобиле с динамо-реактивной  
пушкой. 1930 г



Парад воздушно-десантных частей по окончании маневров  
Белорусского военного округа. Сентябрь, 1936 г.



После приземления



Самолет ТБ-1, зимний вариант – на лыжах



Самолет ТБ-1, первый вариант



В. К. Коккинаки и А. М. Бряндинский среди встречающих после перелета самолета «Москва» в район Спасска



Участники Первого всеармейского сбора. Слева направо: А. И. Колосков, П. А. Федюнин, Г. Г. Куликовский



Фрагмент плаката «Армия в воздухе»



Сигнал «Приготовиться!»



Подготовка к высадке в тыл противника. Северный Кавказ, 1942 г.



Десантники-пулеметчики



Экипаж «Кентавра-5» с честью выдержал испытание.  
1974 г., г. Гайжунай Литовской ССР



Командир экипажа «Кентавр-1» А. Г. Зуев  
и наводчик-оператор А. В. Маргелов



Медицинское исследование экипажа «Кентавра-Б». Вы-  
пускники РВВДКУ Н. Шевелев и В. Алымов. 1974 г., Ря-  
зань



Еще один «Кентавр» спустился на землю – на расшвар-  
товку отпущено всего 2 минуты



Полковник Зуев А. Г. с сыном Юрием – курсантом  
РВВДКУ



Идеальные условия для прыжка. Перворазники на Д-6



37-мм ружье Курчевского на ТБ-3  
в качестве оборонительной турели



Серийный истребитель И-З с пушками АПК



Это ротное 37-мм ружье Курчевского



Практическое применение РОКС-2



К. Е. Ворошилов и Г. К. Орджоникидзе (оба в центре).  
Слева от них в комбинезоне – Л. В. Курчевский



Мотоциклетная пушка Курчевского (МПК)  
на испытаниях, 1935 год



Десантирование



Десантники 4-го ВДК перед погрузкой в самолеты.  
Февраль-март 1942 г.



Первые курсы по подготовке инструкторов парашютного дела (1928 год)



С этого отряда началась история ВДВ



Первые девушки – парашютистки. Соревнования на приз «Комсомольской правды». 1932 год



Именно ТБ-3 были использованы в боевых воздушных десантах. Постановлением Совета министров СССР от 22 марта 1946 г. были сняты с вооружения 33 последние машины этого типа



Рабочие на занятиях Осоавиахима. Иваново. 1932 г.



Специальный сбор командного состава 214 Воздушно-десантной бригады. 1940 г.



Инструктаж десантников на самолёте перед стартом



Подвешивание автомобиля-пикапа под самолёт ТБ-3 на киевских манёврах, 1935г.





Делегация Осоавиахима перед отлетом в Румынию. У самолета «Правда» (АНТ-14) известные парашютистки (слева направо): Л. Берлин, М. Малиновская, Н. Бабушкина, Т. Куталова, Т. Иванова и члены экипажа. 1935 г.



Парашютисты занимают свои места в кабинах КП-1 серийного типа, Ленинградский военный округ, 1932г.

	
<p>В качестве военно-транспортных самолетов часто использовали устаревшие бомбардировщики. На снимке – Фарман «Голиаф» (ФГ-62) из 11-й авиабригады</p>	<p>В военное время собирались мобилизовать из ГВФ самолеты П-5</p>
	
<p>АНТ-9 – первый опытный экземпляр с моторами «Титан», под названием «Крылья Советов», совершивший перелет по столицам Европы</p>	<p>К-5 конструкции К.А. Калинина рассматривался как «транспортный самолет военного времени»</p>
	
<p>Самолет Г-37 специально проектировался как военно-транспортный, но не был запущен в пр-во</p>	<p>К-5 с мотором М-17, испытывавшийся как военно-транспортный самолет</p>
	
<p>Самую тяжелую технику перевозили на наружной подвеске бомбардировщика ТБ-3</p>	<p>ТБ-1 с десантной кабиной КД-1</p>
	
<p>Легкий танк-амфибия Т-37А под бомбардировщиком ТБ-3</p>	<p>Р-5 с парашютными мешками на бомбодержателях, 1932 г</p>



26 июля 1930 года, Воронеж.  
Группа будущих парашютистов готовится к прыжку.  
Слева направо: П. Стороженко, Н. Логинов, Л. Минов, П. Балашов, Д. Степанов



Делегация Осоавиахима перед отлетом в Румынию (1935 год).  
У самолета АНТ-14 известные парашютистки: Л. Берлин, М. Малиновская, Н. Бабушкина, Т. Куталова, Т. Иванова и члены экипажа



Советские парашютисты перед прыжком



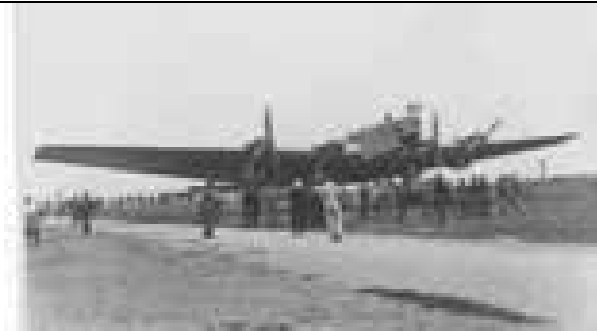




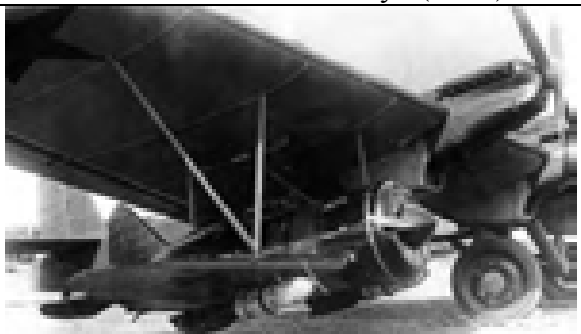



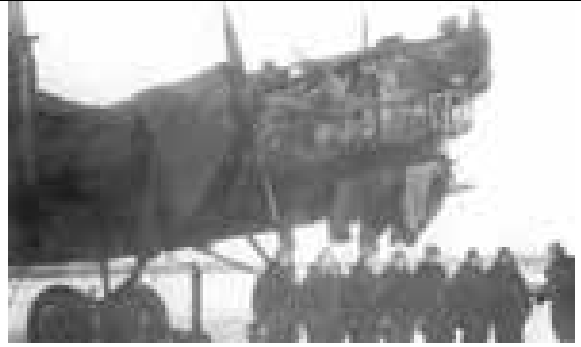
Воздухоплаватели-парашютисты перед прыжком.  
Слева направо: П. Полосухин, С. Щукин, А. Фомин, М. Волков, А. Крикун



10-я бригада  
5-го воздушно-десантного корпуса  
генерала И. С. Безуглого  
19 июня 1941 г.



Подразделение ВДВ на параде  
во время Великой Отечественной войны

	
22 мая 1931 г. состоялся официальный показ самолета (ТБ-3) членам правительства	Экспериментальный полет АНТ-6 (ТБ-3), весна 1932 г.
	
Выравнивание самолетов эскадрильи ТБ-3 на аэродроме в линию	Затаскивание бипланов по специальным мосткам на «авиаматку» (ТБ-3)
	
Пятый, пошел! ....	«Суперавианосец». ТБ-3 с пятью истребителями. Здесь И-16 под правым крылом. 1935 г.
	
ТБ-3 надолго оставался основой транспортно-десантной авиации	Первые полеты в сентябре 1932 г. совершили с двумя истребителями И-5 на крыльях
	
Первые аэродромные тягачи для ТБ-3	Инструктаж экипажа перед вылетом



Организаторы первых подразделений  
воздушно-десантных войск –  
Мошковский и Минов



Командир 204-й бригады п-к Губаревич и  
врач Шаповаленко перед вылетом  
в Болград. Бессарабия, 1939 г.



Десантники в воздухе, 1935 г.



Пошел ...



Сила и мощь 30-х годов



К прыжку готовы














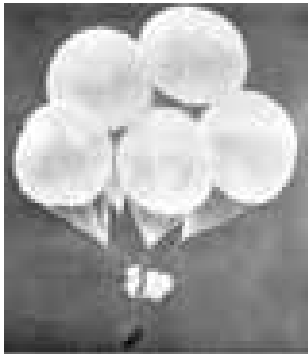



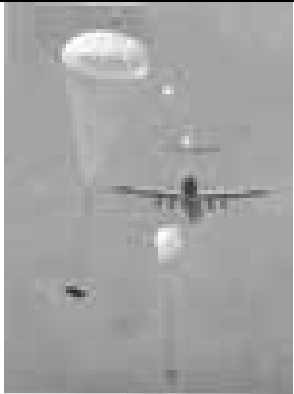
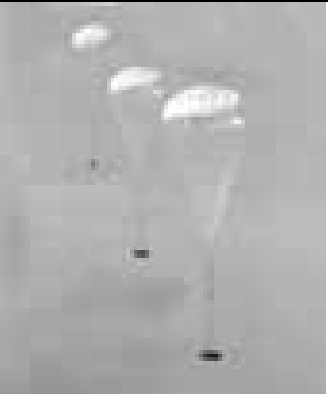

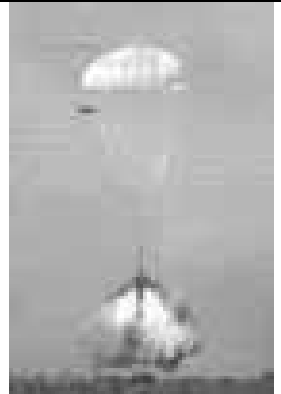
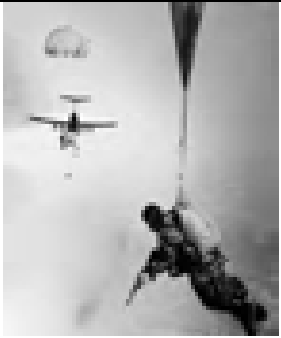



Массовая выброска на маневрах  
под Киевом, 1935 год



С неба – в бой ...

	
<p>Благодаря У-2 в СССР были подготовлены тысячи летчиков и парашютистов</p>	<p>В довоенные годы У-2 составляли основу авиапарка аэроклубов ОСОАВИАХИМа</p>
	
<p>Санитарный С-1 Украинского управления ГВФ. Сталино, 1934 г.</p>	<p>Госпитализация больного с помощью С-1. Таджикистан, 1938 г.</p>
	
<p>В ГДР По-2 использовались для буксировки планеров</p>	<p>По-2 из 399-го авиаполка связи. Весна 1945 г.</p>
	
<p>После удачного десантирования</p>	<p>Первые парашютисты</p>

		
В Средней Азии и форма соответствующая	Так тренировались в 30-е годы	Занятия по укладке
		
Командующие ВДВ и САВО В. Ф. Маргелов и Н. Г. Лященко на прыжках (Чирчик, 1973 г.)	Стрельбы под Алма-Атой. 50-е г.	На огневом рубеже
		
Вручение диплома об окончании училища. Алма-Ата, 1952 г.	На занятиях по парашютной подготовке. Куйбышев, 1947 год	Тренировка на ВДК
		
Долгих Иван Иванович, мастер спорта СССР по парашютизму	Андреев Евгений Николаевич	Парашютист-экспериментатор К. Кайтанов.

			
Сброс пикапа «Форд А» на парашюте во время учений	Воздушный «хулиган»	Водный моцион	Парашют ПД-47. Конструктор Н. Лобанов
			
Работа системы МКС-5-128Р с платформой П-7 в воздухе	Снижение БМД-1 на ПБС-915 («Шельф»)	Работа МКС-350-12 в составе ПБС-950 при выбросе БМД-3.	Первое испытательное парашютное десантирование БМД-4
			
Десантирование боевых машин с использованием парашютно-реактивных систем (ПРС), 2006 г.			
			
Безумству храбрых ...	Лебедь А.И. выполнил упражнение из РПГ	Работа на макете местности	Парашютист с первым полуавтоматом ППД-1





1936 г. Москва. Вид на парашютную вышку со стороны наб. М. Горького (центральный вход в парк)



Вера Волошина – спортсменка, парашютистка. Была моделью девушки с веслом. 29 ноября 1941 года погибла во время разведывательно-диверсионной операции в тылу врага



Десантники во время горной подготовки



Тренируются воздушные десантники



Самолеты ТВ-1 3-й авиабригады особого назначения с «люльками» для десантников, Ленинградский военный округ, 1931 г.



К-7 конструктора К. А. Калинина. К-7 был построен в единственном экземпляре, который разбился при испытаниях



Г-39 – «автоматический выбрасыватель красноармейцев», разработанный в 1930-м году незабвенным П. И. Гроховским



Перед посадкой в самолет. Балашов, 1967 г.



С неба – в бой ...



С поля – на парад ...



БТР-3Д с буксируемой установкой ЗУ-23 на марше



БТР-Д с ЗУ-23 на стрельбах



Чистый воздух, солнце, тишина ...



Уверенный и сильный начальник ...



Хотелось бы в этом строю стоять ...



К бою готов



Любят в России десантников



Солдатские будни



Погрузка парашютистов в самолёт Ан-2.  
Хорошо видны грузовые контейнеры ГК-30  
и парашюты Д-1



Прыжок с подвесной системой контейнера



Спортсменки-парашютистки, установившие рекорд в затяжных прыжках с парашютом в 1937 году. Слева направо: В. Никитина, В. Волжанина, В. Селиверстова, А. Василенок, А. Гусарова



Первые сборы начальников парашютно-десантных служб. 1938 год



Курсанты саратовской авиационно-планерной школы ВДВ.  
1942 год



Командно-преподавательский состав Куйбышевского ВДУ.  
Во втором ряду в центре – начальник училища генерал-майор Курышев И. И.,  
слева от него – начальник учебного отдела Лисов И. И. Москва, 1943 год



На строевой подготовке. Алма-Ата,  
1956 год



Десантники на тактических учениях. Алма-Ата,  
1957 год.



Красиво! (курсанты-десантники внимательно слушают приказ)



Офицеры-десантники со своим командующим.  
Рязань, 1962 год



Резерв Главнокомандующего



В ожидании команды «Разойдись!»





Заместитель МО СССР Маршал Советского Союза Гречко  
беседует с воинами-десантниками.  
Лагерь Тесницков, лето 1964 года



Воины-десантники 7-й гв ВДД в Праге.  
1968 год



Посадочный лист заполнен – ждем борт ...



А они уже прыгнули и ждут машину ...



Парашютисты готовятся к десантированию.  
2 августа 1930 года



Группа парашютистов перед выброской  
первого десанта. Справа – Мошковский Я.  
Д., в центре – Баранов В. Г. – техник-  
укладчик парашютов. 2 августа 1930 г.



Первый парашютный десант  
под Воронежем. 2 августа 1930 года







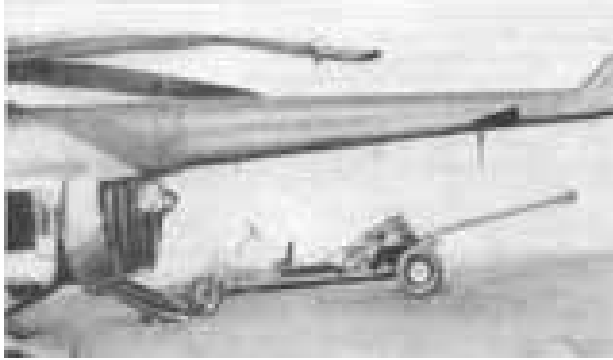
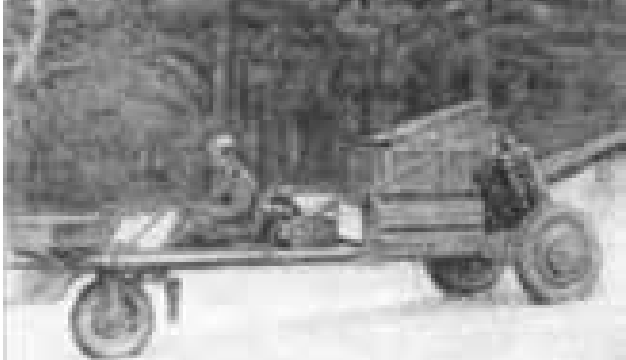


Парашютисты внимательно наблюдают  
за своими товарищами, совершающими  
десантирование. 2 августа 1930 года



Я. Д. Мошковский  
после показательного прыжка.  
Конец января 1933 года



А. Чиркова и В. Федорова  
(первые советские женщины, совершившие  
прыжки с парашютом ручного раскрытия)  
среди руководящего и инструкторского  
состава. Гатчина, 19.08.1931 г.

	
Парашютисты, сажающиеся на борт ТБ-3	Высадка парашютного десанта с бомбардировщика ТБ-3
	
ДРП Курчевского на учениях Воздушно-десантных войск. 30-е гг.	ДРП Курчевского на учениях Воздушно-десантных войск. 30-е гг.
	
Загрузка в вертолет 57-мм самоходной пушки СД-57	Размещение дополнительных боеприпасов на пушке СД-44
	
122-мм гаубица Д-30 на парашютной платформе	Авиадесантные самоходные установки АСУ-57 выходят на огневые позиции



Уточнение боевой задачи.  
Командование 8-го ВДК



Вынос Боевого Знамени



Воины-десантники 37-го гв. СК,  
отличившиеся в боях у р. Свирь



Военный совет в лесу



Десантники к выходу готовы



Зимний вариант окраски Ли-2



Десант под Мукденом.  
1945 год



Для тренировок  
использовали все возможности



Ли-2. Загрузка перед вылетом



Первый советский учебный самолет У-1, созданный на базе «Авро-504к»



Первые тренировочные прыжки



Отработка погрузки раненого на опытном санитарном самолете С-1



Погрузка раненых в санитарные С-2



Погрузка раненых в санитарные С-3



У-2 с кассетами Бакшаева



У-2 с кассетами Щербакова



Подразделение десантников перед вылетом в тыл врага



Перед ночным прыжком



Инструктора необходимо слушать внимательно



К обеспечению наземной тренировки приступить



С улыбкой по жизни легче шагается



Офицеры управления 105 ВДД. Кострома, 1947 год. Крайний справа – Леонтьев



Семеро смелых



Трое временно «оглохших»



Курсанты-десантники. 1959 год.



Наша сила в духе. 1969 год



Еле несем, а с этим еще и прыгать надо



Война-войной, а обед – по распорядку



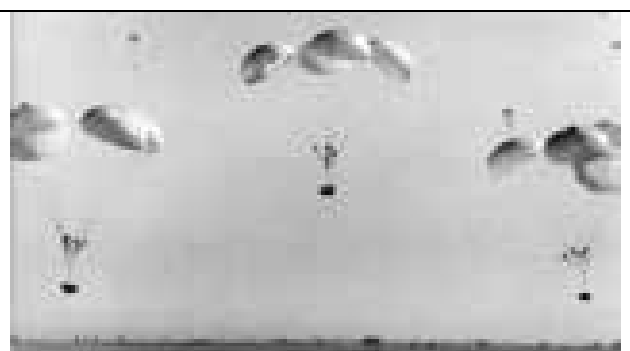
Десантники и с «богом войны» могут  
на «ты»



Им покорилося небо



Не подтолкнешь – не поедет



Десантирование техники





Поезда на «юг» у нас не ходят



А самолеты не летят



Будем тренироваться



Чтобы маргеловцами стать



В воздухе спасает парашют, а от солнца защиту найти можно только тут



Транспортный самолет Ли-2



Прохождение торжественным маршем после вручения десанникам знамени Верховного Совета



На тактических учениях. Слева направо: п/п-к Грицай Н. И., м-р Шматков В. С., п/п-к Инюцын В. А., л-т Кудинов С. М., п/п-к Старченко Л. Т., п-к Белов И. И.



Авиадесантная самоходная установка АСУ-57 с нанесённой эмблемой ВДВ на броне. 60-е гг.



Тренировка десантников на парадной площадке. Москва, 1980



По снегу тяжело, но прыгать удобней



Тяжело в ученье ...



Гордые и счастливые



Счастливые и довольные



В поисках неисправностей



Сами не знаем, что ищем

		
Прыжки с аэростата	Связь или есть, или ее нет	После взлета улыбки сменяются сосредоточенностью
		
90 лет победы в Шейновском сражении. У памятника слева направо: п/п-к Сыч П и п-к Мощев А. В. 1968 г.	Массовый десант на учениях «Юг». 1971 год	Зеленая зима еще ничего, а белая – очень плохо
		
Экипаж машины боевой	Занятия на тренажерах, 1982 год	Посадка десанта в вертолет

			
Боевая экипировка и вооружение советского десантника	Образец подготовки к прыжку	Снаряжение для прыжков на воду	Офицер с парашютом
			
Офицеры-десантники	Друзья-десантники	Вид сбоку	Фото для плаката
			
«Орлам» тоже вода требуется	Лучший по строевой подготовке	Одна из парашютных вышек, построенных в СССР в 30-50-е гг.	В неизвестность, перед Вязьмой

	
Самоходная установка СУ-85	Перед погрузкой
	
АСУ-57 на парашютных платформах ПП-128 после приземления	Не только летаем, но и плаваем ...
	
Перед погрузкой в Ан-22	И помощь вовремя окажем – Санитарный БТР-Д
	
Момент выхода БМД-1 из самолета Ил-76 при маловысотном десантировании	Первое испытательное десантирование БМД-4. Рязань, 2006 г.



Для обеспечения развертывания и работы СП-32 были подготовлены и десантированы различные грузы, оборудование: топливо, продовольствие, палатки. 2003 год



Связь поколений и десантные традиции не прервутся



Кафедра марксизма-ленинизма  
перед прыжком



Они передали свой опыт и знания  
будущей элите



Иностранные делегации – частые гости  
у десантников



На тактических учениях



Вьетнамские военнослужащие  
после прыжка



Все хорошо, но комары большие



Огонь! (Сельцы, 1960 год)



Гиревой спорт у десантников в почете



В командировке. Югославия, 2004 г.



В учебном центре Сельцы



Порядок во всем ...



... и везде



К движению готовы



БМД грязи не боятся



Кто обидит Россию – будет иметь дело  
с ВДВ



Доставка «вечного огня»  
на площадь Победы. Рязань



	
<p>На ивановском парашютном заводе</p>	<p>Погрузка в самолет Ил-76 автомобиля ГАЗ-66 и бронетранспортера БТР-Д с МКС на платформах П-7. Псков, март 2006</p>
	
<p>Бронетранспортер БТР-Д с МКС на платформе П-7 готов к погрузке в военно-транспортный самолет Ил-76</p>	<p>БТР-Д на платформе П-7 после приземления</p>
	
<p>САУ СУ-85, подготовленная к десантированию на платформе П-16</p>	<p>САУ СУ-85 на платформе П-16 после приземления</p>
	
<p>БМД-3 на ПБС-950</p>	<p>Самоходное орудие 2С9 «Нона-С» на ПБС-925 («Шельф-2»)</p>

*Научное издание*

**Шайкин Владимир Иванович**

**ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ПУТИ РАЗВИТИЯ  
ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК  
(ОТ РОЖДЕНИЯ ДО ПОЧТЕННОГО ВОЗРАСТА)**

**Исторический очерк**

Ведущий редактор С. В. Рагулина  
Редактор книжной редакции Н. В. Копылова  
Художественный редактор С. А. Иванов  
Корректор З. Ю. Пахомова  
Компьютерный набор и верстка: В.И. Шайкин

Подписано в печать \_\_\_\_\_. Усл. печ. л. \_\_\_\_\_. Уч.-изд. л. \_\_\_\_\_.  
Тираж \_\_\_\_\_ экз. Заказ \_\_\_\_\_.

Типография РВВДКУ, 390031, Рязань, пл. Маргелова, 1.