

686

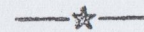
ИСТОРИЯ
201 ВДБ
ИМЕНИ
С. М. НИРСЕА

ИСТОРИЯ

ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

ИСТОРИЯ

201 Воздушно-Десантной Бригады им. С. М. Кирова



*Под редакцией ст. политрука
С. Ф. Большакова*



ПОЛИТОТДЕЛ 201 ВДБ

1942

Первая часть истории 201 Воздушно-Десантной Бригады имени Сергея Мироновича Кирова была написана и отпечатана еще до начала отечественной войны. Но, по независящим от нас причинам, она не была до конца оформлена и своевременно выпущена в свет.

Коллектив в составе товарищей старшего политрука Большакова С. Ф.; батальонного комиссара Шевякова Н. А., капитана Моисеева П. А., капитана Горбунова М. А., красноармейца Кулиева К. А. и других, выпуском в свет первой части истории, сделал крупный шаг по пути воспитания личного состава бригады на ее боевых традициях. Выражаю этим товарищам глубокую благодарность и надеюсь, что во второй части истории бойцы увидят также правдивое лицо мужественного кировца, беспощадно громившего немецких захватчиков.

Нет никакого сомнения в том, что помещенный в первой части истории материал поможет подготовить бригаду к новым и решающим боям против немецкого фашизма.

**Военком бригады,
старший батальонный комиссар
С. Н. КИРЕЕВ.**







ВВЕДЕНИЕ

201 Воздушно-Десантная Бригада, удостоенная имени пламенного трибуна пролетарской революции Сергея Мироновича Кирова, за период своего развития, вписала множество героических страниц в историю Красной Армии.

Из маленького отряда, насчитывающего до одного взвода бойцов-парашютистов выросла крупная боевая единица—воздушно-десантная бригада, весь путь которой заполнен бесчисленным массовым героизмом ее бойцов и командиров.

Взгляните на нашего бойца, раскройте содержание его боевых качеств и вы увидите в нем героя. Это боец, который смело осваивает тонкую технику парашютного прыжка, презирая трусость, воспитывает бесстрашие, борясь с безволием выковывает железную внутреннюю дисциплину, собранность, выдержку, настойчивость, отвагу.

Героизм для бойца-кировца вошел в повседневную учебу и жизнь, он стал внутренней его потребностью, нормой поведения, традицией мужественных парашютистов.

Товарищи кировцы! Свято храните эти традиции. В грядущих боях они обеспечат нам победу.

Любовь к своей части, борьба за ее авторитет и высокую воинскую честь как никогда необходимы сейчас. Это поможет полностью выполнить прямые указания нашей партии и лично товарища Сталина, приказы Народного Комиссара Обороны Героя и Маршала Советского Союза С. К. Тимошенко и сделать нашу бригаду передовым соединением в Красной Армии.

*Бесстрашным—слава,
Храбрым—честь!*

Вас. Лебедев-Кумач.



Рождение воздушного десанта

Годы первой сталинской пятилетки...

Свободный от векового рабства и нищеты, многомиллионный народ Советского Союза, руководимый испытанной в боях могучей партией Ленина—Сталина, героическим трудом возводил фундамент социалистической экономики страны.

Старая Россия, которую „били монгольские ханы. Били турецкие беки. Били шведские феодалы. Били польско-литовские паны. Били англо-французские капиталисты. Били японские бароны. Били все—за отсталость. За отсталость военную, за отсталость культурную, за отсталость государственную, за отсталость промышленную...“—превращалась в страну социалистическую с передовой техникой и культурой, в страну располагающую надежной обороной.

В день двенадцатой годовщины Октябрьской революции 7-го ноября 1929 года в газете „Правда“ товарищ Сталин писал:

„...Мы идем на всех парах по пути индустриализации — к социализму, оставляя позади нашу вековую, „рассейскую“ отсталость. Мы становимся страной металлической, страной автомобилизации, страной тракторизации. И когда посадим СССР на автомобиль, а мужика на трактор, — пусть попробуют догонять нас почтенные капиталисты, кичащиеся своей „цивилизацией“. Мы еще посмотрим, какие из стран можно будет тогда „определить“ в отсталые и какие в передовые“.

В историческом соревновании с капитализмом Советский Союз набирал недостижимые для них (капиталистов) темпы.

Это массовое движение народа в борьбе за социализм выражалось в трудовом героизме и овладевало всеми отраслями народного хозяйства страны и обороны.

Интересующая сейчас нас такая область авиации, как парашютизм, свое историческое развитие в СССР начал в тесной связи и зависимости от роста и развития всей страны, от успешного выполнения сталинских пятилеток.

Парашютизм, как спорт в СССР, зародился в 1930 году, если не считать буквально единичных прыжков, имевших место до этого периода. Совершенно неизведанное и технически сложное парашютное дело впервые началось осваиваться кадрами бойцов и командиров славного воздушного флота Красной Армии.

26 июля 1930 года группа парашютистов, подготовленная военным летчиком Л. Г. Миновым в Воронеже, совершила первые в СССР показательные прыжки с самолета. Эти прыжки вызвали большой интерес среди военной молодежи и послужили отправным толчком для создания в Красной Армии нового рода войск — воздушного десанта.

По заданию Народного Комиссара Обороны, Маршала Советского Союза товарища К. Е. Ворошилова, в 1930 году в городе Красногвардейске из частей 11 стрелковой дивизии Ленинградского Военного Округа, был создан, так называемый, „опытный воздушно-десантный отряд“.

По своей численности он представлял стрелковую роту состоящую из моторизованной группы и группы отважных бойцов, желавших овладеть техникой парашютного дела.

Во время окружных осенне-тактических учений 1930 года, отряд был впервые перевезен по воздуху из города Ленинграда на аэродром у станции Сиверской в тыл „синих“. Ему тогда поставили ограниченную задачу: отрезать возможность подвоза войск „противника“ по железной дороге к передовой линии фронта.

Небольшой отряд, оказавшийся в тылу у „противника“ блестяще выполнил свою задачу: неожиданным нападением на воинский эшелон, отряд вынудил целый пехотный полк высадиться из эшелона, принять бой и в последствии двигаться пешим порядком от станции Сиверская до Пулково.

Этот первый „опытный воздушно-десантный отряд“, и был родоначальником современных воздушных десантов Красной Армии.



Первые прыжки с самолета

Успешные действия первого „опытного воздушно-десантного отряда“ уже тогда определили его огромное значение в армии.

Поэтому, начиная с мая 1931 года в штабе Ленинградского Военного Округа велась деятельная подготовка организации воздушного десанта в более крупном масштабе.

В городе Красногвардейске при 1-ой авиационной бригаде был создан отряд, насчитывающий до 40 бойцов, который именовался „отрядом особого назначения“.

По существу это был отряд добровольцев, посвятивших службу в Красной Армии затем и всю свою жизнь — созданию нового оперативного рода войск воздушного десанта. В тот период во всем Советском Союзе было немного больше десятка парашютистов, а методика обучения их и техника выполнения парашютных прыжков считалась еще не разрешенной проблемой. В этих условиях небольшая группа новаторов искренне любивших парашютизм, смело взялась за работу.

Во главе отряда встал пионер советского парашютизма, ныне мастер парашютного спорта СССР, полковник Л. Г. Минов.

Жизнь и учебу этого отряда можно было бы сравнить с опытной лабораторией завода, где тщательно исследовались способы выполнения поставленной задачи. Здесь же совершали свои первые прыжки известные, ныне мастера парашютного спорта СССР, товарищи Кайтанов К. Ф., Машковский Я. Д., Евдокимов Н. И., Александров В. А., Кудрявцев М. И. и другие.

Вот как рассказывает об этих прыжках бывший боец этого отряда старший лейтенант нашей части товарищ Моисеев, ныне мастер парашютного спорта Союза ССР:

«Это было в 1931 году. В город Красногвардейск почти со всех родов войск округа прибыли красноармейцы. Из стрелков-пехотинцев, кавалеристов, саперов создали отряд. Сам я приехал из химического батальона. Перед отъездом меня вызвал к себе командир. Объяснив задачу, он пожелал успеха в новой службе. Комсомольская организация знала о направлении меня в этот отряд и на бюро тепло побеседовав со мной, напомнили, чтобы я с честью оправдал высокое звание члена ленинского комсомола.

Первые дни учебы в отряде прошли незаметно. нас ознакомили с самолетом, рассказали о парашютах и первых прыжках, а уже через некоторое время подняли в воздух. Летчику давали задание проверить, как чувствует себя «пассажир» на фигурах высшего пилотажа. Это было своего рода испытанием характера бойца и одновременно привычкой к воздуху. Немало я наделал хлопот летчику в эти дни. Иногда во-время одной из фигур высшего пилотажа сожмешься в кабине, руками ухватишься за борта самолета и закроешь глаза. А когда он повторял это несколько раз, то появлялось желание прятаться в кабине. Вспомнил я тогда о своем химическом батальоне. Ежедневные марши в противогазах, работа с отравляющими веществами, грузный противоопричный костюм, стеснявший каждое движение—казалось мне теперь значительно легкими занятиями, чем такие «прогулки» на самолете. Но не один я был такой. Для всех это было новым делом и каждый первое время не ладил с воздухом.

На выручку пришел дружный коллектив. Сила его, направляемая единой волей, к единой цели преодолевала любые трудности. Мысль о выполнении задания Народного Комиссара Обороны товарища Ворошилова, наказ бойцов своей части и твердое желание каждого овладеть новой техникой, не покидала нас. Постепенно мы привыкли к воздушным испытаниям и уже больше не прятались в кабинах.

Приближался день первого прыжка. Еще крепче стала дружба бойцов. Каждый старался помочь товарищу разрешить неясные вопросы, еще раз спросить о них у руко-

водителя, в перерывах вспомнить о первых полетах на фигурах высшего пилотажа и забросить веселую шутку. В конце мая были назначены прыжки. Командир отряда выстроил бойцов. Хотя и был уверен, что прыгать будет каждый все же спросил: «кто желает прыгать?» Все бойцы быстро подняли руки и говорили:

— Я! Я!

Каждый старался поднять руку выше других. Молчали только двое—я и красноармеец Маркелов. Но мы не боялись прыгать, нет. Мы как-то хотели поскромничать и не говоря об этом прыгнуть.

Отечественных парашютов у нас не было, и прыгали мы на парашютах системы «Ирвин». В этой группе были такие бойцы, которые уже имели прыжки. Среди них находились товарищи Машковский, Кайтанов, Евдокимов и другие. Не имели прыжков только двое—красноармеец Маркелов и я.

Перед посадкой в самолет бойцы нам давали наказ:

— Смотрите, не подведите.

Сели в самолет, поднялись в воздух, ждали команду. Прямо скажу, никакого страха я не чувствовал потому, что настроение было приподнятое, какое-то возбужденно-радостное. Подали команду. Спокойно сосредоточенный я приготовился к прыжку. Первый выпрыгнул Маркелов, а вслед за ним и я. В момент отделения от самолета захлебнулся воздухом, но уже через какую-нибудь секунду я испытывал самое приятное и нежное чувство, которое только может быть доступно человеку. Плавно разрезая теплый слой воздуха, я камнем падал к земле.

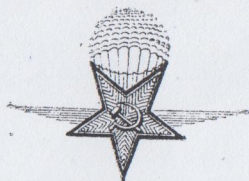
На фоне голубой дали промелькнул самолет, а внизу от него скользнули в струе воздуха два белых купола. Казалось, без конца можно было бы падать не открывая парашюта. Но мысль о приближении к земле работала особенно много. Резкий рывок кольца и трос со свистом пролетел перед моим лицом.

Однако, утешительным не был для меня этот момент. Трос оплел стропу во время раскрытия купола, парашют полностью не раскрылся, как мы, парашютисты, называем «заколбасил». До земли оставалось метров 600. Нам говорили, что потеря кольца выведет весь парашют из строя, так как отечественных парашютов у нас еще не было. И

помня это, я старался вытащить запутавшийся трос из строп парашюта. Несколько раз пытался резко потянуть кольцо, но каждый раз безуспешно. Теперь я уже совсем близко увидел землю. Бросил кольцо и перенес руку на запасной парашют. В тот самый момент, когда только подумал вытащить второе кольцо, вдруг почувствовал, что купол главного парашюта наполнился воздухом, меня встряхнуло и падение замедлилось. Подняв голову кверху я увидел серебристый купол своего парашюта и чуть державшийся трос у крепления строп с ляжками.

В ста метрах от земли я поймал кольцо. Но несмотря на такой случай, в дальнейшем я всегда прыгал уверенно. Уже прошел добрый десяток лет. За это время я двести раз в воздухе раскрывал парашют и двести раз убеждался в безотказной его работе.

Как тогда, юношей, любил парашют, прыжки, также горячо люблю их и сейчас, люблю наше небо, наш воздух, наше замечательное, мужественное парашютное дело“.



Прыгать хорошо! Прыгать замечательно!

Не был рожден парашютистом и другой командир из нашей части, бойцом начавший службу в этом отряде. Но он также горячо полюбил прыжки, настойчиво добивался и осваивал технику парашютного дела. Вот как рассказывает о своих прыжках старший лейтенант товарищ Антропов.

„Тысяча девятьсот тридцать первый год. Я, боец отряда „Особого назначения“. Надо стать парашютистом. Впереди первый прыжок. Ждем. Готовимся к нему. А я не только не видел, как прыгают парашютисты, но никогда не видел парашюта, а к самолету не подходил близко. Настал день первого прыжка. Было это в первой половине мая. Парашюты уложили нам инструктора. При укладке мы не присутствовали, и это было большим недостатком. Прыгали с самолета по 10—12 человек. О порядке прыжков нам говорили: выпрыгнешь, отлетишь 2—3 секунды и выдержишь кольцо.

В один из майских дней я сел в самолет и поднялся в воздух. По команде „приготовиться“ подошел к боковой двери и меня охватило какое-то непонятное чувство. Внутренне я целиком настроен для прыжка, хочу прыгать, но чрезмерное напряжение ослабляет волю. Секунды, отделяющие команду „приготовиться“ от команды „пошел“ — кажутся минутами. И чем больше их проходит, тем сильнее разрастается борьба между этими двумя чувствами. Я напрягал последние силы, старался забыть о прыжке и в та-