

ВОЗДУШНОЕ ВТОРЖЕНИЕ В ЮЖНУЮ ФРАНЦИЮ

Воздушный десант стал важной составляющей высадки союзников на юге Франции в августе 1944 года. Он в немалой степени способствовал общему успеху вторжения...

Предыстория

Разработка первоначальной концепции и планирование [операции *Dragoon*](#) сопровождались спорами, начиная еще с 1943 года. Во время [конференции *Quadrant*](#), проходившей в Квебеке с 14 по 24 августа 1943 года, президент США Рузвельт и премьер-министр Великобритании Черчилль вместе со своими советниками и [Объединенным Комитетом Начальников Штабов](#) определили дату [операции *Overlord*](#) — вторжения в Нормандию. Первоначально высадка была назначена на 1 мая 1944 года. Одновременно было принято решение о вторжении в Южную Францию, которому присвоили кодовое название *Anvil*.

Черчилль уже тогда выражал серьезные сомнения по поводу выбора направления через Южную Францию и активно выступал за военное продвижение через Балканы. Он был негативно настроен по отношению к операции *Anvil* (позднее переименованной в *Dragoon* вплоть до 9 августа 1944 года. По его словам, американцы буквально «вынудили» его поддержать операцию, которую он полностью не одобрял. На [конференции *Eureka в Тегеране*](#) (28 ноября - 1 декабря 1943 года), где встретились маршал Сталин, премьер-министр Черчилль и президент Рузвельт, было вновь подтверждено, что высадка в Южной Франции состоится. Однако точные детали плана оставались неопределенными из-за продолжающегося оказывать сопротивление Черчилля. Тем не менее Рузвельт настаивал на том, чтобы операции *Overlord* и *Anvil* (теперь уже *Dragoon*) получили высший приоритет в дальнейших планах союзников.

Включение дополнительных боевых и вспомогательных частей в состав сил, готовившихся к операции *Overlord*, а также текущая обстановка в Италии показали, что операцию *Dragoon* придется проводить позже намеченного срока вторжения в Нормандию. Высадка десанта на [плацдарм *Анцио*](#) привела к отвлечению 68 танкодесантных кораблей типа *LST* из ресурсов, ранее предназначенных для операции *Overlord*. Таким образом, нехватка *LST* для осуществления высадки на побережье Нормандии и необходимость сосредоточить максимум транспортной авиации для воздушно-десантной фазы операции вынудили изменить первоначальную последовательность вторжений, разработанную на предыдущих стратегических конференциях.

Генерал [Дуайт Эйзенхауэр](#) (Dwight D. Eisenhower) был решительным сторонником операции *Dragoon*, даже если ее проведение приходилось откладывать. Его главной целью было достижение победы в Европе в максимально короткие сроки. Вторжение в южную Францию давало возможность открыть порт Марсель - второй по величине порт этой страны, а также создать второй фронт в Европе, что позволяло связать значительные силы немцев на юге Франции и не допустить их переброску в Нормандию. Еще одним важным аргументом Эйзенхауэра было то, что операция предоставляла силам [Свободной Франции](#) значительную и почетную роль в освобождении собственной страны. Несмотря на последнюю попытку Черчилля изменить решение, 8 августа 1944 года Объединенный Комитет Начальников Штабов США направил генералу Эйзенхауэру телеграмму о том, что операция *Dragoon* состоится согласно плану. Это был окончательный «зеленый свет» для 1-го Воздушно-десантного Тактического Соединения - ВДТС/Airborne Task Force - ABTF.

Введение

Первоначальное планирование высадки воздушного десанта в рамках операции *Dragoon* было начато штабом 7-й Армии в феврале 1944 года. На этом этапе большое влияние на планирование оказало состояние воздушно-десантных частей на Средиземноморском ТВД, поскольку ни воздушно-десантные соединения, ни транспортные авиакрылья еще не были полностью готовы к проведению подобных операций.

51-е Транспортное Авиакрыло, состоявшее из трех групп, осталось на ТВД после расформирования 13-го Командования Транспортной Авиации. Однако лишь часть 51-го Авиакрыла могла использоваться для подготовки десантников, поскольку транспортные самолеты постоянно требовались для специальных операций, санитарной эвакуации и общих транспортных задач. Некоторые из этих самолетов периодически передавались Воздушно-десантному Учебному Центру, расположенному в Трапани/Trapani на Сицилии, а позже — новому центру в Лидо-ди-Рома/Lido di Roma, где проводилась ограниченная программа подготовки десантников. В этом центре ограниченную воздушно-десантную подготовку прошли 1-й Французский Парашютный Полк, два взвода следопытов-парашютистов (pathfinders), а также американские пополнения.



Британская 2-я Отдельная Парашютная Бригадная Группа - ОПБГ (под командованием бригадира Чарлза Притчарда (Charles Pritchard, 1881-1982, на фото слева), батареи А и В 463-го Парашютно-Артиллерийского Дивизиона под командованием подполковника Джона Купера (John Cooper), а также 509-й Парашютно-Пехотный Батальон под командованием подполковника Уильяма Ярборо (William Yarborough, 1912-2005) были сняты с Итальянского фронта и направлены на интенсивную подготовку совместно с полной транспортной авиагруппой 51-го Авиакрыла.

Военное Министерство США просило предоставить воздушно-десантную дивизию для участия в операции *Dragoon*, однако вместо этого на ТВД были переброшены отдельные воздушно-десантные части. Среди них были:

- 551-й Парашютно-Пехотный Батальон под командованием подполковника Вуда Джорджа (Wood G. Joerg);
- 517-я Парашютная Полковая Боевая Группа (ППБГ) под командованием полковника Руперта Грэйвса (Rupert D. Graves);
- 550-й Планерный Пехотный Батальон под командованием подполковника Эдварда Закса (Edward I. Sachs).

517-я ППБГ включала три парашютно-пехотных батальона:

- 1-й Батальон — под командованием подполковника Уильяма Бойла (William J. Boyle);
- 2-й Батальон — под командованием подполковника Ричарда Сайтца (Richard J. Seitz);
- 3-й батальон — под командованием подполковника Мелвина Зэйса (Melvin Zais).

460-м Парашютно-Артиллерийским Дивизионом 517-й ППБГ командовал подполковник Рэймонд Кэйто (Raymond L. Cato), а оставшейся частью группы являлась 596-я Парашютная Инженерно-Саперная Рота под командованием капитана Роберта Далримпла (Robert W. Dalrymple). 517-я ППБГ прибыла из США сразу после завершения последних крупных воздушно-десантных учений и участия в маневрах в Теннесси. Группа была временно придана 5-й Армии для получения десятидневного боевого опыта на передовой, тогда как 551-й и 550-й батальоны были направлены в Воздушно-десантный Учебный Центр, располагавшийся тогда на Сицилии, для прохождения боевой подготовки.

Таким образом, к середине июня 1944 года на Средиземноморском ТВД уже имелись значительные воздушно-десантные силы, которые можно было использовать в десантных операциях. Для достижения максимальной слаженности и наилучших результатов было решено перевести Воздушно-десантный Учебный Центр вместе с приданными ему подразделениями, а также самолеты 51-го Транспортного Авиакрыла (теперь уже усиленного до двух полных авиагрупп) в район Рима. Там была создана компактная передовая база для всех воздушно-десантных сил театра.

Организация

Воздушно-десантные силы



К началу июля 1944 года планы операции *Dragoon* были окончательно утверждены, при этом подразумевалось использование временной воздушно-десантной дивизии (ВДД), сформированной из имеющихся на театре частей. Генерал-майор Роберт Фредерик (Robert T. Frederick, 1907-1970, на фото слева), ранее командовавший 1-м Отрядом Особого Назначения/First Special Service Force, а затем 36-й Пехотной Дивизией, принял командование этим сводным соединением. Были безотлагательно проведены совещания для получения дополнительных подразделений поддержки, необходимых для создания сбалансированной воздушно-десантной группировки.

Некоторые части из состава войск, выделенных для операции *Dragoon* были специально отведены для этой цели. У Военного Министерства запросили разрешение активировать подразделения, которые отсутствовали в официальном списке войск этого ТВД.

К 7 июля были изданы первоначальные распоряжения по организации временной ВДД, официально известной как 7-я Воздушно-десантная Дивизия армии США (временная). Позднее она была расформирована, а 18 июля 1944 года секретным приказом генерал-адъютанта было сформировано 1-е ВДТС. Оно было включено в состав Североафриканского ТВД, а ее формирование осуществлялось за счет перевода личного состава из временной 7-й ВДД. В состав 1-го ВДТС вошли следующие части, ранее подчинявшиеся временной воздушно-десантной дивизии:

1. 2-я Отдельная Британская Парашютная Бригадная Группа
2. 517-й Парашютно-Пехотный Полк
3. 509-й Парашютно-Пехотный Батальон
4. 550-й Воздушно-Десантный Пехотный Батальон
5. 1-й Батальон 551-го Парашютно-Пехотного Полка (усиленный)
6. 460-й Парашютный Артиллерийский Батальон Полевой Артиллерии
7. 463-й Парашютный Артиллерийский Дивизион
8. 602-й Дивизион Горной Полевой Артиллерии
9. 596-я Парашютная Инженерно-Саперная Рота
10. 887-я Воздушно-десантная Авиационно-Инженерная Рота
11. 512-я Воздушно-десантная Рота Связи
12. Противотанковая Рота [442-го Пехотного Полка](#)
13. Рота А 2-го Химического Батальона (моторизованного)
14. Рота D 83-го Химического Батальона (моторизованного)
15. 172-я Британская Тяжелая Рота Воздушного Снабжения
16. 334-я Квартирмейстерская Складская Рота Воздушного Снабжения
17. Отряд 3-й Артиллерийско-Технической Роты
18. 676-я Медицинская Эвакуационная Рота (получила назначение 29 июля 1944 года)
19. Пять взводов следопытов-парашютистов (не предусмотренных штатами, но сформированных из ресурсов 1-го ВДТС)

После этого 1-е ВДТС получило дополнительное усиление в размере 5 процентов сверх штатной численности за счет подготовки парашютных пополнений из Воздушно-десантного Учебного Центра.

Тем временем были активированы штаб и штабная рота тактического соединения, две дополнительные батареи 463-го Парашютно-Артиллерийского Дивизиона, 512-я Воздушно-десантная Рота Связи, а также противотанковое подразделение, которое должно было получить обозначение 552-я Противотанковой Роты для участия в операции из-за крайне ограниченного времени, остававшегося до *Дня Д*. 442-я Противотанковая Рота была хорошо подготовлена еще до прибытия на ТВД, и когда возникла необходимость перевооружить ее британскими шестифунтовыми противотанковыми пушками, поскольку американские 57-мм орудия не помещались в планер *CG-4A*, это отлично обученное подразделение сумело осуществить переход на новое вооружение в рекордно короткие сроки.

Из-за нехватки квалифицированных офицеров воздушно-десантных войск на ТВД возникла необходимость обратиться в Военное Министерство США с просьбой предоставить генералу Фредерику полноценный дивизионный штаб. К середине июля на ТВД по воздуху прибыли тридцать шесть квалифицированных штабных офицеров. Большинство из них были переведены из 13-й ВДД, а часть — из Воздушно-десантного Центра в Кэмп-Макколле/Camp Maskall, штат Северная Каролина. Некоторые другие подразделения были временно переданы в распоряжение 1-го ВДТС для использования на подготовительном этапе, хотя не предполагалось их участие непосредственно в операции. Среди них были подразделения роты связи, автотранспортной квартирмейстерской роты, а также около 400 пополнений из Воздушно-десантного Учебного Центра.

Транспортная авиация

К середине июля 1944 года для воздушно-десантных операций на ТВД были доступны две группы 51-го Транспортного Авиакрыла. Третья группа была занята специальными операциями. Для обеспечения достаточного количества транспортных самолетов штаб союзных войск запросил дополнительные транспортные авиагруппы. Минимально необходимое количество самолетов для операции составляло 450 единиц. 10 июля 1944 года были изданы приказы о временном подчинении Средиземноморскому ТВД 50-го и 53-го транспортных авиакрыльев 9-го Транспортного Авиационного Командования, находившихся тогда в Великобритании. Каждое крыло состояло из четырех групп по три эскадрильи в каждой, усиленных собственными административными и ремонтными подразделениями, а также подразделением следопытов 9-го Транспортного Авиационного Командования. Общая численность самолетов составила 413 машин.

Помимо личного состава и техники, переброшенных на собственных самолетах, Командование Воздушного Транспорта дополнительно обеспечило переброску 819-й Медицинской Эвакуационной Авиэскадрильи, различных подразделений связи, оборудования для грузовых контейнеров и 375 штатных пилотов планеров. Переброска осуществлялась восьмью эшелонами через Гибралтар и Марракеш и заняла всего два дня. Во время перелета были потеряны два самолета.

Бригадный генерал Пол Уильямс (Paul L. Williams, 1894-1968), командовавший двумя авиакрыльями, переброшенными из Великобритании, прибыл 16 июля 1944 года и сформировал временную транспортную авиадивизию. К 20 июля вся временная транспортная авиадивизия прибыла на ТВД и разместилась на назначенных аэродромах, будучи полностью готовой к выполнению задачи. Поскольку в наличии имелось лишь около 130 пригодных к эксплуатации планеров *CG-4A* и 50 планеров *Horsa*, были срочно предприняты меры по получению дополнительного количества планеров, необходимых для операции. К счастью, ранее в США уже был размещен заказ на 350 планеров *CG-4A*. Требовалось лишь ускорить его выполнение, чтобы обеспечить необходимое количество

планеров для десантной операции. Британские воздушно-десантные силы уже имели достаточное количество планеров *Horsa* на ТВД для обеспечения потребностей 2-й ОПБГ. Груз с частями планеров из США прибыл точно по графику, и они были собраны в рекордно короткие сроки. За десять дней до *Дня Д* они уже были готовы к боевому применению. К сожалению, из-за нехватки времени и того обстоятельства, что в наличии имелось лишь 40 процентов комплектов усиленной носовой модификации *Griswold*, было принято решение отказаться от переоборудования планеров до начала операции.

После продолжительных обсуждений в Великобританию был направлен запрос примерно на 350 дополнительных пилотов планеров. Ранее достигнутые договоренности о предоставлении этих пилотов в течение трех дней были выполнены, и все они прибыли вовремя.

Для организации планируемого воздушного снабжения потребовались срочные приготовления по сбору необходимых грузовых парашютов и оборудования для воздушной доставки. Еще 10 июля временный штаб генерала Фредерика направил в вышестоящий штаб общий запрос на это оборудование. По воздуху и специальным морским транспортом на театр военных действий вовремя для операции было доставлено около 600 000 фунтов подобных грузов. Последняя партия прибыла на склад 334-й Квартирмейстерской Роты за четыре дня до начала операции. Все запрошенные материалы прибыли своевременно, и подготовка к операции была проведена строго по графику.

Сосредоточение подразделений

Как уже упоминалось ранее, Воздушно-десантный Учебный Центр и 51-е Транспортное Авиакрыло были переброшены в район Рима, где создали компактную воздушно-десантную базу на аэродромах Чампино/Ciampino и Лидо-ди-Рома. К 3 июля передовой эшелон Воздушно-десантного Учебного Центра уже был развернут на аэродроме Чампино и готов к работе. К 10 июля сам центр вместе с приданными подразделениями, 551-м Парашютно-Пехотным Батальоном и 550-м Планерным Пехотным Батальоном полностью разместился на воздушно-десантной базе.

Штабисты, запрошенные в США для штаба 1-го ВДТС, не могли прибыть ранее 15 июля. Поэтому все остальные американские воздушно-десантные части на ТВД были временно подчинены Воздушно-десантному Учебному Центру, чтобы его штаб мог ускорить сосредоточение воздушно-десантных войск. 517-я ППБГ была выведена с передовой из подчинения 5-й Армии и к 5 июля 1944 года прибыла в район Рима. 509-й Парашютно-Пехотный Батальон, уже находившийся в Лидо-ди-Рома, также был временно подчинен Воздушно-десантному Учебному Центру для прохождения подготовки. Различные подразделения обеспечения и поддержки, ранее переданные в распоряжение временной 7-й ВДД, были организованы аналогичным образом.

К 17 июля 1944 года генерал Фредерик перевел свой штаб в Лидо-ди-Рома и был готов приступить к окончательной организации и подготовке воздушно-десантных сил, а также к детальному планированию операции *Dragoon*. 21 июля генерал Фредерик попросил изменить название временной группировки на 1-е ВДТС, поскольку использование термина «дивизия» было сочтено некорректным и вводящим в заблуждение.

Планирование

Хотя непрерывное планирование операции *Dragoon* велось еще с февраля 1944 года, окончательная детальная разработка стала возможной лишь после того, как были сформированы и приведены в готовность 1-я ВДТС и временная транспортная авиадивизия. Вследствие этого окончательное планирование смогло начаться лишь примерно к 20 июля.

После прибытия генерал Уильямс, командующий временной транспортной авиадивизией, одобрил предложенный план использования района Рима в качестве тренировочной базы. Он также согласился с выбором ранее определенных аэродромов вылета, расположенных в Чампино, Галере/Galera, Марчильяно/Marcigliano, Фабризи/Fabrizi, Витербо/Viterbo, Тарквинии/Tarquīnia, Вольтоне/Voltone, Монтальто/Montalto, Канино/Canino, Орбетелло/Orbetello, Омброне/Ombrone, Гроссето/Grosseto, Фаллоннике/Fallonica и Пьомбино/Piombino. После этого временная транспортная авиадивизия в основном занялась аспектами планирования операции, связанными с координацией на высшем уровне, расчетом времени, маршрутами, воздушными коридорами, точками сбора и схемами воздушного движения. В целом же детальная разработка выбора зон выброски (DZ), зон посадки планеров (LZ) и состава десантных эшелонов была возложена на воздушно-десантные и транспортные части, непосредственно участвовавшие в операции.

Прежде всего было решено отказаться от десантирования до наступления сумерек в *День Д*, поскольку это могло поставить под угрозу успех всей операции. Во-вторых, было признано ненужным и нецелесообразным начинать высадку уже после начала морского десанта. (Вероятно, сыграл свою роль негативный опыт воздушных десантов на Сицилию, когда ночные воздушные десанты понесли тяжелые потери от зенитного огня с кораблей союзников и с земли – ВК). Последнее решение было принято с учетом большого опыта экипажей транспортной авиации в ночных полетах, а также значительного совершенствования методов работы групп следопытов-парашютистов. В результате основной план предусматривал проведение десанта до рассвета. Один из предложенных вариантов предусматривал промежуточное базирование на Корсике, однако он был отвергнут из-за нехватки пригодных аэродромов на острове. Кроме того, доступные аэродромы находились на восточной стороне Корсики, а их использование потребовало бы перелета через горные гряды высотой свыше 2 700 метров. Такой перелет мог повлечь за собой проблемы даже для обычных транспортных самолетов, а для С-47, буксировавших планеры, считался чрезмерно опасным. Дополнительным фактором было то, что подобная промежуточная база потребовала бы создания воздушного коридора южнее основного морского маршрута флота и вынудила бы самолеты лететь по сложной ломаной траектории.

После нескольких совещаний в штабе 7-й Армии с участием командования армии, флота, авиации и воздушно-десантных сил приблизительно к 25 июля 1944 года был разработан и утвержден общий план операции. План предусматривал использование воздушно-десантной дивизии до часа *Н*. Высадка групп следопытов должна была начаться в 03.23 в день «Д». Основной парашютный десант численностью 396 самолетов должен был следовать за ними, начиная с 04.12 и заканчивая в 05.09. Первая посадка планеров должна была начаться в 08.14 и продолжаться до 08.22. Позднее в тот же день планировалось осуществить еще 42 самолето-вылета с парашютистами, после чего с 18.10 до 18.59 должны были прибыть 335 планеров CG-4A.

Автоматическое воздушное снабжение, первоначально включенное в программу второй половины *Дня Д*, на позднем этапе планирования было отложено из-за недостатка транспортной авиации и потому, что командование транспортной авиации отказалось сбрасывать грузы с самолетов, буксировавших планеры во время вечерней планерной операции. Окончательный план предусматривал доставку 112 самолетных грузов автоматически на второй день операции - *D+1*. Остальные припасы должны были быть упакованы и храниться для экстренного использования либо 1-м ВДТС, либо любыми подразделениями 7-й Армии, которые могли оказаться в изоляции.

Маршруты транспортной авиации были выбраны чрезвычайно тщательно с учетом следующих факторов:

- кратчайшего расстояния;
- заметных ориентиров местности;
- управления движением десяти транспортных авиагрупп;

- маршрутов морских конвоев;
- расположения десантных пляжей;
- основных воздушных целей;
- обхода немецких радаров;
- исключения чрезмерно сложных поворотов;
- удобных ориентиров при выходе к берегу;
- расположения немецких зенитных батарей.

Маршрут проходил вдоль побережья Италии от района Рима к острову Эльба, который служил первой контрольной точкой над морем, затем - над оконечностью Корсики, после чего самолеты следовали по азимутальному курсу через морские контрольные пункты к береговой линии севернее Фрежюса/Fréjus и Агея/Agay. С флотом были подробно согласованы все детали расположения этого воздушного коридора, а информация о нем широко распространялась среди военно-морских сил союзников.

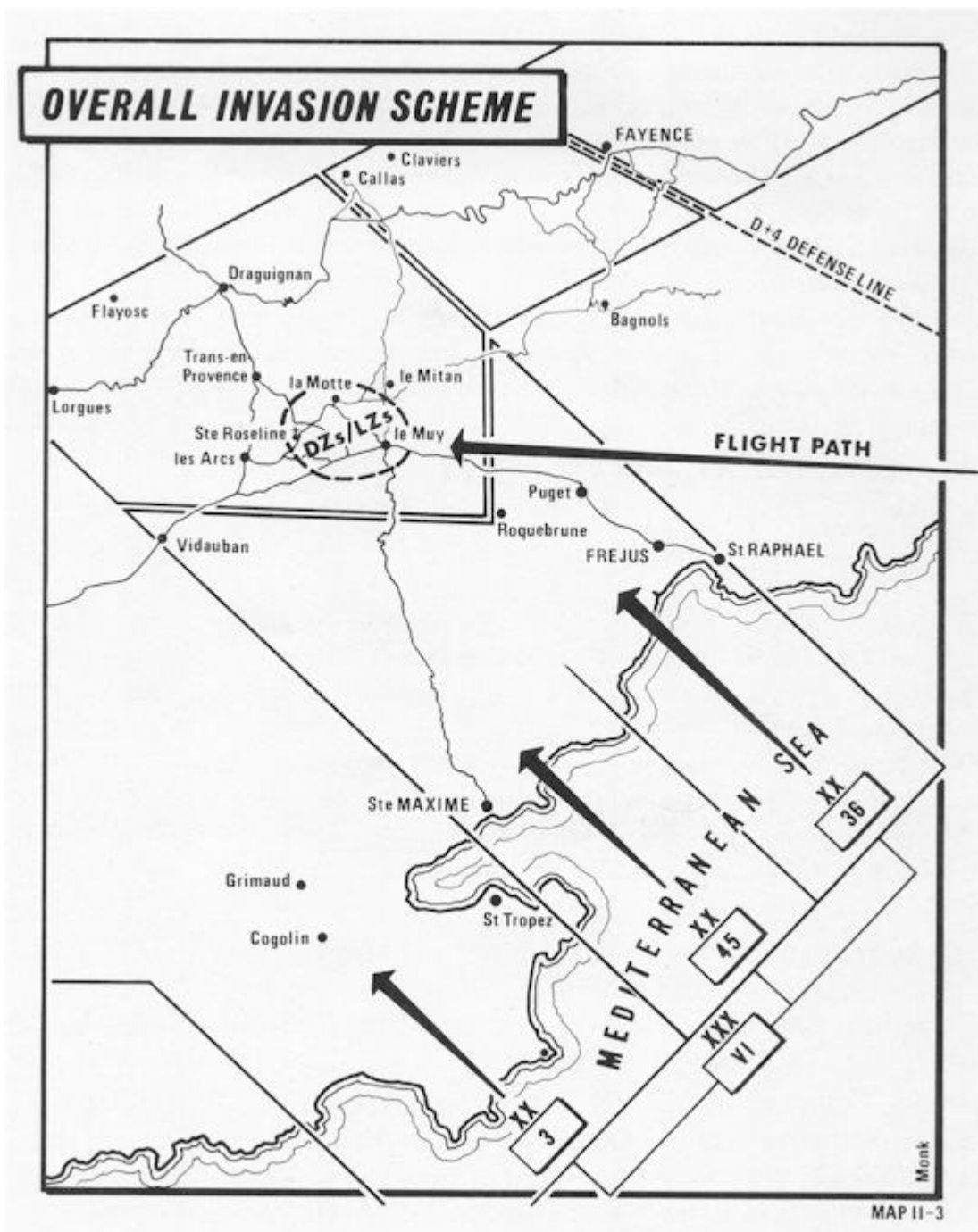
Из-за высокогорного рельефа в районе цели было решено сбрасывать парашютистов и отцеплять планеры на необычно большой высоте - от 1 500 до 2 000 футов (450-600 м). Скорость буксировки планеров была установлена в 120 миль в час, а скорость выброски — 110 миль в час. Для парашютных колонн была принята стандартная схема «V из V» — по девять самолетов в строю, в сериях примерно по 45 машин с пятиминутными интервалами между сериями. Планерные колонны использовали построение «пара пар» с эшелонированием вправо и назад. Серии состояли из 48 самолетов, буксировавших планеры цепочкой, с восьмиминутными интервалами между ведущими самолетами серий.

Максимальная нагрузка составляла:

- для самолетов с парашютистами на борту — 5 430 фунтов (2 440 кг);
- для планеров *Horsa* — 6 900 фунтов (3 105 кг);
- для планеров *CG-4A* — 3 750 фунтов (1 688 кг).

Серьезные проблемы при подготовке операции были связаны с трудностями с получением карт и макетов местности. Поставки карт часто задерживались или же последние были выполнены ненадлежащим образом. Модели местности масштаба 1:100 000 были доступны, однако наиболее полезная модель — фотомодель масштаба 1:25 000 — существовала лишь в одном экземпляре, чего было совершенно недостаточно для одновременного использования как временной транспортной авиадивизией, так и 1-м ВДТС. Особенно ценными оказались увеличенные фотографии районов высадки парашютистов и приземления планеров однако они прибыли слишком поздно для широкого использования. Первоначальные наклонные фотографии побережья мало помогли временной транспортной авиадивизии, поскольку участок маршрута от первоначального пункта выхода к берегу (IP — Initial Point) был покрыт ими недостаточно подробно. Более поздние фотоматериалы впервые выявили ранее неизвестное наличие специальных противопланерных столбов (прозванные союзниками *спаржа Роммеля/Rommel's asparagus*), установленных на посадочных площадках планеров. Все предыдущие фотосъемки не смогли обнаружить эти сооружения.

Отличную модель местности изготовила британская 2-я ОПБГ, и она оказалась чрезвычайно полезной для подготовки этого подразделения к операции.



Схематическая карта плана вторжения в южную Францию с моря и с воздуха

Подготовка к операции

К середине июля почти все воздушно-десантные части, предназначенные для участия в операции *Dragoon*, были сосредоточены в районе Рима. 1-е ВДТС совместно с Воздушно-десантным Учебным Центром приступило к реализации заключительной, наиболее интенсивной программы подготовки. Из всех воздушно-десантных подразделений, участвовавших в операции, только 509-й Парашютно-Пехотный Батальон и 2-я ОПБГ имели недавний опыт совместной подготовки с летчиками самолетов транспортной авиации. 517-я ППБГ и 463-й Парашютно-Артиллерийский Дивизион только что были выведены с Итальянского фронта. Другие подразделения, такие как 551-й Парашютно-Пехотный Батальон и 550-й Планерный Пехотный Батальон, лишь недавно прибыли за океан и прошли в Воздушно-десантном Учебном Центре курс повторной наземной и воздушно-десантной подготовки. Особенно срочной задачей стала подготовка недавно

отобранных планерных подразделений. Была организована совместная школа подготовки планерного десанта, где началось обучение методам загрузки техники и крепления грузов.

К этой программе были подключены:

- 602-й Дивизион Горной Полевой Артиллерии;
- Противотанковая Рота 442-го Пехотного Полка;
- 887-я Воздушно-десантная Авиационно-Инженерная Рота;
- Рота А 2-го Химического Батальона;
- Рота D 83-го Химического Батальона;
- а также различные подразделения обеспечения, включая артиллерийско-технический отряд дивизии и медицинскую эвакуационную роту.

После завершения курса по загрузке планеров и креплению грузов личный состав прошел ознакомительные полеты, а затем выполнил одно сокращенное учебное приземление на имитированной посадочной площадке планеров. Подразделение следопытов временной транспортной авиадивизии начало совместную работу с тремя воздушно-десантными взводами следопытов, тщательно проверяя радиолокационные и радиотехнические средства, которые должны были использоваться в операции.

Подготовка была разделена на три этапа:

Первый этап был посвящен техническому обучению работе с радиомаяками *Eureka*, радиомаяками средней частоты, световыми сигналами и наземными опознавательными знаками из цветной материи. Проводились испытания для выявления возможных недостатков как в подготовке, так и в работе оборудовании.

Второй этап был посвящен тренировке групп в совместном использовании оборудования. Все команды отрабатывали развертывание и эксплуатацию техники в самых различных условиях.

Третий этап включал реальные учебные выброски с полным комплектом оборудования, максимально приближенные к боевой обстановке. Небольшие группы парашютистов сбрасывались на подготовленные зоны выброски для проверки точности работы средств наведения следопытов.

Из-за нехватки времени и сложности повторной укладки парашютов до начала операции 1-е ВДТС не смогло провести крупномасштабные финальные учения в обстановке, приближенной к боевой. Тем не менее отдельные подразделения максимально активно участвовали в тренировочных выбросках. Обычно использовалась схема, при которой два-три человека изображали полную группу парашютистов, высадившихся из одного самолета (*stick*), а остальная часть подразделения уже находилась на зоне выброски, чтобы можно было отрабатывать процедуры сбора грузов после десантирования. Совместные учения с флотом также были проведены. Все корабли, несущие навигационные средства для десанта, были размещены точно на тех же позициях, что и в предстоящей операции. Все командиры воздушных серий выполнили полеты группами по три самолета, строго соблюдая те же маршруты, высоты и временные графики, которые планировалось использовать во время реальной операции. Кроме того, две серии по 36 самолетов были проведены по тому же маршруту днем, чтобы военно-морские силы могли ознакомиться с построением транспортной авиации. Дополнительные тренировочные полеты транспортной авиации проводились совместно с 31-й и 325-й истребительными группами для отработки деталей плана осуществления истребительного прикрытия и системы спасения на море и в воздухе.

Поскольку тактическое соединение состояло из подразделений, ранее не действовавших совместно, особое внимание уделялось подготовке боевых групп именно в том составе, в

каком они должны были участвовать в операции. Это было необходимо для обеспечения успешных действий после высадки. Каждая вновь сформированная боевая группа тренировалась на местности, максимально похожей на тот сектор, который ей предстояло занять в районе операции.

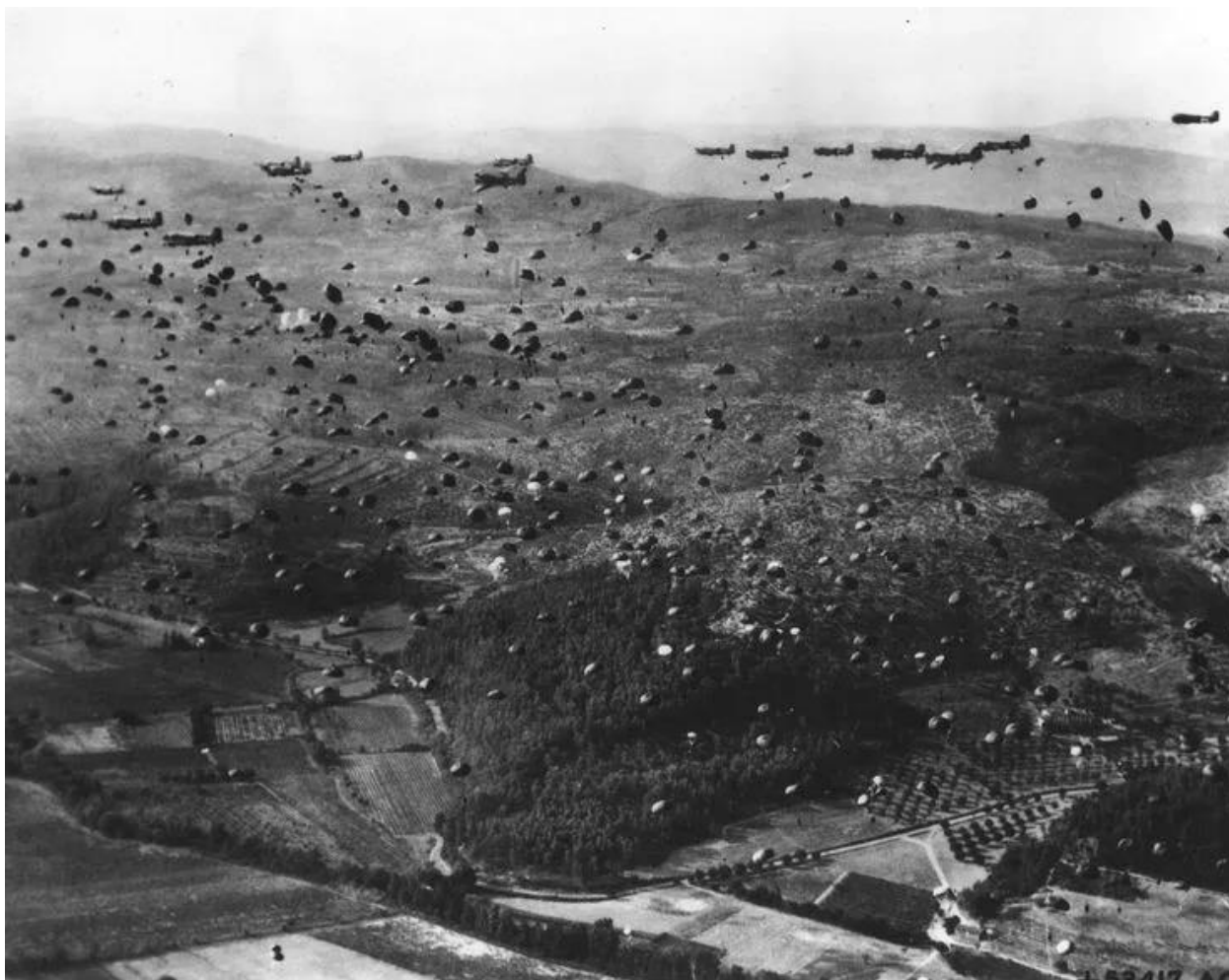
Серьезной проблемой оказалось комплектование и организация квалифицированного личного состава, а также подготовка подразделений, которые пришлось формировать в крайне сжатые сроки. Найти таких узких специалистов, какие требовались, например, для воздушно-десантной роты связи или штаба воздушно-десантной дивизии, на заморском театре военных действий было чрезвычайно трудно. Поэтому необходимый персонал приходилось искать в местных запасных частях или в Воздушно-десантном Учебном Центре, а затем срочно обучать под конкретные должности. К счастью, крупнейшие подразделения оперативной группы, особенно боевые группы, уже были хорошо подготовлены. Некоторые из них имели серьезный боевой опыт, и почти все привыкли действовать самостоятельно, поскольку изначально были организованы как автономные полки, батальоны или роты. Это уникальное обстоятельство позволило подразделениям не только самостоятельно обеспечивать собственные потребности, но и помогать всей 1-й АВТФ в период подготовки.

Операция *Dragoon* - воздушно-десантная фаза

Ночь перед *Днем Д* была ясной и прохладной в районах аэродромов, на которых были сосредоточены воздушно-десантные силы вторжения. Подразделения транспортной авиации находились на своих позициях на десяти аэродромах, простиравшихся от Чампино под Римом до Фаллонники севернее Гроссето. Из-за острой нехватки наземного транспорта основная часть тактического соединения - за исключением британской 2-й ОПБГ - была вынуждена начать переброску на аэродромы рассредоточения уже за пять дней до начала операции. За два дня до начала операции (D-2) воздушно-десантные формирования были полностью переброшены из районов подготовки и сосредоточения под Римом на назначенные аэродромы. Все самолеты C-47 прошли полную техническую проверку и находились в превосходном состоянии для выполнения боевого вылета. На аэродромах сосредоточения планеров также были завершены все подготовительные проверки, и планеры были полностью готовы к вылету.

Во всех подразделениях царил уверенное настроение относительно успеха вторжения. Как и следовало ожидать при любой воздушно-десантной операции, погодные условия имели чрезвычайно важное значение и могли серьезно повлиять на точность парашютных выбросок. После того как дата операции была окончательно назначена, изменить ее в интересах воздушно-десантных сил уже было невозможно даже несмотря на то, что это вынуждало проводить десантирование без помощи лунного света. Предполагалось, что выброска пройдет ясной ночью, чтобы экипажи транспортной авиации могли использовать крупные возвышенности и особенности береговой линии в качестве ориентиров. Однако в ночь с 14 на 15 августа 1944 года почти вся западная Европа находилась в области обширного антициклона с центром над Северным морем. Часть этого антициклона распространилась и на район операции. Это практически исключало вероятность сильных штормов или мощных ветров, однако существовала опасность образования тумана и слоистой облачности. В результате прогноз для операции предусматривал ясную погоду до острова Эльба, после чего ожидалось постепенное ухудшение видимости вплоть до зон выброски, где она, по расчетам, должна была составлять от двух до трех миль. На деле дымка оказалась значительно плотнее ожидаемого, а видимость в районах выброски составляла менее половины мили. Туман в долинах, полностью скрывавший район ранней парашютной операции, рассеялся лишь к 08.00 утра - по счастью, как раз вовремя для утренней высадки планеров. Серьезные навигационные трудности возникли также из-за того, что прогноз ветра оказался почти на 90 градусов ошибочным по направлению. В результате штурманы могли корректировать курс лишь по контрольным точкам над морем. К счастью, скорость ветра оставалась небольшой — менее шести миль в час в районах выброски.

Операции предшествовала успешная воздушно-десантная отвлекающая акция, предназначенная для выполнения двух задач в рамках плана прикрытия. Во-первых, она должна была создать иллюзию существования южного воздушного коридора. Во-вторых, она имитировала ложную зону десантирования путем сброса резиновых манекенов-парашютистов в специально выбранных районах. Шесть самолетов, задействованных в этой операции, по маршруту сбрасывали металлические полоски *Window* для создания на радарх впечатления массового полета. В 02.05, в *День Д* они сбросили 600 парашютных манекенов на ложные зоны высадки севернее и западнее Тулона. Немецкие радиоперехваты свидетельствовали о полном успехе этой уловки. Используемые звуковые имитаторы стрельбы и другие шумовые эффекты боя также сработали отлично, усилив реалистичность обмана.

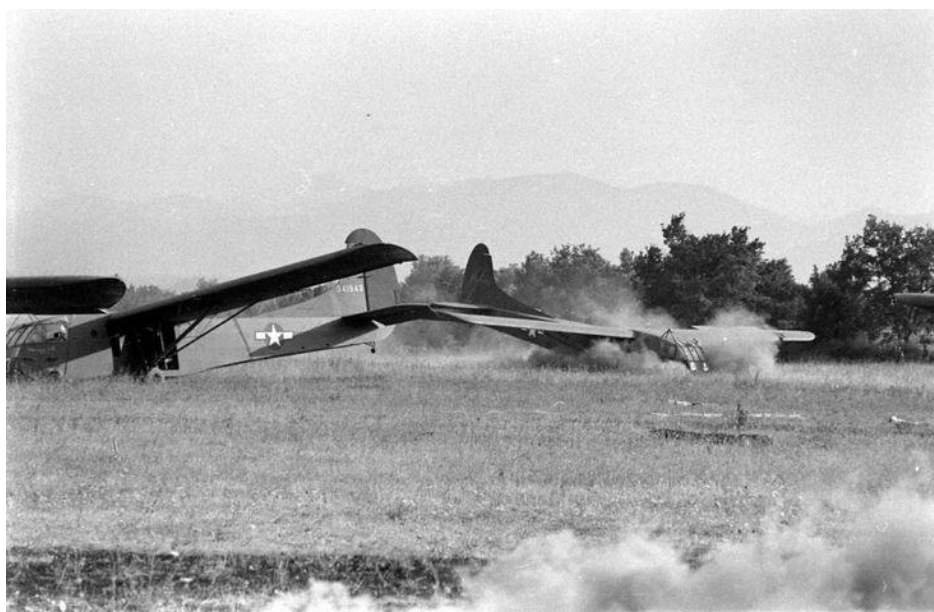


Парашютисты над южной Францией

Воздушно-десантная операция началась вскоре после полуночи 14-15 августа 1944 года. Самолеты были загружены, двигатели прогреты, а вывод авиации на стартовые позиции начался в 03.00. В это же время взлетели первые транспортные самолеты с тремя группами следопытов-парашютистов. Во время руления и построения авиации произошло несколько незначительных происшествий, а один самолет 439-й Транспортной Авиагруппы был полностью потерян – он разбился и сгорел при взлете. Еще два самолета столкнулись с грузовиками и получили незначительные повреждения. Два других самолета той же группы столкнулись между собой во время руления. Еще один самолет получил повреждение крыла, когда его колесо попало в плохо засыпанную яму на аэродроме. Другой самолет пострадал из-за преждевременного отделения грузового контейнера. Учитывая, что взлет осуществлялся ночью, без лунного света и при крайне плохой видимости из-за густой пыли, успех этого этапа операции не вызывает сомнений.

Предположительно восемь планеров испытали трудности при взлете и были разгружены, после чего их заменили резервными летательными аппаратами.

Особый интерес представляет операция следопытов, поскольку, вопреки официальным сообщениям о «полном успехе», последующий анализ показал, что она оказалась эффективной менее чем на 50 процентов. Девять самолетов следопытов, разделенные на три серии, должны были сбросить по три группы на каждую зону выброски. Первая серия, предназначенная для выброски следопытов 509-го и 551-го парашютно-пехотных батальонов, а также 550-го Планерного Пехотного Батальона в 03.23, потеряла ориентировку и вернулась обратно к морю для повторного захода на цели. После почти получасового кружения один самолет сбросил свою группу следопытов и вернулся назад. Два других самолета затем разделились, и один из них выбросил свою группу примерно в 04.00. Последняя группа прыгнула лишь в 04.15 - во время уже шестого захода на цель.



Американский планер во время приземления. Август 1944 года

Оказавшись в лесу далеко от намеченной зоны, ни одна из трех групп не смогла вовремя добраться до района Ле-Мюи/Le Muu, и выполнить задачи, поставленные перед следопытами. Вторая серия должна была выбросить следопытов 517-й ППБГ в 03.30. Фактическая выброска произошла в 03.28. Следопыты 517-й Группы приземлились в лесу примерно в трех с половиной милях восточнее участка высадки А, чуть восточнее самого Ле-Мюи. Если бы задержка прыжка составила еще две минуты, они оказались бы точно на цели. Положение ухудшилось тем, что группа подверглась атаке противника и была вынуждена вступить в бой. Лишь около 16.30 следопыты добрались до зоны высадки А, где развернули радиомаяк *Eureka*, радиомаяк средней частоты и сигнальную панель Т, оказавшие помощь вечерним десантным операциям. Третья серия, перевозившая следопытов 2-й ОПБГ, произвела выброску на участке зоны высадки О в 03.34 — точно по графику. К 04.30 британцы уже развернули два радиомаяка *Eureka* примерно в 300 ярдах друг от друга вдоль оси захода. Также были установлены два световых ориентира для сбора подразделений. Именно эта выброска следопытов оказалась наиболее точной из всех трех.

Примерно через час после вылета самолетов следопытов стартовал основной парашютный десант — 396 самолетов, разделенных на девять серий примерно по 45 машин каждая. Полет к назначенным зонам выброски прошел без серьезных происшествий. До прохождения последней контрольной точки над морем использовались янтарные опознавательные огни, направленные вниз. Аналогичным образом применялись бортовые огни строя, и ни одного случая дружественного огня со стороны союзного флота

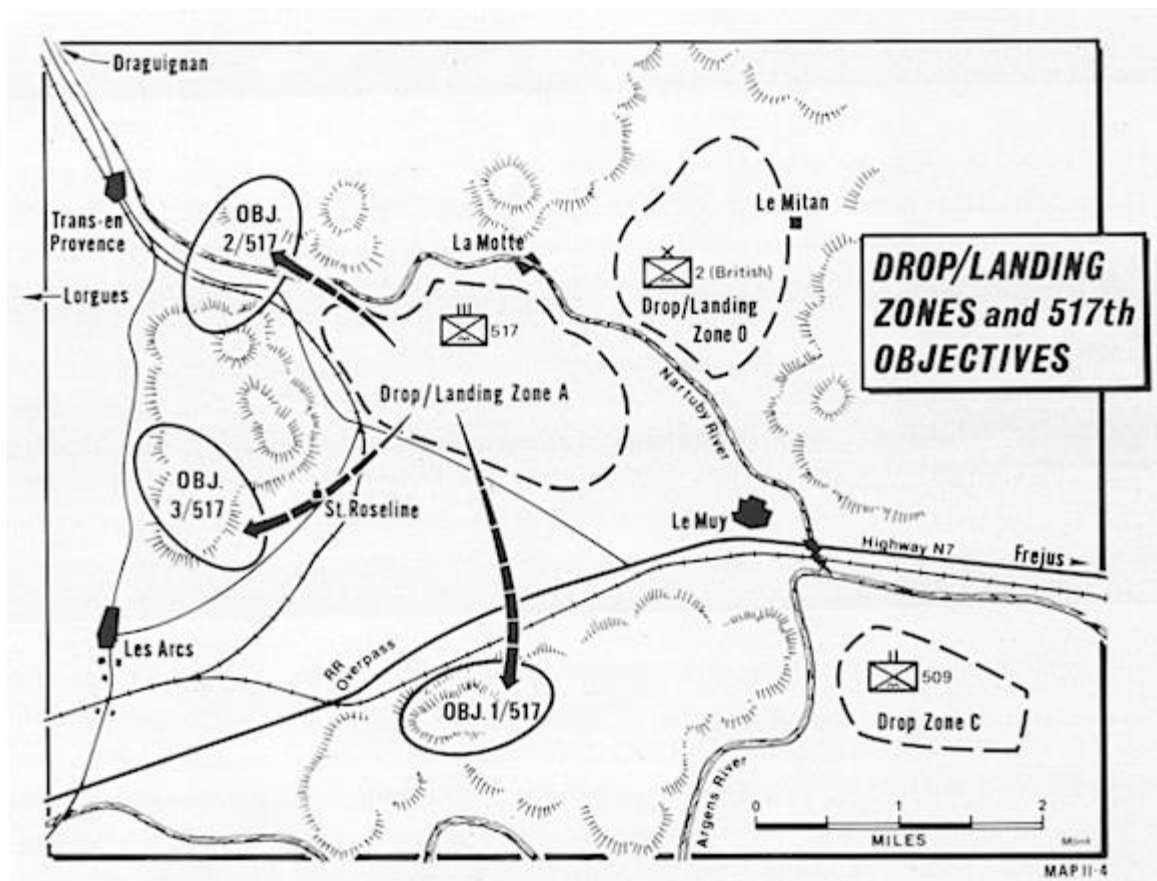
по транспортным самолетам зарегистрировано не было. Во время полета противник не предпринял никаких воздушных атак. Особенно примечательно то, что более четырехсот транспортных самолетов пролетели около пятисот миль плотным строем в боевой обстановке без единого серьезного инцидента. Многочисленные часы тренировок ночных полетов строем дали превосходные результаты.

Радиосредства, радары и различные сигнальные установки сыграли огромную роль в успехе операции. Радиомаяки *Eureka* были установлены:

- в пунктах вылета транспортных авиакрыльев;
- в командном пункте отправления;
- на северо-восточной оконечности Эльбы;
- на острове Джиролья/Girolgia у северной Корсики;
- а также на трех сигнальных кораблях-маяках, размещенных через каждые 30 миль по маршруту от Корсики до Агея во Франции.

Все они работали исключительно эффективно, обеспечивая среднюю дальность приема около 25 миль. Световые системы *Holophane* также были размещены на этих позициях и значительно помогали штурманам при встречных ветрах. Их было видно примерно за восемь миль, однако после приближения к зонам выброски они полностью скрывались в дымке и тумане. Радиомаяки средней частоты (MF Beacon) были установлены на Эльбе, северной Корсике и на центральном корабле-маяке, а также сброшены непосредственно на участке высадки парашютистов вместе с маяками *Eureka* и световыми системами *Holophane*. Многие пилоты сообщали, что принимали эти сигналы на расстоянии до 50 миль. Нередко именно они удерживали самолеты на правильном курсе, когда системы *Rebecca* теряли сигнал от маяков *Eureka*, которые, несмотря на постоянную проверку, имели тенденцию уходить с нужной частоты.

Следует особо подчеркнуть, что вся парашютная выброска выполнялась транспортной авиацией практически «вслепую». Экипажи полностью зависели от сигналов маяков *MF* и *Eureka* при определении момента выброски десанта. Бригадир Притчард, командир 2-й ОПБГ, считал, что этот единственный недостаток мог поставить под угрозу успех всей операции.



Первоначально намеченные участки высадки 517-й ППБГ

Первоначальные донесения утверждали, что парашютная высадка прошла исключительно успешно, и ей была присвоена оценка точности в 85 процентов. Позднее эта оценка была снижена по мере поступления более подробных и точных отчетов. Несмотря на недостатки системы наведения, достаточное количество десантников все же приземлилось непосредственно на зонах высадки или в непосредственной близости от них - в районах, которые практически можно было считать частью самих участков высадки. Благодаря этому воздушно-десантные силы смогли занять позиции, позволившие им выполнить поставленные задачи. Это было достигнуто несмотря на отсутствие лунного света, общую дымку и густой туман у земли. По оценкам, около 45 самолетов полностью промахнулись мимо назначенных зон высадки. Некоторые из них сбросили десант на расстоянии до 20 миль от намеченных районов. Среди самолетов, не достигших своих участков высадки, находились двадцать машин восьмой серии, которые преждевременно сбросили десант по сигналу красного света. Единственным правдоподобным объяснением этого считается то, что в одном из ведущих самолетов неисправная световая система преждевременно переключилась на зеленый сигнал, и десантники в этом самолете прыгнули согласно инструкции. Парашютисты в следовавших за ним самолетах, увидев прыжок переднего борта, вероятно, последовали за ними, несмотря на то что в их собственных самолетах все еще горел красный сигнал. Эта группа в основном состояла из подразделений 509-го Парашютно-Пехотного Батальона и примерно половины 463-го Парашютного Артиллерийского Батальона полевой артиллерии.

Два *стика* парашютистов приводнились в море у Сен-Тропе, неподалеку от Канн. Остальные совершили посадку на сушу в районе этих городов. Несмотря на значительное удаление от назначенных зон высадки, эти люди быстро организовались, установили контакт с французским Сопротивлением и приступили к захвату и удержанию Сен-Тропе. Еще примерно 25 самолетов другой транспортной авиагруппы по ошибке выбросили десант примерно в 15 милях севернее Ле-Мюи, возле Фаянса/Fayance. В этом случае десант состоял из части 5-го Шотландского Парашютного Батальона 2-й ОПБГ и частей 3-

го Батальона 517-й ППБГ. Хотя эти подразделения оказались примерно в 20 милях от своей зоны выброски, они либо выполняли самостоятельные боевые задачи, либо с боями пробивались обратно к своим частям в районе основной цели.

К вечеру *Дня Д* большая часть этой группы уже вновь собралась на участках высадки А и О. Среди этой группы находились начальник штаба оперативной группы, главный хирург группы и другие ключевые штабные офицеры. Участок высадки А, расположенный западнее Ле-Мюи, во время выброски фактически слилась с участком высадки О, находившейся чуть северо-западнее этого важного населенного пункта в долине Варженн/Vargennes. Позднее это вызвало значительную путаницу. Непреднамеренное объединение двух зон выброски привело также к трудностям при сборе контейнеров со снаряжением. Дополнительную неразбериху создало и то, что британская 2-я ОПБГ использовала снаряжение, отличавшееся от того, которое предназначалось 517-й ППБГ на участке А.

Местность на участках выброски, в целом оказалась вполне пригодной для подобной операции. Участки А и О были заняты фермерскими угодьями, главным образом виноградниками и садами. Там было очень мало крупных зданий, телефонных проводов, высоких деревьев и других серьезных препятствий. Установленные противником в районах выброски противодесантные столбы не были особенно острыми и располагались недостаточно плотно, чтобы существенно помешать парашютистам. Всего 175 десантников - чуть более 2 процентов - получили травмы при прыжках. Участок С, на который десантировалась боевая группа 509-го Парашютно-Пехотного Батальона, представлял собой участок более пересеченной и гористой местности, чем остальные районы выброски, однако даже этот сложный рельеф не помешал успешному проведению десанта.

Серия №14 - первая из планерных серий, перевозившая артиллерию поддержки и противотанковое вооружение для 2-й ОПБГ - вылетела по графику для посадки в 08.00, но была отозвана из-за плотной облачности. Самолеты кружили в воздухе около часа и вернулись на посадку в 09.00. Один планер и буксировщик были вынуждены повернуть обратно. Один планер приводнился у побережья, а другой разрушился в воздухе над морем — впоследствии причиной была признана конструктивная неисправность. Столбы, вбитые по всей территории посадочных площадок, не стали серьезным препятствием, хотя и нанесли значительные повреждения планерам, а в некоторых случаях и их грузам. Во многих случаях противопланерные столбы даже помогали торможению планеров, поскольку сами колья были небольшими, вкопанными неглубоко и расположенными слишком редко, чтобы эффективно выполнять свою задачу. Очевидно, французские фермеры, которых немцы заставили устанавливать эти противодесантные препятствия, выполняли работу с настолько минимальными усилиями, насколько это было возможно. Средняя высота кольев составляла около 12 футов, а диаметр — около 6 дюймов. Они были вбиты в землю менее чем на два фута и обычно располагались на расстоянии 30-40 футов друг от друга. Серия №16 представляла собой парашютный десант 551-го Парашютно-Пехотного Батальона. Он был точно выброшен на участок А в 18.00, как и планировалось. Сразу после этого одна за другой последовали планерные серии №17–23. Сообщалось, что девять планеров были отцеплены преждевременно, причем четыре из них приводнились. Значительная часть экипажей и десантников была спасена благодаря быстрым действиям военных моряков.



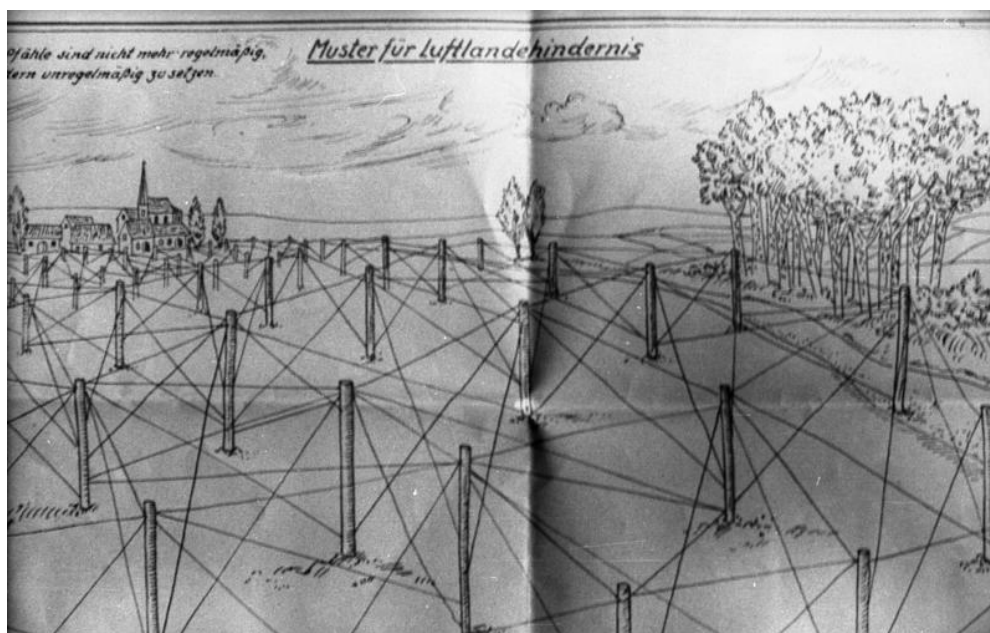
Десантники покидают удачно приземлившийся планер

Американские пилоты планеров проявили незаурядное мастерство при посадке своих летательных аппаратов. Хотя установленный интервал буксировки в 1 000 футов вызывал сильную скученность над посадочными зонами, пилоты справились с поставленными перед ними задачами успешно. Дополнительной причиной перегруженности зон посадки стало характерное *клавишное движение/accordion movement* авиационных колонн в полете. Последующие группы самолетов стремились набрать дополнительную высоту, что постепенно приводило к тому, что над посадочными площадками одновременно оказывалось больше самолетов и планеров, чем предусматривалось планом. Трудности усиливались тем, что пилоты первых планерных эшелонов приземлялись на наиболее удобных и очевидных участках посадочных зон, а не в своих назначенных секторах. В результате последующие эшелоны обнаруживали, что их районы посадки уже заняты планерами, и были вынуждены искать менее подходящие участки. Ситуация еще более осложнялась тем, что две серии планеров были отцеплены настолько близко по времени, что одновременно находились в воздухе над уже перегруженными посадочными зонами. В тот день от пилотов требовалась мгновенная реакция — у них планера не было второй попытки на посадку. Им приходилось буквально «врезаться» в землю из-за нехватки пространства. Эти резкие и жесткие посадки вызвали значительные повреждения планеров, главным образом из-за отсутствия усиленной носовой конструкции, носившей название *Griswold Nose*.



Усиленный нос планера CG-4A конструкции Людинтона-Грисуолда/Ludinton-Griswold

Тем не менее пилоты планеров проявили исключительное хладнокровие, быстроту реакции и высокое мастерство, спасая множество жизней и большое количество ценного снаряжения. К шестому дню после высадки было установлено, что при этих посадках пострадало не более 125 человек. Интересно отметить, что за пределами непосредственного района целей, в районе Фрежюса, существовал еще один тип противопланерных препятствий. Он состоял из коротких, но очень прочных заостренных кольев высотой около 18 дюймов, глубоко вбитых в землю и соединенных проволокой. Подобные препятствия могли бы буквально разорвать днище любого планера, совершившего посадку на подготовленной таким образом площадке.



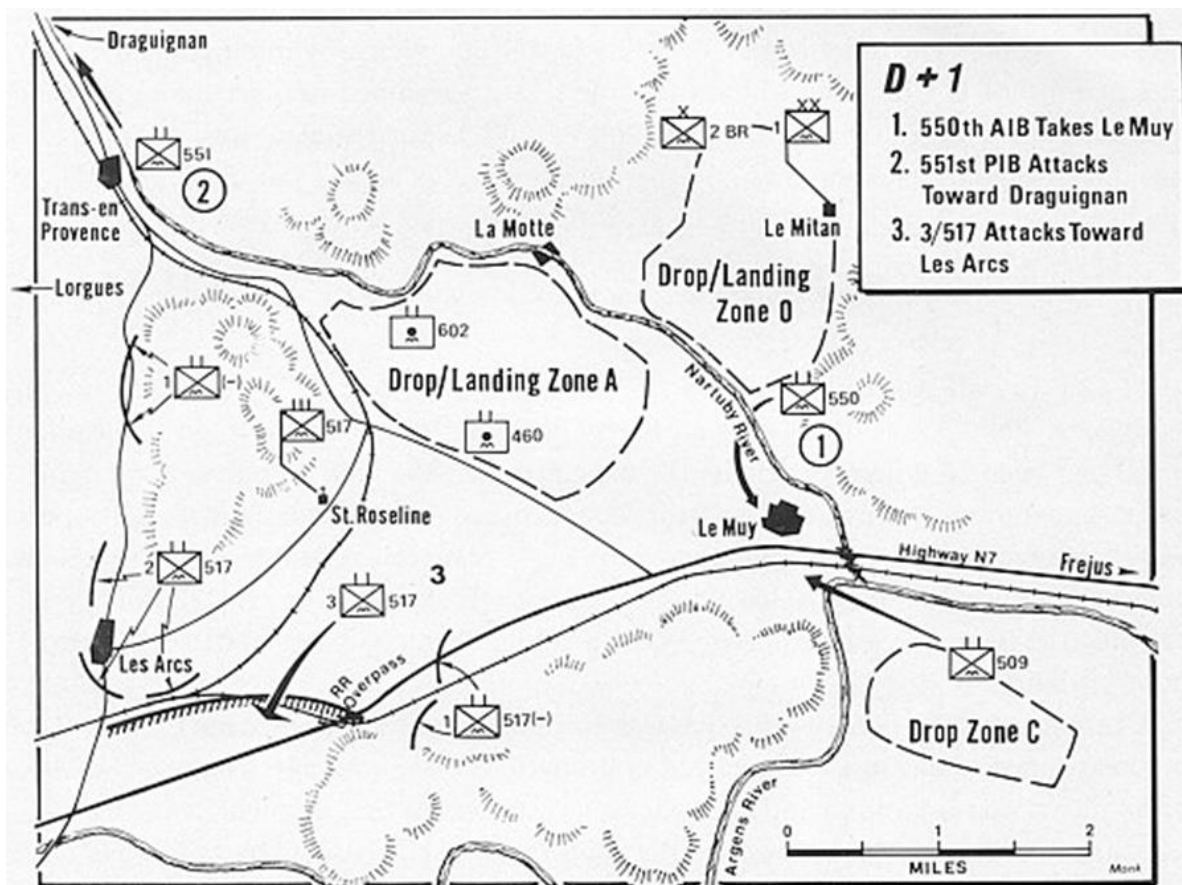
План установки соединенных проволокой противопланерных столбов, присланный Роммелем в части, занятые возведением укреплений в Франции



Приземление планеров далеко не всегда проходило гладко. Они попадали под огонь с земли и наталкивались на деревья, несколько планеров разбились при посадке. На переднем плане – тела погибших при посадке планера американских японцев из противотанковой роты 442-го Пехотного Полка

Проблема воздушного снабжения десантников оказалась не настолько острой, как первоначально ожидалось. Отсутствие серьезного сопротивления противника привело к тому, что расход боеприпасов оказался значительно ниже прогнозируемого уровня. В результате первоначальный план доставки первых грузов по воздуху в *День Д* был изменен, и только в 11.00 на второй день операции (D+1) две группы транспортной авиации доставили 116 самолетов с грузами для десантников. Самолеты прибыли в воздушное пространство над участками выброски точно по графику, однако летели на высоте значительно более 2 000 футов (600 м), что чрезвычайно осложняло точность сброса. Довольно сильный ветер, в сочетании с большой высотой сброса и фактическим слиянием участков А и О, привел к тому, что значительная часть снаряжения и припасов попала в распоряжение не тех подразделений, которым они предназначались. Более 95% из примерно 1 00 грузовых контейнеров, сброшенных на парашютах, благополучно достигли земли, однако значительная часть специализированного оборудования так и не попала к подразделениям, которые его запрашивали. Позднее, уже ночью, были осуществлены дополнительные рейсы снабжения с аварийными средствами связи и медицинскими грузами. Хотя эти сбросы приходилось выполнять в темное время суток с использованием средств наведения следопытов, успешность операций оказалась выше средней. Тем не менее большая высота сброса снова вызвала значительное рассеивание грузов.

334-я Квартирмейстерская Складская Рота воздушного снабжения при поддержке отделения обслуживания парашютов 517-й ППБГ подготовила для операции более 14 000 парашютов и около 1 000 тонн снаряжения. Это подразделение заслужило высокой оценки за исключительно качественно выполненную работу. Британская союзная база воздушного снабжения также полностью заслужила высокую похвалу за свой вклад в успех операции.



Ситуация в районах высадки воздушного десанта на второй день операции (D+1): 550-й Планерный Пехотный Батальон занимает Ле Мюи, 551-й Парашютно-Пехотный Батальон наступает в направлении Драгуйяна/Draguignan, 3-й Батальон 517-й ППБГ атакует в направлении Ле-Аркса/Les Arcs

Наземная фаза

Хотя в общем масштабе всей операции численность сил противника была невысокой и его сопротивление можно было считать сравнительно слабыми, для самих десантников ситуация выглядела совершенно иначе. В ходе отдельных боев и действий небольших подразделений солдаты отчаянно пытались пробиться к намеченным зонам выброски и районам сбора, от которых их отделила почти 50%-ная ошибка при десантировании. Для этих ориентированных на выполнение задачи десантников это была настоящая «большая война» в полном смысле этого слова. То, каким образом десантники смогли выполнить свои задачи в столь неблагоприятных условиях, лучше всего видно на примере крупнейшего формирования, участвовавшего в этой фазе операции - 517-й ППБГ в период в первые два дня операции.

3-й Батальон 517-й ППБГ был выброшен примерно в 15-20 милях северо-восточнее участка А и оказался рассеянным в полосе пересеченной местности длиной в восемь миль от Элана/Élans через Фаянс до Туретта/Tourettes и Кальяна/Callian. Все эти городки находились на расстоянии дневного перехода от участка А. Когда эта часть начала собираться и искать свое снаряжение, сформировались три основные группы:

- первая группа состояла из первых десяти самолетных групп-стиков, выброшенных возле Сейяна/Seillans, включая большую часть Роты I, командира батальона и часть штабной группы батальона — всего около 160 десантников;
- вторая группа включала около 60 человек из штабной роты батальона, а также рот G и H, приземлившись в районе Туретта;

- третья группа насчитывала более 200 десантников из различных подразделений батальона, а также бойцов 596-й Парашютной Инженерно-Саперной Роты и личного состава штабной и обслуживающей рот полка, временно приданных 3-му Батальону на время десантирования. Эта группа была выброшена в районе Кальяна.



Общая численность всех трех групп составляла около 480 человек. Примерно 35 десантников получили травмы при приземлении и из-за тяжести ранений были оставлены на месте под охраной. Еще 75 человек присоединились позднее, и около 50 оказались слишком далеко и были вынуждены действовать самостоятельно, используя любые возможности для нанесения ущерба противнику. К 08.00 командир батальона подполковник Мелвин Зэйс (1916-1981, на фото слева, после ВМВ дослужился до генеральского звания, участник войны во Вьетнаме), собрав почти весь свой батальон, начал марш обратно к району выполнения задачи, находившемуся на значительном расстоянии.

1-й Батальон 517-й ППБГ также был рассеян при выброске на площади примерно 30-40 квадратных миль западнее, северо-западнее и юго-западнее Тран-ан-Прованса/Trans-en-Provence. На рассвете капитан Чарлз Ла Шосси (Charles La Chaussee) из Роты С и лейтенант Erle Ehly (Эрл Эли) из штабной роты сумели собрать около 150 десантников в районе сбора батальона и решили немедленно двигаться к цели без дальнейших задержек. В этот момент к ним присоединился заместитель командира батальона майор Херберт Боулби (Herbert Bowlby) и принял командование. Командир батальона майор Уильям Бойл (1917-2009, на фото справа) приземлился в 4-5 милях от Трана и, потеряв в темноте примерно две трети своей группы, собрал оставшихся пятерых десантников и направился к цели. Во второй половине дня он достиг окраин Ле-Арка, где нашел еще около 20 десантников, среди которых были оперативный офицер батальона и помощник батальонного хирурга. Собрав эту группу, майор Бойл вновь двинулся к назначенной цели. По дороге его подразделение вступило в бой примерно с 300 немецкими солдатами, и ситуация стала критической. К группе Бойла начали присоединяться другие десантники 1-го Батальона, подходившие с северо-запада, пока численность его сил не превысила 50 человек. В результате Бойл был вынужден организовать круговую оборону на юго-восточной окраине Ле-Арка и окопаться.



Тем временем третья группа того же батальона сумела соединиться с капитаном Доналдом Фрейзером (Donald Fraser), чья Рота А должна была стать резервом 517-й Полковой Группы. Капитан Фрейзер сумел собрать около 200 десантников и занять участок западнее Шато-Сент-Розалин/Chateau Saint Rosaline, ранее предназначавшийся для 3-го Батальона 517-й ППБГ, в то время как майор Бойл со своими людьми оставался в окружении в районе Ле-Арка.



2-й Батальон 517-й ППБГ под командованием подполковника Сайтца (1918-2013, на фото слева, после ВМВ дослужился до генеральского звания, участник войны во Вьетнаме), сохранивший около 50 процентов своей численности, к рассвету уже двигался к назначенной цели после приземления примерно в миле от своего участка выброски А. К полудню *Дня Д* 2-й Батальон, за исключением Роты *F*, уже находился в районе намеченной цели. Рота *F*, приземлившаяся вместе с частью штаба полка и частью 596-й Парашютной Инженерно-Саперной Роты в районе Ле-Мюи, позже во второй половине

дня присоединилась к 2-му Батальону.

Универсальность воздушно-десантных войск проявилась еще ярче, когда на второй день операции 2-му Батальону было приказано сменить резерв полка под командованием капитана Фрейзера, а также деблокировать командира 1-го Батальона и его группу в районе Ле-Арка. Тем временем 3-й Батальон 517-й ППБГ прибыл к командному пункту полка в Шато-Сент-Розалин около 16.00 на второй день операции. Несмотря на крайнюю усталость людей после тяжелого марша, командир полка полковник Грэйвс приказал 3-му Батальону захватить Ле-Арк до наступления темноты. Эта задача имела особое значение, поскольку генерал Траскотт, командующий 4-м Корпусом армии США, требовал очистить Ле-Арк от противника к следующему дню. К рассвету 3-й Батальон находился всего в 800 ярдах от Ле-Арка. Продвижение вперед было возобновлено, и город был захвачен.

Занятие города Ле-Мюи, намеченного в качестве цели на День Д для 2-й ОПБГ, оказалось значительно более трудной задачей, чем ожидалось, несмотря на то что британские десантники захватили ведущий к городу главный мост значительно раньше намеченного времени. Генерал Фредерик возложил эту задачу на недавно прибывший 550-й Планерный Пехотный Батальон, который занял Ле-Мюи на второй день после начала операции. 551-й Парашютно-Пехотный Батальон с приданным ему 602-м Дивизионом Горной Артиллерии (планерным) получил приказ от командования 1-м ВДТС в 11.00 на второй день после начала операции атаковать Драгиньян и захватить город. В течение всего дня и ночи 551-й Батальон с боями прорывался с город. В итоге командующий немецким 62-м Армейским Корпусом генерал Фридрих Нойлинг (Friedrich Neuling, 1885-1960) вместе со своим штабом и несколькими сотнями военнослужащих, включая группу офицеров-курсантов, капитулировал. Город был захвачен достаточно быстро, чтобы уже на третий день после начала операции через него смогла пройти специальная мобильная группа 7-го Корпуса армии США, двигавшаяся к Роне и далее на север.



Британские и американские десантники в районе города Ле-Мюи (14/15 августа 1944 года)

509-й Парашютно-Пехотный Батальон оказал значительную помощь высадившимся с моря силам, быстро установив с ними контакт и впоследствии облегчая их продвижение вглубь суши. Следует также отметить, что 11 из 12 горных гаубиц 463-го Парашютного Артиллерийского Дивизиона были готовы к бою менее чем через час после приземления. Точно так же минометные подразделения, оснащенные 4.2-дюймовыми минометами, и 602-й Дивизион Горной Артиллерии, доставленные на планерах, были готовы вступить в бой вскоре после посадки. Интенсивная парашютная подготовка артиллерийских

подразделений полностью оправдала себя. Особенно ярко это проявилось в действиях 460-го Парашютного Артиллерийского Дивизиона, чьи расчеты буквально вручную перемещали свои гаубицы, чтобы успевать за постоянно меняющейся обстановкой, характерной для данной операции. Хотя целей, требовавших интенсивного применения артиллерии, оказалось меньше ожидаемого, орудийные расчеты тем не менее постоянно были готовы оказать поддержку по первому требованию. Само осознание того, что артиллерия находится рядом и готова открыть огонь, поддерживало у десантников высокий боевой дух...

К началу четвертого дня операции 1-е ВДТС начало перегруппировку в районе Ле-Мюи. После завершения реорганизации группировка начала продвижение вдоль Ривьеры в направлении Канн, Ниццы и итальянской границы. 2-я ОПБГ была выведена из зоны боевых действий, и началась подготовка к ее возвращению на базу в районе Рима для последующего использования в других операциях. Британских десантников сменил американо-канадский 1-й Отряд Особого Назначения, после чего 1-е ВДТС продолжило наступление вдоль побережья, сталкиваясь с упорным сопротивлением немецких арьергардов. Боевые действия тактического соединения не ограничивались лишь прибрежной полосой, а распространялись примерно на 65 миль вглубь страны. Как это часто случалось при использовании воздушно-десантных войск в качестве обычной наступательной пехоты, подразделения испытывали чрезвычайно большие трудности при транспортировке тяжелого вооружения и боеприпасов. Стремительное и непрерывное продвижение всей 7-й Армии затрудняло выделение необходимого количества транспорта для 1-го ВДТС. В результате десанникам во многих случаях приходилось вручную тащить свои 75-мм горные гаубицы по пересеченной местности Ривьеры на протяжении 60-70 миль. К счастью, положение частично спасли захваченные немецкие транспортные средства, а также собственный транспорт подразделений, доставленный на планерах.

Хотя именно 517-я ППБГ стала главным примером универсальности и агрессивности воздушно-десантных войск, те же качества вновь и вновь демонстрировали и другие подразделения тактического соединения в ходе операции *Dragoon*. К моменту завершения воздушно-десантной фазы операции *Dragoon* 1-е ВДТС заслужила все основания для рекомендации сохранить ее как отдельное воздушно-десантное формирование на уровне ТВД, предназначенное для проведения повторных воздушно-десантных операций.

Для всех практических целей воздушно-десантная фаза операции *Dragoon* завершилась уже к третьему дню вторжения благодаря более раннему, чем ожидалось, соединению с морскими десантными силами поздно вечером второго дня операции. Боевые действия на намеченном для воздушных десантников рубеже продолжались из-за разрозненного характера столкновений с противником, однако немцы действовали абсолютно хаотично силы и уже не могли организовать сколько-нибудь серьезное и скоординированное сопротивление. С этого момента 1-е ВДТС стало использоваться как специальное формирование дивизионного масштаба, обеспечивавшее безопасность франко-итальянской границы от возможных немецких прорывов. Именно тогда проявилась обратная сторона главного преимущества воздушно-десантных войск. Их легкость и отсутствие у них тяжелой техники, идеально подходившие для штурмовых действий после высадки с воздуха, теперь превращалась в серьезный недостаток из-за крайне слабой наземной мобильности, а именно мобильность определяла способность долго вести боевые действия на земле. Именно этот критический недостаток мобильности заставил генерала [Джейкоба Диверса](#) (Jacob L. Devers), командующего 6-й Армейской Группой, возложить на 1-е ВДТС выполнение преимущественно охранных задач.

Статистика

Во время операции *Dragoon* временная транспортная авиадивизия выполнила 987 боевых вылетов и перебросила: 9 000 десантников, 221 джип и 213 артиллерийских орудий. Кроме того, было выполнено 407 вылетов с буксировкой планеров, доставивших в район боевых действий для 1-го ВДТС более 900 000 т грузов. Непосредственно в ходе самой операции

был потерян лишь один самолет, а общие потери авиации с момента переброски из Великобритании до завершения операции составили всего девять самолетов. Среди личного состава транспортной авиации, за исключением пилотов планеров, погибших не было. Четыре человека числились пропавшими без вести, а 16 были госпитализированы. Большинство из 746 пилотов планеров, участвовавших в операции, к этому времени уже вернулись в свои подразделения.

Воздушно-десантные войска потеряли 873 американских десантника убитыми, попавшими в плен или пропавшими без вести, а 327 человек были госпитализированы к началу третьего дня операции. К 20 августа это число сократилось до 434 человек, все еще числившихся убитыми, пленными или пропавшими без вести, причем многие госпитализированные уже вернулись в строй. 2-я Отдельная Британская Парашютная Бригада потеряла 181 человека пропавшими без вести и 130 госпитализированными. Позднейшие отчеты показали, что 52 британских десантника были убиты. Американские подразделения запросили 500 человек в качестве пополнения, а британская бригада — 126. Общее количество травмированных при прыжках и авариях планеров составило 283 человека - приблизительно 3 процента от всего участвовавшего в боях личного состава.

К началу четвертого дня операции американские войска захватили более 1000 пленных, а британская бригада — около 350. К концу девятого дня операции общее число пленных превысило 2000 человек.

Возврат и восстановление парашютов — как личных, так и грузовых — оказалось крайне низким. По состоянию на 1 сентября на базу в Риме для ремонта и восстановления было отправлено не более 1 000 парашютов. Аналогичная ситуация сложилась и с планерами. Проверка посадочных зон показала, что менее 50 планеров можно было восстановить без чрезмерных затрат.

Выводы и заключение

Следующие выводы, сводка и окончательные заключения взяты непосредственно из рассекреченного отчета штаба союзных войск по воздушно-десантной операции *Dragoon*, датированного 4 сентября 1944 года. Документ был подготовлен воздушно-десантным советником секции G-3 майором Пэтриком Макэи (Patrick D. Mulcahy). При рассмотрении этого анализа необходимо помнить, что данный отчет был написан «по горячим следам», сразу после завершения операции и основанный на ретроспективной оценке событий. Также следует учитывать, что анализ был подготовлен представителем так называемого «воздушно-десантного братства» — человеком, который, как и многие десантники того времени, воспринимал новую форму воздушно-десантной войны как нечто смелое, дерзкое и захватывающее и просто не признавал выражения «это невозможно сделать».

- Самой очевидным и заслуживающим критики недостатком воздушно-десантного плана операции *Dragoon* было то, что он оказался недостаточно смелым. Выполнение поставленных задач было осуществлено точно и эффективно. Хотя подобные рассуждения уже после завершения операции можно назвать типичным «послезнанием», можно утверждать, что значительно более плодотворным сценарием могла бы стать выброска десанта вплоть до района Гренобля. Ретроспективно это выглядело бы лучшим решением.

- Вторым моментом в том же духе было то, что вместо использования десанта до часа *H* воздушно-десантные войска можно было сохранить в резерве до тех пор, пока не стало бы очевидным отступление немецких войск. Тогда десант можно было бы выбросить на третий или четвертый день после начала операции дальше, в глубине территории, чтобы предотвратить массовое отступление противника вверх по долине Роны. Французский парашютный полк был под рукой и мог быть использован для этой задачи совместно с частью воздушно-десантной оперативной группы.

- План воздушно-десантной операции был тщательно продуман и отлично разработан. В рамках поставленных задач он едва ли мог быть подготовлен лучше.
- Использование самолетов-следопытов и воздушно-десантных групп следопытов было организовано и выполнено на исключительно высоком уровне. Без применения радаров, радиооборудования и других навигационных средств сама воздушно-десантная операция была бы просто невозможна. Разработка радиолокационной системы *PPI*, применявшейся на самолетах следопытов, сделала возможными такие воздушно-десантные операции, которые еще год назад считались немыслимыми.
- Маршруты для операции были выбраны наилучшим образом. Использование всех возможных ориентиров, кратчайших дистанций, обход опасных поворотов и районов расположения немецкой зенитной обороны ... обеспечили достигнутый высокий результат.
- Несмотря на все меры предосторожности, некоторые транспортные самолеты все же пролетали над отдельными кораблями флота. Однако дисциплинированные действия моряков показали, что тяжелые уроки Сицилии были усвоены.
- 334-я квартирмейстерская складская рота воздушного снабжения блестяще справилась с организацией базы снабжения в Галере, обеспечением поставок и упаковкой грузов для операции. За семь дней это подразделение подготовило более 10 000 парашютов и обеспечило подготовку пяти полных суток снабжения для воздушно-десантной оперативной группы — всего около 1000 тонн грузов.
- Высоты полета, скорости и боевые порядки, применявшиеся как для парашютных выбросок, так и для посадки планеров, были выбраны удачно. Исключением стала лишь схема «V из V», примененная при сбросе грузов снабжения с чрезмерно большой высоты, что привело к сильному сносу и рассеиванию грузов.
- Если бы снабжение выполнялось одиночными самолетами в вытянутой колонне на меньшей высоте, можно было бы добиться значительно более точного сброса. Особенно это было важно в условиях практически полного отсутствия немецкой авиации и слабого зенитного огня с земли.
- Предоперационная подготовка была превосходной с учетом крайне ограниченного времени. Воздушно-десантным войскам, безусловно, пошли бы на пользу хотя бы одни крупные заключительные учения с массовой выброской, однако нехватка времени сделала это невозможным. Особенно полезными оказались совместные учения воздушно-десантных сил и флота.
- Выбор и организация аэродромов вылета были выполнены удачно. Большая заслуга в этом принадлежит 51-му Транспортному Авиакрылу, которое еще до формирования временной транспортной авиадивизии провело огромную работу по подготовке и развертыванию аэродромов.
- Особой благодарности заслуживает и Воздушно-десантный Учебный Центр, без помощи которого формирование временной воздушно-десантной дивизии было бы практически невозможным. Несмотря на то, что сам центр перебазировался в район римских аэродромов всего за несколько дней до прибытия 1-го ВДТС, его сотрудники оказали генералу Фредерику огромную помощь в ускорении подготовки операции.
- Усилия штабов воздушно-десантных и транспортных формирований по ознакомлению армии, флота и других авиационных соединений с маршрутами, процедурами, построениями и даже внешним видом десантников оказались чрезвычайно успешными.

- Небольшие группы парашютистов были распределены по штурмовым батальонам 3-й, 36-й и 45-й дивизий, чтобы избежать повторения случаев, имевших место в предыдущих операциях, когда собственные войска открывали огонь по своим десантникам.
- Отдельной похвалы заслуживает система опознавания транспортной авиации. Черно-белые полосы стали хорошо известны флоту и другим авиационным частям еще до начала операции и значительно снизили вероятность ошибочного опознавания.
- Программа сборки планеров была организована особенно успешно. К *Дню Д* были собраны и полностью готовы к операции 407 планеров, что являлось выдающимся достижением, учитывая, что большинство из них лишь недавно прибыло морем из США.
- Прогнозирование погоды в целом оказалось хорошим, однако оказалось слабым в отношении направления господствующих ветров во время полета. Если бы ветер оказался сильнее или если бы отказали морские радиомаяки, штурманы, вероятнее всего, не смогли бы правильно скорректировать курс, что поставило бы под угрозу всю операцию.
- Отвлекающая операция с использованием манекенов и радиолокационных отражателей *Window* оказалась весьма эффективной. Рекомендуется и в дальнейшем применять подобные средства в будущих операциях.
- Хотя аэрофоторазведка района в целом была качественной, наиболее ценные фотографии поступили слишком поздно, и из-за опасности срыва операции в план уже нельзя было вносить серьезные изменения. Особенно ярко это проявилось в позднем обнаружении противодесантных столбов на зонах выброски. Кроме того, для воздушно-десантных и транспортных частей необходимо заранее готовить больше макетов местности масштаба 1:10 000 или 1:25 000. Небольшие макеты, использовавшиеся для морского десанта, оказались недостаточными.

Подводя итоги, следует отметить, что успех воздушно-десантной фазы операции *Dragoon* стал возможен благодаря высокому профессионализму и лидерству, проявленным на всех уровнях — от высших штабов и командования до отдельных отделений и инициативы каждого десантника.



*Автор статьи – полковник в отставке Том Кросс (1919-2020, на фото слева), принимавший участие в воздушно-десантной составляющей операции *Dragoon* в звании майора и в должности заместителя командира 2-го Батальона 517-й ППБГ. При приземлении он сломал лодыжку, но остался в строю и с боем вывел 200 парашютистов к намеченной цели. Позднее принял участие в [Арденнском сражении](#), был тяжело ранен, но вернулся на передовую и закончил войну в должности командира батальона.*

Источники

https://517prct.org/documents/airborne_invasion/airborne_invasion_history.htm

<https://www.legacy.com/us/obituaries/washingtonpost/name/thomas-cross-obituary?id=2223155>

<https://1stabtf.com/en/thomas-r-cross-luckiest-or-unluckiest-man-of-the-517th-pir/>

http://www.redhatchapter.com/uploads/4/2/1/4/42140295/thomas_cross_20200703.pdf

Сокращенный перевод – Владимир Крупник с использованием ИИ

Возврат к главной странице www.warsstory.org