

История воронежского памятника

В. Кононов



Библиотека журнала "Черноземка"

Валерий Кононов

Памятник первому десанту ВДВ

«Социум»

2014

Кононов В. И.

Памятник первому десанту ВДВ / В. И. Кононов — «Социум»,
2014 — (История воронежского памятника)

ISBN 978-5-457-70075-8

Книга посвящена истории зарождения воздушно-десантных войск в СССР и обстоятельствам, предшествовавшим первому в стране выбросу парашютного десанта в окрестностях Воронежа, совершившемуся 2 августа 1930 года. Восстановлены события, связанные с сооружением в Северном микрорайоне Воронежа сначала памятного знака в честь первого выброса десанта, а потом и заменившего его монументального памятника. Книга предназначена для массового читателя, может использоваться для патриотического воспитания подрастающего поколения и в качестве дополнительной литературы на занятиях по истории и краеведению в школах и других учебных заведениях.

ISBN 978-5-457-70075-8

© Кононов В. И., 2014

© Социум, 2014

Содержание

Вступление	6
Изобретение парашюта	7
Они стояли у истоков отечественных ВДВ	9
Тухачевский Михаил Николаевич	9
Баранов Пётр Ионович	10
Конец ознакомительного фрагмента.	11

Валерий Иванович Кононов Памятник первому десанту ВДВ



Памятник первому десанту ВДВ

Вступление

Для того чтобы появились воздушно-десантные войска, являющиеся ныне элитными подразделениями вооружённых сил в любом государстве, надо было дождаться изобретения, как минимум, аэроплана и парашюта. Мы не будем останавливаться на истории самолётостроения, тем более что первые самолёты, на которых можно было летать, воевать, перевозить грузы и делать ещё много других полезных дел, не использовались для десантирования людей и грузов. Но время шло, появились многоместные самолёты, способные доставлять войска в тыл противника с целью совершения диверсионных актов или внезапного нападения на противника. Но такой десант хотя и назывался авиационным, но требовал посадки самолёта в расположении противника. Известны несколько успешных случаев такого десантирования военных отрядов в конце Гражданской войны, во время борьбы с басмачеством в Средней Азии.

Почти одновременно с появлением первых самолётов появился и первый парашют, но изобретали его как средство спасения пилотов при аварийных ситуациях в воздухе. Даже для этих благородных целей парашют прижился далеко не сразу, не говоря уже о других путях его применения. Но время шло, появлялись большие самолёты, прошли через многочисленные усовершенствования парашюты, и жизнь поставила перед армией задачу доставки по воздуху в тыл противника людей вместе с тяжёлым вооружением.

Как были решены эти задачи, как увековечена память о людях, впервые их осуществивших, какую роль сыграл при этом Воронеж, и пойдёт речь далее в этой книге.

Остаётся добавить, что воинов-десантников можно отличить от представителей других родов войск по голубым беретам, хотя, если вспомнить историю, поначалу они были малиновыми. Однако в 1969 году приказом № 191 министра обороны СССР берет голубого цвета был утверждён как парадный головной убор для ВДВ. По мнению военного руководства, цвет голубого неба больше подходит для воздушно-десантных войск.

Изобретение парашюта

Первый в мире парашют появился в России. 9 ноября 1911 года пропало успешное испытание ранцевого парашюта РК-1, разработанного Глебом Евгеньевичем Котельниковым (1872–1944). Хотя случаи использования устройства типа зонта для плавного спуска с высоты известны были ещё несколько столетий тому назад. В бумагах великого Леонардо да Винчи напisi эскиз такого зонта. И сам термин «*парашиют*», образованный от греческого слова «*пара*» – «*против*» и французского «*шиют*» – «*падение*», появился во Франции еще в XVIII столетии.

Г. Е. Котельников родился в семье петербургского профессора механики и высшей математики. С детства он любил мастерить разные игрушки. После окончания Киевского военного училища и трёх лет службы в армии оставил военное поприще.



Г. Е. Котельников

Однажды он стал свидетелем гибели лётчика при авиакатастрофе и после этого занялся созданием спасательного устройства для пилотов, покидающих самолёт при аварии в полёте. Разработанный им парашют РК-1 имел круглую форму, укладывался в металлический ранец, расположенный на лётчике при помощи подвесной системы. На дне ранца располагались пружины, которые выбрасывали купол в воздушный поток после того, как прыгающий выдёргивал вытяжное кольцо.

Проведя успешные испытания своего изобретения в ноябре 1911 года, в декабре Котельников попытался зарегистрировать в России своё изобретение – ранцевый парашют свободного действия, однако в выдаче патента ему отказали. Чиновники посчитали это изобретение бесполезным.

Вторую попытку зарегистрировать своё изобретение он предпринял уже во Франции и 20 марта 1912 года получил патент за № 438 612. После этого автор провёл испытание своего парашюта в России. Его привязывали к автомобилю, на полном ходу открывали, и раскрывавшийся парашют останавливал автомашину. Успешно прошли испытания с манекеном, который сбрасывали на парашюте с аэростата на разных высотах. И, тем не менее, российское военное руководство не приняло его в производство. Великий князь Александр Михайлович, курировавший в военном ведомстве авиацию, был против оснащения лётчиков парашютами, опасаясь, что при малейшей неисправности пилоты будут покидать самолёт.

5 января 1913 года студент Петербургской консерватории Оссовский впервые прыгнул с парашютом РК-1 в Руане с 60-метровой отметки моста, перекинутого через Сену. Пара-

шют сработал блестяще. Русское изобретение получило признание за рубежом. А царское правительство вспомнило о нём только в ходе Первой мировой войны. Г. Е. Котельникова вызвали в Главное военно-инженерное управление и предложили принять участие в изготовлении ранцевых парашютов для авиаторов.

В советские годы изобретатель создал несколько новых моделей ранцевого парашюта, в т. ч. грузовой парашют РК-4 с куполом диаметром 12 м. На этом парашюте можно было опускать груз массой до 300 кг.

В сентябре 1949 года деревня Сализи под Ленинградом, где впервые испытывался парашют Котельникова, была переименована в Котельниково. Недалеко от полигона в 1972 году сооружён скромный памятник с изображением парашюта.



Вряд ли российский изобретатель парашюта мог предполагать, что его детище, которое он создавал лишь для спасения лётчиков в чрезвычайных обстоятельствах, получит такое широкое распространение. Что на его основе будет образован специальный вид спорт – парашютный, что возникнет новый род войск – воздушно-десантные войска. И что люди в России будут отмечать два профессиональных праздника – День парашютиста и День воздушно-десантных войск.

Они стояли у истоков отечественных ВДВ

Тухачевский Михаил Николаевич



Тухачевский Михаил Николаевич (1893–1937), Маршал Советского Союза.

Родился в семье обедневшего смоленского потомственного дворянина. Окончил Московский Императрицы Екатерины II кадетский корпус (1912), по окончании которого поступил в Александровское военное училище и закончил его в 1914 году. В начавшейся Первой мировой войне принимал участие в боях с австрийцами и немцами в составе 1-й гвардейской дивизии на Западном фронте. В бою 19 февраля 1915 года у деревни Пясечно под Ломжей его рота была окружена, он сам взят в плен.

После четырёх безуспешных попыток бегства из плена отправлен в лагерь Ингольштадте, где познакомился с Шарлем де Голлем. Несколько раз убегал из плена, но его возвращали. В сентябре 1917 года совершил побег, ставший успешным.

В октябре 1917 года вернулся в Россию через Францию, Англию, Норвегию и Швецию. Добровольно вступил в Красную Армию в марте 1918 года, работал в Военном отделе ВЦИК. Вступил в РКП (б) ранней весной 1918 года, назначен военным комиссаром Московского района обороны.

М. Н. Тухачевский – достаточно известная личность в истории отечественных Вооружённых сил, чтобы обращать внимание читателей на вехи его военной биографии. Достаточно напомнить, что он оказался в числе пяти первых в СССР Маршалов Советского Союза, коим это высшее воинское звание было присвоено в 1935 году (С. М. Будённый, К. Е. Ворошилов, В. К. Блюхер, А. И. Егоров, М. Н. Тухачевский), и в числе трёх из них, которые были осуждены в 1937 году и расстреляны как «враги народа».

Тухачевский первым из числа советских военных деятелей, ещё во второй половине 20-х годов, глубоко исследовал роль воздушных десантов в будущей войне, обосновал перспективность воздушно-десантных войск.

В работе «Новые вопросы войны» М. Н. Тухачевский писал: «Если страна подготовлена к широкому производству авиадесантов, способных захватить и прекратить деятельность железных дорог противника на решающих направлениях, парализовать развёртывание и мобилизацию его войск и т. д., то такая страна сможет перевернуть прежние методы оперативных действий и придать исходу войны гораздо более решительный характер».

Баранов Пётр Ионович



Баранов Пётр Ионович (1892–1933), начальник ВВС РККА с 1924 г. по 1931 г.

Родился в Санкт-Петербурге в семье рабочего. В 1912 году вступил в РСДРП (б). В следующем году был выслан из Петербурга и лишён права жительства в крупных городах России.

В 1915 г. Баранов был мобилизован в русскую армию, но в 1916-м арестован за революционную агитацию и приговорён военно-полевым судом к восьми годам каторги. После Февральской революции был освобожден, в 1918 г. вступил в ряды РККА. С 1919 по 1920 годы последовательно был членом РВС 8-й армии, Южной группы Восточного фронта, Туркестанского фронта, 1-й и 14-й армий. В 1923 г. Баранов был назначен начальником и комиссаром бронесил РККА. В августе того же года получил должность заместителя начальника, а в декабре 1924-го – начальника Военно-воздушных сил РККА.

Именно П. И. Баранов распорядился подготовить и провести выброску первого парашютного десанта в Воронеже, но об этом будет рассказано немного позже.

С 6 июня 1931 года Пётр Баранов являлся членом президиума ВСНХ СССР и начальником Всесоюзного авиационного объединения. В январе 1932 года был назначен на должности заместителя наркома тяжёлой промышленности и начальника Главного управления авиационной промышленности.

Погиб в авиационной катастрофе, квалифицированной как «нелепая». Самолёт, на борту которого находились П. И. Баранов и несколько высокопоставленных военных руководителей, из-за густого тумана вынужден был лететь на бреющем полёте и зацепил при этом за верхушки деревьев. Урна с прахом П. И. Баранова захоронена в Кремлёвской стене.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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