

## АНАЛІЗ ВОЄННО-ГЕОГРАФІЧНИХ УМОВ ОПЕРАТИВНО-СТРАТЕГІЧНОГО НАПРЯМУ НАСТУПУ ВІЙСЬК ЧЕРВОНОЇ АРМІЇ У СХІДНО-КАРПАТСЬКІЙ ОПЕРАЦІЇ (ВЕРЕСЕНЬ-ЖОВТЕНЬ 1944 РІК)

Репін І.В.

Національна академія сухопутних військ

У статті висвітлено основні воєнно-географічні характеристики Східних Карпат у вересні 1944 року. Проаналізовано побудову оборони німецько-угорських військ перед проведенням військами Червоної армії Східно-Карпатської наступальної операції у гірсько-лісистій місцевості. Показані основні операційні напрями наступальної операції.

**Ключові слова:** Східні Карпати, гірський перевал, оперативний напрям, вузол оборони.

**Постановка проблеми.** У сучасний період розвитку України, коли переглядаються оцінки тих чи інших історичних явищ, актуальним стає правдива оцінка результатів та наслідків бойових дій на території сучасної України у вересні – жовтні 1944 року.

На жаль проблематика підготовки та ведення бойових дій у гірсько-лісистій місцевості на теренах України достатньо не розкрита. Актуальною її робить той факт, що Карпати були і залишаються стратегічним бар'єрним рубежем.

Це зумовлює проблему всебічного, об'єктивного та незаангажованого вивчення та аналізу бойових дій в особливих умовах періоду Другої світової війни. Це визначається сучасними потребами розвитку української воєнно-історичної науки. Тому, для досягнення бажаного результату залишається лише один засіб, а саме – намагатися передбачити хід майбутніх подій та вникати в сучасну обстановку.

Новизна роботи полягає в аналізі архівних документів, мемуарів, загальних та спеціальних праць, максимально достовірному показі воєнно-географічних умов оперативного-стратегічного напрямку наступу військ 38-ї армії 1-го Українського фронту та військ 4-го Українського фронту через Карпатські гори у вересні-жовтні 1944 р.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Східно-Карпатська операція збагатила теорію та практику воєнного мистецтва новими прийомами і способами збройної боротьби, про що свідчать чисельні джерела і наукові праці, мемуарна та популярна література радянського періоду.

Нове бачення подій щодо визволення України, висвітлення героїчних і, разом з тим, трагічних сторінок історії України – битв Червоної армії на її території, здійснено в працях «Безсмертя. Книга Пам'яті України. 1941–1945» [1], І.Т. Муковського та О.Є. Лисенка «Звитяга та жертвовність: Українці на фронтах Другої світової війни» [2], окремих публікацій щодо особливостей проведення наступальної операції у гірсько-лісистій місцевості (Я. Бранько, Ю. Шимон, Є. Безродний).

Але існує одне питання, яке потребує чіткого визначення – це розвиток воєнного мистецтва і практичне значення організації і ведення бойових дій у гірсько-лісистій місцевості для Збройних Сил України.

**Мета статті.** Виходячи з актуальності проблеми для сучасних Збройних сил України та необхідності її глибокого дослідження, автор ставить за мету показати деякі елементи географічної характеристики Східних Карпат і побудову

оборони німецько-угорських військ перед проведенням військами Червоної армії Східно-Карпатської наступальної операції в гірсько-лісистій місцевості у вересні-жовтні 1944 р.

**Виклад основного матеріалу.** Величезною дугою, протяжністю близько півтори тисячі кілометрів, прикривають Карпатські гори Угорську низовину з півночі, сходу і південного сходу. Цей гірський масив у стратегічному відношенні був могутнім природним рубежем на підступах до колишньої Чехословаччини і Угорщини [3, ар. 8].

Східні або Українські Карпати за умовами рельєфу поділяються на три частини: західний район Східних Карпат – Низькі Бескиди, центральна частина – Бешади, що тягнуться від Лупковського перевалу до Ужокського перевалу, і третя, найвища частина Східних Карпат – Горгани – розташовується між Ужокським перевалом і верхів'ями річки Чарни Черемош [4, с. 99].

Низькі Бескиди тягнуться від річки Попрад до Лупковського перевалу. Весь цей район є найбільш низькогірським у системі Східних Карпат, покритий негустими лісами і за умовами прохідності є найбільш доступним для військ. Цю частину дуги Карпат складають близько десяти паралельних низькогірських ланцюгів, які йдуть з північного заходу на південний схід і розчленовані поперечними прохідними долинами на окремі короткі хребти протяжністю 10-15 км кожен [5, с. 111, 112].

Дорожня мережа в районах бойових дій військ була розвинена слабо. У Низьких Бескидах є всього вісім перевалів, серед яких найзручніший для руху Дукельський перевал (502 м), але гірські схили круті (25-45 градусів, місцями до 70 градусів) вкриті густим лісом [6, с. 254]. Через цей перевал проходить шосе Красно, м. Дукля, Вишн. Свідник, Прешов, яке єднало по найзручнішому і короткому шляху північні передгір'я з районами Східної Словаччини [7, с. 10].

Чотири Ясильських перевали, по яких проходили три ґрунтові дороги і одне шосе, що єднає долину річки Ясилька з долинами річок Ондава і Лаборець. Особливо важливе значення мав перевал, по якому проходило шосе Ясилька – Гуменне. Це найбільш пологий перевал, що має висоту близько 600 м. Далі до південного сходу розташовані два Каленовських перевали, через які ґрунтові дороги з'єднували долини річок Віслок і Ясилька з долиною річки Лаборець. Шосе Сянок – Гуменне проходило по Радошицькому перевалу. На стику Низьких Бескид і Українських Карпат розташований Лупковський перевал (ви-

сота 690 м), що єднає долини річок Ослава і Лаборець [3, ар. 9]. Через цей перевал проходила залізниця Санок – Гуменне.

Низькі Бескиди (від перевалу Лупковський до р. Попрад) разом з Українськими Карпатами, які примикають – найдоступніша та вузька (60-75 км) ділянка Карпат [8].

Бешади – це низка паралельних хребтів з переважаючими абсолютними висотами 1000-1300 м. Відносна висота цих хребтів над долинами коливається в межах 300-500 м [5, с. 162]. Всі вони розташовані уступами і поєднані невисокими пологими перемичками, які представляють зручні перевали.

Бешади мають сім перевалів через головний хребет, що складає в середньому один перевал на 10 км. Висота перевалів від 770 до 110 м.

Бальницький і Солінський перевали перетинають хребет Бескид і з'єднуються ґрунтовими дорогами: Бальницький – долину річки Ослава з долиною річки Удава; Солінський – долину річки Солінка з долиною річки Удава.

Руський перевал (висота 810 м), крутизна підйому і спуску – 6 градусів) лежить на одному з п'яти найважливіших напрямків через Карпати [3, ар. 9]. Через нього проходила шосейна дорога на Санок, Гуменне.

Через Східно-Руський перевал проходила ґрунтова дорога Смерек – Руске.

Ветлінський перевал розташований на перемичці між хребтами Великий Буковець і Волошатські Бескиди. Через цей перевал проходила ґрунтова дорога із Смерека і Руніни.

Далі йдуть перевали: Устрицький з ґрунтовою дорогою Устшики – Гурне – Нов. Стужица і Волосатський з дорогою Лютовіске – Волосате – Ужгород. Майже всі перевали в суху пору року прохідні для в'ючного і гужового транспорту. У дощовий час рух гужового транспорту надто утруднений [9, с. 37].

Між Ужокським перевалом і верхів'ям річки Чарни Черомош знаходиться найвища частина Східних Карпат – Горгани. Переважаючі висоти вершин цих гір складають 1300-1818 м, а деякі вершини піднімаються ще вище [10]. Відносні висоти хребтів над підосшою – до 500 м. Схили хребтів до висоти 1100-1200 м покриті буковими і хвойними лісами, а вище – чагарником і лугами [11].

Через головний хребет Горгани є багато перевалів. Ужокський перевал (висота 889 м) розташований на шляхах з верхів'їв річок Стрий і Дністер у долину річки Уж [12]. Через нього проходили залізниця і шосе Самбір – Ужгород. Далі до південного сходу знаходиться група Верецьких перевалів. На ділянці протяжністю 30 км між перевалами Ужокським і Верецьким було тільки чотири в'ючних перевали заввишки близько 1000 м. Група Верецьких перевалів тягнеться на 30 км. Через ці перевали проходили залізниця, дві шосейні і одна поліпшена дороги, що єднують долини річок Стрий, Латориця та міста Стрий, Мукачеве. Між Східно-Верецьким і Середне-Верецьким перевалами (15 км) є близько десяти перевалів з в'ючними стежками через них. Далі на схід від Східно-Верецького перевалу є п'ять перевалів з в'ючними стежками місцевого значення, що зв'язують долини річок Мизінка і Ріка. Через Вишківський перевал проходило шосе Долина – Густе (Хуст). На схід від Вишківського перевалу до Яблоновського (висота перевалу 850

м, крутизна підйому і спуску – 7 градусів) на протязі близько 80 км Горгани не мають зручної низької перевальної сідловини, тому перевали через них переважно в'ючні [3, ар. 9].

Особливістю більшості карпатських перевалів є те, що підходи до них з північного сходу більш пологі, чим з південного заходу, спуски на південь значно крутіші.

Дорожня мережа в передгір'ях Карпат була розвинена слабо. Особливо бракувало рокадних доріг. Надійними дорогами були тільки шосе, але вони забезпечували лише основні напрямки. Ґрунтові дороги в північному і південному передгір'ях придатні для руху автотранспорту тільки в суху погоду.

Отже, в смузі наступу 4-го Українського фронту було 8 шосейних переходів, 4 залізничних, до 9-ти переходів з ґрунтовими дорогами і близько 30 перевалів з в'ючними стежками [4]. При цьому найгустіша сітка перевальних доріг знаходилася в північній і центральній частині Карпат. Відстань між сусідніми шосейними дорогами була 25-40 км.

У долинах і ущелинах Східних Карпат протікає безліч річок і струмків, які розчленовують гори в різних напрямках. У результаті такого розчленовування утворюються окремі гірські масиви, досягаючи 10-12 км в довжину. Хоча карпатські річки зазвичай небагатоводні, проте значна їх кількість, крутизна берегів, а також наявність окремих хребтів, долин і ярів роблять Карпати тяжко прохідними для військ і бойової техніки. Ліси, які покривають більшість схилів хребтів, і гори також ускладнювали рух і бойові дії військ [13, с. 44].

Слід врахувати і кліматичні умови Східних Карпат у період бойових дій 4-го Українського фронту. Наступ у Карпатах співпав з осінніми місяцями – вереснем і жовтнем. Вересень був найбільш сприятливим місяцем для розвитку бойових дій в Карпатах, тому що характеризується стійкою теплою погодою у всьому районі Східних Карпат [14].

У жовтні різко збільшилася кількість опадів. З 1 по 5 жовтня 1944 р. йшли безперервні дощі, з 6-го по 9-е переважала малохмарна погода без дощів. У другій і третій декадах дощі йшли періодично, в цілому протягом 10 днів. У цей час зросло число днів з туманами і видимість різко погіршалася. Ґрунтові дороги стали важко прохідними та непрохідними для автотранспорту, особливо сильно розмокав ґрунт на схилах гір та в лісах [3, ар.10].

Отже, Карпати були вельми могутньою і складною системою природних перешкод на шляхах просування військ Червоної армії. Можливості їх подолання були обмежені порівняно невеликим числом перевалів і проходів, що мали автомобільні, гужові дороги та залізничні колії.

Найбільш важливе значення при плануванні та організації наступу військ Червоної армії в Карпатах мали напрямки, які були забезпечені перевалочними шосейними дорогами та залізничними коліями. Вони і стали головними операційними напрямками.

У смузі наступу 38-ї армії 1-го Українського фронту таких напрямків були три.

Перший напрямок Ясло, м. Змігруд Нови, Зборов, Прешов; другий – Кросно, м. Дукля, Дуклінський перевал, Вишн. Свідник, Прешов; третій –

Гачув, м. Риманув, м. Ясьліска, Медзілабарце [7, с. 12].

Головним був напрямком Кросно, м. Дукля, Дуклінський перевал, Вишн. Свідник, Прешов, що проходив в центрі смуги наступу армії, і мав доступніший, порівняно з іншими напрямками, рельєф місцевості, а також більшу кількість поліпшених доріг.

Оперативне значення району Східних Бескид полягало в тому, що війська, які діяли тут, мали можливість найкоротшим шляхом вийти з району Західної України та Польщі до Східної Словаччини і Угорщини [7, с. 7].

У районі бойових дій було декілька перевалів. Для руху всіх родів військ найбільш зручним був Дуклінський перевал на висоті 502 м. Через цей перевал проходило шосе Красно, м. Дукля, Вишн. Свідник, Прешов [7, с. 10].

Дорожня мережа в районі бойових дій була недостатньо розвинена. Враховуючи, що наступ 38-ї армії планувався головним чином уздовж шосе і доріг, німці заміняли шосе і основні ґрунтові дороги, влаштували на них завали, встановили дерев'яні і кам'яні загородження, протитанкові шлагбауми, фугаси. Всі основні мости були підготовлені до вибуху. [7, с. 37].

Для 4-го Українського фронту за оперативним значенням та умовами прохідності і визначалося п'ять основних напрямів.

*Напрямок Санок, Гуменне* проходив з півночі на південь і забезпечувався двома основними маршрутами: західний маршрут – Санок, Загуж, Медзілабарце, Гуменне – через Радошицький перевал протяжністю 105 км; східний – Ліско, Цисна, Сніна, Гуменне – через Руський перевал протяжністю 120 км [15]. Обидва маршрути мали шосе з щобенево-гравієвим покриттям.

На цьому напрямі німецько-угорськими військами були зведені укріплення, в основному, польового типу з головним вузлом оборони на шосе, що проходило через Руський перевал [9, с. 51].

*Ужгородський напрям* – один з найважливіших у Східних Карпатах. Разом з сусіднім мукачівським напрямом він складав центральний операційний напрям через Карпати, давав військам можливість здійснювати оперативну і тактичну взаємодію, представляв найбільш короткий і широкий вихід на Угорську рівнину в районі Ужгороду і Мукачеве.

Головною магістраллю ужгородського напрямку були шосейна дорога і залізниця від Старого Самбору через Ужокський перевал до Ужгороду. Шосейна дорога майже на всьому протязі мала щобенево покриття, а у південній частині маршруту – асфальтобетонне. На дорозі було близько 70 мостів, усі невеликої довжини (30–40 м), вантажопідйомністю від 12 до 16 т. Крупними перешкодами були р. Дністер, яка перетинала шосе біля Старого Самбора, і три перевали – у Явора, Борині і станції Ужок [16].

*Ужгородський напрям було сильно укріплено*, оскільки він закривав вихід до важливого пункту Закарпаття міста Ужгород. Перед Ужокським перевалом противник створив могутній вузол оборони з великою кількістю відкритих вогневих позицій. За Ужокським перевалом уздовж шосейної дороги на глибину до 40 км налічувалося шість вузлів оборони довготривалого типу, що закривали проходи по долині річки Уж. На

цьому напрямі було побудовано близько 30 дотів, 60 дзотів [9, с. 52].

Мукачівський напрям, що єднає місто Стрий з Мукачевим, забезпечувався через головний хребет двома автомобільними дорогами, що проходили через Середньо-Верещський і Східно-Верещський перевали. Ці дороги за перевалами в Нижні Верещки мали щобенево покриття, велику кількість мостів і з'єднувалися рокадною дорогою. Тут же проходила залізнична колія [16].

*Мукачівський напрям* противник вважав одним з основних, оскільки він прикривав інший великий пункт Закарпаття – Мукачеве. Укріплення мукачівського напрямку склалися з двох сильних вузлів оборони польового типу на перевалах і шести вузлів довготривалої оборони, які закривали проходи по долині річки Латориця, уздовж шосейної і залізної доріг. Дорога Сколе – Мукачеве від кордону до Мукачеве була перекрита вісьмома рядами протитанкових надобів, шістьма рядами протитанкових ровів, ескарпів, лісових завалів і чотирма смугами мінних полів. Всього на цьому напрямі було побудовано 37 дзотів, 95 дотів і сотні відкритих вогневих позицій [9, с. 52].

*Густинський (Хустський) напрям* мав одну шосейну дорогу Долина – Густе (Хуст), що проходила через Вишківський перевал. Протяжність маршруту – близько 165 км [17].

Шосе Долина – Густе (Хуст) мало гравієво-щобенево покриття. Впродовж маршруту було більше 40 мостів, з них 4 великих.

Окрім основного шосе на густинському (*хустському*) напрямі було декілька ґрунтових доріг з півночі, а на південних схилах Карпат по долині річки Теребля – паралельне шосе [16].

*Густинський (Хустський) напрям*, проходив по двох гірських переходах – Вишків, Густе (Хуст) і Синевирська Поляна, Солдобош прикривався шістьма вузлами оборони за перевалами [18, с. 164].

Створюючи густинські (*хустські*) укріплення, німецько-угорське командування сподівалося перекрити долини гірських річок Ріка та Теребля і не дати можливості виходу військ Червоної армії в напрямку на Густе (Хуст). На цьому напрямку противник звів 15 дзотів і понад 40 дотів [9, с. 53].

*Сигетський напрям* знаходився в південній частині Східних Карпат і з'єднував через Яблонівський перевал міста Надвірна, Коломия і Делятин з Раховом і Сигетом. Шосейна дорога, що була тут, на всьому протязі покрита щобенево і мала 80 мостів.

На південний схід від Яблонівського перевалу знаходиться Татарський перевал. Через нього проходила залізниця, що з'єднувала Станіслав (*Хмельницький*) і Коломию з Раховом [19].

На лівофланговому *сигетському напрямі*, по гірському переходу Клязура-Бертянка, Тячево було побудовано три вузли оборони в районі Устчорне, Брустура.

По основному гірському переходу Керешмезе, Сигет через Яблонівський перевал було також зведено три довготривалі вузли оборони, з яких два вузли великої потужності – південна околиця Керешмезе і північна околиця Рахова.

В Рахівському вузлі оборони, який мав по передньому краю не більше 2 км було посаджено 70 залізобетонних коваків не враховуючи ДЗВТ і «крабів» [20, с. 1]. В цілому на напрямі було побудовано близько 200 дотів та дзотів, а також розвинена система польових укріплень [9, с. 53].



Подолання природного рубежу, яким є Східні Карпати, у багато разів ускладнювалося створенню німецько-угорськими військами могутньою обороною.

Основа оборони Карпат складала глибоко ешелоновані (до 60 км) укріплені райони на напрямках можливого наступу військ Червоної армії, прикриті в проміжках, інженерними спорудами польового типу яка називалася противником лінією «Арпада» [21].

Лінія «Арпада» суцільно не будувалася, але складалася вона з окремих вузлів оборони, які перекривали через Карпати всі дороги, перевали, переходи.

Усі довготривалі вузли оборони були обладнані великою кількістю фортифікаційних споруд – вогневих, охоронних і перешкод.

У кожному вузлі оборони і опорному пункті зводилася значна кількість залізобетонних і деревоземляних сховищ як для живої сили, так і для матеріальної частини. Кожен опорний пункт у системі вузла оборони мав мінімально одне залізобетонне і одне деревоземляне сховище.

Окрім довготривалих споруд, кожен вузол оборони мав польове заповнення – систему прихованих траншей і ходів сполучення, ДЗОТ, відкритих майданчиків, деревоземляних схованок, складів для боєприпасів і ін.

Не менш важливим було поєднання протитанкових і протипіхотних перешкод у загальній системі укріплень «Арпада» [20, с. 1].

Всього ж на оборонній лінії «Арпада» тільки в межах 4-го Українського фронту противником було побудовано 99 опорних пунктів, 759 довготривалих залізобетонних споруд, 394 деревоземляних споруд, 439 відкритих вогневих майданчиків, 400 км траншей і стрілецьких окопів, встановлено протитанкових і протипіхотних пе-

решкод (ровів, ескарпів, завалів і т. д.) протяжністю 135 км [22].

Коротка фізико-географічна характеристика Східних Карпат і оборони німецько-угорських військ дає певне уявлення про ті виняткові труднощі, які були пов'язані з подоланням цього могутнього рубежу.

**Висновки і пропозиції.** Східно-Карпатська операція, як унікальна операція в умовах гірсько-лісної місцевості в роки німецько-радянської війни зробила значний внесок у розвиток воєнного мистецтва.

Виходячи з досвіду цієї операції та інших операцій, проведених в горах, можна зробити висновок про те, що специфіка гірської місцевості робить значний вплив на методи організації, підготовки та ведення наступу.

Подальші докорінні зміни у воєнній справі, викликані появою та розвитком принципово нових засобів збройної боротьби, підвищенням можливостей військ, удосконаленням форм і способів ведення воєнних дій, не похитнули положення протє, що бойові дії у гірсько-лісистой місцевості є одними з найскладніших у застосуванні військ в особливих умовах.

Визнаючи можливість ведення бойових дій частинами та підрозділами Збройних сил України у гірсько-лісистой місцевості на території України, необхідно розвивати це положення відповідно до зростання можливостей військ і розвитку поглядів на війни майбутнього.

Отже, можна стверджувати, що досвід набутий під час підготовки та ведення бойових дій в Карпатах у вересні-жовтні 1944 р. набуває свого значення в умовах сьогодення. Він повинен вивчатися, вдосконалюватися і впроваджуватися в сучасну систему бойової підготовки Збройних сил України з урахуванням бойових дій в зоні проведення АТО.

## Список літератури:

1. Безсмертя. Книга Пам'яті України 1941–1945. – К.: Пошуково-видавниче агенство «Книга Пам'яті України», 2000. – 944 с.
2. Муковський І. Т. Звитяга і жертвність: Українці на фронтах Другої світової війни / І. Т. Муковський, О.С. – К.: Пошуково-вид. агенство «Книга пам'яті України», 1996. – 568 с.
3. ЦАМО РФ, ф. 292, оп. 6850, сп. 531-535, ар. 8-10.
4. Советская военная энциклопедия: [в 8 т.]. – М: Воениздат, 1977. – Т. 4. – 655 с.
5. Наступление в лесисто-болотистой и горно-лесистой местности. – М: военное издательство МО СССР, 1961. – С. 111-112, 162.
6. Великая Отечественная война 1941-1945, энциклопедия. – М: «Советская энциклопедия», 1985. – С. 254.
7. Проэктор Д. М. Через Дуклинский перевал / Д. М. Проэктор – М: военное издательство МО СССР, 1960. – 215 с.
8. Военно-географический справочник по Западному ТВД. – Л.: штаб Прик ВО, 1968. – С. 5.
9. Гречко А. А. Через Карпаты / А. А. Гречко. – М.: Воениздат, 1970. – 431 с.
10. Советский энциклопедический словарь, изд. 4. – М: «Советская энциклопедия», 1986. – С. 324.
11. Буховец И. Черновицкий краеведческий музей. Путеводитель. – Уж.: «Карпаты», 1978. – С. 95.
12. Стайко С. Заповідні екосистеми Карпат / С. Стайко, Е. Гадач, Т. Шимон – Л.: «Світ», 1991. – С. 13.
13. За освобождение Чехословакии [под редакцией И. С. Конева]. – М: военное издательство, 1965. – 388 с.
14. Мельник А. Українські Карпати, еколого-ландшафтознавче дослідження. – Л.: ЛНУ ім. І. Франка, 1999. – С. 221, додаток 1.
15. Топографічна карта, масштаб – 1:500000, Львів, 15-01-60-00, видан. 1985.
16. Державний архів Закарпатської області, ф. Р-14, оп. 1, спр. 203, ар. 1, (Карта 1:200000 М-34 XXIX, XXX, XXXV, XXXVI, Стрый).
17. Топографічна карта, масштаб – 1:500000, Львів, 15-01-60-00, видан. 1985).
18. Сулик Б. Постмілітарні об'єкти Західного регіону України / Науковий вісник Чернівецький університет: збірник наукових праць. – Чернівці: ЧНУ, 2013. – Вип. 672-673: Географія. – 180 с.
19. Державний архів Закарпатської області, ф. Р-14, оп. 1, спр. 202, ар. 1, (Карта 1:200000 М-35 XXV, XXVI, XXXI, XXXII, Станислав-Черновцы-7, Генеральный штаб Красной армии, издание 1943 г.)
20. Игнатов О., Кузнецов А. Инженерное оборудование местности на линии «Арпада» / О. Игнатов, А. Кузнецов // Военно-инженерный журнал. – 1945. – № 5-6.
21. История второй мировой войны 1939-1945. – М: военное издательство МО СССР, 1978. – Т. 9. – Стр. 165.
22. Полевое управление 4-го Украинского фронта 20.10.43 г.-25.08.45 г. – ЦАМО РФ. – Ф. 244, оп. 3000, сп. 633, ар. 174.

**Репин И.В.**

Национальная академия сухопутных войск

**АНАЛИЗ ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ  
ОПЕРАТИВНО-СТРАТЕГИЧЕСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ НАСТУПЛЕНИЯ  
ВОЙСК КРАСНОЙ АРМИИ В ВОСТОЧНО-КАРПАТСКОЙ ОПЕРАЦИИ  
(СЕНТЯБРЬ-ОКТЯБРЬ 1944 ГОД)**

**Аннотация**

В статье освещены основные военно-географические характеристики Восточных Карпат в сентябре 1944 года. Проанализировано построение обороны немецко-венгерских войск перед проведением войсками Красной армии Восточно-Карпатской наступательной операции в гористо-лесистой местности. Показаны основные оперативные направления наступательной операции.

**Ключевые слова:** Восточные Карпаты, горный перевал, оперативное направление, узел обороны.

**Repin I.V.**

National Academy of Land Forces

**ANALYSIS OF MILITARY AND GEOGRAPHICAL CONDITIONS  
OPERATIONAL STRATEGIC DIRECTION OF OFFENSIVE OPERATION RED ARMY  
IN THE BATTLE OF THE DUKLA PASS (SEPTEMBER-OCTOBER 1944)**

**Summary**

The article highlights the major military-geographical characteristics of the Eastern Carpathians in September 1944. It's analyzed the defence construction of German-Hungarian troops on the beginning of the Red Army troop's offensive operation in the wooded area of East Carpathian Mountains. It's shown the basic operational direction of the offensive operation.

**Keyword:** Eastern Carpathians, mountain pass, the operational direction, defence unit.