

ПАМЯТЬ О ПРОШЛОМ ХРАНЯ

...Вечер, 8 мая. Времени за 19 часов. По городской набережной колёсный тракторок резво тянул тележку с проглядывающей (не утаить!) мудрёной конструкцией. Белая, продолговатая, с низким, похожим на башенку, полукругом, из которого угадывался торчащий пулемётный ствол с высокой мушкой. И эта надпись: «За Родину!». Если не космическое, то, как есть, военное!

Поворот к Обелиску Славы. Подъезд к уже вкопанному в землю металлическому основанию-стойке. Приоткрылись борта. И находившееся в прицепе предстало во всём величии: макет боевых аэросаней. Он поражал своей точностью, приближённой к оригиналу. Лучший конкретный памятник прошлому Коряжмы, связанному с Великой Отечественной! Ведь Котласское аэросанное военное училище (КАВУ) было создано здесь приказом Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина в сентябре 1941 года. Позже, фактически на базе КАВУ, образованы танковое и самоходных артиллерийских установок (САУ) училища, давшие, двух Героев Советского Союза. Кстати, к составлению пояснительной надписи, выгравированной на большой плите из чёрного гранита, имеет отношение автор этих строк.

...Установка макета происходила вручную. Крепкие муж чины богатырски приподняли и аккуратно опустили лыжины фанерно-металлического сооружения в специальные разьёмы. Остальное было второстепенным делом. Всё происходило при активном участии главы города Валерия Елезова, немало вдохновлённого данным процессом. Руководил, наставлял, помогал. Так и сказал: "испытываю глубокое чувство удовлетворения. Давно об этом мечтал. Задача к 70 - летию Победы выполнена".

А профессионально изготовил макет (в собственном гараже!) Алексей Ильин. В прошлом военный, офицер, он, как оказалось, мастер на все руки. Ничего удивительного, ответил невозмутимо, хорошая школа была: 5-е ПТУ, ЦБК, ремонтно - механический завод. Ну а сейчас с ним оказались незаменимые помощники: Александр Протасов (тракторист), Виталий Кузьмин (сварщик), слесари Александр Осипов и Сергей Дейнега. Так сказать, сборная МУП «Благоустройство» и ООО «Еврострой» постарались. В присутствии руководителей - Светланы Козицыной и Николая Ядрихинского. Валерий Иванович назвал и других помощников - Максима Краева (он коммерческий директор акционерного общества «Ритуал-Сервис») и Владимира Третьякова, аккуратно выложившего плиточную площадку. Новый необычный памятник как будто тут и находился. Всегда. Не было народа, а тут стали сбегаться - фотографироваться. Мальчишки, девчонки, взрослые сгорали от нетерпения...

БРОНИРОВАННЫЕ АЭРОСАНИ НКЛ-26

Исходя из успешного опыта применения транспортных аэросаней типа НКЛ-16 в ходе советско-финской войны в 1939–1940 годы, главный конструктор Московского глицсерного завода Н. М. Андреев разработал боевые бронированные аэросани НКЛ-26. Боевые аэросани НКЛ-26 имели изготовленный из фанеры легкий корпус, который спереди прикрывался 10-мм броней. В передней части корпуса располагались органы управления и место механика-водителя. За отделением управления находилось боевое отделение, в крыше которого было прорезано круглое отверстие с кольцевым основанием. На это основание крепились турель с танковым 7,62-мм пулеметом ДТ-29 и бронированный щиток для защиты пулеметчика. Горизонтальный угол обстрела составлял 300°. В кормовой части аэросаней находился авиационный пятицилиндровый звездообразный карбюраторный двигатель М-11Г мощностью 110 л. с. от легендарного самолета У-2. Авиационный двигатель позволял аэросаням развивать скорость до 70–75 км/ч с помощью воздушного потока, нагнетаемого двухлопастным деревянным винтом-пропеллером. Аэросани НКЛ-26 передвигались на четырех деревянных лыжах, прикрепленных к корпусу с помощью независимой подвески с использованием спиральных пружин. В теплое время года лыжи на аэросанях могли быть заменены на колеса, что превращало НКЛ-26 в легкий броневедомый автомобиль. Максимальная скорость движения при этом существенно снижалась.

В ходе Великой Отечественной войны, 2 августа 1941 года ГКО принял постановление № 367 «Об изготовлении 4000 аэросаней для Красной Армии». К маю 1942 года было изготовлено 2997 аэросаней, из них 1225 типа НКЛ-26. Аэросани НКЛ-26 входили в состав отдельных аэросанных батальонов, которые выполняли широкий круг боевых задач: ведение разведки и выполнение рейдовых операций в тылу противника, уничтожение вражеских разведгрупп и лыжных подразделений, захват тактически важных объектов и т. д.

Уже в январе 1942 года на льду Ладожского озера аэросани решали задачи по переброске грузов в находившийся в тисках блокады Ленинград, а боевые аэросани типа НКЛ-26 несли патрулирование и боевое охранение «Дороги жизни». С 14 по 20 января 1944 года, в ходе Новгородско-Лужской наступательной операции, 44-й отдельный аэросанный батальон под командованием капитана Михаила Алексеевича Прохатилова, поддерживая

наступление 58-й стрелковой бригады, стремительным броском форсировал замерзшее озеро Ильмень и захватил плацдарм на западном берегу. В ходе ожесточенных боев батальон сумел уничтожить 350 гитлеровцев, ликвидировать 5 огневых точек противника, а также сжечь 4 грузовика и одну полевую кухню. Своими действиями 44-й отдельный аэросанный батальон способствовал освобождению города Новгорода. 29 января 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий капитан М. И. Прохатилов был награжден орденом Красного Знамени, а 44-й отдельный аэросанный батальон получил почетное наименование Новгородский.

Источник: <http://www.kskdivniy.ru/museum/eksponaty/aerosani-nkl-26/>

КОТЛАССКОЕ ВОЕННОЕ АЭРОСАННОЕ УЧИЛИЩЕ (ТАНКОВОЕ УЧИЛИЩЕ / УЧИЛИЩЕ САМОХОДНОЙ АРТИЛЛЕРИИ).

Котласское военное аэросанное училище было сформировано по приказу народного комиссара обороны СССР И. Сталина № 0078 от 29 августа 1941 года. Согласно приказа надлежало сформировать к 5 сентября 1941 года Аэросанное Управление ГАБТУ Красной армии, а к 15 сентября 1941 года два военных училища в Соликамске и Котласе для подготовки личного состава аэросанных частей.

Котласское военное аэросанное училище предназначалось для подготовки следующего личного состава: 1000 человек механиков-водителей боевых аэросаней, 740 человек командиров боевых аэросаней, 260 человек командиров частей и подразделений боевых аэросаней (курсы переподготовки). Всего 2000 человек переменного состава. Состав курсантов училища был укомплектован шоферами, младшими командирами авиационных, артиллерийских, пулеметных и танковых частей, а также командирами, окончившими авиационные, артиллерийские и бронетанковые училища. Срок обучения и переподготовки установили два месяца, позже увеличили до трёх. Занятия приказано было начать 20 сентября 1941 года. Начальником училища был назначен Генерал-майор танковых войск Поликарпов Александр Георгиевич.

Училище дислоцировалось в местечке Коряжма и его окрестностях в 43-х км восточнее города Котласа. Оно было создано практически на пустом месте за 20 дней со всей инфраструктурой: преподавателями, техникой, ангарами для хранения саней, заправками, мастерскими, казармами, полигоном, аэродромом, пекарней, банями и столовыми. Штаб училища размещался на

территории Николо-Коряжемского монастыря. От деревни Копытово до Слободки стояли дощатые навесы, под которыми находились аэросани, которые охраняли часовые. Здесь начали подготовку специалистов для работы с такой необычной техникой как аэросани.

Занятия в Котласском военном аэросанном училище начались 20 сентября 1941 года. Обучались 200 курсантов Челябинского военно-авиационного училища. Курс обучения велся по ускоренной программе: тактика боя, устройство вооружения, материальная часть машин. Огневые стрельбы проводились ежедневно. Тренировались много, устраивали выезды до Сольвычегодска, Котласа и Яренска.

Первый выпуск состоялся в декабре 1941 года. За период своего существования (сентябрь 1941 - июнь 1947) училище подготовило, сформировало и отправило на фронт: в зиму 1941 - 1942 годов - 20 отдельных боевых аэросанных батальонов, в зиму 1942 - 1943 годов - 30 отдельных боевых аэросанных батальонов, 3 отдельные аэросанные роты и 3 отдельные аэросанных взвода. С сентября 1941 по июнь 1943 года для аэросанных частей переподготовлено 1162 офицера, подготовлено 4594 младших командиров и рядовых. Кроме того, в 1942 году училище подготовило и отправило на фронт 1000 шоферов. Аэросанные подразделения из Коряжмы воевали на Ленинградском, Волховском, Карельском, Донском и 1-ом Белорусском фронтах. В летний период аэросанные части возвращались обратно в Коряжму.

Аэросани - наземное транспортное средство, скользящее на лыжах по снегу и льду, с авиамотором и воздушным винтом, в военное время оснащенное пулеметом Дегтярёва. Каркас аэросаней обшивался фанерой. Его передняя часть защищалась броневым щитом. Выпускались аэросани транспортно-десантные НКЛ-16 и боевые НКЛ-26. Аэросанные части довольно успешно действовали зимой 1940-го на финском фронте, решая задачи разведки, патрулирования и охраны объектов. Они несли патрульную службу на отдельных участках фронта, особенно на озерах, перебрасывали десантные группы, подвозили боеприпасы и непосредственно участвовали в боевых операциях. Специальные санитарные аэросани работали по оказанию первой медицинской помощи и по вывозке раненых с линии фронта в тыловые медсанбаты. С началом Великой Отечественной войны все имевшиеся аэросани были мобилизованы и активно использовались особенно первыми военными зимами. Их действия отличались быстротой и неожиданностью развертывания. Обладая скоростью и высокой проходимостью по снежному бездорожью, они внезапно атаковали застигнутого врасплох противника. Преимуществом боевых аэросанных подразделений было то, что их движение осуществлялось вне дорог, контролируемых противником. В условиях зимнего бездорожья, в морозы и метели проходить там, где не прошла бы другая техника. Это позволяло осуществлять рейды в тыл

противника: уничтожались его тыловые опорные подразделения, перехватывались обозы с боеприпасами и продуктами питания. Аэросани порою служили единственным видом быстрого механизированного транспорта, обеспечивавшего связь, управление войсками и санитарную службу в условиях боевых действий. В связи с чрезвычайно короткими сроками были мобилизованы все имевшиеся исправные, ранее выпускавшиеся аэросани, на которых личный состав проходил практику и из которых были скомплектованы первые транспортные аэросанные батальоны. Этому способствовала наступившая ранняя снежная и морозная зима, позволившая уже в ноябре 1941 г. на ряде фронтов выполнять этим подразделениям ответственные задания командования. Пик активности аэросанных частей пришёлся на зиму 1942 - 1943 годов, в течение которой они широко применялись практически повсюду, от Кольского полуострова до Сталинграда.

Но следующей зимой 1943 - 1944 годов бои шли преимущественно на Украине, а в последнюю военную зиму война переместилась в Европу, где снега было мало, а дорог много, и роль аэросаней снизилась. Войска оснащались новой танковой техникой, квалифицированных кадров не хватало. Поэтому 18 июня 1943 года училище приказом Заместителя Наркома обороны Маршала СССР А. М. Василевского № 0381 было переформировано в «Котласское танковое училище» по профилю подготовки офицеров - командиров взводов легких танков Т-70.

По железной дороге в Коряжму поступали советские танки, а также трофеи: пушки, фашистские танки «тигр» и «пантера», которые выставлялись около штаба и изучались курсантами. В ноябре 1943 года Котласскому танковому училищу вручено Красное Знамя с грамотой Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1943 года. 1 апреля 1944 года директивой Генерального Штаба от 17 марта 1944 года училище переведено на профиль подготовки командиров взводов самоходной артиллерии СУ-76 с присвоением училищу наименования «Котласское училище самоходной артиллерии». С июня 1943 года по июнь 1947 года по танковому профилю и профилю самоходной артиллерии подготовлено 1487 офицеров.

ЗА ОТЧИЗНУ СВОЮ

Котласское военное аэросанное училище, дислоцированное в Коряжме, начало готовить первых курсантов – командиров машин, техников взводов и рот, стрелков – водителей. Точнее сказать, переучивало недавних штурманов и летчиков, авиационных техников, шоферов.

Итак, Коряжма вооружилась. Грузы прибывали по железнодорожной ветке от Ватсы к месту, где теперь база оборудования Котласского ЦБК. В районе старого рынка (улица Кутузова) расположились ремонтные мастерские, а в пределах нынешней улицы Пушкина – склады ГМС. Двухэтажные дома для офицерского состава, солдатские казармы. Магазин военторга. Полигон. Лесобазы. Пекарня, день и ночь выпекавшая хлеб. Вдоль по лежневке, тянущейся от деревни Копытово к Слободке, стояли дощатые навесы, под которыми находились десятки аэросаней. Подле прохаживались часовые с винтовками.

Не проходило и дня, чтобы машины, оглашая округу шумом работающих двигателей, не устраивали выезды в сторону Яренска, Сольвычегодска, Котласа. Три месяца – весь курс обучения по ускоренной программе: тактика танковых войск, устройство вооружения, материальная часть машин. А дальше аэросанные батальоны из Коряжмы направлялись на фронты Великой Отечественной – Ленинградский, Волховский, Карельский, Донской, 1-й Белорусский. Да и в тыловых условиях подчас невозможно было обойтись без этих маневренных и выносливых машин. Проявили себя наши аэросанники в обороне Ленинграда (на «Дороге жизни»), в операциях на Онежском озере, в Сталинградской битве, в освобождении Новгорода и Рогачева.

Предполагалось, что воинские звания курсантам будут присваиваться не выше старшего сержанта и старшины. Однако, выпускникам училища И.С. Устюгову и Д.И. Кузичкину присвоили «младших лейтенантов».

18 июня 1943 года, когда в аэросанных частях не стало особой нужды, на базе этого подразделения создано Котласское танковое училище. Но оно просуществовало недолго. 17 марта 1944-го вышел новый указ о переформировании его с 1 апреля в училище самоходной артиллерии.

Наталья Дементьева по материалам Ноговицына Владимира Валерьевича - члена Союза писателей России и Союза журналистов СССР, действительный член Петровской академии наук и искусств.

АЭРОСАНЫЕ БАТАЛЬОНЫ В БОЯХ ЗА РОДИНУ

Транспортные аэросанные батальоны (ТАСБ), укомплектованные аэросанями НКЛ-16, широко использовались для подвоза боеприпасов, горюче-смазочных материалов, продовольствия, эвакуации раненых, для патрульной службы и службы связи в тылу своих войск.

Аэросани НКЛ-26 и РФ-8 состояли на вооружении боевых аэросанных батальонов (БАСБ), которые действовали совместно с общевойсковыми частями (главным образом с лыжниками) и выполняли самостоятельно задачи по службе боевого обеспечения (разведка, связь и пр.).

Они привлекались для выполнения следующих задач: внезапное нападение на противника, расположенного на месте отдыха, резерва; внезапное нападение на колонны противника; атака во фланг наступающему противнику и преследование его при отходе; ведение разведки; уничтожение баз снабжения, транспортов и обозов противника и разрушение линий связи. Практика показала, что наиболее успешно аэросанные части действовали на открытой местности: на озерных пространствах, замерзших реках, в прибрежных районах.

Первые такие подразделения появились в январе 1942 года на Северо-Западном фронте, в боях под Москвой, в районе Старой Руссы. В первую военную зиму было сформировано 55 аэросанных батальонов по 20-40 машин.

Особенно активно аэросани применялись на Карельском фронте, самом протяженном фронте Великой Отечественной. Они использовались для несения сторожевой службы и разведывательных действий в районе Сегозера и Повенецкого залива, перехвата финских лыжников под Пяльмой, эвакуации раненых, перевозке грузов и многом другом.

«Снежные тачанки» можно было встретить на Центральном, Калининском, Волховском, Северо-Западном, Ленинградском фронтах.

Работали аэросани и на льду Ладожского озера, перебрасывая груз по «Дороге жизни» в Ленинград, а боевые машины НКЛ-26 охраняли эту единственную транспортную артерию, связывающую осажденный город с большой землей.

На подступах к Ленинграду и перед островом Кронштадт аэросани были задействованы для постановки дымовой завесы, что лишало противника возможности вести прицельный огонь. Неоднократно предпринимавшиеся попытки уничтожить аэросани не увенчались успехом.

Во время боев под Сталинградом аэросани служили не только для связи и как штабные машины, их использовали для заброски автоматчиков в тыл

врага. А специальные подразделения аэросаней использовались в дальнейшем при ликвидации окруженной нашими войсками группировки немецких войск. Они подвозили на передовую боеприпасы и продовольствие, а обратными рейсами эвакуировали раненых в медсанбаты.

Наибольшее применение аэросани получили в зимнюю кампанию 1942–1943 гг. В этот период они впервые были использованы в значительном количестве именно как боевые средства. Зимой 1943 года на всех девяти фронтах и в одной отдельной армии насчитывалось 44 отдельных аэросанных батальона, но лидером по количеству таких подразделений по-прежнему оставался Карельский фронт.

В начале 1944 года аэросанные батальоны были использованы при наступательных операциях 59-й армии при взятии Новгорода.

Сотни боевых и транспортных операций провели за годы войны аэросанные батальоны. Чрезвычайно широкой оказалась сфера их использования на фронтах. Высокая скорость движения и прекрасная проходимость по снежной целине обеспечивали боевым аэросаням неожиданность появления в местах расположения противника, привязанного, как правило, к дорогам и населенным пунктам, молниеносность проведения операций и мгновенный отход после их завершения.

Боевая практика однозначно свидетельствует о высокой эффективности «снежной кавалерии». Аэросани – это скромное боевое оружие Великой Отечественной и их доблестные экипажи, незаслуженно забытые в трудах и мемуарах, достойны того, чтобы вспомнить о них в 75-ю годовщину Великой Победы.