



МУНИЦИПАЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
«КОРЯЖЕМСКАЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ БИБЛИОТЕЧНАЯ СИСТЕМА»

# ШКОЛА МУЖЕСТВА

*(из истории Котласского  
военного аэросанного училища)*



Муниципальное учреждение  
«Коряжемская централизованная библиотечная система»

**ШКОЛА МУЖЕСТВА**  
(из истории Котласского военного аэросанного училища)

**Сборник материалов**

Коряжма

2020

**ББК 63.3(2Рос-4Арх)622**

**Ш 67**

**Издание подготовлено в рамках социального проекта «Снежная кавалерия», реализуемого муниципальным учреждением «Молодежно-культурный центр «Родина» совместно с муниципальными учреждениями «Коряжемская централизованная библиотечная система» и «Коряжемский культурно-досуговый центр»**

Школа мужества (из истории Котласского военного аэросанного училища) : сборник материалов / муниципальное учреждение «Коряжемская централизованная библиотечная система» ; сост.: О. В. Котряхова, В. З. Кучина, О. Н. Некипелова. – Коряжма, 2020. – 60 с. : ил.

**Составители:** Ольга Васильевна Котряхова, ведущий библиограф отдела методической и библиографической работы центральной библиотеки; Валентина Зосимовна Кучина, заведующий отделом методической и библиографической работы центральной библиотеки; Ольга Николаевна Некипелова, библиограф отдела методической и библиографической работы центральной библиотеки МУ «Коряжемская централизованная библиотечная система».

**Дизайн обложки:** Людмила Альфонсовна Баслакова, художник центральной библиотеки МУ «Коряжемская централизованная библиотечная система».

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ОТ СОСТАВИТЕЛЕЙ</b>	4
<b>АЭРОСАНОЕ ДЕЛО В РОССИИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС</b>	6
Аэросани: как все начиналось...	6
Аэросани в годы Великой Отечественной войны	13
Аэросанные батальоны в боях за Родину	21
Литература	25
<b>ИСТОРИЯ КОТЛАССКОГО ВОЕННОГО АЭРОСАНОГО УЧИЛИЩА</b>	28
«Война. Было училище...»	28
Они защищали Родину	37
Литература	41
<b>ПРОЕКТ «СНЕЖНАЯ КАВАЛЕРИЯ»</b>	43
Литература	50
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>	52
<i>Приложение 1.</i> Приказ народного комиссара обороны Союза ССР № 0078 от 29.08.1941 года	52
<i>Приложение 2.</i> Исторический формуляр Киевского высшего общевойскового командного училища	55

## ОТ СОСТАВИТЕЛЕЙ

В год 75-летия Великой Победы мы хотим рассказать об одной из малоизвестных страниц военной истории и напомнить об уникальном, но незаслуженно забытом боевом оружии Великой Отечественной войны – аэросанях и их доблестных экипажах. Снежная кавалерия действовала там, где не проходила никакая другая техника: дорогами для нее были непролазные снега, замершие реки, озера и болота.

Героическая история аэросанных частей и подразделений неразрывно связана с Русским Севером. В годы войны аэросани делали на архангельском судоремонтном заводе «Красная Кузница». Всего было выпущено 213 «снежных тачанок».

Поморье не только снабжало Красную Армию аэросанями, но и готовило для нее экипажи. Одно из двух военных училищ, обучавших специалистов для этой необычной боевой техники – Котласское военное аэросанное училище – в сентябре 1941 года было создано в Коряжме. Всего за годы войны здесь было сформировано и отправлено в действующую армию 50 отдельных аэросанных батальонов, проявивших беспримерное мужество и героизм на фронтах Великой Отечественной войны.

Представляем вашему вниманию сборник «Школа мужества», подготовленный специалистами МУ «Коряжемская централизованная библиотечная система» к этой знаменательной дате. Цель данного издания – собрать все имеющиеся материалы по истории аэросаней и Котласского военного аэросанного училища, познакомить читателей с малоизвестными страницами истории Коряжмы, рассказать о вкладе нашего города в Великую Победу.

В настоящее издание включены очерки, созданные по материалам статей из книг, сборников, периодической печати из фонда центральной библиотеки МУ «Коряжемская ЦБС», спис-

ки литературы и копии архивных документов. Отбор материалов закончен в мае 2020 года.

В основу сборника положен тематический принцип расположения материала. Издание состоит из нескольких разделов, посвященных отдельной теме.

В разделе **«АЭРОСАНОЕ ДЕЛО В РОССИИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС»** представлены материалы по истории аэросаней, подготовленные сотрудниками центральной библиотеки для публикации на странице сообщества «Музей Котласского аэросанного училища» (МКЦ «Родина») в социальной сети «ВКонтакте».

Раздел **«ИЗ ИСТОРИИ КОТЛАССКОГО ВОЕННОГО АЭРОСАНОГО УЧИЛИЩА»** включает очерк, написанный на основе книг, статей из региональных и местных сборников и периодических изданий, посвященных истории военного учебного заведения.

Следующий раздел **«ПРОЕКТ «СНЕЖНАЯ КАВАЛЕРИЯ»**, знакомит читателя с идеей создания музея Котласского военного аэросанного училища на территории города.

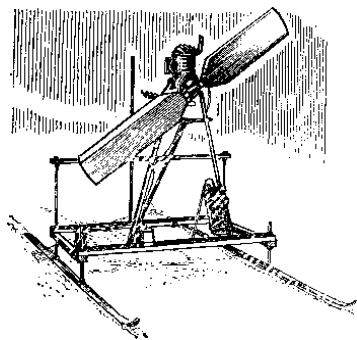
Каждый раздел снабжен списком литературы, в котором источники расположены в алфавитном порядке.

В приложении размещены копии архивных документов: приказ Народного комиссара обороны СССР № 0078 от 29.08.1941 года и Исторический формуляр Киевского высшего общевоинского командного училища, включающий краткую историческую справку о Котласском училище самоходной артиллерии БТ и МВ КА.

Надеемся, что сборник «Школа мужества» будет интересен и полезен краеведам, библиотечным специалистам, учителям, студентам, учащимся и всем тем, кто интересуется историей Коряжмы и историей боевой техники времен Великой Отечественной войны.

## АЭРОСАННОЕ ДЕЛО В РОССИИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСКУРС

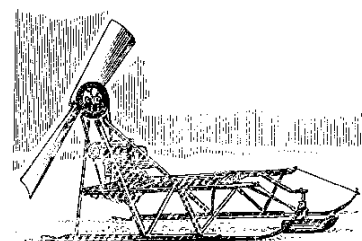
### Аэросани: как все начиналось...



*Сани  
С. Неждановского*

Среди множества технических новинок, появившихся в начале XX века, были и аэросани. Пробраз аэросаней был создан в 1903 году инженером С. С. Неждановским. Это были легкие каркасные сани, на которые устанавливался двигатель внутреннего сгорания с воздушным винтом.

Уже в 1907 году на московской фабрике «Дукс» был построен и испытан «лыжный автомобиль» Ю. А. Меллера, сконструированный им совместно с инженером А. Д. Докучаевым. Эти сани были оснащены рулевым коньком, двигателем «Дион Бутон» с мощностью 3,5 л.с. и развивали скорость до 15 верст в час.



*«Лыжный автомо-  
биль» Ю. Меллера*

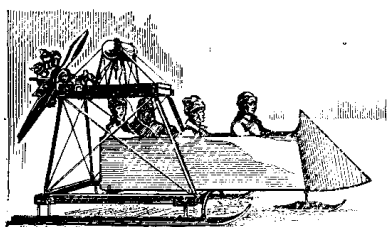
А год спустя, в 1908 году, эта машина получила современное название - аэросани. Первые аэросани предназначались для спортивных целей и прогулок.

Следует отметить, что изобретение русских инженеров было бесценным для России с ее огромными

пространствами, на которых снежный покров держится порой по многу месяцев. Ряд отдаленных районов Севера мог сделать доступными лишь такой механический транспорт.

Появление аэросаней вызвало большой интерес: только за последующие 5 лет в России было создано более полутора десятков разновидностей таких машин.

В 1912 году инженер А. С. Кузин впервые применил на аэросанях авиационный мотор.



*Аэросани Русско-Балтийского завода*

В этом же году на Русско-Балтийском заводе по заказу военного министерства начался серийный выпуск первых отечественных транспортных аэросаней.

А когда разразилась Первая мировая война, аэросани нашли применение и на фронте. Они обеспечивали оперативную связь, перевозили раненых, подвозили боеприпасы и продовольствие к линии фронта.

Действовали такие машины и в германской армии. Командующий немецкими войсками генерал Гинденбург, знавший о слабо развитой сети дорог и продолжительности зимы в России, успешно применял аэросани для службы связи в частях своей армии. В 1915 году несколько немецких аэросаней было взято в плен. После этого перед Всероссийским земским союзом (ВЗС) была поставлена задача – разработать новую конструкцию аэросаней. Под руководством профессора



Н. Р. Бриллинга, при участии инженеров А. С. Кузина и А. А. Архангельского было построено больше двух десятков аэросаней, успешно применявшихся на фронте.

В годы Гражданской войны увеличилась потребность Красной Армии в аэросанях. В 1919 году по инициативе Н. Е. Жуковского была создана Комиссия по организации постройки аэросаней (КОМПАС), в которую вошли представители научных институтов - НАМИ и ЦАГИ. В комиссии работали видные советские ученые и конструкторы: Н. Р. Бриллинг, А. Н. Туполев, А. С. Кузин, Б. С. Стечкин, А. А. Архангельский и другие. На них было возложено изучение аэросаней и разработка конструкций, пригодных для военных целей.

В 1920 году были построены первые девять аэросаней БЕКА (Бриллинг - Кузин) с моторами «Хол-Скот», водяного охлаждения, мощностью в 125 л.с., хорошо зарекомендовавших себя на фронте.

1921 год был годом большого подъема в строительстве аэросаней. Появляется целый ряд различных конструкций: **НРБ** - Н. Р. Бриллинга, **КАС** - А. С. Кузина, **Три-Ка** - Д. К. Карельских, В. Я. Климова, М. К. Кристи, **Арбес** - А. А. Архангельского, Б. С. Стечкина. В 1923 году были созданы первые цельнометаллические аэросани (**АНТ**), спроектирован-

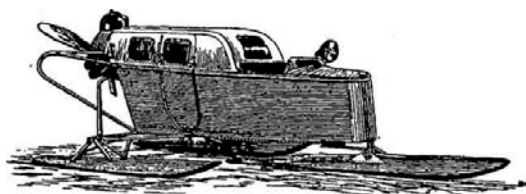


*Аэросани Три-Ка  
(1920-21 гг.)*

ные А. Н. Туполевым, и давшие новый толчок к строительству этого вида транспорта.

Для испытания аэросаней и их сравнительной оценки был организован ряд пробегов. Последним крупным пробегом стал «Пробег им. VII-го съезда Советов», проводившийся в феврале-марте 1935 года по маршруту Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск – Онега – Каргополь – Пудож – Павенец – Медвежья гора – Петрозаводск – Ленинград – Москва.

Лучшие из разновидностей аэросаней применялись в народном хозяйстве и Советской Армии вплоть до 40-50-х годов.



*Аэросани АНТ-IV (1928 г.)*

Широкое распространение получили аэросани АНТ-IV, которые выпускались серийно.

К началу 1930-х гг. аэросани окончательно утвердились в роли оптимального вида зимнего механического транспорта, особенно в условиях удаленных северных территорий. Продолжилась работа по разработке их новых модификаций. До 1939 года московские институты НАМИ и ЦАГИ создали более двадцати конструкций снегоходных машин.

К осени 1931 года был сформирован Отдел опытного строительства глиссеров<sup>1</sup> и аэросаней (ОСГА). Инженерами отдела под руководством главного кон -

<sup>1</sup>Глиссер - легкое быстроходное судно, которое движется по воде по принципу скольжения.

структора Н. М. Андреева было разработано несколько вариантов аэросаней с одноименным названием: ОСГА-2, ОСГА-4, ОСГА-6, ОСГА-8, ОСГА-10. Круг потребителей продукции ОСГА был широк. Аэросани поступали в РККА, ОГПУ-НКВД, Наркомсвязь, Якутсовнарком, Тагилстрой и другие организации.



*Аэросани  
ОСГА-4*



*Аэросани ГГАТ  
(1934 г.)*

В 1934 году появляется новый тип аэросаней, на которых устанавливается не авиационный мотор, а более выгодный в эксплуатации автомобильный двигатель ГАЗ. На одной из таких моделей – аэросанях ГГАТ инженера М. В. Веселовского – и был впервые установлен цельный стальной винт, который изготавливался по довольно сложной технологии.

В 1935 году ОСГА был переведен в состав треста «Лессудомашстрой», входящий в систему Наркомлеса (НКЛ). Аэросани стали именовать НКЛ, а не ОСГА, однако система сквозной нумерации сохранялась. Так, аэросани ОСГА-6 стали НКЛ-6. После перевода в систему лесной промышленности ОСГА стал называться «Экспериментальный завод Лессудомашстроя», а в ряде документов – «Глиссерный завод».

Помимо столицы, производство аэросаней было организовано в городе Горьком (ныне – Нижний Новгород).



*Аэросани КМ-IV*

На горьковском заводе «Красный металлист» под руководством главного конструктора М. В. Веселовского в марте 1936 года были запущены в серийное производство аэросани

типа **КМ**. До 1939 года было собрано 68 аэросаней **КМ-IV** с автомобильным мотором. Они были выполнены по трехлыжной схеме с передней управляемой лыжей. КМ-IV могли перевозить четырех пассажиров или 250 кг груза, а в санитарном варианте – пострадавшего в сопровождении медработника.

В связи с появлением нового шестицилиндрового мотора ГАЗ-11 были разработаны аэросани **КМ-V**, отличающиеся лучшей весовой культурой, более совершенными аэродинамикой и эстетикой внешних форм. В период с 26 февраля по 19 марта 1939 года они были испытаны в пробеге протяженностью 1520 км по маршруту Горький – Шарья – Никольск – Великий Устюг – Котлас и обратно. На КМ-V в числе первых в отечественной практике был применен винт изменяемого шага.



*Аэросани КМ-V*

В удаленных регионах были организованы регулярные **аэросанно-глиссерные линии** на реках и озе-

рах. Например, в Северном крае аэросани использовались на линиях: Котлас – Великий Устюг протяженностью 78 км, Котлас – Черевково протяженностью 120 км, Великий Устюг – Юг протяженностью 60 км. База располагалась в Великом Устюге. Обслуживались линии четырьмя аэросанями ОСГА-6 и тремя глиссерами ОСГА-5.

В феврале 1937 года в Подмосковье прошли испытания трехлыжных аэросаней **НКЛ-16**, созданных под



*Аэросани НКЛ-16-37 в санитарном варианте (1938 г.)*

руководством главного конструктора Глиссерного завода Н. М. Андреева. Они продемонстрировали максимальную скорость 100 км/ч и эксплуатационную – 35 км/ч. НКЛ-16 выпускались серийно в транспорт-

ном и санитарном исполнении.

Аэросани широко использовались в войне с Финляндией в 1939-1940 гг. Было создано четыре аэросанных отряда, укомплектованных серийно выпускавшимися аэросанями типа АНТ-IV конструкции А. Н. Туполева и



*Аэросани ОСГА-6 патрулируют озеро во время войны с Финляндией*

ОСГА (НКЛ)-6, НКЛ-16 конструкции Н. М. Андреева. Для боевых целей на аэросани устанавливалась турель

для пулемета. Они несли патрульную службу на отдельных участках фронта, особенно на озерах, перебрасывали десантные группы, подвозили боеприпасы, продовольствие 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.

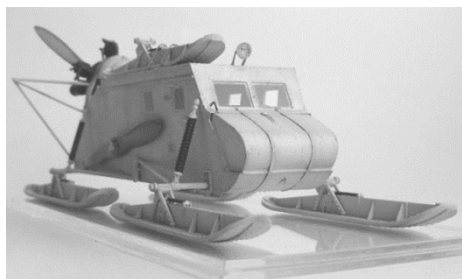
### **Аэросани в Великой Отечественной войне**



***Аэросани НКЛ-26.  
Район Новгорода,  
1944 г.***

Наибольшее применение аэросани получили в Великую Отечественную войну. Когда стало понятно, что война приобретает затяжной характер, актуальным стало введение на снабжение Красной Армии аэросаней, которые были способны в условиях зимнего бездорожья, морозов и метелей проходить там, где не прошла бы другая техника. В этой связи Государственный комитет обороны (ГКО) летом 1941 года принял решение об организации массового производства военных аэросаней.

В августе 1941 года ГКО поставил перед объединенным коллективом московских и горьковских инженеров задачу в кратчайшие сроки сконструировать несколько моделей надежных боевых и транспортных аэросаней, обеспечив их серийный выпуск к началу зимы. Одновременно было создано спецуправление РККА в составе бронетанковых войск, которому была поручена организация работ по комплектации специальных боевых и транспортных аэросанных подразделений. На него же была возложена и подготовка личного состава этих подразделений – командного, политического, технического и в особенности водительского.



*Аэросани НКЛ-16-41*



*Аэросани НКЛ-16  
выпуска 1942 г.*

По чертежам, разработанным под руководством инженеров Н. М. Андреева и М. В. Веселовского, начался выпуск новых боевых аэросаней **НКЛ-26** и **РФ-8(ГАЗ-98)**, транспортных **НКЛ-16-41** и позднее **НКЛ-16-42**, которые были приняты на вооружение и утверждены к серийному производству. Их выпуск поручался нескольким десяткам заводов четырех наркоматов, куда должны были доставляться вырабатывавшие свой ресурс авиамоторы М-11 с самолетов У-2.

К зиме 1941/1942 гг. аэросани всех серийно выпускающихся типов стали поступать на вооружение боевых и транспортных батальонов, созданных на различных участках фронтов.

**Транспортно-десантные аэросани НКЛ-16-41**  
(или НКЛ-16 выпуска 1941г.)

– усовершенствованная модель трехлыжных аэросаней НКЛ-16 1937 года, выполненная по четырехлыжной схеме. С 1942 года эти сани в значительно улучшенном ва-

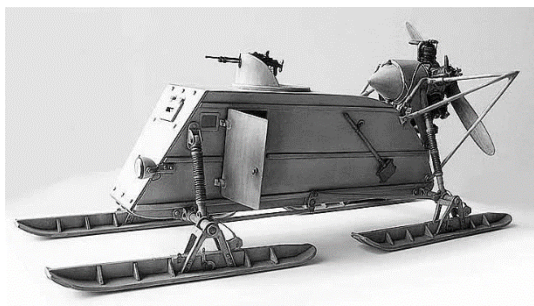


*Аэросани НКЛ-16/41 с «лодочками-волокушами»*

рианте выпускались под индексом **НКЛ-16-42**. Они были оснащены деревянно-фанерным корпусом повышенной вместимости, который позволял перевозить до 600 кг груза или до 10 десантников в салоне и на наружных подножках, четырьмя управляемыми и независимо подвешенными лыжами, авиационным пятицилиндровым мотором М-11 и толкающим воздушным деревянным винтом.

Аэросани НКЛ-16-41, НКЛ-16-42 применялись для перевозки лыжно-десантных частей, для подвоза действующим войскам боеприпасов, продовольствия, горюче-смазочных материалов, для эвакуации раненых с поля боя, для патрульной службы и службы связи в тылу своих войск, а так же для буксировки лыжников (до 18-20 человек) и волокуш с пулеметами.





*Боевые аэросани НКЛ-26*

**Боевые бронированные аэросани НКЛ-26** были разработаны КБ народного комиссара лесной промышленности, главный конструктор – Н. М. Андреев. НКЛ-26 были рассчита-

ны на перевозку экипажа из двух человек – командира машины (одновременно выполняющего функции стрелка) и водителя-механика.

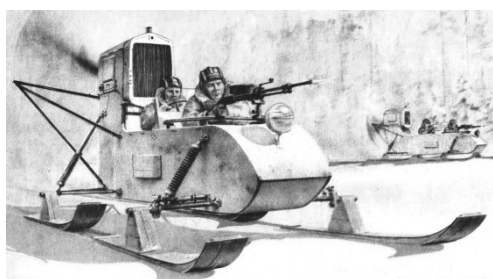
Аэросани имели изготовленный из фанеры легкий корпус, который спереди прикрывался листом противопульной брони толщиной 10 мм. В передней части корпуса располагались органы управления и место механика-водителя. Для наблюдения за дорогой в передней панели имелась смотровая щель со стеклоблоком от броневедомохода БА-20. Единственная дверь располагалась слева от водителя, по бортам имелись два небольших окна из обычного стекла для бокового обзора. 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 (Дегтярева танковый) и бронированный щиток для защиты пулеметчика. Горизонтальный угол обстрела составлял 300°. В задней части аэросаней находился авиационный двигатель М-11Г мощностью 110 л. с. от легендарного самолета У-2, который позволял аэросаням

развивать скорость до 70–75 км/ч.

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.



*НКЛ-26 в летней «обуви»*



*Боевые аэросани РФ-8*

Боевые аэросани РФ-8 (ГАЗ-98) были созданы КБ Наркомречфлота под руководством главного конструктора М. В. Веселовского. Это были легкие двухместные аэросани, оснащенные пулеметом ДТ (Дегтярева танковый). Они приводились в движение автомобильным двигателем ГАЗ-М-1 мощностью 50 л.с. Преимуществом аэросаней РФ-8 являлся железный пропеллер, позволяющий машине проезжать по лесным дорогам (деревянный винт аэросаней НКЛ часто ломался). Узкий «фюзеляж» и низко расположенный центр тяжести РФ-8 способствовали улучшению проходимости.

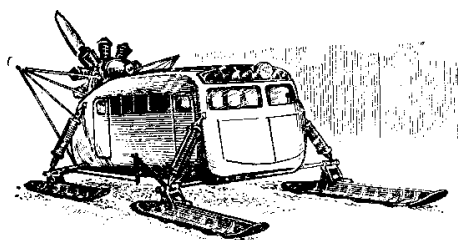
Аэросани РФ-8 (ГАЗ-98), как более надежные, широко использовались на фронтах для ведения боевых и разведывательных операций. Они уходили в тыл про-

тивника и в одиночку, и боевыми подразделениями. На их счету сотни успешно проведенных операций, выполнение ответственных заданий по связи штабов с передовыми воинскими частями, доставка срочных донесений, патрулирование отдельных участков фронта, охрана стратегически важных объектов.

В годы войны кроме конструкций, принятых к серийному производству (НКЛ-16-41, НК-16-42, НКЛ-26, РФ-8), конструкторскими бюро, инициативными группами, отдельными энтузиастами были созданы и другие модели аэросаней. Так, в единичных экземплярах были изготовлены штабные аэросани НКЛ-38.



*Штабные аэросани  
НКЛ-38*



*Аэросани АСД-400*

По проекту братьев Бескурниковых были изготовлены десантные аэросани АСД-400, позволявшие перевозить 20 человек.

В Котласском военном училище были построены аэросани конструктора Ферштера с мотором М-22, но, в силу отсутствия специальных материалов и условий производства, они оказались неудачными.

Опыт применения аэросаней на фронтах показал: наряду с необходимостью совершенствования конструкции, также и целесообразность разработки допол-

нений, обеспечивающих возможность повышения эффективности и расширения сферы их применения в военных действиях.

Эксплуатация аэросаней неизбежно сопровождалась авариями и поломками. Нередкими были и боевые повреждения. Поэтому для оказания технической помощи



*Ремонтная летучка АС*

разработали и приняли к изготовлению **ремонтную летучку АС** на базе аэросаней НКЛ-16.

По требованию Ленинградского и Карельского фронтов для использования на аэросанях была приспособлена **прожекторная установка ПШ-4-5-3** для работы в ночное время.



*Аэросани-  
«дымозавесчики»*

Крайне необычным, но весьма удачным, оказалось применение аэросаней для **постановки дымовой завесы** в целях маскировки важных объектов и дезориентировки противника.

Боевое применение аэросаней уже в первую военную зиму показало, что наибольший эффект при их использовании достигался на замерших реках, больших озерах, а также степных районах и на других среднепересеченных участках местности с редкой растительностью. Аэросани являлись надежным средством боевого обеспечения и хо-

рошим средством связи в условиях бездорожья, во время пурги и больших снежных заносов.

Вместе с тем, у аэросаней выявились и отрицательные стороны. Они имели низкую проходимость через леса, кустарники, не были приспособлены к преодолению препятствий (изгороди, заборы, плетни). Шум работающего мотора сильно демаскировал аэросани. Для авиационных моторов требовались ГСМ высокого качества. Кроме того, они были уязвимы для пулеметно-минометного и артиллерийского огня противника.

После окончания Великой Отечественной войны боевые аэросани продолжали нести воинскую службу, прежде всего, в пограничных войсках. Транспортные аэросани были переданы для использования в народном хозяйстве. Значительная их часть – Министерству связи СССР, где они успешно применялись для регулярных почтовых перевозок.

Конструкторские работы по аэросаням продолжались и в послевоенное время. Конструкторское бюро Н. И. Камова разработало в 1959 году аэросани «Север-2» с кузовом и большинством узлов от автомобиля «Победа», а в 1962 году – аэросани многоцелевого назначения **Ка-30**.



*Аэросани Север-2*

В 1961 году в ОКБ Туполева группой конструкторов под руководством Г. В. Махоткина были сконструиро



*Аэросани-амфибия А-3*

ваны **аэросани-амфибия**, предназначенные для перевозки грузов и пассажиров летом по воде, зимой по снегу и льду в условиях бездорожья, а также в межсезонье по плавающему или битому

льду. В 1964 году был начат их серийный выпуск под названием **аэросани-амфибия «Туполев А-3»**.

Серийное производство аэросаней в СССР продолжалось до конца 60-х, служили же они до полного износа последних машин в конце 80-х годов. Улучшение дорожной сети, а также распространение вертолетов сделало этот вид транспорта не востребовавшимся. Но боевая слава за аэросанями осталась – история не забывает такие вещи.

### **Аэросанные батальоны в боях за Родину**

*«...Рота моментально выдвинулась в район, занятый немецкими лыжниками, развернулась и с ходу атаковала, ведя огонь из четырнадцати своих пулемётов. Немцы были рассеяны, истреблены... Взятые в этой стычке пленные в один голос говорили, что эта атака их ошеломила; они приняли аэросани за танки и были поражены, почему же машины как будто летят по глубокому снегу».*

*К. К. Рокоссовский, «Солдатский долг»*

В конце июня 1941 года началась интенсивная подготовка Красной Армии к предстоящей зиме. Было

создано спецуправление Красной Армии в составе бронетанковых войск, которому была поручена организация работ по комплектации специальных боевых и транспортных аэросанных батальонов.



Высадка разведчиков. Зима 1942-43 гг.

**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



Выполнения боевой задачи



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.

Велики ли были потери этих, казалось бы, беззащитных перед пулями и снарядами «снежных коней»? По данным, проводимым генералом Н. И. Бирюковым, зимой 1941 года боевые потери аэросанных батальонов на всех фронтах составили всего лишь 38 убитыми и 51 ранеными плюс потери небоевые, так называемые от винта – 16 убитыми, 71 ранеными. За зиму 1944 года

было подбито и сожжено чуть больше трех десятков аэросаней, убито 8 офицеров, 23 сержанта и рядовых, ранено 6 офицеров, 20 сержантов и рядовых.

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.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Захарова, Наталья. Летящие по снегу советские «танки» / Н. Захарова // Архангельск- город воинской славы. – 2018. – 7 февр. (№ 8). – С. 16.

2. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : куда указал «КОМПАС»? / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2009. – № 8. – С. 37-44 : ил.

3. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : цельнометаллическая оболочка / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2009. – № 9. – С. 22-26 : ил.
4. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : крепим оборону СССР / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2010. – № 3. – С. 9-13 : ил.
5. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : сквозь огонь и пургу / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2010. – № 4. – С. 36-41 : ил.
6. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : снежные автомобили / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2010. – № 8. – С. 43-48 : ил.
7. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : «Трехлыжки» / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2011. – № 12. – С. 15-20 : ил.
8. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : «Трехлыжки» / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2012. – № 1. – С. 43-46 : ил.
9. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : снежная кавалерия / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2012. – № 2. – С. 38-43 : ил.
10. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : снежная кавалерия / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2012. – № 3. – С. 42-48 : ил.

11. Кириндас, Александр. Транспорт для российских просторов : снежная кавалерия: модификации и варианты / А. Кириндас // Техника и вооружение вчера, сегодня, завтра. – 2012. – № 5. – С. 16-20 : ил.

12. Обзор боевых действий аэросанных частей в Отечественной войне (1942-1943 гг.) / Управление командующего БТ и МВ Красной Армии ; под ред. гвардии генерал-майора танковых войск Зиберова. – Москва : Воениздат НКО, 1944. – 69 с.

## ИСТОРИЯ КОТЛАССКОГО ВОЕННОГО АЭРОСАННОГО УЧИЛИЩА



### «Война. Было училище...»

*«Война  
Было училище.  
Форма - на вырост  
Стрельбы с утра.  
Строевая – зазря.  
Полугодичный  
ускоренный выпуск.  
И на петлице -  
два кубаря...»*

*Р. Рождественский, «210 шагов»*

Годы Великой Отечественной войны – это особая история в жизни не только России, но и каждого населенного пункта нашей страны, каждой семьи, каждого человека.

Не обошла стороной война и наш город. Коряжма, находясь далеко в тылу, оказывала серьезную помощь фронту.

Сотни тысяч жителей Архангельской области встали в ряды защитников Родины. Среди них – уроженцы деревень Коряжемского сельского совета Сольвычегодского района: Слободки, Большого и Малого Копытово, Глубокого, Тюльпышево, Песчанки, Коряжемки и других, на территории, которых разместилась современная Коряжма, и те, кто приехал во второй половине 30-х годов на строительство Котласского ЦБК. 122 наших земляка не вернулись с полей сражений. Их имена увековечены на Обелиске Славы мемориального ансамбля, посвященного воинам-землякам, погибшим в годы Великой Отечественной войны и на страницах Книги Памяти Коряжмы.



*Коряжма военной поры*

Героическая страница истории нашего города – это Котласское военное аэросанное училище, в годы войны располагавшееся на территории Коряжмы. За свою небольшую историю это военное учебное заведение внесло ощутимую лепту в дело разгрома врага. Его выпускники прошли через битвы и сражения, через лишения и невзгоды трудными дорогами войны. Они воевали на многих фронтах Великой Отечественной. Отмечены высокими наградами Родины.

С самого начала Великой Отечественной войны командование Красной Армии уделяло большое внимание созданию аэросанных подразделений.

Государственный Комитет Оборона (ГКО) принял постановление № 367сс от 2 августа 1941 года «Об изготовлении 4000 аэросаней для Красной Армии». Однако 19 августа 1941 года оно было отменено и принято другое - № 516сс «Об изготовлении 5000 аэросаней для Красной Армии», в котором были конкретизированы основные мероприятия по производству аэросаней и формированию аэросанных подразделений Красной Армии.

Во исполнение данного постановления приказом народного комиссара обороны СССР И. В. Сталина № 0078 от 29 августа 1941 года было предписано: к 5 сентября 1941 года сформировать Аэросанное Управление ГАБТУ Красной Армии, а к 15 сентября 1941 года для подготовки личного состава аэросанных частей два военных училища в Котласе и Соликамске.

Согласно приказу Котласское военное 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. По окончании обучения механикам-водителям присваивалось звание старший сержант, а командирам боевых аэросаней – старшина. Занятия приказано было начать 20 сентября 1941 года.



*Поликарпов  
А. Г.*

Начальником училища был назначен генерал-майор танковых войск **Александр Георгиевич Поликарпов** (1896–1961). Кадровый военный, прошедший

Первую мировую и Гражданскую войны, он стоял у истоков создания танковых войск советского государства.

Впоследствии за храбрость и муже-



ство, проявленное в боях с германским фашизмом, а также за образцовую и высококачественную работу по организации и обеспечению боевой подготовки курсантов, Александр Георгиевич Поликарпов был награжден орденами «Красной Звезды» и «Отечественной войны II степени».

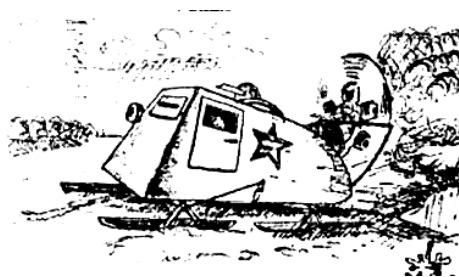
Училище дислоцировалось в местечке Коряжма и его окрестностях в 43 км восточнее города Котласа. Оно занимало территории нынешних улиц Набережная им. Н. А. Островского, Кутузова, Сафьяна, Пушкина, территорию Николо-Коряжемского монастыря и даже станцию Низовка (или, как тогда говорили, «21 км»).

Училищу были переданы аэросани с личным составом, участвовавшим в составе аэросанных отрядов в войне с белофиннами.

По воспоминаниям старожил, технический парк насчитывал сотни машин.

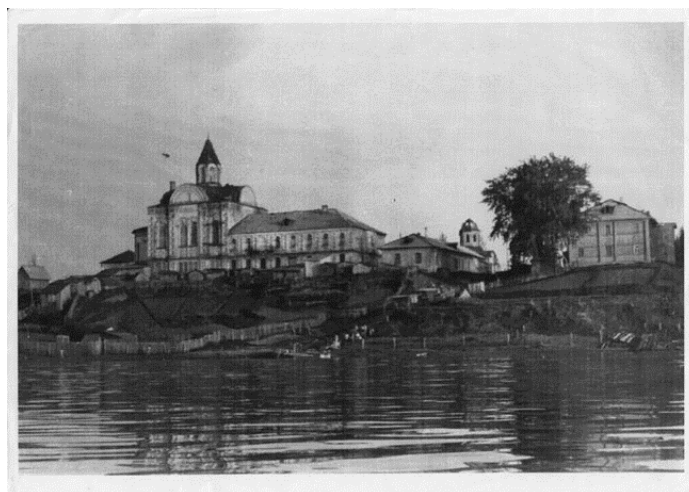
В кратчайшие сроки была создана вся необходимая инфраструктура: преподаватели, техника, ангары для хранения саней, заправки, мастерские, казармы, полигон, аэродром, пекарня, бани и столовые.

Штаб училища размещался на территории Николо-Коряжемского монастыря. От деревни Копытово до Слободки стояли дощатые навесы, под которыми находились аэросани, которые охраняли часовые.



*Боевая модель аэросаней.  
Рисунок Ю. Пономарева*

Грузы прибывали по железнодорожной ветке с Ватсы до базы оборудования. В пределах нынешней улицы Пушкина располагались склады ГСМ. В районе старого рынка по улице Кутузова находились ремонтные мастерские, в которые поступали, привезенные с фронта подбитые танки, другая военная техника, оружие. В них работали мужчины, получившие бронь, и подростки. Из воспоминаний Г. П. Редозубовой, жительницы деревни Слободки: «Отремонтированная техника своим ходом шла через деревню на станцию Черёмуха, грузилась на платформы и – снова на фронт. Перемещение шло ночью, мы просыпались от гула танков и трескотни аэросаней, но и от гордости за то, что они снова идут бить врага».



*Николо-Коряжемский монастырь, где размещался штаб училища*

На берегу Вычегды (в районе девятиэтажных домов) был построен аэродром. В монастырских стенах работала пекарня. День и ночь в шести печах пекли

хлеб и сушили сухари для отправки на фронт. Работала лесоперевалочная база, поставлявшая пиловочник для военных целей.

Занятия в Котласском военном училище начались 20 сентября 1941 года. Обучались 200 курсантов Челябинского военно-авиационного училища. Изучали тактику боя, устройство вооружения, материальную часть машин, осваивали навыки практического вождения и огневой подготовки. Огневые стрельбы проводились ежедневно. Тренировались много, устраивали выезды до Сольвычегодска, Котласа и Яренска.

Первый выпуск состоялся в декабре 1941 года.

По архивным данным, за период с сентября 1941 по июнь 1943 года Котласское военное аэросанное училище подготовило, сформировало и отправило на фронты Отечественной войны:

- зимой 1941–1942 гг. – 20 отдельных боевых аэросанных батальонов;

- зимой 1942–1943 гг. – 30 отдельных боевых аэросанных батальонов, 3 отдельных аэросанных роты и 3 отдельных аэросанных взвода.

За указанный период для аэросанных частей переподготовлено 1162 офицера, подготовлено 4594 младших командиров и рядовых аэросанных специалистов. Кроме того, в 1942 году училище подготовило и отправило на фронт 1000 водителей.

Аэросанные подразделения из Коряжмы воевали на Ленинградском, Волховском, Донском и 1-ом Бело-

русском фронте, участвовали во всех знаковых зимних сражениях войны, особо проявив себя на Дороге жизни, в Сталинградской битве, на Карельском фронте.

В летний период аэросанные воинские соединения расформировались, техника сдавалась на склады, личный состав направлялся для службы в другие воинские части и частично на переподготовку в Коряжму и Соликамск.

В последнюю военную зиму война переместилась в Европу, где снега было мало, и роль аэросаней снизилась. Войска оснащались новой танковой техникой, квалифицированных кадров не хватало. Поэтому приказом заместителя Народного комиссара обороны СССР Маршала Советского Союза А. М. Василевского № 0381 от 18 июня 1943 года Котласское военное училище было переформировано в Котласское танковое училище по профилю подготовки офицеров-командиров взводов легких танков Т-70. Курс – 1000 человек, поделенных на 2 батальона.



*Легкий танк Т-70*

По железной дороге в Коряжму поступали советские танки и трофейные «тигры», «пантеры», которые выставлялись около штаба и изучались курсантами. Приезжали сюда и участники жарких сражений, таких как, Сталинградская битва. Их беседы вселяли боевой дух, курсанты мечтали скорее попасть на фронт.

В ноябре 1943 года Котласскому танковому училищу вручено Красное Знамя с грамотой Президиума Верховного Совета Союза ССР 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 БТ и МВ КА».



*Самоходная артиллерийская  
установка СУ-76*

В мае 1944 года, в соответствии с директивой Генерального Штаба от 28 марта 1944 года, Котласское

училище самоходной артиллерии БТ и МВ КА передислоцировано в город Киев.



**Петров И. И.**

В феврале 1946 года начальником училища назначен генерал-майор танковых войск **Иван Иванович Петров** (1895-1979). Боевой офицер, талантливый, опытный военачальник, во время войны командовал 192-й танковой бригадой, был заместителем командующего танковыми войсками Первого Украинского фронта.

В июне 1947 года «Котласское училище самоходной артиллерии БТ и МВ» и «2-е Киевское Краснознаменное училище самоходной артиллерии им. М. В. Фрунзе» были объединены в «Киевское Краснознаменное объединенное училище самоходной артиллерии имени Михаила Васильевича Фрунзе».

С июня 1943 года по июнь 1947 года по танковому профилю и профилю самоходной артиллерии было подготовлено 1487 офицеров.

## **ОНИ ЗАЩИЩАЛИ РОДИНУ**

Великая Отечественная война – трагический период в русской истории. Она принесла множество потерь, разочарований и горя. Но, несмотря на это, наши деды и прадеды немислимыми усилиями сумели отстоять нашу Родину.

За героические подвиги в Великой Отечественной войне звания Героя Советского Союза удостоены свыше 11 тысяч человек. Среди них были и выпускники Котласского военного училища.



Губин К.Я.

Один из них – **Губин Константин Яковлевич**. Родом из Ярославской области в сентябре 1941 года был призван в Красную Армию. Как партийный работник, службу проходил политруком сначала артиллерийской батареи 85-го запасного зенитного полка, а затем минометной роты 793-го стрелкового полка 213-й стрелковой дивизии Средне-Азиатского военного округа.

В феврале 1942 года в составе полка убыл на пополнение 7-й армии Воронежского фронта. В 1943 году был направлен на переподготовку в военное училище. Как бывший тракторист и артиллерист, был зачислен в Котласское училище самоходной артиллерии. После окончания в 1944 году был направлен в город Горький (Нижний Новгород) командиром батареи СУ-76 12-й самоходной артиллерийской бригады 69-й армии 1-го Белорусского фронта, лейтенант. В июле 1944 года участвовал в наступлении в направлении городов Холм, Люблин, форсировании реки Западный Буг. В 1945 году принимал участие в Висло-Одерской наступательной операции. Во время прорыва обороны противника на западном берегу реки Висла, был тяжело ранен (впоследствии ампутирована нога). За этот бой

Губину было присвоено звание «старший лейтенант» и оформлено представление на присвоение звания Герой Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». В октябре 1945 года уволен как инвалид второй группы. Также награжден орденами «Красного Знамени», «Отечественной войны I степени» и медалями.

Командир батареи СУ-76 953-го легкого самоходного артиллерийского полка 5-й армии 3-го Белорусского фронта, старший лейтенант **Иван Игнатьевич Сизинцев** – выпускник Котласского танкового училища 1944 года.



Сизинцев И.И.

Вступил в ряды РККА в 1942 году. Сражался на Сталинградском, 3-м Белорусском фронтах. В должности командира батареи САУ участвовал в боях по освобождению Белоруссии, Литвы, разгроме фашистов в Восточной Пруссии

За мужество, проявленное в боях в Сталинградской битве, был награжден медалями: «За боевые заслуги» и «Оборону Сталинграда». При освобождении Белоруссии был тяжело ранен. Особо отличился при освобождении столицы Литвы – Вильнюса, где в ходе уличных боев 11-13 июля 1944 года, умело маневрируя, уничтожил несколько огневых точек и противотанковых орудий противника, чем обеспечил продвижение стрелковых подразделений. Со своей батареей в тылу врага захватил мост через реку Нерис, нанеся противнику



большой урон в живой силе и технике. Также участвовал в освобождении Восточной Пруссии.

За умелое руководство батареей, личное мужество и смелость, проявленные в боях под Витебском и в городе Вильнюс Иван Игнатьевич представлен к званию Героя Советского Союза и награжден орденом Красного Знамени.

Войну старший лейтенант Сизинцев закончил 5 мая 1945 года в освобожденном городе Пиллау (ныне – Балтийск, Калининградская область).



Справа – лейтенант  
Павел Станкус.  
Лето 1942 г.

Еще одним выпускником может гордиться Котласское военное аэросанное училище. Выходец из литовской крестьянской семьи майор **Павел Иосифович Станкус** начинал службу в рядах РККА в 1940 году на Дальнем Востоке. Осенью того же года стал курсантом Челябинской военной авиационной школы стрелков-бомбардиров. Началась война. Но стать летчиком Павлу Станкусу было не суждено. 15 сентября 1941 года он был переведен в Котласское военное училище.

Учеба пролетела быстро. В декабре 1941 года Павел сражается на Западном фронте в должности командира взвода 7-го отдельного аэросанного батальона. В 1942 году принимает участие в Ржевско-Вяземской операции, где за умелое, тактически грамотное командование взводом и ротой ему присваивают звание

«младший лейтенант». В районах городов Гжатска, Вязьмы и станции Дрогобуш ротой под командованием Станкуса уничтожено 5 пулеметов, 2 взвода пехот противника, взято в плен 20 гитлеровцев.

За время войны Павел Иосифович Станкус проявил себя дисциплинированным офицером. Награжден орденом Красной Звезды дважды, а также медалями «За Победу над Германией» и «За боевые заслуги».

Давно отгремели бои. Уходят один за другим ветераны. Но герои Великой Отечественной войны и их подвиги навечно останутся в памяти благодарных потомков.

## Литература

1. Вахтеров, А. В. Аэросанные части и подразделения Красной Армии / А. В. Вахеров // Война и оружие. Новые исследования и материалы : труды седьмой международной научно-практической конференции. Часть 2. – Санкт-Петербург : ВИМАИВиВС, 2016. – С. 3-25.

2. Евдокимов, Б. Как трофеи в Коряжму попали / Б. Евдокимов // Двинская правда. – 1991. – 21 июня. – С. 2.

3. Иванов, А. Совершенно секретно: лыжи, пулемет, мотор / А. Иванов // Литовский курьер. – 2010. – 22 апр.

4. Ноговицын, Владимир. В боях за Родину / В. Ноговицын // Коряжемский муниципальный вестник. – 2012. – 8 сент. – С. 3.

5. Ноговицын, Владимир. В годы войны в Коряжме располагалось военное аэросанное училище... / В. Ноговицын // Трудовая Коряжма. – 1999. – 11 нояб. – С. 5.

6. Ноговицын, Владимир. За Отчизну свою : Коряжма военная // Здравствуй, Коряжма! Исторический экскурс / В. Ноговицын. – Архангельск, 2010. – С. 35-39.

7. Ноговицын, Владимир. И танки наши быстры / В. Ноговицын // Коряжемский муниципальный вестник. – 2012. – 8 сент. – С. 3.

8. Ноговицын, Владимир. Когда была война... / В. Ноговицын // Трудовая Коряжма. – 2000. – 7 дек. – С. 4.

9. Ноговицын, В. Котласское военное аэросанное училище / В. Ноговицын // Не забывается такое никогда : сборник материалов краеведческих чтений к 55-летию Победы [г. Котлас, 15 апр. 2000 г.]. – Котлас, 2000. – С. 18-20.

10. Уткин, Евгений. Котласское аэросанное военное училище / Е. Уткин, Д. Пронина, Е. А. Байбородина // Двинские горизонты (исследования молодых летописцев Севера) : сборник материалов Малых Стефановских чтений в рамках котласских городских Ломоносовских чтений школьников [г. Котлас, 17 февраля 2007 г.]. – Котлас, 2008. – С. 86-91

## ПРОЕКТ «СНЕЖНАЯ КАВАЛЕРИЯ»

Бессмертен подвиг советского народа, солдата и труженика, в Великой Отечественной войне, священна память о героях и событиях тех страшных лет. Время неумолимо. С каждым годом все меньше и меньше остается ветеранов той ужасной войны.

Сегодняшнее молодое поколение обязательно должно знать о подвиге своих соотечественников, о героическом прошлом Родины, отдать дань памяти героям.

В преддверии юбилея Победы в Великой Отечественной войне в Коряжме кипит работа по созданию музея в память о действовавшем в годы войны Котласском аэросанном училище, которое располагалось в нашем городе.

Идея создания музея родилась тогда, когда летом 2018 года Андрей Котрехов, культорганизатор молодежно-культурного центра «Родина», занимаясь поисковой деятельностью рядом



со станцией Низовка, обнаружил множественные технические детали и части аэросаней, в том числе четыре лыжи.

В 2019 году сотрудники молодежного центра «Родина» заявили на областной

конкурс проектов патриотической направленности проект «Снежная кавалерия», рассчитанный на создание макета аэросаней, проведение ремонтных работ помещения музея, а также закупку необходимого оборудования. Одним из авторов проекта выступил Дмитрий Шастин, в то время занимавший должность специалиста по военно-патриотической работе с молодежью. Идея получила одобрение. Финансовую помощь для реализации проекта оказали: Архангельский центр «Патриот», благотворительный фонд «Илим - Гарант», Котласский химзавод. Средства пошли на изготовление модели, приобретение стройматериалов и оформление экспозиции. Сегодня музей практически готов к открытию. Изготовлена модель аэросаней в натуральную величину. Сварочные работы проводил один из участников проекта, индивидуальный предприниматель Алексей Ильин. Коряжемцам он известен как автор первой модели аэросаней, установленной на улице Набережной имени Н. Островского возле мемориального ансамбля, посвященного воинам –землякам, погибшим в годы Великой Отечественной войны.



В 2015 году, в дни празднования 70-летия Великой Победы, макет боевых аэросаней НКЛ-26 занял свое место на постаменте, рядом с Обелиском Славы.

Реализация этой идеи не была простой. Создавать макет пришлось по рисункам очевидцев событий и чертежам из Интернета.

А профессионально изготовил макет (в собственном гараже!) Алексей Ильин. В прошлом военный офицер, он, как оказалось, мастер на все руки. Кроме того, у него были хорошие помощники: Александр Протасов (тракторист), Виталий Кузьмин (сварщик), слесари Александр Осипов и Сергей Дейнега. Помощь в установке макета оказали работники МУП «Благоустройство» и ООО «Еврострой».

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

И вот, к 75-летнему юбилею Победы, родился проект «Снежная кавалерия», в основу которого положено создание музея аэросанного училища в Коряжме.

Реализуют проект сразу три муниципальных учреждения: «Молодежно–культурный центр «Родина»,

«Коряжемская централизованная библиотечная система» и «Коряжемский культурно-досуговый центр».

Энтузиастам МКЦ «Родина» помогали в поисковой работе 14 воспитанников детского дома-школы Коряжмы и 13 наставников, которых сдружил другой совместный социальный проект – «Дорога из жёлтого кирпича».



*Во время поисковых работ*

Летом 2019 года ребята вместе со взрослыми выезжали на место раскопок под станцией Низовка, где годом раньше были обнаружены остатки боевых машин.

Самая весомая находка энтузиастов – бронещит от аэросаней марки «НКЛ-26». Его вес около 50 килограммов. Обычно такой бронещит устанавливался спереди машины, чтобы защитить водителя от вражеских пуль и осколков снарядов. После летних экспедиций музейные экспонаты пополнились еще одной лыжиной и некоторыми деталями.



*Детали аэросаней, найденные на местах раскопок на станции Низовка*

На сегодняшний день работы по созданию макета боевой машины почти закончены, и сотрудники МКЦ «Родины» активно занимаются благоустройством помещения музея.



*Работа по созданию макета аэросаней*

Когда в СМИ вышла первая публикация о начале большой работы по проекту «Снежная кавалерия», жители Коржмы активно поддержали инициативу энту-



зиастов из МКЦ «Родина». Кто-то принес найденные когда-то запчасти аэросаней, помог с информацией из исторических справочников, а ветераны поделились воспоминаниями о том, где видели эти боевые машины. Например, очевидцы с Виледи утверждают, что после войны аэросани использовали в сельском хозяйстве, с их помощью развозили по населенным пунктам почту и разные грузы.

Работа по сбору сведений о деятельности аэросанного училища продолжается и сегодня. Вся информация, которую удастся собрать, обязательно будет использована в ходе реализации этого большого проекта.

Место под музей в память о Котласском военном аэросанном училище определено: он разместится рядом с центральной библиотекой, в бывшем гаражном боксе, на улице Космонавтов.



Этой зимой там проведена перепланировка, а сейчас, при участии волонтеров, полным ходом идет косметический ремонт помещений. В одном из них оборудуют учебный класс – подобие того, какой был в аэросанном училище.

«Мы планируем воссоздать в этом классе атмосферу военных лет, - пояснила директор МКЦ «Родина» Елена Яковлева. - Заказаны шесть деревянных школьных парт старого образца. На стену повесим грифельную доску. Сделаем витрины с подсветкой, где разместим наши уникальные экспонаты: то, что удалось поднять во время поисковых экспедиций». Кроме того, заказана военная амуниция, в которую планируется облачить манекенов-бойцов экипажа «Снежной кавалерии».

В главной музейной комнате рядом с макетом аэросаней будет сложен блиндаж, а стены украсят тематические граффити.



Реализация проекта проходит в два этапа: в 2019 году был изготовлен каркас модели аэросаней, а в 2020 году ведутся ремонтные работы и оформление музея.

Мы горды тем, что в юбилейный год Победы жители и гости города смогут поближе познакомиться с еще одной славной страницей истории родного края.

*Использованы фотографии со страницы сообщества «Музей Котласского аэросанного училища» в «ВКонтакте».*

## Литература

1. Дементьева, Наталья. «Снежная кавалерия»: история одного музея / Н. Дементьева // Коряжемский муниципальный вестник. – 2020. – 28 февр. (№ 8). – С. 4.
2. Иванова, Лариса. Аэросани демонтированы и отправлены на реставрацию / Л. Иванова // Трудовая Коряжма. – 2020. – 17 янв. (№ 2). - С. 4.
3. Иванова, Лариса. В болотах под Низовкой краеведы-поисковики нашли остатки «снежных танков» – боевых машин Великой Отечественной войны / Л. Иванова // Трудовая Коряжма. – 2018. – 28 дек. (№ 51). – С. 9.
4. Иванова, Лариса. «Снежная кавалерия» в действии / Л. Иванова // Трудовая Коряжма. – 2019. – 23 авг. (№ 33). – С. 7.
5. Иванова, Лариса. «Снежная кавалерия» в действии / Л. Иванова // Трудовая Коряжма. – 2020. – 28 февр. (№ 8). – С. 5.
6. Мошкова, Нина. Кому сказать спасибо за подарки к 9 Мая? / Н. Мошкова // Трудовая Коряжма. – 2015. – 19-25 июня. – С. 17.

7. Ноговицын, Владимир. Ах вы, сани, мои сани! Сани новые... / В. Ноговицын // Коряжеский муниципальный вестник. – 2015. – 15 мая. – С. 14.

8. Ноговицын, Владимир. Память о прошлом храня / В. Ноговицын // Ветеран Севера. – 2015. – 5 июня. – С. 1.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

## Приложение 1

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО.

экз. № 1

П Р И К А З  
НАРОДНОГО КОМИССАРА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР  
№ 0078  
29 августа 1941 года  
гор. Москва.

---

СОДЕРЖАНИЕ: О формировании Аэросанного Управления Главного Авто-Бронетанкового Управления Красной Армии и Военных училищ в гор. Котласе и Соликамске.

---

Во исполнение постановления Государственного Комитета Оборона № ПКО - 516сс от 19 августа 1941 года

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. К 5 сентября 1941 г. сформировать Аэросанное Управление ГАБТУ Красной Армии в составе:

1. Отдела подготовки командного и водительского состава.
2. Отдела заказов, приемки и снабжения.
3. Отдела опытных работ.
4. Отдела эксплуатации и ремонта.

II. Аэросанное Управление подчинить Начальнику Главного Авто-Бронетанкового Управления Красной Армии и именовать его 7-ое Управление ГАБТУ Красной Армии.

III. Начальником 7-го Управления ГАБТУ Красной Армии назначаю военинженера 1 ранга тов. СМЕРНОВА С.Ф.

IV. Для подготовки личного состава аэросанных частей к 15 сентября 1941 г. сформировать два военных училища численностью по 2000 человек переменного состава каждое, с подчинением их Начальнику ГАБТУ Красной Армии.

V. Училища именовать:

1. СОЛИКАМСКОЕ ВОЕННОЕ УЧИЛИЩЕ с дислокацией в гор. Соликамске.
2. КОТЛАСКОЕ ВОЕННОЕ УЧИЛИЩЕ с дислокацией в гор. Котласе.

VI. Соликамское Военное училище предназначить для подготовки следующего личного состава:

1. 1500 человек механиков-водителей десантных аэросаней.
2. 400 человек командиров частей и подразделений десантных аэросаней (курсы переподготовки).
3. 100 человек помощников командиров батальонов и рот по технической части (курсы переподготовки).

Всего 2000 человек.

УП. Котласское Военное Училище предназначить для подготовки следующего личного состава:

1. 1000 человек механиков-водителей боевых аэросаней
2. 740 человек командиров боевых аэросаней.
3. 260 человек командиров частей и подразделений боевых аэросаней (курсы переподготовки).

Всего 2000 человек.

УШ. Постоянным составом Военные училища укомплектовать в равной мере за счет авто-бронетанковых войск и военно-воздушных сил Красной Армии.

ИХ. Переменным составом укомплектовать:

1. Соликамское Военное училище -
  - а) батальоны курсантов механиков-водителей десантных аэросаней - шоферами, имеющими права вождения автомашин;
  - б) курсы переподготовки командиров десантных аэросаней командирами, окончившими авто-авиа-училища и курсы переподготовки авто-бронетанковых войск;

в) курсы переподготовки помощников командиров батальонов и рот по тех.части - авиатехниками, окончившими авиатехнические училища.

2. Котласское Военное училище -

а) батальоны курсантов механиков-водителей боевых аэросаней - шоферами, имеющими права вождения автомашин;

б) батальоны курсантов командиров боевых аэросаней - младшим командным составом авиационных, артиллерийских, пулевых и танковых частей;

в) курсы переподготовки командиров частей и подразделений командирами, окончившими авиационные, артиллерийские и броневые училища.

Х. Срок обучения и переподготовки установить два месяца. По окончании срока обучения механикам-водителям присвоить звание ст. сержант, а командирам боевых аэросаней - старшина.

ХИ. Занятия в училищах начать с 20 сентября 1941 года.

ХИИ. Начальнику Главного Политического Управления Красной Армии, Начальнику Управления Кадров НКВД к 10 сентября 1941 г. указать 7-ое Управление ГАБТУ Красной Армии, Котласское и Соликамское Военные училища командно-начальствующим составом.

ХИИИ. Начальнику Главного Управления Формирования и Укомплектования Войск Красной Армии укомплектовать училища переменным составом к 15 сентября 1941 года.

XIV. Начальнику ГАБТУ Красной Армии к 1 сентября 1941 г. разработать штаты и табеля 7-го Управления ГАБТУ Красной Армии и военных училищ и к 10 сентября 1941 г. разработать планы и программы подготовки начальствующего состава и курсантов Котласского и Соликамского Военных училищ.

XV. Начальникам Центральных довозствующих Управлений НКО обеспечить формируемые училища материальной частью, вооружением и имуществом, согласно табелей и штатов.

XVI. Военным Советам Архангельского и Уральского Военных Округов обеспечить училища жилыми и служебными помещениями.

XVII. Командующему ВВС Красной Армии Генерал-лейтенанту тов. ЖИГАРЕВУ передать в формируемые училища 200 аэросаней с личным составом, участвовавшим в составе аэросанных отрядов в войне с белофинами.

Аэросани передать комплектно со средствами заправки, запуска и подогрева.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ОБОРОНЫ  
СЮЗ С С С Р - И. СТАЛИН.

---

Верно: Начальник 2 отдела  
Канцелярии НКО

Полковой комиссар

*Михайлов*  
(Михайлов)

**Исторический формуляр Киевского высшего  
общевоинского командного училища**

секретно  
(при таємності)

Зберігати кост. років до \_\_\_\_\_ р.  
Ст. 39 (переліку)  
Інв. № 1915

**МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ**

Киевское высшее общевойсковое  
командное Краснознаменное училище  
им. М.В.Фрунзе  
(найменування військової частини, установи)

**СПРАВА № 5**


Исторический формуляр  
Киевского высшего общевойскового командного  
училища  
(найменування справи)

Архів	№ фонду	№ опису	№ спра-ви	№ коробки
	<u>341</u>	<u>5939с</u>	<u>1</u>	<u>12, 13</u>

Розпочато 7 декабря 1918 р.  
Закінчено 25 августа 1992 р.  
На 244 аркушах

Крім того, внутрішній опис на \_\_\_\_\_ аркушах і додатків  
до справи на \_\_\_\_\_ аркушах.

Відео: Зберігач фондів Мешіф М.Р. Давиденко



Друкарня видавництва «Варта». Зам. 3727-94 р.



Копия.

КРАТКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА  
на Котласское училище самоходной артиллерии  
БТ и МВ КА  
( сентябрь месяц 1941г.-Июнь м-ц 1947г.)

1. В сентябре месяце 1941 года в поселке Коряжма, 43 км. восточнее города Котлас (Архангельская область), было сформировано Котласское военное училище, которое с сентября месяца 1941г. по 18 июня 1943 г. готовило младших командиров - специалистов и переподготавливало командно-технический состав для аэросанных частей.

Номеров документов, на основании которых было сформировано училище, не имеется.

Начальником училища назначен Генерал-майор танковых войск ПОЛИКАРПОВ Александр Георгиевич (приказ Заместителя Народного Комиссара Обороны СССР №143620с от 3.9.41г.

За указанный период училище подготовило, сформировало и отправило на фронты Отечественной войны:

- в зиму 1941-1942гг. - 20 отдельных боевых аэросанных батальонов (приказ Зам.НКО СССР №68сс от 20.11.41г.)

- в зиму 1942-1943гг. - 30 отдельных боевых аэросанных батальонов, 3 отдельных аэросанных роты и 3 отдельных аэросанных взвода (приказ 7 Управления ГАБТУ КА №0937 от 10.11.42г.)

Кроме того, в 1942 году училище подготовило и отправило на фронт 1000 человек шоферов (подготовка велась на специально сформированных при училище курсах шоферов).

2. 18 июня 1943 года, в соответствии с приказом Заместителя Народного Комиссара Обороны СССР Маршала Советского Союза тов. ВАСИЛЕВСКОГО за №0381 от 18.6.1943 года, Котласское военное училище переформировано в Котласское танковое училище по профилю подготовки офицеров-командиров взводов Т-70.

В ноябре месяце 1943 года Котласскому танковому училищу вручено КРАСНОЕ ЗНАМЯ с грамотой Президиума Верховного Совета Союза ССР от 5 ноября 1943 года.

3. 1 апреля 1944 года, в соответствии с директивой Генерального штаба Красной Армии за №Орг/3/30667с от 17.3.44г., училище переведено на профиль подготовки командиров взводов самоходной артиллерии СУ-76 с присвоением училищу наименования "Котласское училище самоходной артиллерии БТ и МВ КА".

4. В мае месяце 1944 года, в соответствии с директивой Генерального штаба Красной Армии №ОРГ/7/7041 от 28.3.44г., Котласское училище самоходной артиллерии БТ и МВ КА передислоцировано в город КИЕВ.

5. В феврале месяце 1946 года начальник училища Генерал-майор танковых войск ПОЛИКАРПОВ А.Г. убит к новому месту службы.

Начальником училища назначен Генерал-лейтенант танковых войск ПЕТРОВ Иван Иванович (приказ Командующего войсками КВО №31 от 31.1.1946г.).

6. В соответствии с планом Управления Военно-учебных заведений Бронетанковых и Механизированных войск Вооруженных Сил по подготовке кадров для Бронетанковых и Механизированных войск, с 25 февраля 1946

училище переведено на профиль подготовки командиров взводов танковых самоходных установок ЗСУ-37, с оставлением училищу прежнего наименования (Котласское училище самоходной артиллерии БТ и МВ КА).

7. В соответствии с директивой Заместителя Начальника Генерального штаба Вооруженных Сил № Орг/10/248621 от 01.04.47г., при училище созданы курсы переподготовки младшего офицерского состава, получившего в годы Отечественной войны краткосрочную подготовку. Количество переподготавливаемого состава - 100 человек. Профиль - командиры взводов самоходной артиллерии ЗСУ-37 ( в последующем переподготовка велась и произведен выпуск по профилю командиров взводов самоходной артиллерии СУ-76) . Срок обучения - 1 год.

8. В соответствии с директивой Начальника Управления военно-учебных Заведений Бронетанковых и Механизированных войск Вооруженных Сил № 842409с от 20.3.47г., училище с 10 апреля 1947 года переведено на профиль подготовки командиров взводов самоходных установок СУ-76.

9. В соответствии с директивой Генерального штаба Вооруженных Сил Союза ССР № Орг/1/470715 от 28.5.47г. Котласское училище самоходной артиллерии БТ и МВ КА и 2-е Киевское Краснознаменное училище самоходной артиллерии имени Михаила Васильевича Фрунзе в июне месяце 1947 года объединены в одно училище, которому приказом Командующего Бронетанковыми и Механизированными Войсками Вооруженных Сил Союза ССР № 080 от 31.5.47г. присвоено наименование - "КИЕВСКОЕ КРАСНОЗНАМЕННОЕ ОБЪЕДИНЕННОЕ УЧИЛИЩЕ САМОХОДНОЙ АРТИЛЛЕРИИ имени МИХАИЛА ВАСИЛЬЕВИЧА ФРУНЗЕ".

В связи с объединением, Киевское Краснознаменное Объединенное училище самоходной артиллерии имени М.В.

Броне стало иметь два Красных Знамени: "Котласское танковое училище" и "2-е Киевское училище самоходной артиллерии", из которых первое подлежит сдаче в Центральный музей Советской Армии ( директива Главного штаба Сухопутных войск ВУК/З/320415с от 27.12.48г.).

10. За период своего существования, с сентября месяца 1941 года по июнь месяц 1947 года, в Котласском училище подготовлено и выпущено для частей Советской Армии:

а) с сентября 1941 года по июнь 1943 года по аэросанному профилю -

- переподготовлено офицеров для аэросанных частей - 1162 человека;

- подготовлено младших командиров и рядовых - специалистов для аэросанных частей - 4594 человека;

- подготовлено шоферов - 1000 человек.

б) с июня 1943 года по июнь 1947 года по танковому профилю и профилю самоходной артиллерии подготовлено офицерского состава - 1487 человек.

11. В боевых действиях Котласское училище самоходной артиллерии БТ и МВ КА не участвовало. В боевых действиях на фронтах Отечественной войны принимали участие сформированные училищем отдельные боевые аэросанные батальоны: в зиму 1941-42гг. - 20 батальонов, в зиму 1942-43гг. - 30 батальонов.

12. Боевых наград и отличий Котласское училище самоходной артиллерии БТ и МВ КА не имеет.

ПРИМЕЧАНИЕ: Краткая историческая справка

составлена к Красному Знамени "Котлас-  
ское танковое училище", сдаваемому в  
Центральный музей Советской Армии, город  
Москва.

М  
П  
п.п. НАЧАЛЬНИК КИЕВСКОГО КРАСНОЗНАМЕННОГО  
ОБЪЕДИНЕННОГО УЧИЛИЩА САМОХОДНОЙ АРТИЛЛЕРИИ  
имени М.В. ФРУНЗЕ  
ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ ТАНКОВЫХ ВОЙСК  
( П Е Т Р О В )

20 мая 1949 года

КОПИЯ ВЕРНА: НАЧАЛЬНИК СТРОЕВОГО ОТДЕЛА КИЕВСКОГО  
КРАСНОЗНАМЕННОГО ОБЪЕДИНЕННОГО УЧИЛИ-  
ЩА САМОХОДНОЙ АРТИЛЛЕРИИ имени М.В.  
Ф Р У Н З Е

КАПИТАН (ЮРЧУК)

" 7 " апреля 1952 года

