



Летящие в снегах

Боевое использование аэросаней в 1905-1940 гг.

Этой статьей начинается цикл материалов об истории боевого применения аэросаней в России и СССР.

Кириндас А.М.

1905-1922 гг.

Среди множества технических новинок, появившихся в начале XX в., были и «сани для передвижения по снегу», созданные в 1904 г. инженером С.С.Неждановским. Новое транспортное средство представляло собой легкие каркасные сани, на которые устанавливался двигатель внутреннего сгорания с воздушным винтом. Географические и климатические условия России открывали для применения новинки широчайшие перспективы.

В течение следующих лет различными организациями и энтузиастами в инициативном порядке было построено значительное количество образцов «лыжных автомобилей», но лишь с началом войны появилось их серийное производство.

С 5 сентября 1915 г. автомобильный отдел Всероссийского Земского союза (ВЗС) начал организацию собственного автозавода в Москве. Среди прочей продукции завод, руководимый инженером Н.Р.Бриллингом, начал изготовление аэросаней А.С.Кузина, отличавшихся впервые примененным в мировой практике несущим деревянным кузовом. Удачное соотношение мощности двигателя и веса конструкции позволило достичь на испытаниях скорости более 80 км/час.

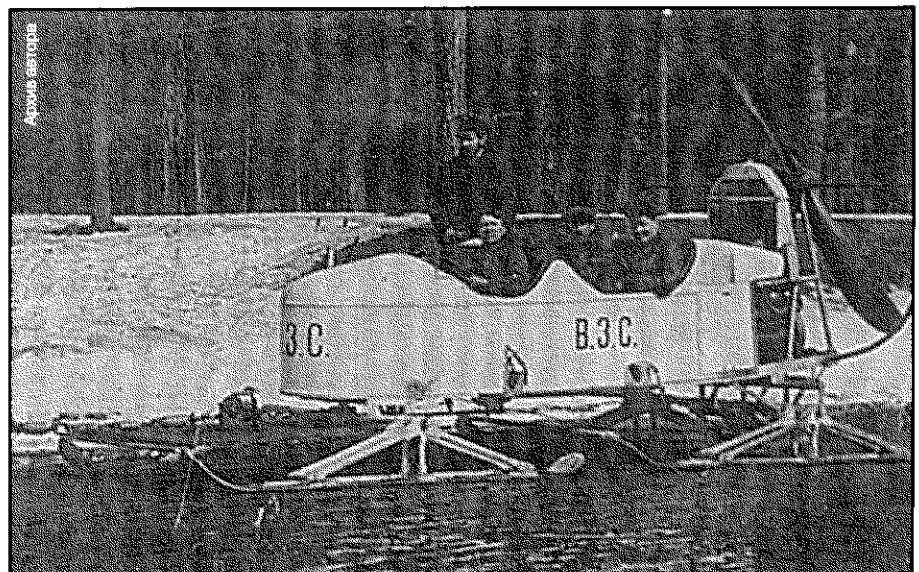
С началом производства руководству предприятия пришлось решать значительное количество разноплановых проблем. Так, для работы требовались высококвалифицированные слесари, медники, столяры, токари, сварщики, фрезеровщики, маляры, обойщики и лакировщики, найти которых в условиях военного времени было затруднительно, поэтому «создать необходимый кадр рабочих» на предприятии не удалось. В силу особенностей архитектуры заводского здания собранные и готовые в отправке аэросани приходилось спускать из окна сборочного производства на землю с высоты третьего этажа. Финансовая деятельность предприятия также была затруднена, так как не удалось составить калькуляцию ни на постройку, ни на ремонт саней.

Сани ВЗС строили в трех-, четырех- и пятиместном (разведывательный, связной и санитарный соответственно) вариантах; на готовое изделие по обоим бортам симметрично наносился заводской (серийный) номер и аббревиатура «ВЗС». Всего к 1917 г. план выпуска составлял 25 штук; на постройку одного экземпляра уходило два месяца. С начала производства было построено более 25 единиц, переданных в войска и хорошо зарекомендовавших себя на поле боя.

Бурные события Октябрьского переворота 1917 г. прервали процесс постройки аэросаней, и вновь к нему вернулись лишь в 1919 г., когда инженеры Н.Р.Брил-



Экземпляры аэросаней ВЗС на испытаниях в 1915-1917 гг.



линг и А.С.Кузин предложили свои услуги военному ведомству Советской России. Идея применения аэросаней на военной службе была воспринята очень благожелательно. Военные постановили испытать аэросани системы Бриллинга-Кузина и в случае положительного результата запустить в серию. Председатель Чрезвычайного комитета снабжения А.И.Рыков указывал на необходимость принять все меры к скорейшему началу сборки аэросаней, «так как сани эти весьма важны для

зимней связи штабов армий наших фронтов. Ввиду того, что моторы и многие детали саней имеются налицо, предлагается ГУ ВВФ в самое ближайшее время произвести выпуск аэросаней и предоставить их в распоряжение Предреввоенсовета г. Троцкого и Главкома т. Вацетиса для распределения по фронтам».

После испытаний было принято решение строить сани серийно на заводе «Дукс», поэтому Главное правление авиационных заводов, в чьем ведении

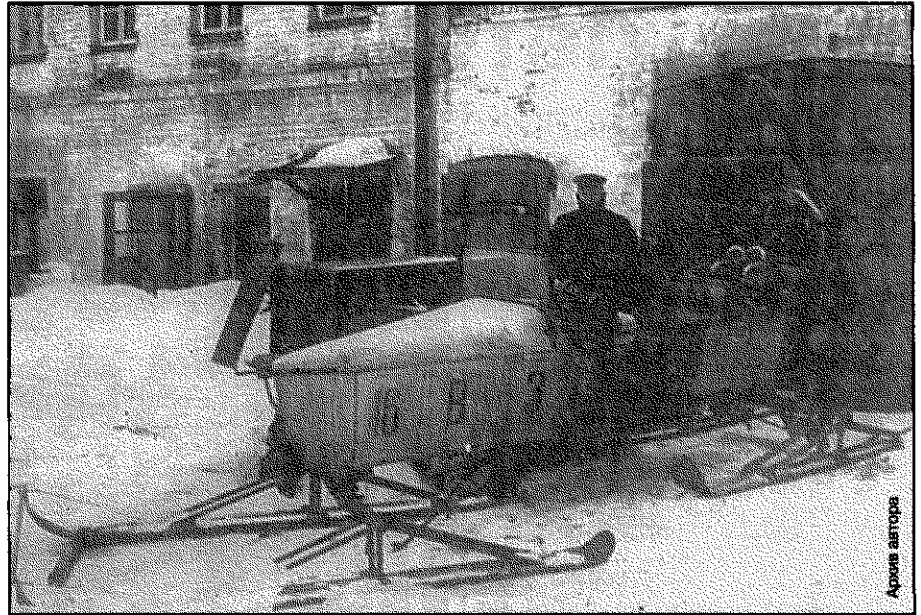


находился этот завод, 28 января 1919 г. постановило: «Предложить заводоуправлению «Дукса» войти в непосредственные личные сношения с инженером Бриллином для выяснения технической стороны вопроса и сообщить: имеются ли материалы; в какие сроки и в каком количестве может быть выполнен заказ; не помешает ли это производству аэропланов».

Вскоре несколько аэросаней были собраны, но возникла непредвиденная задержка с топливом. Бензин необходимого качества в условиях гражданской войны и значительной промышленной разрухи достать было практически невозможно, в силу чего пришлось снимать и переделывать моторы под низкооктановую бензиновую смесь. Но даже эта смесь поступала нерегулярно и в малом количестве, и в результате с весны до осени 1919 г. работы практически не велись.

Новый виток в создании «лыжных автомобилей» начался в ноябре, когда была образована «Компас» – межведомственная комиссия по постройке аэросаней, в которую вошли 38 человек, в том числе: Н.Р.Бриллиг (председатель), Д.К.Карельских, А.С.Кузин, Е.А.Чудаков, М.П.Петров, А.А.Розенфельд, Б.С.Стечкин, М.К.Кристи, К.А.Бункин, А.А.Архангельский и другие. В непосредственном ведении комиссии находились 1-я и 2-я Бутырские мастерские, фабрика «Игорь», завод «Дукс» и лаборатория ЦАГИ.

Все производственные мощности, в силу своей специфики выполняли различные задачи. 1-я Бутырская мастерская имела небольшую и малоприспособленную для работ площадку, на которой осуществлялась лишь сборка корпусов. 2-я Бутырская мастерская была значительно больше по площади и лучше оснащена оборудованием. Она позволяла производить одновременную полную сборку 10-12 аппаратов. Фабрика «Игорь» занималась заготовкой и распиловкой дерева, а также производством деревянных и фанерных



Аэросани ВЗС, за рулем сидит А.С.Кузин, стоит А.А.Архангельский. 1917 г.

деталей корпуса и обшивки. Мощности завода «Дукс» использовались для изготовления лыж и их деталей. В лаборатории ЦАГИ, а точнее, на входившем в ее состав аэротехническом заводе, собирались воздушные винты.

Сани выпуска 1919-1920 гг. комплектовались моторами «Холл-Скотт» и получили название «БеКа ХС» (Бриллинга-Кузина с мотором «Холл-Скотт»). Конструкция «БеКа» была аналогична ВЗС, но с применением ряда усовершенствований.

8 апреля 1920 г. «Компас» была реорганизована, теперь ей были поручены все экспериментальные работы по зимним транспортным средствам. Штат ее резко увеличился, что, однако, не сказалось на изготовлении продукции: к концу мая было выпущено всего 9 саней.

Летом был разработан новый образец, на который предполагалось ставить моторы «Рено» и «Бенц». Названные «БеКа РБ», эти сани отличались от «БеКа ХС» оригинальными горизонтальными амортизаторами задних лыж. Кроме того, аэросани «БеКа РБ» должны были получить штатное пулеметное вооружение.

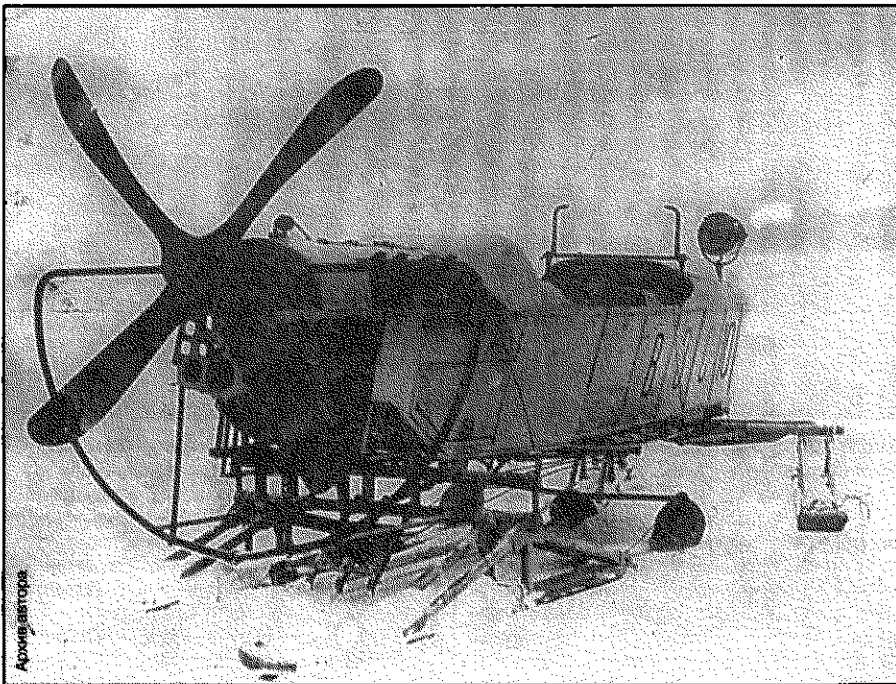
Однако, как и в случае с санями ВЗС, технические и финансовые проблемы вновь задержали программу создания отечественных снегоходов. Лишь в конце года были собраны несколько экземпляров и составлена программа их комплексных испытаний. Причем уже тогда «Компас» получала большое количество требований от войск на аэросани любой модификации – столь велика была необходимость в них.

Однако, с получением требуемых аппаратов пришлось повременить.

28 февраля 1921 г. в Кронштадте начались стихийные выступления, вылившиеся через несколько дней в восстание против советской власти. Попытки принудить восставших к капитуляции путем переговоров ни к чему не привели, и 8 марта начался штурм крепости. Попытка сломить гарнизон лобовой атакой была отражена, и штурм закончился неудачей. Новые наступательные действия готовились гораздо серьезнее: подтягивались верные советской власти подкрепления, запрашивалась дополнительная артиллерийская и воздушная поддержка.

К этому времени в Петроград прибыл аэросанный отряд, оснащенный в основном санями «БеКа РБ» с пулеметным вооружением. Аппараты были выкрашены цинковыми белилами, а водителями выступали сотрудники «Компас», получившие красноармейскую форму.

Наступление началось утром 27 марта. Непосредственно в штурме крепости участвовали 3 аэросани, которым теоретически надлежало поддерживать наступающую пехоту пулеметным огнем, а практически – отвлекать огонь крепостных орудий на себя. В бою 2 машины погибли, провалившись в полыни, образо-



Серийный образец аэросаней ВЗС



вавшиеся от разрывов снарядов. Оставшиеся аэросани первыми во главе атакующих ворвались в осажденный город, в связи с чем (согласно мемуарной литературе и публикациям 1920-х гг.) экипаж был награжден орденами Красного Знамени*.

После окончания боевых действий имевшиеся в наличии сани «БеКа» были переданы в различные армейские части для использования в качестве служебных и транспортных средств.

1922-1940 гг.

С 1922 г. по 1924 г. «Компасом» было спроектировано, построено и испытано в пробегах или опытной эксплуатации несколько моделей аэросаней. После выработки спецификации для «валового производства» комиссия была ликвидирована как выполнившая свою задачу.

Дальнейшие работы по созданию аэросаней проводились различными государственными организациями, в первую очередь ЦАГИ и НАМИ.

В 1929 г. для нужд военно-воздушных сил страны был разработан штат, согласно которому отдельные категории авиационных частей должны были комплектоваться аэросанями. Из представленных вариантов саней лишь два соответствовали требованиям: НАМИ-6 и ЦАГИ-4. Каждый образец имел свои достоинства: сани НАМИ имели смешанную, преимущественно деревянную, конструкцию и стоили в производстве дешевле; сани ЦАГИ изготавливались из более прочного и легкого гофрированного дюралюминия, но стоили дороже. Тем не менее именно последняя модель пошла в массовое производство. Это объяснялось тем, что отечественная авиапромышленность переходила на использование «крылатого металла» в самолетостроении, и изготовление аэросаней позволяло освоить необходимые технологические процессы, что при сиюминутных затратах с лихвой окупалось в последствии. Аэросани ЦАГИ-4 были приняты к производству сразу на нескольких заводах – Кольчугинском, московском №22, ленинградском имени Марти, а также в фабрично-заводском училище при ЦАГИ. Из-за использования различных технических мощностей и силовых установок (импортные «Люцифер» и «Сальмсон», отечественный М-11) готовые изделия этих предприятий несколько различались внешне.

Значительное усиление индустриальной мощи государства с начала 1930-х гг. среди прочих задач обозначило необходимость всестороннего освоения Севера. Колоссальные просторы этого региона, изобилующие водными артериями, идеально подходили для использования летом глассеров, а в зимний период – аэросаней. Специально для разработки подобной техники осенью 1931 г. при СНИИ ГВФ был организован отдел строительства глассеров и аэросаней (ОСГА) под руководством Н.М. Андреева.

Первой серийной машиной ОСГА стал глассер ОСГА-1, который использовался на Москве-реке, Аму-Дарье, других вод-

* Официальных документов, подтверждающих этот факт, не обнаружено.



А.С.Кузин за рулем аэросаней. Москва, начало 1921 г.

ных артериях. Далее появились аэросани ОСГА-2 на 12 пассажиров, двухместные ОСГА-4, шестиместные глассеры ОСГА-3 и ОСГА-5. Как зимнее дополнение ОСГА-5 были созданы аэросани ОСГА-6.

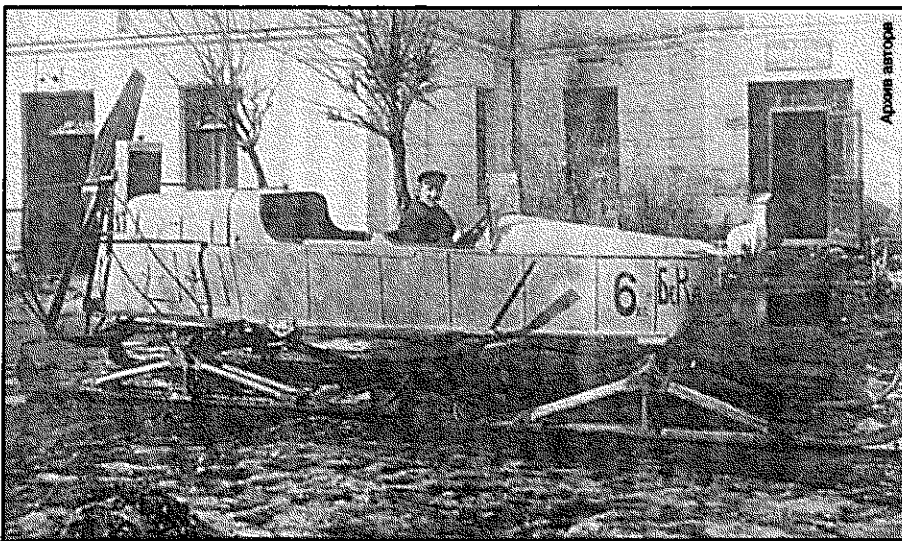
Эти сани явились типичным образцом инициативной разработки. Из-за отсутствия качественных чертежей многие детали подгонялись на месте при сборке, но несмотря на это опытный вариант ОСГА получился удачным. Особенно следует отметить обтекаемый капот, под которым на отдельной выносной раме монтировалась винто-моторная группа. Такая конструкция обеспечивала равномерное охлаждение двигателя и облегчала регламентные и ремонтные работы.

Опытный образец ОСГА-6 совершил пробег до Смоленска, а по возвращении сани были представлены публично на Всесоюзном смотре аэросаней, устроенном в феврале 1933 г. В рамках смотра 1 марта прошли испытания аэросаней, в том числе и ОСГА-6. При нагрузке в 6 человек

аэросани разогнались по целинному снегу, укрывшему заледенелую Москву-реку, до 72 км/ч, что было признано хорошим результатом.

По результатам пробега и испытаний было принято решение построить к предстоящему зимнему сезону «не менее трех ОСГА-6». Столь малый объем выпуска объяснялся тем, что производство являло собой «холодный барак с дырявой крышей и недостаточной площадью». За этими тремя машинами после реорганизации производства и внесения некоторых изменений в конструкцию последовала партия серийных ОСГА-6.

Каркас корпуса серийного образца состоял из 11 шпангоутов и 6 стрингеров, к которым снаружи и изнутри на клею и гвоздях крепили панели из авиационной фанеры. Корпус устанавливался на три деревянные лыжи; интересно, что в носке передней имелось крепление для флажка или вымпела. В задних лыжах находился пружинный тормозной механизм, при



Аэросани «БеКа ХС». Весна 1920 г.



задействовании которого из закрепленных на каркасе лыжи трубок выдвигались стержни, которые, зарываясь в снег, тормозили сани. В силовой набор корпуса было включено полукруглое основание под турель пулемета. Военные ОСГА-6 еще на заводе комплектовались турелью, для чего в крыше вырезался люк. На гражданских машинах основание под турель зашивалось фанерой. В походном положении пулеметная турель накрывалась брезентовым чехлом.

Реорганизация завода позволила ОСГА к концу года сдать потребителям (Наркомату связи, РККА, ОГПУ и отдельным организациям, например, Якутсовнарком) 19 аэросаней и 23 глиссера. Продукция ОСГА внесла большой вклад в освоение удаленных регионов, и это нашло свое отражение даже в местной геральдике. Так, на гербе города Остяко-Вогульск (Ханты-Мансийск) было помещено изображение аэросаней ОСГА-6!

Готовые изделия окрашивались в зависимости от их будущей принадлежности. Общим правилом являлось окрашивание металлических деталей в черный цвет, а ограждения воздушного винта – в красный. Корпуса военных аэросаней покрывали белой нитрокраской. Гражданские аппараты изначально также красили в белый цвет с последующим нанесением полос синего и красного цветов. Позднее вместо белой стали использовать краску серо-голубого цвета. По обоим бортам симметрично, обычно черным цветом, наносили надписи о принадлежности.

Наличие надписи на борту еще не гарантировало своевременного поступления их к заказчику. Всколыхнувшая всю страну и получившая международный резонанс эпопея парохода «Челюскин» вызвала к жизни самые неординарные планы спасения терпящих бедствие.

Так, 16 февраля 1934 г. Н.М. Андреев в письме председателю комиссии по спасению челюскинцев В.В. Куйбышеву пи-

сал: «Настоящим доводим до Вашего сведения, что по разнарядке Наркомсвязи направлены в Восточную Сибирь 5 шестиместных аэросаней ОСГА-6. Как известно, аэросани ОСГА-2 с большим успехом эксплуатировались во время экспедиции ледокола «Красин» на Новую Землю.

Обращаем Ваше внимание на возможность использования посланных в Сибирь аэросаней ОСГА-6, обладающих полезной грузоподъемностью 300 кг при дальности расстояния в 300 км. Скорость (средняя) аэросаней – 50 км/ч».

В результате этого и иных аналогичных по содержанию обращений в район спасательной операции были оперативно переброшены несколько аэросаней, принадлежавших Уралэнерго и Наркомату связи. Однако со спасением челюскинцев и их вывозом на Большую землю успешно справились летчики, а на долю аэросаней отряда выпала перевозка грузов в интересах спасательной авиации.

10 мая, ввиду окончания спасательной эпопеи, СНК постановил «все тракторы, аэросани, радиоустановки, моторы к ним со всем оборудованием и запасными частями, равно как авиационные моторы, весь запас бензина, смазочного материала и тары по описи сдать представителям Главного управления Северного морского пути на базах и радиостанциях, находящихся на Чукотке». Так аэросани с надписями «Уралэнерго» и «Наркомсвязи» и ос-тались в Заполярье, продолжая трудиться почти в неизменном виде и во время Великой Отечественной войны.

С 1934 г. начался массовый выпуск ОСГА-6, достигший 100 штук в год. Аэросани постоянно модернизировались, поэтому вскоре в их названиях для отличия от первых образцов стали указывать год изготовления. Так появились ОСГА-6/34 и ОСГА-6/35.

Технические возможности отдела уже мало подходили для обширной производственной программы, и в мае 1935 г. со-

стоялся переезд на новое место, где было организовано полноценное производство. Завод еще не раз переезжал, попутно меняя названия – то Глиссерный, то Экспериментальный, то №41. В связи с переименованием учреждения, аэросани так же поменяли название на НКЛ-6 (НКЛ – Народный комиссариат лесной промышленности, в чьем ведении находился завод). Кроме смены названия был проведен ряд модернизаций, после чего появились сани НКЛ-6/35 и НКЛ-6/36. Последний вариант комплектовался металлическими лыжами, значительно более стойкими к деформациям.

В войсковых частях и гражданских организациях, на балансе которых находились аэросани ранних выпусков, по мере износа деревянных лыж их также заменяли металлическими.

Замена лыж стала последней модернизацией модели НКЛ-6. На смену ей в 1937 г. пришла модель НКЛ-16. Новый аппарат отличался увеличенным до 13 числом шпангоутов, фарой на носу и двигателем, снабженным стартером. В целях упрощения и удешевления работ ставился воздушный винт от самолета У-2. Предсерийный образец на испытаниях показал максимальную скорость в 100 км/ч и эксплуатационную – 35 км/ч.

В том же году Глиссерному заводу передали производственную территорию в Дмитровском районе. Завод оперативно освоил новые площади и развернул на них производство аэросаней НКЛ-16, глиссеров и катеров. Близость завода к Речному вокзалу обусловила регулярное присутствие аэросаней на ежегодных празднованиях дня рождения РККА.

Серийно строившиеся модели НКЛ-16/37 и НКЛ-16/39 отличала некоторая упрощенность внешнего вида, например ограждения воздушного винта и контуров окон. Это было связано как с тенденцией к удешевлению производства, так и с резким ростом выпуска аэросаней.



Группа аэросаней ОСГА-6 во дворе отдела строительства глиссеров и аэросаней СНИИ ГВФ. На военных санях видны зачехленные пулеметные турели



СОВЕТСКО-ФИНСКАЯ ВОЙНА

С началом войны с Финляндией согласно телеграмме начальника Генерального штаба Шапошникова с 23 декабря 1939 г. под руководством военинженера 1-го ранга Смирнова началось формирование аэросанных отрядов.

Об атмосфере, в которой происходило это формирование, говорит один из подписанных им документов: «Доносу, что формирование 7-го отряда аэросаней происходит недопустимо медленно. Пошел второй месяц с начала формирования отряда, но аэросаней (их нужно 22 штуки) до сих пор не поступало и нет сведений, когда и откуда эти аэросани поступят. Неоднократные обращения в отдел тыла ВВС и в штаб ЛВО никаких результатов не дали. Если и дальше будет продолжаться такой темп укомплектования, то вообще отпадет вопрос целесообразности формирования 7-го аэросанного отряда. Основания к этому следующие: к 30 января отряд не имеет материальной части (а тянется уже второй месяц формирования), имеет некомплект в личном составе 10 человек (5 водителей, 5 механиков). Если в лучшем случае из Москвы отправят сани в первую пятидневку февраля, то по опыту с 8-м и 9-м отрядами они придут в Ленинград через 12-15 дней, т.е. 17-20 февраля. Для приведения в боевое состояние саней отряда потребуется еще пятидневка, так что при всех хороших условиях отряд сможет укомплектоваться к концу февраля, т.е. тогда, когда работа на аэросанях будет в силу наступления оттепелей затруднена, а если сроки будут затягиваться еще, то отряд сформируется тогда, когда его уже нельзя будет использовать вообще.»

Несмотря на многочисленные трудности, к весне 1940 г. на советско-финском фронте были сформированы 7-й, 8-й, 9-й и 14-й аэросанные отряды. Их укомплектовали санями ОСГА-6, НКЛ-6 и НКЛ-16, собранными из войсковых частей Ленинградского военного округа и прибывшими с завода. Основными задачами этих отрядов были разведка, патрулирование и противодиверсионные разведгруппам финской армии, эвакуация раненых, подвоз боепитания и продовольствия, обеспечение связи.

Сформированные первыми 8-й и 9-й отряды первыми же вступили в боестолкновения с финнами, уничтожив в первых числах февраля 1940 г. в районе Койвисто двое финских аэросаней. Однако 9 февраля командующий 15-й армией приказал аэросаням 8-го отряда проследовать днем из Питкяранту в Корку. Маршрут движения находился под прицельным огнем неприятеля, но резонные возражения командира отряда Дудника приняты во внимание не были. При выполнении приказа финской артиллерией были подбиты 6 аэросаней, при этом 6 человек были убиты или взяты в плен.

Аэросани неоднократно выезжали на спасение экипажей сбитых самолетов. В частности, 8-м отрядом были спасены летчики из 18-го, 39-го, 45-го скоростных бомбардировочных и 49-го истребительного авиационных полков.

Очередная встреча 2 марта аэросаней 8-го отряда, возвращавшихся из разведки,



Группа военнослужащих на аэросанях ЦАГИ-4.

с шестеркой бомбардировщиков 45-го скоростного бомбардировочного авиаполка окончилась трагически. Приняв советские аэросани за неприятельские, летчики обстреляли их из пулеметов, уничтожив одну машину.

Боевое использование саней выявило как организационные, так и конструктивные недостатки, негативно отразившиеся на деятельности аэросанных отрядов в целом. Так, командир 9-го отряда докладывал: «Отряду не ставятся конкретные задачи со стороны штаба 3-го корпуса, их приходится узнавать через второстепенных лиц. Отряд предоставлен сам себе, а отсюда и его использование проходит не с полной отдачей, какую он мог бы дать в целом. Имеющаяся матчасть по своей конструкции слаба, введено много усилений и добавлений к отдельным деталям, что отнимает много времени у личного состава, так как отряд согласно штатов ни походных мастерских, ни тыла не имеет.»

7-й и 14-й отряды включились в боевую работу лишь с 1 марта, имея в строю 38 аэросаней. Они «произвели очистку островов Пий-Туппуран, Тейкарны-саари, а также с материка из Виланиеми и Хейнлахти, от нескольких сот раненых бойцов Красной Армии, эвакуируя их в госпитальную базу». Также сани применялись для связи штаба 28-го стрелкового корпуса с передовыми наступающими частями и для заброски разведывательных групп в тыл противника.

Интересные воспоминания о совместных действиях аэросаней и лыжников-разведчиков Ладожской флотилии оставил непосредственный участник событий капитан-лейтенант Салагин.

«Первой задачей лыжников являлась охрана базы флотилии от диверсионных групп противника. В начале зимы финны часто по озеру пробирались к нам на берег. Придут группой в 5-10 человек, сбрасывают мин, нападут на какую-либо машину и снова скроются в темноте ночи. Для подавления диверсионной деятельности белофиннов наши лыжники начали совершать дальние рейды в тыл противника. Специалистов по финским тылам

было у нас в отряде четверо – майор Наволоцкий, политрук Лапин, младший лейтенант Ольковский и я. Не проходило суток, чтобы мы днем на аэросанях или ночью на лыжах не сходили в «гости». Ночные броски иногда доходили до 30-40 км. К рассвету лыжники возвращались.»

Дневная разведка боем выглядела так: «В сосновой роще, где расположился аэросанный отряд, идут последние приготовления к очередному рейсу в неприятельский тыл. Принято горючее, прогреты моторы. Получив последние указания, выходим с майором Наволоцким из штаба. – По местам! Заводи моторы! – раздаётся команда. Аэросани, осторожно маневрируя между соснами, выходят на ледяной простор Ладожского озера. На передних санях Наволоцкий, пулеметчик и я. Обязанности у нас строго разграничены. Наволоцкий управляет аэросанями, я наблюдаю за озером, берегом и воздухом. Пулеметчик – у пулемета. Еще до подхода к линии фронта замечаю на берегу несколько ярких вспышек, клубы дыма. На нашем пути поднимаются вверх столбы воды и осколки льда. Это стреляет вражеская батарея. За последнее время она стала очень внимательна и каждый раз встречает нас снарядами. Увеличивая ход и делая зигзаги мы быстро выходим из под огня. Сегодня нас интересует другой пункт. Нужно узнать места дотов и батарей. На север идем далеко от берега, чтобы сначала показать себя, но перед островом делаем поворот влево, подходим к берегу и ложимся на обратный курс.

Стоя в кабине и приложив к глазам бинокль, стараюсь как можно дальше посмотреть глубину прибрежного леса. На берегу – ни души, не слышно ни одного выстрела. Кажется, что берег мертв, что на нем нет ни одного человека. Но мы знаем, что там сотни и тысячи людей, что нас видят, что за нами следят, и то, что не стреляют – самое неприятное. Вскоре все стало ясно. Неожиданно мы очутились перед грядой торосистого льда. Огромные, лежащие в беспорядке льдины преграждали нам путь. Чтобы не сломать сани, мы вынуждены были сбавить ход до



самого малого. Наше преимущество – скорость – было уничтожено этим нагромождением льда. Непрерывно посматривая на берег в ожидании всплывающих выстрелов, медленно продвигаемся вперед. Финны не заставили себя долго ждать. Когда до чистого льда оставалось около 200 м, на берегу засверкали вспышки выстрелов нескольких хорошо замаскированных орудий. С пронзительным свистом над головой пролетают снаряды. Первый залп падает перелетом слева от нас. По звуку выстрелов, полету и разрывам снарядов определяю калибр батареи: 75-120 мм. Продолжаем медленно ползти через торосистую полосу, маневрируя между льдинами. Все чаще вспышки на берегу, все ближе падение снарядов. Но вот мы уже на чистом льду. Даем полный газ. Сани, делая зигзаги, понеслись с огромной скоростью. Идущий за нами экипаж еще в торосистом льду. Весь огонь белофинны сосредотачивают на этих санях. От взрыва большого количества снарядов они по временам исчезают за всплесками воды и вихрями снега. Но вот уже и вторые сани вышли на чистый лед. Вдруг новое облако снега, осколков льда и воды скрывает их от меня. Когда облако рассеялось, я увидел лежащие на боку сани и бегущих от них бойцов. Аэросани были опрокинуты разрывом снаряда, упавшим около самой машины. Поломаны лыжи, погнут воздушный винт. Команда аэросаней, сняв оружие и документы, оставила их. Мы развернулись и на ходу подбираем людей. О спасении аэросаней не может быть и речи, так как для этого потребовалось бы время и буксирующие средства – трактор или танк. Остался единственный выход – уничтожить аэросани, чтобы финны не смогли их увести на свою территорию и потом использовать против нас. Но как уничтожить машину? Белофинны, по-видимому разгадав наши намерения, открывают бешеный заградительный огонь. Пробуем полным ходом подойти к подбитым аэросаням и ручной гранатой взорвать их. Сделав большой круг, направляемся к цели. Стоя в кабине я держу наготове гранату. Белофинская батарея усиленно нас преследует, снаряды ложатся со всех сторон. Но вот мы у цели. Делаю взмах, и брошен-

ная мною граната рвется в стороне от аэросаней. Делаем беглый осмотр машины. В кабине, лыжах, капоте мотора зияют несколько свежих осколочных пробоин. Воздушный винт разбит в щепки. На снегу – черное пятно от вытекшего из пробитого бака масла. Принимаем новое решение – произвести демонстрацию взятия аэросаней на буксир. Пока мы возимся около опрокинутых аэросаней, Наволоцкий описывает на своих санях круги, изображая попытку подхода для взятия на буксир. Наш маневр удался. Финны, думая, что мы хотим увести машину, открывают по опрокинутым саням сильный огонь. Мы отходим от саней и по одному садимся на ходу в аэросани Наволоцкого. Наша демонстрация увенчалась успехом, через несколько минут поврежденные аэросани были разбиты несколькими прямыми попаданиями. Теперь мы уходим на юг. У реки нас снова обстреливает батарея противника, но безуспешно. Задание выполнено. Подпрыгивая на снежных гребнях, аэросани выходят на дорогу и идут на базу. В штабе докладываю об обнаруженных батареях врага и их расположении, о выявленных дотах и заграждениях.»

По окончании конфликта, в начале апреля 1940 г., аэросанные отряды были расформированы, их личный состав, имущество и материальную часть обратили на укомплектование частей и военно-учебных заведений ВВС.

Источники и литература:

ГАРФ. Ф. 4426, оп. 1, дд. 448, 458; ф. Р-8418с, оп. 23, дд. 913, 1213.

РГВА. Ф. 29, оп. 7, д. 413; ф. 55, оп. 2, д. 36; ф. 24708, оп. 8, д. 407; ф. 33776, оп. 1, д. 543; ф. 34890, оп. 12, д. 2030, оп. 13, дд. 190, 903-907.

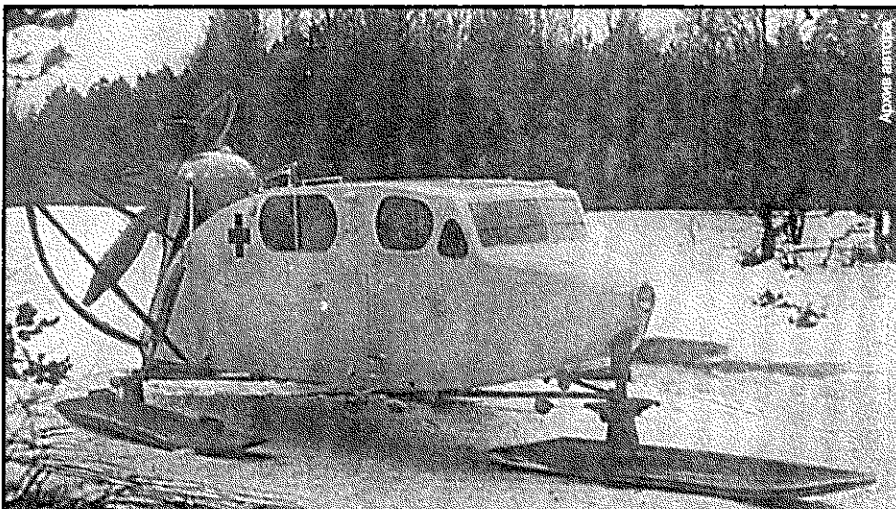
РГВИА. Ф. 13053, оп. 1, д. 61.

Известия ВВС №№ 29 1915; 30-31, 35-36 1916.

Евстюшин Н.И. Развитие аэросанного транспорта в СССР. Москва, 1957.

Салагин Я.Т. На Ладого. 1941.

Ювенальев И.Н. Аэросани в боях за Родину. Рукопись,



Санитарные аэросани НКЛ-16/37