

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРИЗ
ЗА ОРИГИНАЛЬНОЕ ВОПЛОЩЕНИЕ ЛИТЕРАТУРНОЙ ИДЕИ
И АКТИВНОЕ СЕМЕЙНОЕ ТВОРЧЕСТВО

Аэросани — машины «наземной авиации»

Семья Савиничевых-Пшеницыных,
Варнавинский муниципальный округ

Первые в мире аэросани были построены в России в 1903 году инженером С. Неждановским. Этот необычный аппарат, изначально предназначенный для испытания авиадвигателей, стал популярным средством передвижения своего времени. Транспортное средство могло двигаться со скоростью – свыше 16 км/ч. В начале Великой Отечественной войны 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. По чертежам, разработанным под руководством инженеров-конструкторов Н. М. Андреева и М. В. Веселовского, начался выпуск новых боевых аэросаней НКЛ-26 и РФ-8, транспортных НКЛ-16/41. Аэросани были рассчитаны на экипаж из двух человек: командира машины, стрелка и водителя-механика. Скомплектованные в боевые и транспортные батальоны эти модели в конце декабря 1941 года были отправлены в действующую армию. Наиболее активно аэросани использовались в зимнюю кампанию 1942-1943 годов. Аэросанные батальоны принимали участие в боевых действиях на всех фронтах Великой Отечественной войны, включая оборону Москвы, Ленинграда и Сталинграда. Уже в январе 1942 года на льду Ладожского озера аэросани работали на переброске грузов в Ленинград, а боевые аэросани несли патрулирование и охранение Дороги жизни. Маршал К.К. Рокоссовский в своей книге «Солдатский долг» описал случай о роли аэросаней в бою при обороне Москвы: «По нашей просьбе прислали аэросанную роту. Во второй половине февраля немецкий лыжный отряд, до двухсот с лишним солдат, ночью проник к нам в тыл и пересек дорогу, питавшую правое крыло армии всем необходимым. Создалось критическое положение. Рота моментально выдвинулась в район, занятый немецкими лыжниками, развернулась и с ходу атаковала, ведя огонь из четырнадцати своих пулеметов. Немцы были рассеяны, истреблены. Спаслись только те, кому удалось добежать до кустов на опушке леса. Взятые в этой стычке пленные в голос говорили, что эта атака их ошеломила: они приняли аэросани за танки и были поражены, почему же машины как будто летят по глубокому снегу». Вспоминая о своей службе в 45 отдельном аэросанном «летучем» батальоне ветеран Великой Отечественной войны Андрей

Иванович Уляшев писал («Земля нижегородская» 02.11.2015): «На снежных равнинах это был самый быстроходный транспорт. Аэросани развивали скорость до 100 км/ч. Легко и быстро проходили там, где не могла пройти тяжелая техника. У немцев аэросаней на вооружении не было, и первое время наши сани были для них сюрпризом. Однажды наш отряд наткнулся на немецкие окопы. Мы увидели, что стволы орудий направлены вверх, и солдаты смотрели туда же. Как оказалось, звук моторов аэросаней они приняли за самолетный, поэтому и ждали налета. Эти секунды позволили нам открыть огонь и взять инициативу боя на себя. Мы захватили в плен 70 солдат и офицеров. Это была хорошая добыча... Я думаю, что если бы аэросани использовались только как транспортное средство, то и тогда их военная заслуга была бы велика». Из книги «Обзор военных действий аэросанных частей в Отечественной войне (1942-1943 гг.)»: «28 февраля 1943 года группа аэросаней, находившаяся в подчинении штаба Балтийского флота, получила задачу прикрыть дымовой завесой боевые корабли в гаванях и военные объекты Кронштадта, которые подвергались артиллерийскому обстрелу со стороны противника. Первая дымовая завеса, поставленная аэросанной группой, закрыла разрывы вражеских снарядов, и для противника сразу усложнилась корректировка огня. Вскоре противник открыл массированный огонь по аэросаням, пытаясь вывести их из строя. Несмотря на это, аэросани в течение шести часов прикрывали объекты. За это время противник выпустил более 1000 снарядов, однако не нанес серьезного ущерба ни прикрываемым объектам, ни аэросаням. После того как противник прекратил артиллерийский обстрел, аэросани вернулись на свою базу». Боевые аэросани РФ-8 (ГАЗ-98) были созданы в г. Горьком под руководством главного конструктора М. В. Веселовского. Это были легкие двухместные аэросани, оснащенные пулеметом ДТ. Преимуществом аэросаней РФ-8 являлся железный пропеллер, позволяющий машине проезжать по лесным дорогам. Узкий «фюзеляж» и низко расположенный центр тяжести РФ-8 способствовали улучшению проходимости.

Михаил Викторович Веселовский, выдающийся конструктор и организатор производства боевых аэросаней был награжден орденом Красной Звезды. Он родился 25.06.1901 в Нижнем Новгороде в семье священника. Мальчика с детства тянуло к технике. В 1920 г. Михаил окончил курсы автомобильных механиков. В 1921 г. он поступил на механическое отделение в ННГУ и в 1929 году получил диплом по специальности «Двигатели внутреннего сгорания». С 1927 по 1946 год вел активную конструкторскую и организаторскую деятельность по созданию аэросанной и глассерной техники. Им было создано более 35 образцов машин, заложены основы нижегородской научно-практической школы транспортного снеговедения.

Согласно Постановлению ГКО «Об изготовлении 5000 аэросаней для Красной Армии» от 19.08.1941 г. Веселовский М.В. назначался руководителем вновь созданного опытно-конструкторского бюро по аэросанному производству на базе завода им. Молотова, а производство аэросаней было

организованно более чем на 10 судоремонтных заводах Горьковской области. За период с 1941 по 1944 гг. в КБ под руководством Веселовского было разработано и внедрено в производство шесть новых конструкций аэросаней серии РФ и более 10 модификаций аэросаней серии НКЛ, в том числе оснащенных тяжелым минометным и ракетным вооружением.

С 1946 по 1956 годы под его руководством было создано 4 образца первых отечественных гусеничных снегоболотоходов, которые легли в основу создания гусеничных тягачей Горьковского автомобильного завода и Заволжского завода гусеничных тягачей.

Веселовским М.В. была подготовлена кандидатская диссертация «История развития аэросанного транспорта и основные направления по повышению его эксплуатационных показателей», но в связи со смертью в 1959 г. он не успел ее защитить. 17 января 2024 года исполнилось 65 лет со дня смерти талантливого нижегородского инженера-конструктора.

В память о выдающемся человеке 8 мая 2015 года на здании 2 корпуса Нижегородского государственного технического университета им. Алексева установлена мемориальная доска М.В. Веселовскому.

Аэросани - это скромное боевое оружие Великой Отечественной, их доблестные экипажи и главный конструктор достойны того, чтобы вспомнить о них накануне Дня Победы. Мы сделали бумажную модель аэросаней для сохранения этой памяти.