

Воспоминания о Великой Отечественной войне

Воспоминания публикуются по книге «Саратовский государственный технический университет (1930-2000): Исторический очерк», изданной в 2000 году.



«Вся моя жизнь, начиная с 1938 года, связана с нашим университетом, в те годы - автодорожным институтом. В 30-е годы - годы бурного развития машиностроения, в том числе автостроения, а значит и развитии автомобильного транспорта, - создаются автомобильно-дорожные институты в Москве, Харькове, Саратове. И когда передо мной после окончания школы в 1938 году встал вопрос о выборе дальнейшего жизненного пути, я без колебаний избрала автомобильный факультет САДИ. Поступали на этот факультет преимущественно парни. Так, наш первый курс приема 1938 года состоял из 145 парней и 5 девушек. Но преподаватели нам «спуска» не давали - требования ко всем были одинаковы.

На младших курсах по общеобразовательным дисциплинам у нас были преподаватели «старой закалки» - по математике Плохов, ученик А.С. Попова - изобретателя радио, по химии Сучков, по сопротивлению материалов профессор Г.И. Климчицкий, профессор Берг (теоретическая механика), В.Л. Бойницкий (начертательная геометрия) и другие.

Учиться было интересно. Теоретические занятия чередовались с практическими - работой в мастерской, в гараже института. Изучив конструкцию автомобиля, мы проходили учебную езду, и это очень пригодилось нам в дальнейшем. Помогло и то, что в институте была хорошо поставлена спортивная и оборонная работа. Но учебу многим из нас пришлось прервать.

1941 год. Студенты нашего потока летом, после окончания 3 курса, были на производственной практике на различных машиностроительных заводах. Так, группа, в которую я входила, работала на Ленинградском Кировском заводе на станках. Мы знали, что завод выпускает тракторы «Кировец», но только на митинге 23 июня 1941 года узнали, что он выпускает еще и мощные танки ИС (в эти цеха у нас пропуска не было). Нам предлагали остаться работать на заводе, но

институт прислал вызов - занятия должны были начаться 1 июля. И наш руководитель практики М.Д. Цфасс всех нас в соответствии с приказом доставил в институт. Но начать учиться с июля нам не удалось. Основная масса студентов была призвана в ряды Красной Армии. Большая группа ребят нашего, теперь уже четвертого курса, была направлена на доучивание в военную академию тыла и транспорта. После окончания академии они также были отправлены на фронт. В их числе были и мои друзья - В.И. Емельянов, И.И. Янсюкович и другие.

Оставшимся пришлось перевозить имущество института в другое здание (здание сельскохозяйственного института), поскольку в здании нашего института был размещен один из наркоматов (наркомат авиационной промышленности).

К этому времени созрел урожай, и нас направили на уборку в Заволжье, на территорию бывшей республики немцев Поволжья. После окончания уборки мы были направлены на строительство оборонительных сооружений вокруг Саратова (в районе Кологривовки) - рыли противотанковые рвы, ходы сообщения, землянки и другое.

Но и после окончания этой работы не всем удалось приступить к учебе. В их числе была и я. В тридцатые годы многие девушки освоили летное мастерство в аэроклубах гражданской авиации и теперь обивали пороги военкоматов, комитетов комсомола с требованием отправить их на фронт. Наркомат обороны, учитывая это искреннее желание девушек защищать Родину, принял решение организовать команду формирования будущих женских авиационных полков. В соответствии с приказом Наркомата обороны № 0099 от 8 октября 1941 г., им были присвоены следующие наименования: 586-й истребительный авиаполк на самолетах Як-1, 587-й авиационный полк ближних бомбардировщиков на самолетах Су-2 (с июня 1942 года он перешел на пикирующие бомбардировщики Пе-2) и 588-й ночной авиаполк на самолетах У-2 (в дальнейшем По-2).



Команда формирования из Москвы была переведена в город Энгельс, где приказом по ЭВАШП № 06/11 от 7 февраля 1942 г. работа по организации, формированию и руководству этой командой была поручена Герою Советского Союза Расковой Марине Михайловне, которая была назначена командиром 587-го авиаполка.

Проблемы с формированием летного состава полков у М.М. Расковой практически не было. Другое дело - технический персонал - его надо было готовить, начиная с «азов». И Марина Михайловна через горком комсомола г. Саратова обратилась к саратовским девушкам, желающим пополнить технический состав полка. На этот призыв откликнулось много девушек. Но

отбор был очень строгий. Во-первых, трудно было пройти через медицинскую комиссию. Так, медицинская комиссия не пропустила наших студенток Таню Ладыгину, Варю Арапову, Валю Аверченко. Во-вторых, необходимо было иметь определенные технические знания и навыки, чтобы не затянулось обучение. Поэтому М.М. Раскова принимала только тех, кто или учился в технических учебных заведениях (САДИ, СИМСХ, авиатехникум) или уже работали (на авиазаводе, шоферами и др.). Из нашего института в женских авиаполках работали вначале мотористами, а после окончания краткосрочных курсов авиамеханиками Вера Максюшина, Вера Колесник, Мария Жиркова, Юлия Тюлякова и я (Жедяевская Галина). А Лидия Целовальникова вначале работала оружейником в полку ночных бомбардировщиков, а с 1943 года после доучивания уже летала на боевые задания штурманом самолета. После окончания войны все они возвратились на учебу в институт, успешно окончили его и работали в разных отраслях народного хозяйства. Так, Вера Колесник после окончания дорожно-строительного факультета работала на строительстве автотрасс Москва-Симферополь, Харьков-Ростов и других. Вера Максюшина работала инженером-механиком по строительным и дорожным машинам, Лида Целовальникова - инженером на одном из саратовских заводов, я была оставлена на работу в нашем институте, где прошла все ступени от лаборанта до доцента, а Юля Тюлякова, механик самолета Пе-2, поступившая в САДИ уже после войны (в 1945 году), окончила его и работала технологом на Киевском авиаремонтном предприятии».