

Издание ректората Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации  
имени Главного маршала авиации А.А. Новикова

# АКАДЕМИЧЕСКИЙ Вестник

№ 05 (224) МАЙ 2023 год

Издается с января 2001 года



## ПОЗДРАВЛЯЮ С ДНЕМ ПОБЕДЫ!

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

78 лет отделяют нас от 9 мая 1945 года – знаменательного дня, изменившего судьбу всего мира. Этот праздник – символ истинного патриотизма и духовного величия нашего народа!

Проходят годы, но не тускнеет память о подвигах, беспримерном героизме, стойкости и самоотверженности фронтовиков, партизан, тружеников тыла, узников фашистских лагерей. Судьба каждого из них – это пример любви к Родине, верности присяге, идеалам справедливости и гуманизма.

Сегодня солдаты и офицеры российской армии, выполняя воинский долг, находятся на переднем крае борьбы с последователями нацизма, защищая национальные интересы России в ходе специальной военной операции.

Мы должны всегда помнить о том, какой невероятной ценой досталась Великая Победа нашим отцам и дедам, о стойкости, патриотизме и мужестве тех, кто сражался на фронтах и неустанно трудился в тылу во имя свободы и независимости Отечества. Отдадим дань уважения и любви родным и близким, с честью прошедшим через военные испытания.

Поздравляю вас с Днем Победы и от всей души желаю мира, добра, счастья, неиссякаемой энергии и оптимизма, крепкого здоровья!

Ректор Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова  
**Юрий Юрьевич Михальчевский**



Знамя Победы – официальный символ Победы советского народа и его Вооружённых Сил над нацистской Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов, государственная реликвия России, которая находится на вечном хранении.

Столица отметила, что в целях повышения наступательного порыва воинов, Военный совет армии учредил девять красных знамен для водружения над Рейхстагом и в ночь на 22 апреля 1945 года вручил их стрелковым дивизиям, наступающим на Берлин. Символом Победы и краха фашистского режима сужено было стать именно штурмовому флагу 150-й стрелковой Идицко-Берлинской ордена Кутузова дивизии под командованием генерала Василия Шатилова. По внешнему виду – это изготавленный в военно-полевых условиях импровизированный Государственный флаг СССР, представляющий собой прикрепленное к древку прямоугольное красное полотнище размером 82 см на 188 см, на лицевой стороне которого вверху у древка изображены серебряные пятиконечная звезда, серп и молот, а на остальной части полотнища надпись белыми буквами в четыре строки: «150 стр. ордена Кутузова II ст. идицк. див. 79 С. К. 3 У. А. 1 Б. Ф.» (150-я стрелковая ордена Кутузова II степени Идицкая дивизия 79-го стрелкового корпуса 3-й ударной армии 1-го Белорусского фронта), на обратной стороне полотнища в нижнем углу у древка – надпись «№ 5». Знамя № 5 стало Знаменем Победы потому, что так решил маршал Жуков.

Командир батальона Герой Советского Союза подполковник С.А. Неустроев вспоминал: «После войны, июне сорок пятого года, перед Парадом Победы, командование и политрук 3-й ударной армии мне, старшему сержанту Сынову, Егорову, Кантария и представителю 171-й стрелковой дивизии (которая совместно с 150-й штурмовала Рейхстаг) капитану Константину Самсонову поручили доставить Знамя Победы в Москву».

Прибывший самолет Ли-2, на котором Знамя Победы прилетело в Москву, встретили на Центральном аэродроме столицы с почетным караулом войск Московского гарнизона (на снимке). Позднее Знамя Победы передано на вечное хранение в Центральный музей Вооруженных Сил.



**Кто доставил Знамя Победы из Берлина в Москву в 1945 году?  
Открываем неизвестные страницы истории.**

## ВОЗДУШНЫЙ ЗНАМЕНОСЕЦ

Командир экипажа Ли-2 старший лейтенант Павел Югер 20 июня 1945 года стал ... воздушным знаменосцем. Одному из лучших экипажей страны под управлением этого легендарного летчика было поручено доставить Знамя Победы из Берлина в Москву. На борту самолета находились Герои Советского Союза Михаил Егоров и Мелитон Кантария, водрузившие победный стяг над Рейхстагом. Спустя четыре дня, 24 июня, Знамя Победы торжественно пронесли по Красной площади.

Павел Яковлевич Югер родился 10 июля 1923 года в селе Ново-Троицкое Читинской области. Воспитанный на славных традициях первых летчиков, таких как Чкалов, Беляков, Байдуков, он избрал своей профессией летное дело. После окончания средней школы обучался в Читинском аэроклубе, окончив его в 1940 году. Затем в 1942 году окончил Ульяновскую военную авиационную школу пилотов, где освоил три типа истребителей И-5, И-15, И-16.

Отличные показатели летной натренированности, хорошие педагогические навыки позволили ему оставаться инструктором в Ульяновской военной авиашколе. Эти же качества в сочетании с чувством глубокого патриотизма привели младшего лейтенанта Югера П.Я. на фронт.



Когда грянула война, Югер подал рапорт с просьбой отправить его на фронт. Но парня не отпустили – решили, что он будет ценнее и нужнее в качестве инструктора. В августе 1942 года после нескольких рапортов летчик все-таки вырвался на передовую.

Его боевой путь начался с воздушных сражений над Сталинградом, затем была Курская битва, Минская наступательная операция, бои над Полышью, и победоносное взятие Берлина.

За время войны Павел Яковлевич совершил 450 боевых вылетов, выполнил особые задания по переброске советских полководцев на различные участки фронта: командующего 16-й Воздушной армии С.И. Руденко и представителей его штаба; командующих фронтами К.К. Рокоссовского и Г.К. Жукова, представителей Ставки Верховного Главнокомандования – маршала авиации И.Т. Пересыпкина и маршала авиации Г.А. Ворожейкина.

Война закончилась для Павла Яковлевича в капитулившем Берлине. И тогда, в июне, была поставлена боевая задача – доставить Знамя Победы в Москву. Доставка была поручена

летчикам 226-го транспортного авиационного полка, сформированного недавно из 62-го отдельного гвардейского полка ГВФ. Экипаж возглавил Павел Югер.

Более полутора тысяч километров пришлось лететь практически вслепую, иногда снижаясь до предельно малой высоты, чтобы определить местоположение воздушного судна. Ни диспетчеров на земле, ни боевого сопровождения у экипажа военно-транспортного самолета не было.

«Я у него многократно был дома. У него было небольшая папочка. И была фотография, это я хорошо помню, на аэродроме Чкаловский, где Знамя Победы выносят из самолета, стоит почетный караул. ...И стоит экипаж, просто перечисленный экипаж. В том числе там стоит старший лейтенант Югер, который был командиром этого экипажа, который привез Знамя Победы», – вспоминал Сергей Никифоров, полковник запаса.

Боевая задача была успешно выполнена. Однако экипажу даже не дали в награду сфотографироваться со Знаменем Победы, аргументируя тем, что они лишь доставили его, а не водрузили над Рейхстагом.



После окончания войны Павел Югер продолжал нести службу в Военно-воздушных силах СССР. В 1952-1962 годах участвовал в воздушных парадах в Москве в Дни Военно-воздушных сил страны. Принимал участие в интернациональной помощи Корее, Вьетнаму, Индонезии, Египту и другим государствам. Пройдя славный путь от командаира корабля до командаира авиационной части, ему не раз приходилось использовать опыт боевых действий, приобретенный на полях воздушных сражений Второй Мировой.

В 1965-1974 годах он являлся командиром 334-го Берлинского Краснознаменного военно-транспортного авиационного полка. В 1968 году

его полк был награжден орденом Красного Знамени, а в 1970 году определен как «Отличный» в военно-транспортной авиации страны и удерживал это почетное звание в течение четырех лет.

За мужество и отвагу Павел Яковлевич награжден пятью (!) орденами Красной Звезды, тремя орденами Отечественной войны 1 и 2 степеней и многими медалями. В 1967 году полковник П.Я. Югер удостоин почетного звания «Заслуженный военный летчик СССР».

После увольнения в запас в 1974 году Павел Югер 12 лет проработал в Псковском авиа-предприятии Гражданской авиации, передавая весь свой богатый военный и мирный опыт молодым летчикам.

После выхода на заслуженный отдых, он активно занимался общественной деятельностью, принимал участие в военно-патриотическом воспитании подрастающего поколения, регулярно участвовал в проведении уроков мужества с учениками различных учебных заведений Пскова. 8 июля 2005 года ему было присвоено звание «Почётный гражданин города Пскова».

Умер П.Я. Югер 1 января 2006 года. Ветеран похоронен на кладбище в Орлецах, где в июле прошлого года состоялось торжественное открытие обновленного памятника пилоту, навсегда вошедшему в историю нашей Родины!



В этом году ему исполнилось бы 100 лет. Со своим экипажем он пролетел почти полмира, но один полет навсегда будет вписан в историю нашей страны.

Владимир Яковлев



## И МУЖЕСТВО КАК ЗНАМЯ ПРОНЕСЛИ



**В Военно-Воздушных Силах СССР Иван Григорьевич Драченко был единственным Героем Советского Союза, на гимнастерке которого блестили еще три ордена Славы. Но самое удивительное, что летал он после ранения с одним глазом.**

Во время Великой Отечественной войны были известны случаи, когда люди воевали за грани физических возможностей. Особенно удивительными кажутся подобные чудеса применительно к летчикам, получившим в результате ранений серьезные невосполнимые травмы, но оставшимся вопреки всему в боевом строю. Самым знаменитым из них стал Алексей Маресьев, продолживший летать после ампутации ног. А вот другой военный летчик Иван Драченко – умудрялся управлять штурмовиком Ил-2, имея лишь один глаз.

В 1941-м молодого парня, закончившего к тому времени Ленинградский аэроклуб, призвали в армию и направили учиться в Тамбовскую военную авиационную школу пилотов. По окончании курса летом 1943 года Иван получил назначение в штурмовую авиацию.

Его полк участвовал в грандиозной битве на Курской дуге, однако долго повоевать с гитлеровцами молодому офицеру было не суждено. Хотя он и успел открыть свой боевой счет: уничтожил 3 танка, 4 зенитных орудия, два десятка вражеских грузовиков.

14 августа 1943 года группа из восемнадцати Илов вылетела на очередную штурмовку. Было получено задание: ударить по вражеской танковой колонне, движущейся к фронту под Харьковом. В районе железнодорожной станции Мерефа наши самолеты наткнулись на плотный заградительный огонь немецких зениток, а потом их атаковали «Мессершмитты». В завязавшемся воздушном бою несколько штурмовиков было сбито, в том числе и самолет Драченко.

Дальше был госпиталь. При выписке начальник госпитала намеревался оформить ему «белый билет»: «Все, молодой человек, война для вас закончилась!». Однако Иван с таким вердиктом категорически не согласился. Стал понемногу тренировать глазомер, учиться ориентироваться в пространстве при помощи одного «объектива», тем более что здоровый глаз сохранил прежнюю стопроцентную остроту зрения...

Летом того же года, 26 июля, Драченко вновь отличился во время проведения воздушной разведки в районе румынского городка Яссы, когда при облете вражеских тылов штурмовик младшего лейтенанта вновь подвергся атаке истребителей люфтваффе. При этом Иван и его стрелок Аркадий сумели не только успешно отбить все наскоки «мессеров», но и осуществили на обратном пути штурмовку немецкого эшелона, замеченного на станции Тузира. После этого на груди летчика появился орден Славы 2-й степени.

А третью «Славу» Иван Григорьевич получил в октябре 44-го «по совокупности боевых заслуг» – так Родина отметила более полутора проведенных им боевых вылетов на штурмовике.

Вслед за тем подоспела и высшая государственная награда. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 октября 1944 года гвардии старшему лейтенанту Драченко Ивану

### ЛЕТЧИК – ЛЕГЕНДА

Оказавшись в кабинете главврача, Иван предпринял его «психологическую обработку». «Я же здоров, вижу окружающие предметы во всех ракурсах! Готов служить в наземных подразделениях авиа части – механиком, техником по вооружению. Прошу вас написать в сопроводительной справке просто, что младший лейтенант Драченко направляется в часть для прохождения дальнейшей службы». Уговорил!

Так в марте 1944 года Иван Драченко возвратился в свой 140-й гвардейский штурмовой авиационный полк с официальным направлением, в котором ни словом не упоминалось о дефекте, не позволяющем продолжать боевую летную службу. В полку Иван посвятили в свою тайну только своего друга Николая Киртока, с помощью которого он восстанавливал свои навыки пилотирования. С каждым днем машина становилась все более послушной. Все вокруг понимали, что человек вернулся из госпиталя, долго не летал, подзабыл технику пилотирования.

Помощь друзей, упорные тренировки дали результат. Иван снова стал вылетать на боевые задания. Некоторые из подвигов одноглазого летчика-штурмовика были отмечены наградами.

6 апреля 1944 года во время проведения очередного разведывательного полета самолет Драченко был атакован сразу пятью истребителями «Фокке-Вульф». В завязавшемся бою с ними Ил-2 был сильно поврежден. Однако Иван сумел дотянуть до аэродрома и благополучно приземлиться, доставив командованию ценные разведывательные данные. Вскоре за это летчик был награжден орденом Славы 3-й степени.

Григорьевичу было присвоено звание Героя Советского Союза. Летчик к тому времени совершил свыше ста штурмовых и разведочных вылетов, уничтожил большое количество живой силы и техники неприятеля, в 14 воздушных боях сбил 5 немецких самолетов.

Долгое время никто в полку, кроме нескольких посвященных, даже не догадывался об инвалидности Ивана Драченко. Но однажды информация дошла до начальства. Вот как описывал дальнейшее сам Иван Григорьевич: «Об этом узнал командир полка майор Нестеренко. «Это что, давно у тебя?» — «Как в полк прибыл...» — «И летал?» — «Летал» — «И никто не знал?».

Информация о столь неординарном случае пошла еще выше – доложили командиру штурмового авиационного корпуса Герою Советского Союза генерал-лейтенанту Василию Рязанову, который приказал: «Завтра Драченко в полет не выпускайте. Утром решим...».

По распоряжению генерала на полевом аэродроме полка собирали на следующий день целую комиссию: опытные летчики, медики... Прилетел и сам Рязанов.

Драченко предложили продемонстрировать свое умение пилотировать тяжелый штурмовик. Иван поднялся на своем Иле в воздух и выполнил над аэродромом несколько сложных маневров – виражи, боевые развороты, горки. Завершил это показательное выступление четким приземлением. «Ну и какие будут мнения, замечания?» – спросил Рязанов у членов комиссии. Потом обнял подошедшего с рапортом Ивана: «Да если бы у меня все так летали! Воюй на здоровье...».



Отныне Драченко мог уже не тащиться. До конца войны он успел выполнить еще не одно задание командования. В общей сложности на счету этого уникального летчика-героя 157 боевых вылетов. Его Ил-2 при штурмовке уничтожил и повредил 76 танков и бронетранспортеров, 9 самолетов на аэродромах, более десятка железнодорожных эшелонов и составов с боеприпасами, много машин. Кроме того, разрушил 18 ДОТов, 4 моста. В воздушных боях сбил 5 самолетов.

Войну Иван закончил в звании «гвардии старший лейтенант» в должности заместителя командира и штурмана эскадрильи 140-го гвардейского штурмового авиационного полка, бывший 66-й полк.

После окончания войны продолжал служить в авиации. Поступил в Военно-воздушную академию, но в 1947 году по состоянию здоровья был уволен в запас в звании капитана.

Жил и работал в Киеве, где и умер 16 ноября 1994 года. Похоронен на Байковом кладбище.

**Александр Добровольский**



22 февраля 2021 года, в канун Дня защитника Отечества, на Аллее Героев Отечества, расположенной в Парке Победы города Тамбова состоялось торжественное открытие памятника Герою Советского Союза, полному кавалеру ордена Славы летчику Ивану Драченко. Открытие памятника стало возможным благодаря содействию Тамбовского регионального отделения Российского военно-исторического общества.



### Штурман Евгения Руднева

**«Моя страна ждет от меня подвигов. Без свободной Родины, не может быть свободной науки». Эти слова принадлежат студентке механико-математического факультета МГУ Жене Рудневой. Ей пророчили очень большое будущее. Она очень хотела стать астрономом. Знала название всех звезд, даже самых маленьких. Интересовалась литературой и поэзией, сама писала стихи. Родители и родные называли ее «звездочет». Это прозвище позже закрепилось за ней и на фронте.**

В июне 1941 года она сдавала экзаменационную сессию. Один из экзаменов был 21 июня, прямо накануне злосчастного дня для нашей страны. Студентка получила отлично, но поступить на следующий курс ей было не суждено.

В октябре 1941 года Женя Руднева пошла на фронт добровольно. Закончила штурманскую школу и стала штурманом 46-го женского Таманского ночного гвардейского авиационного полка. Для Жени, никогда не мечтавшей об авиации и о военной службе, привыкнуть к таким реалиям было непросто. Но она умела преодолевать трудности, была очень требовательной к себе.

Продолжительное время Женя летала на задания вместе с Диной Никулиной, опытной летчицей. Боевой tandem Руднева-Никулина был лучшим в полку. И это несмотря на то, что летали они на совсем простеньком, тихоходном биплане «У-2». Часто самолет попадал под обстрелы. Но Дина и Жене всегда удавалось оставаться невредимыми. Они уничтожали скопления врага, танки, склады, вражеские машины, переправы. Они бомбили врага в районе Терека, под Моздоком, Прохладным, Малгобеком и Орджоникидзе.

Спокойную, доброжелательную, общительную девушку очень любили в полку. У нее был негромкий, певучий голос, она могла говорить часами. И «звездочет» Руднева всегда с удовольствием рассказывала о звездах и галактиках, о загадочной вселенной, у которой нет ни начала ни конца.

На боевом счету гвардии старшего лейтенанта Евгении Рудневой – более 640 ночных вылетов. Она была назначена штурманом самолета, затем

**Алина Павловец, ФАИТОП**

### Снайпер Роза Шанина

**Ни один рассказ о советских женщинах-снайперах не обходится без упоминания Розы Шаниной. Девушка с «цветочным», летним именем стала одной из самых известных женщин-снайперов Великой Отечественной войны. За 10 дней до своей смерти она записала в своем дневнике: «Я сделала не больше, чем обязана как советский человек, став на защиту Родины». Записав на свой счет 59 фашистов, она навечно внесла себя в книгу памяти Великой Отечественной войны.**

Но успехами в снайперском деле служба Розы Шаниной не ограничивалась. В начале августа 44 года Роза сумела захватить в плен трех солдат противника, за что в сентябре того же года была награждена орденом Славы II степени. К этому моменту ее часть стояла на границе Восточной Пруссии, ей было всего двадцать лет, а счет убитых гитлеровцев перевалил за 50 человек.

Выполняя свой долг, Роза хладнокровно, без чувства боли и сожаления методично уничтожала врага. Особенно ей удавалась стрельба по движущимся мишням дуплетом, то есть двумя выстрелами по одной цели с одного дыхания. За это вся пресса окрестила Розу «невидимым ужасом Восточной Пруссии».

27 января 1945 года старший сержант Шанина была ранена. Умирая в госпитале на руках медсестры, она сказала, что сожалеет о том, что сделала так мало.

Только четыре женщины стали полными кавалерами ордена Славы, т.е. получили орден всех трех степеней. Роза Егоровна Шанина могла стать пятой. Командир 215 Неманской дивизии генерал Казарян представил ее к ордену Славы I степени. Однако Роза погибла, наградной лист затерялся и награда так и не нашла свою героиню. Последней наградой Розы стала медаль «За отвагу», полученная ею 27 декабря 1944 года.

Молодая, красивая, полная сил девушка отдала свою жизнь за свободу и независимость нашей страны, за будущие жизни, за нас с вами.

**Екатерина Воронина, ФЛЭ**



## МЫ ЭТОЙ ПАМЯТЬЮ СИЛЬНЫ



### МОЙ ПРАДЕД БЫЛ ОТВАЖНЫМ ЛЕТЧИКОМ

*Мой прадед, Гутарев Максим Павлович, был отважным летчиком в годы Великой Отечественной войны. История его жизни, его подвигов бережно хранится в нашей семье и передается из поколения в поколение.*

Война... Вроде бы совсем недавно он, безусый мальчишка, вместе с ребятней, высыпавшей из школы, сломя голову мчался смотреть на самолет, совершивший вынужденную посадку в их деревне. Все тогда, от карапуза-первоклассника до солидного старшеклассника таежной деревни Мариновка (Ирбейский район, Красноярский край), загорелись идеей стать летчиками. Максим оказался в числе счастливчиков и в 1940 году поступил в Омское летное училище.

22 июня 1941 года помнил Максим Павлович отчтливо. С этого момента вся жизнь курсанта Гутарева разделилась на «до» и «после». Уже в декабре 42-го в станице Кареновская, что в 60 километрах от Краснодара в составе 12 БАП (бомбардировочный авиаполк) принимал Максим свое боевое крещение.

«Для того чтобы более точно попасть по цели, поднимались на бомбардировщике дальнего действия ТУ-2 на высоту 9000 тысяч метров. Пикировали до тысячи метров и сбрасывали бомбы», – вспоминал Максим Павлович. Иногда из носа бежала кровь, трещала голова. Возвращаясь, выходили из самолета как пьяные, долго не соображая, что к чему на этой земле. Но такие отчаянные падения в пике помогали избежать зенитных попаданий.

На войне мой прадед был награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны, множеством медалей. У каждой награды своя история.

Орден Красной Звезды Максим Павлович получил за операцию в литовском городе Шяуляй, когда ему с товарищами удалось остановить танковый десант. В тот день 300 немецких танков прорвали оборону советских войск, сметая и утюжа все на своем пути. В то время нашим бойцам приходилось очень тяжело. Летчики тоже не сидели сложа руки, по три вылета в сутки совершали наши бомбардировщики. Дед рассказывал: «Выйдешь из самолета, подвесишь бомбы (наземной службы еще не было), а их ни много ни мало, 3 тонны, и возвращаешься в небо».

Однажды разведка донесла, что обнаружен замаскированный вражеский аэродром. «Меня, тогда я был командиром звена, и моих ребят

отправили бомбить этот аэродром. Вылетели, едва начало светать, поднялись на большую высоту, а подлетели к врагу на снижении скорости, чтобы меньше шуметь. Так мы застали немцев врасплох. Они спохватились, когда уже горело 14 самолетов. У нас было правило: отбомбишь, снимок сделаешь как доказательство, что цель поразил. Вот тогда мы привезли фотографии с 14 горящими вражескими самолетами и получили боевые награды. Я, как командир звена, – орден Красного Знамени», – рассказывал Максим Павлович.

В 1943 году под Либавой, в Прибалтике, командир выстроил летный состав на плацу и сказал: «...там, куда вы сегодня должны полететь, многие могут погибнуть! Кто не желает лететь – три шага вперед!». Но кто же признается в собственной трусости?! Все остались. А бомбить нужно было порт с мощнейшей береговой и корабельной обороной. Когда Максим Павлович вернулся на аэродром, он насчитал 42 пробоины в самолете. Три дня гремели взрывы в порту. За тот бой Гутарев Максим Павлович получил орден Отечественной войны и... осколочное ранение.

Долго лежал в госпитале. Надоело! Воевать надо! За погибшего старшего брата Василия мстить, за друзей, которые уже не вернутся домой. Решил Максим сбежать из госпиталя, без документов, и прямым ходом – в родную часть.

После войны, эскадрилью, где служил Максим Павлович, направили на Дальний Восток, воевать с Японией. Летели по родным сибирским местам. Душа ныла: хоть бы одним глазком на родную деревушку посмотреть. Столько лет не был дома! Стал у командира по радио отприниматься в разведку погоды. Тот сперва воспротивился, а потом догадался – вспомнил, что здесь неподалеку малая родина Максима, и отпустил. И это было огромной радостью пролететь пару раз над своей Мариновкой!

В 1947 году Максима Павловича списали на землю. Потом, когда построили в Ирбейском аэропорту, вернулся на родную степь, правда, не летчиком, а начальником аэропорта.

Жизнь моего прадеда была непростой, но он с честью пронес звание боевого летчика, звание настоящего человека!

Ксения Авдеева, 123 уч. гр.

### ГОТОВИЛ ПИЛОТОВ ДЛЯ ФРОНТА



Курсант Чугуевского военного авиационного училища В.Ф. Рыбаков в верхнем ряду четвертый слева.

Мой отец Василий Федорович Рыбаков с 17 лет занимался в аэроклубе в Москве. А затем он поступил в Чугуевское военное авиационное училище летчиков (ЧВАУЛ), которое окончил осенью 1940 года. После его окончания папа продолжил службу в училище в должности инструктора.

Чугуевское училище летчиков-истребителей было одним из крупнейших в ВВС Красной Армии. Здесь готовили летные кадры на самолетах Р-5, И-5, И-15 и И-16. Накануне Великой Отечественной войны в связи с уменьшением сроков обучения Чугуевское ВАУЛ было переименовано в Чугуевскую военную авиационную школу пилотов, а с приближением фронта школа перебазировалась в Южный Казахстан – город Чимкент.

Менее чем за месяц было перевезено около 300 самолетов, оборудование, личный состав с семьями, и к концу 1941 года школа уже выпустила 680 пилотов.

В апреле 1943 года при школе были организованы курсы летчиков-инструкторов. Наряду с этим в школе переучивались на новые типы самолетов Як-7б и Ла-5.

За годы войны школа подготовила 2515 летчиков-истребителей. Мой отец, так же как и его однокашник – будущий знаменитый ас, трижды Герой Советского Союза Иван Никитович Кожедуб, готовили боевых летчиков. В ноябре 1942 года Иван Кожедуб был откомандирован в истребительный авиационный полк, а Василий Рыбаков был оставлен в авиашколе. Специалисты высокого уровня были необходимы и в тылу.

В Казахстане папа познакомился со своей будущей женой Розой, эвакуированной из блокадного Ленинграда. Когда в конце мая 1945 года школа возвратилась на свое постоянное место базирования, Василий и Роза переехали в Ленинград, где с 1946 года Василий Федорович стал работать в аэропорту.

Он неоднократно повышал квалификацию в Летном центре и в Школе высшей летной подготовки ГВФ. Налетал более одного миллиона километров в качестве командира экипажа Ли-2. А потом без малого три десятилетия трудился диспетчером службы движения Ленинградского объединенного авиаотряда. Был награжден орденом «Знак Почета».

Галина Васильевна Рыбакова, заведующая Отделом научно-технической библиотеки



Командир корабля Ли-2 В.Ф. Рыбаков.

## ПО ЗАВЕТАМ ДЕДОВ: «ЛЮБИТЬ СВОЮ РАБОТУ!»



Н.А. Лебедева является членом Санкт-Петербургской ассоциации преподавателей английского языка (St. Petersburg English Language Teachers' Association St.Petersburg, Russia), входит в состав редколлегии межвузовского тематического сборника «Проблемы летной эксплуатации и безопасности полетов», принимает активное участие в работе международных, всероссийских и региональных научных конференций и семинаров, совместно с коллегами из других вузов организует профильные мероприятия в городе.

Наталья Александровна была основным докладчиком на Конференции по совершенствованию обучения английскому языку в учебных заведениях гражданской авиации и тестирования по шкале ИКАО в Росавиации, где доказала несоответствие в нормативно-правовых документах, касающиеся языковой подготовки пилотов. В итоге в 2022 году был принят профессиональный стандарт «Пилот пилотируемого воздушного судна коммерческих воздушных перевозок гражданской авиации» с внесением пункта: «Знание английского языка на уровне, установленном работодателем».

Немало времени уходит у нее и на печатные труды: опубликовано их 65, в том числе 11 учебных изданий, 2 монографии и 52 научных труды, которые используются в образовательном процессе.

Естественно, мой первый вопрос был к ней: «Как Вы все и везде успеваете?». Ответ Натальи Александровны был искренним и убедительным: «Я люблю свою работу. И нужно любить людей, которые рядом. А также ценить время!».

Выросшая в семье потомственных медиков, ей над выбором будущей профессии и задумываться не надо было. Ан, нет. Наталья выбрала историко-филологическое образование, закончила ЛГОУ им. А.С. Пушкина и пришла преподавать иностранный язык в наш вуз, где и трудится более 23 лет.

Как рассказывала Наталья Александровна: «Пошла по дедовским стопам». Ее дед, Иван Данилович Минийло, был летчиком с боевыми вылетами. Но в конце 1941 года он был тяжело ранен, переквалифицировался в авиационного механика и лично обслужил 340 боевых вылетов. Затем его поставили техником звена, где он обеспечил еще 770 боевых вылетов.

После, его перевели на должность старшего техника эскадрильи, где он смог обеспечить 225 боевых самолетов-вылетов. Состояние его самолетов при проверке дивизионной комиссией было отмечено как лучшее в полку! Это было удивительной работоспособности человека. Всю свою энергию и силы он отдал защищать Родину.

А второй ее дед, Чаплыгин Константин Иванович, подвозил боеприпасы к огневым позициям, что являлось само по себе опасным. Прошел Сталинградскую битву, дошел до Берлина и участвовал в Параде Победы на Красной площади в 1945!

После войны оба деда стали медиками, как и их будущие сыновья. Но главный их принцип – на любом выбранном пути трудиться на совесть – Наталья Александровна поставила во главу угла всей своей жизни. Работая по наказам дедов, она зарекомендовала себя высококвалифицированным специалистом, чутким наставником, умеющим правильно строить свои отношения с коллективом кафедры, студенческим составом, с другими подразделениями. За годы работы в нашем Университете она получила дополнительную квалификацию «Переводчик в сфере профессиональной коммуникации», стала кандидатом наук, получила ученое звание доцента, а в 2015 году возглавила кафедру. Здесь в полной мере и раскрылся ее талант педагога и организатора.



Минийло  
Иван Данилович  
1918 - 1974



Чаплыгин Константин Иванович

Я помню!  
Я горжуся!

Немало внимания уделяет Наталья Александровна укреплению кадрового потенциала кафедры, расширению и укреплению научных и творческих связей с языковыми кафедрами других вузов, совершенствованию учебного и научного процесса. Она же является инициатором идей по ведущим дисциплинам кафедры и внедрению новых технологий в учебный процесс, постоянно обучает коллектив.

Н.А. Лебедева регулярно организует учебные и развивающие мероприятия для студентов в области языковой подготовки: олимпиады, конкурсы, викторины, разговорный клуб, работу с волонтерами, профорIENTATION с школьниками. Систематически проводит дополнительные занятия и консультации, уделяя особое внимание привлечению студентов к новым разработкам и проектам кафедры.

Богатый педагогический опыт позволяет ей осуществлять образовательный процесс на высоком профессиональном уровне. Наталья Александровна проявляет постоянный интерес к информационно-коммуникационным ресурсам, совершенствует свои знания в этой области, умело применяет их на практике, обучает профессорско-преподавательский состав кафедры и педагогов кафедр филиалов.

Особого внимания заслуживает создание на кафедре электронного интерактивного учебного пособия по авиационному английскому языку, что помогло перевести учебный процесс в период пандемии на удаленный режим работы.

Интересным и важным направлением работы она считает связь обучения студентов с производством. Так в декабре 2022 года организованы семинары для студентов старших курсов направления ИВП (диспетчерский состав Факультета летной эксплуатации) по темам: «Реализация элементов системы непрерывной языковой подготовки филиала «МЦ АУВД» ФГУП Госкорпорация по ОрВД» и «Поддержание квалификации в области языковой подготовки специалистов ОВД».

И главное, конечно, это оценка ее работы со стороны коллег. В один голос все они характеризуют Наталью Александровну как квалифицированного специалиста, креативного и добросовестного педагога, чуткого и внимательного руководителя.

Николай Николаев



Я смотрела фильм, честно скажу, с двух точек зрения. С одной стороны — как простой зритель или авиапассажир. А с другой — как студентка факультета летной эксплуатации. Но прежде — о самом Дамире Юсупове. Его судьба действительно достойна экранизации. О небе он мечтал с детства, примером был отец — командир экипажа вертолета Ми-8. После школы Дамир сразу отправился поступать в летное училище, но по времени не прошел.

О профессии пилота пришлось забыть на какое-то время. Дамир выучился на юриста, работал в городской администрации Сызрани. Но давняя мечта не давала покоя. Юсупов попробовал снова, — и в этот раз удачно. В 2013 году он с отличием окончил Бугурусланский филиал СПбГУ ГА имени П.Ф. Еромасова и начал работать в авиакомпании «Уральские авиалинии».

В тот день, 15 августа 2019 года, у капитана воздушного судна Дамира Юсупова был штатный рейс из Москвы в Симферополь. Однако спустя полторы минуты после вылета пассажирский лайнер Airbus A321-211 столкнулся со стаей чаек. У самолета отказали оба двигателя. Пилот не растерялся: передал диспетчеру сигналы об аварийной ситуации и решил садиться на кукурузном поле. Не выпущшая шасси, самолет совершил жесткую посадку в Раменском районе. Все 233 человека, находившиеся на борту, остались живы.

Юсупов не считает себя героем, ценнее всех наград для него спасенные жизни. С пассажирами того рейса он до сих пор поддерживает связь, они общаются в Интернете, встречаются в годовщины чудесного спасения.

Такая история показалась режиссеру Сарику Андреасяну очень кинематографичной, и он взялся за ее экранизацию. Юсупов лично консультировал артистов фильма. Самому пилоту не раз говорили, что внешне он похож на актера Егора Бероева (на снимке). Разумеется, именно Егор и сыграл Юсупова.

Но давайте же конкретно разберем, что в фильме вымысел и художественный слог, а что профессиональная правда почти рутинной работы пилота. Доработкой сценаристов, конечно же, являются переживания пассажиров. Ведь как иначе? Фильм все-таки должен откликаться в сердцах, а привязать зрителя к

## «ЖДИ МЕНЯ, И Я ВЕРНУСЬ...»

Великая Победа, 9 мая... Долгожданный день, когда во всех уголках нашей бесконечной Родины прозвучало самое желанное для каждого жителя слово «Победа». Как бы много времени не прошло с той поры, но никогда эта дата не перестанет нести в себе столько радости, боли и скорби одновременно.

Тревога за судьбы мира и Родины с первых же дней войны получила горячий отклик в литературе, и прежде всего — в лирической поэзии, нашедшей в себе силы сделать все возможное для того, чтобы еще теснее сплотить советский народ на борьбу с захватчиками. В самые тяжелые дни, когда страна оказалась в опасности, были созданы лучшие лирические произведения о Родине, о любви к ней, о фронтовой дружбе.

Против нас полки сосредоточив,  
Браг напал на мирную страну.  
Белой ночью, самой белой ночью  
Начал эту черную войну!

Так о начале войны на другой день после ее начала напишет поэт-фронтовик Вадим Шефнер, будущий фронтовой корреспондент газеты Ленинградского фронта «Знамя победы». В газетах того военного времени трудно найти номер, в котором не было бы проникновенных и пламенных лирических стихов, пословиц, поговорок или острой публицистической статьи, написанных под свежим впечатлением.

Уже с самых первых дней войны, наряду со стихотворениями-призывами «К оружью, патриот!» П. Комарова, «Умрем, но не допустим!» А. Прокофьева, «Бей врага!» В. Инбер и другими появились лирические тонкие и проникновенные стихи-письма, стихи-обращения, монологи, обращенные к вполне конкретному героя: «Ты помнишь, Алеша, дороги Смоленщины» К. Симонова, «Огонек» М. Матусовского, «Я убит подо Ржевом» А. Твардовского...

А «Василий Тёркин» А. Твардовского — это многогранное поэтическое произведение, объемлющее не только все стороны фронтовой жизни, но и основные этапы Великой Отечественной войны. В его образе воплотились с особой силой черты русского национального характера той эпохи.

Именно в самые тяжелые дни, когда страна оказалась в опасности, были созданы лучшие лирические произведения о Родине. Причем в само понятие Родина были вставлены черты реальных географических широт, любимых городов, деревень и поселков.

## ПРЕМЬЕРА СТУДЕНЧЕСКОГО СПЕКТАКЛЯ



## ПРЕМЬЕРА КИНОФИЛЬМА И НЕБО СНИМАЕТ ШЛЯПУ

Про подвиг пилота, нашего выпускника Героя России Дамира Юсупова, снят популярный фильм «На солнце, вдоль рядов кукурузы». Наш специальный корреспондент Валерия Гафурова вместе с однокурсниками из 296 учебной группы ФЛЭ побывала на одном из премьерных показов. Ее рецензию предлагаем вниманию читателей.



персонажам, хоть и не вымышенным, за 83 секунды мало. Именно столько длилась настоящая аварийная посадка. В картине же мы можем наблюдать достаточно продолжительное время спокойный полет пассажиров и их истории в экранном времени; видим их эмоции и мысли; проникаемся их проблемами и переживаниями. Сам Дамир Юсупов такое отклонение от правды считает нормальным и уместным, ведь это не

документальный фильм об инциденте, а настоящее кино, основанное на реальных событиях.

Кстати о них. Полностью достоверными являются слова и действия пилотов, разговоры с диспетчерами и аварийными службами. Вот тут лично Дамир следил за правильностью выполнения всех инструкций и пилотирования хоть и не настоящего, но воздушного судна. Герой находился в самой кабине тренажера прямо во время съемок, учил актеров и поправляя их небольшие ошибки в жестах и переговорах. Дамиру Юсупову было очень важно передать всю сложность работы пилота гражданской авиации. И благодаря его усилиям это однозначно получилось — мне, как студенту факультета летной эксплуатации, было очень приятно наблюдать за таким профессиональным и правильным исполнением актерами своих ролей. Они и вправду на момент съемок стали теми самыми пилотами-героями, которые смогли спасти жизни 233 человек. И теперь лента кинофильма навсегда запечатлела те минуты и секунды, когда именно от решения Дамира Юсупова зависело столько людских судеб.

Фильм на самом деле захватил всех в зале. Мне, как многим сидящим в зале, не удалось сдержать себя, и мы зааплодировали. Это было единение людей, вовлеченных в авиацию, которые на самом деле осознают и понимают, через какие трудности пришлось пройти настоящим героям истории. И мы были в этот момент благодарны актерам, которые так мастерски смогли передать эмоции и решимость, а также сценаристам и режиссерам, которые на высшем уровне отразили атмосферу полета.

Ну а сам герой фильма в настоящее время продолжает летать. На одной из встреч со зрителями после просмотра фильма о нем самом, Юсупов поделился своими размышлениями о профессии пилота. И я воспринимаю это как прямое обращение к нам, будущим авиационным специалистам:

— Это серьезная профессия, которая требует ответственности и дисциплинированности. Нужно стремиться к мечте, заботиться о своем здоровье, оставить вредные привычки, всегда повышать уровень самоподготовки, потому что наша работа требует постоянных тренировок.

## НА ФОРУМЕ – С ПОБЕДОЙ!

Научно-технические разработки ведущих образовательных и научно-исследовательских организаций России были представлены на Молодежном форуме «Инновации и технологии в Арктике», в котором приняли участие и студенты нашего Университета.



Участники мероприятия обсудили различные направления научно-исследовательской деятельности по изучению Арктики и Антарктики, вопросы жизнеобеспечения населенных пунктов Арктической зоны, особенности ведения аварийно-спасательных работ в условиях экстремально низких температур, а также подготовку кадров для работы на Крайнем Севере и современные разработки в сфере освоения Арктики.

Интересным получился конкурс кейсов среди молодежи для поддержки инициатив в области изучения и решения актуальных вопросов освоения и обеспечения безопасности Арктической зоны Российской Федерации, содействия самореализации молодежи, повышения уровня ее компетенций и навыков, а также формирования у молодых специалистов креативного мышления.

Примечательно, что на состоявшемся кейс-чемпионате из шести представленных сборных пять команд возглавляли студенты нашего университета! Поэтому продемонстрированные решения кейсов в большинстве своем затрагивали именно гражданскую авиацию в условиях Арктики.

**Вячеслава Валерьева**

## ВСТРЕЧА С КОСМОНАВТОМ



В Нижнем Новгороде прошел форум «Пик возможностей», на котором мне удалось представлять наш Университет. В том числе посчастливилось встретиться с летчиком-космонавтом, Героем Российской Федерации, автором книг, космическим фотографом Сергеем Николаевичем Рязанским, который прочитал нам мотивационную лекцию на тему «Жизнь в эпоху перемен. Космический подход». На лекции он рассказал про свою историю покорения космоса и дал несколько рекомендаций по сохранению интереса и мотивации в любом деле.

После лекции у меня была возможность пообщаться с Сергеем Николаевичем. Мы обсудили такие темы, как «Где найти поддержку в моментах эмоционального выгорания?» и «Как побороть волнение перед первым полетом?».

Самой животрепещущей, лично для меня, была тема волнения перед полетом. Каждого из нас оно застает перед чем-то новым, неизведанным. Так и с первым самостоятельным полетом. Но летчик-космонавт объяснил простую вещь, это нормально — бояться. Всем нам присущ страх, и нам остается его только перебороть. Когда мы волнуемся, мы становимся более концентрированными, так как наш организм находится в состоянии стресса и работает вдвое продуктивнее.

И, конечно, я никогда не забуду его призыва: «Бесстрашных не берут в космонавты!».

**Анастасия Устинова, 214а уч. гр.**

В актовом зале Университета состоялся спектакль по мотивам пьесы Чарльза Диккенса «Сверчок за очагом». Успеху спектакля способствовали не только замечательная актерская игра, но также великолепные костюмы и красочные декорации, позволяющие быстро мысленно переносится с одного места действия в другое.

Огромная благодарность режиссеру — нашей студентке Анастасии Устиновой и актерам самодеятельного театрального коллектива СПбГУ ГА — Артему Денисову, Илье Пушкиреву, Арине Кривец, Ксении Волынцевой, Ирине Грициной, Дмитрию Шокину, Вячеславу Ситкевичу, Варваре Бурутиной, Максиму Кобякову, Александру Ермакову, Дане Львовой и Михаилу Сорокину. Ребята настойчиво репетировали, сумели погрузить зрителей в сказочную атмосферу.

Особыми гостями праздника стали дети из подросткового центра «Прометей».

Валерия Гафурова

«Академический вестник» № 05 (224) май 2023. Заказ 129. Тираж 800 экз. Подписано в печать 27.04.2023.

**Учредитель:** Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова.

**Редактор:** Врагов Н. Н. **Редакционный совет:** Арбузов В. И. (председатель), Волик Е. И., Воронина Е. Р., Гедзенко И. Н., Иванченко В. Н., Лебедева Н. А.

**Адрес редакции:** 196210, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, дом 38, каб. 358-А. Тел.: 704-30-19, мест. 1457. **E-mail:** gazeta.uga@mail.ru

**Ответственный за выпуск:** Врагов Н. Н. **Набор:** Воронина Е. Р. **Верстка:** Абусев Г. Р. Отпечатано в типографии ООО «ИПИ», СПб., наб. Обводного канала, дом 64.