

ПОМНИТ СЕРДЦЕ, НЕ ЗАБУДЕТ НИКОГДА

Сколько бы ни прошло дней с той проклятой войны, она всё равно будет напоминать о себе ветеранам Великой Отечественной, их детям и детям их детей, и внукам их внуков. Потому что, хотя есть великий подвиг Победы, остаётся и боль утрат. И пусть в памяти сохраняются имена тех, кому мы, сегодняшние, обязаны жизнью.

Катя из «ОШМАС»

Эта незнакомая многим аббревиатура расшифровывается так: окружная школа младших авиаспециалистов. Созданная ещё в 1939 году на базе казарм 31-го Красноярского сибирского стрелкового полка, существовавшего в 1907-1918 гг. и участвовавшего в первой мировой войне, ОШМАС №52 предназначалась для обучения младших помощников лётного состава. С началом Великой Отечественной войны, она пополнилась специалистами из Киева и, помимо авиатехников, стала готовить для фронта мотористов, механиков-оружейников, укладчиков парашютов и т.д.

Именно в эту воинскую часть №74394 и направили дочь рабочего железнодорожного транспорта со станции Зыково Красноярского края Екатерину Шеходанову, призванную в Красную Армию 1 мая 1942 года. Довоенная профессия у девятнадцатилетней девушки была самая мирная - счетовод «Заготзерна» в Советском районе. А в ОШМАСе ей пришлось срочно изучать, что должен

уметь и выполнять мастер по вооружению. От того, насколько прочно и хорошо она овладеет спецификой специальности, в будущем зависела боеспособность военных самолётов и во многом - безопасность экипажа.

«В августе 1942 года я была отправлена на фронт в 239 истребительный авиаполк 15-ой истребительной дивизии 8-ой воздушной армии. Попала на Калининский фронт, - рассказывает в своих воспоминаниях Екатерина Ивановна. - Осень. Холодно. Дожди. Жить негде - есть только бывшие фашистские землянки без дверей...

Лётный состав делал по 6-7 вылетов в день, и нашей задачей было обеспечивать эти вылеты: подвешивать бомбы, заряжать пушки и пулемёты. И всё это, несмотря на воздушные налёты вражеских стервятников. В любую минуту самолёты должны были быть в боевой готовности! Приспособленная площадка - не аэродром, но лётчики умудрялись взлетать и садиться на угол квадрата, вокруг которого стоял лес.



После освобождения города Торжка нас перебросили под Сталинград. Вот где пришлось пережить подлинный страх! Наш аэродром на берегу Волги бомбили до 50-60 фашистских самолётов в день, а наши лётчики - каждый - совершали до 8 вылетов в день. Очень тяжёлая и ответственная работа, гибель многих боевых товарищей - разве это забудется?»

...А потом были Северо-Кав-

казский фронт, бои за Краснодарскую и Ростовскую области. Вместе с бойцами 1-го и 2-го Украинских фронтов Катя Шеходанова освобождала польские города Краков, Катовице, Моравска-Остраву, Ченстоков, чешские Моравя-Остраву и Берегово, в Германии - местечко Максвальдау. Со своим гвардейским Сталинградским Краснознаменным истребительным полком и дивизией она прошла

3,5 года, завершив боевой путь в звании старшего сержанта. На груди Екатерины, когда она в 1945 году фотографировалась на память в немецком городишке, сияли медали «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда». Позже к ним добавились медаль «За победу над Германией в Отечественной войне 1941-1945 гг.», орден Отечественной войны II-ой степени, другие награды.

За строкой документа

Есть в фондах МВЦ удивительный документ - Почётная грамота ЦК ВЛКСМ, которой был награждён красноармеец Пётр Иванович Мамаев. Формулировка: «За образцовое выполнение боевых заданий командования по перевозке грузов во время операций 1-го Белорусского фронта в дни Отечественной войны в Польше и Германии». То есть Пётр Мамаев был военным шофёром. Одним из тех, кто с самого первого периода войны, в условиях тяжёлой перегрузки железной дороги оперативными и эвакуационными перевозками, выполнял сложнейшие задачи по обеспечению подвоза материальных средств войскам. Одновременно, как и другие водители, помогал

в эвакуации больных и раненых, перевозил повреждённую боевую технику, вооружение, а доводилось - и имущество, и население прифронтовой зоны.

В его алфавитной карточке участника Великой Отечественной войны значится: участвовал в обороне Киева, Сталинградской битве, боях на Курской дуге. За каждым названием - километры фронтовых дорог, ещё больше - бездорожья. А ещё - судьба Отчизны. И что с того, что cabina водителя насквозь пробита осколками, заканчивается бензин, от бессонницы песок в глазах, а руки и ноги сводит судорога усталости? Главное - вперёд, потому что тебя ждут, потому что минуты твоего опоздания к месту назна-

чения могут обернуться десятками, а то и сотнями потерянных жизней. Полетела деталь грузовика? На дорогах полно разбитых автомашин, а ты сам себе и автомеханик, и автослесарь! Малогабаритный, грузоподъёмностью до тонны, автомобиль «ММ», солидные «ЗИЛ-5» и «ЗИЛ-6», американский грузовой ленд-лизковский «Студебеккер» - всё было знакомо фронтовому шофёру Петру Мамаеву. Как знакомы и бомбёжки, и вражеские артобстрелы, и непредсказуемая обстановка и передислокации войск на передовой.

А теперь - цифры. Известно, что только на Сталинградском фронте с конца августа по октябрь 1942 года было перевезено около 20 стрелковых

дивизий и других соединений и частей на расстояние 120-450 км. По оперативным данным, во время наступательной операции 1-го Белорусского фронта, автотранспорт перевёз 63,3 тысячи человек и 560 тысяч тонн материальных средств (боеприпасов, горючего, медикаментов, продовольствия). Общий парк автомобильных частей фронта насчитывал 11175 автомашин. После 16 апреля 1945 года, когда началась Берлинская операция, победоносно завершившая разгром немецко-фашистских вооружённых сил, общий объём подвоза материальных средств фронтовым и армейским автотранспортом превысил 1,2 млн тонн. Так что и по совести, и по чести -



во взятии Берлина есть заслуга фронтового шофёра Петра Ивановича

Мамаева! Как и в освобождении Варшавы, и в помощи Праге.

Наталья АЛТУНИНА.
(Продолжение следует.)