



ГАЗЕТА САМАРСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО АЭРОКОСМИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА С.П. КОРОЛЁВА (НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ)



ИЗДАЁТСЯ  
С МАЯ  
1958 ГОДА

Календарь  
событий

ты - в курсе

## Памятная дата



7 ноября 1941 года в Куйбышеве – запасной столице СССР – на площади Куйбышева состоялся военный парад.

## НОВОСТИ

все новости > на ssau.ru



### ОТВЕТСТВЕННОСТЬ 24/11

В санатории-профилактории СГАУ состоялся день донора. Свою кровь сдали около 60 студентов и сотрудников университета.



### «КРУГЛЫЙ СТОЛ» 25/11

В СГАУ обсудили проблемы инженерного образования.



### ВИЗИТ 26/11

СГАУ посетила Советник-посланник по экономическим вопросам Посольства Соединённого королевства Великобритании и Северной Ирландии в Москве Кэролайн Уилсон.

МЕРОПРИЯТИЕ	КТО ОРГАНИЗУЕТ	КОГДА	ГДЕ
Межрегиональный молодёжный авиационно-космический конвент	СГАУ, ПРАВИТЕЛЬСТВО САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ	14-18/11	СГАУ
V межрегиональный экономический форум	ПРАВИТЕЛЬСТВО САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ, СГАУ	17-18/11	СГАУ, СГЭУ
Открытый межвузовский бал	СГАУ	19/11	ДК «Металлург»

Ищи подробности на [ssau.ru](http://ssau.ru), [life.ssau.ru](http://life.ssau.ru).  
Делись впечатлениями: [rflew@mail.ru](mailto:rflew@mail.ru)

## телеметрия

### ПАРАД ПАМЯТИ. ВКЛАД СГАУ



На плацу военной кафедры нашего университета идут репетиции участников Парада Памяти, который состоится 7 ноября на площади Куйбышева. Две сотни курсантов военной кафедры отрабатывают строевую подготовку и выправку, чеканя шаг в любую погоду. Однако чести пройти по столам своих дедов удостоятся только лучшие – 51 студент: 48 – в парадной колонне и знаменная группа – представят военную кафедру СГАУ в военно-исторической части. Возглавит колонну начальник военной кафедры полковник М.А. Ковалёв. Специально для участия в этом параде курсанты приобретут зимнюю форму военной одежды, на которую нашуют шевроны военной кафедры.

Кроме того, университет заявит о себе в колонне вузов области, где сотня студентов и ветеранов пройдёт по площади с перетягами и флагами факультетов и студотрядов. Кроме представителей всех факультетов и институтов эта колонна формируется также из ветеранов Великой Отечественной войны, работающих в университете, лучших спортсменов, представителей студенческой науки, а также бойцов сводного студенческого отряда «Крылья». Во главе колонны пойдёт ректорат СГАУ.

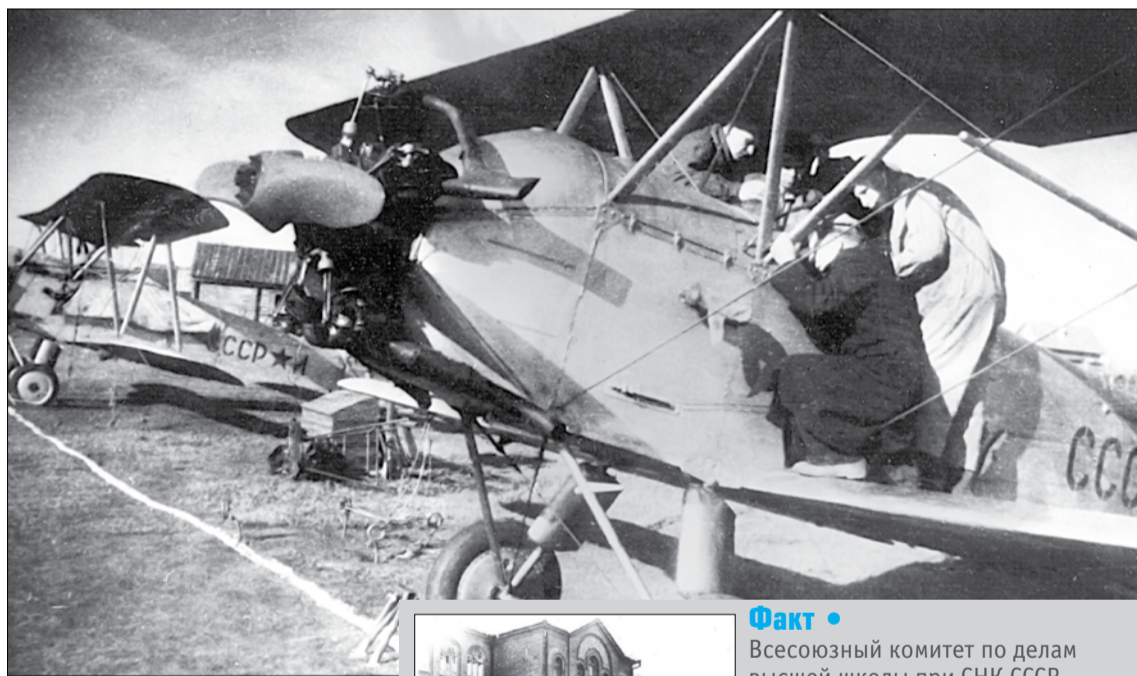
### Статфакт

В КуАИ-СГАУ в разные годы работало 600 ветеранов Великой Отечественной войны.

## тема №1 // ПРОШЛОЕ ВЛИЯЕТ НА БУДУЩЕЕ

# Рождённый войной

АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ БЫЛ СОЗДАН В 1942 ГОДУ КАК КУЙБЫШЕВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ИНСТИТУТ: ЭВАКУИРОВАННЫМ ЗАВОДАМ НУЖНЫ БЫЛИ ИНЖЕНЕРЫ.



На учебном аэродроме

**Н.В. Богданова,**  
директор музея авиации и космонавтики СГАУ, фото из фондов музея



### Факт

Всесоюзный комитет по делам высшей школы при СНК СССР г. Москвы издал приказ № 143/м от 17 июля 1942 г. об открытии авиационного института в г. Куйбышеве. 1 октября 1942 года начались занятия для первых 556 студентов КуАИ.

Куйбышевский авиационный институт был открыт в 1942 году в сложнейшее для страны военное время. В Куйбышеве тогда были эвакуированы около 30 предприятий и организаций авиационной промышленности. Здесь было организовано производство прославленных штурмовиков Ил-2, Ил-10 и другой военной техники. Фронту требовались самолёты, заводам – инженеры. Для подготовки инженерных кадров

было принято решение создать Куйбышевский авиационный институт.

В соответствии с приказом Всесоюзного комитета по делам высшей школы (ВКВШ) при СНК СССР в кратчайшие сроки был произведён набор студентов на первый и старшие курсы, организованы факультеты: самолётостроения (факультет №1, декан – доцент В.И. Путьята) и авиационного моторостроения (факультет № 2, декан – доцент А.И. Неймарк). Были освобождены и отремонтирова-

ны помещения в корпусе № 1 по адресу: ул. Кооперативная (ныне ул. Молодогвардейская), 151.

1 октября 1942 года начались занятия для первых 556 студентов КуАИ. Аудиторные занятия начались на IV курсе, студенты I-III курсов были направлены на заводы, заготовку дров, сельскохозяйственные и другие работы.

Огромная роль в организации института принадлежит А.М.Сойферу, исполнявшему обязанности директора института с

момента его создания по ноябрь 1942 года. В декабре был назначен первый директор института – Ф.И.Стебихов. К концу 1942 года были сформированы первые 18 кафедр института. Приказом ГУУЗа НКВД №63 от 28.12.42 г. утверждён первый состав учёного совета КуАИ. В его состав наряду с преподавателями вуза вошли Герои Социалистического Труда А.А. Третьяков – директор завода №1 и А.А. Микулин – главный конструктор ОКБ-24, д.т.н., профессор (он был назначен консультантом института). В декабре в институте обучались 767 студентов; работали 55 преподавателей, 41 человек учебно-вспомогательного и 88 – административного персонала. Был организован регулярный выпуск стенных газет: общенинститутской – «Полёт» и факультетских – «Самолёт» и «Мотор».

В 1943-44 гг. в КуАИ прибыли 10 высококвалифицированных профессоров и доцентов, переведённых из других вузов, что позволило организовать новые кафедры и полностью укомплектовать штат ведущих кафедр. В числе первых преподавателей были крупные учёные, эвакуированные из Москвы, Ленинграда, Киева, Харькова и других городов СССР. Среди них будущие вице-президент АН СССР М.Д. Миллионщиков, член-корреспондент АН Белорусской ССР М.Г. Крейн, доценты и профессора А.М. Сойфер, Н.И. Резников, М.И. Разумихин, В.М. Дорофеев, А.А. Комаров и др.

подробнее 2



Есть вопросы? Есть новость в газету «Полёт»?  
Заметил неточность? Не досталось свежего номера?



(846) 378-01-70  
8-906-34-38-259  
[rflew@mail.ru](mailto:rflew@mail.ru)



# Рождённый войной



► На занятиях по химии



## начало

1

В условиях военного времени весь коллектив института включился во всенародное движение по оказанию помощи фронту под девизом «Всё для фронта, всё для победы». Учёные института развернули научно-исследовательскую работу по решению практических задач, диктуемых фронтом и выполняемых авиационными и другими предприятиями Куйбышевской области. Были созданы первые творческие бригады КуАИ. Их возглавили доцент А.М. Сойфер, профессор Д.Н. Тамарин, доценты А.И. Неймарк, Г.Д. Максимов, М.Д. Миллионщиков, Н.В. Пинес, Н.Г. Човнык, которые совместно со специалистами предприятий решали важные научно-технические и организационные проблемы, направленные на повышение производительности труда и качества продукции, внедрение новых технологий и материалов, увеличение выпуска самолётов, моторов и другой продукции для фронта.

Студенты и преподаватели после занятий оборудовали аудитории и лаборатории института, работали на заводах, на заготовках дров и на строительстве газопровода, в госпиталях и совхозах области, на других работах по обустройству городского хозяйства. За сбор средств на авиаэскадрильи «Волжский комсомолец» и «Валерий Чкалов» институт получил благодарность Верховного главнокомандующего И.В. Сталина.

В 1943 году были созданы первые студенческие научные кружки при кафедрах, создан первый творческий коллектив самодеятельных артистов, вышло из печати первое учебное пособие для вузов: Юргенс В.В., Разуми-

хин М.И. Основы проектирования самолётостроительных цехов и заводов. — М.: изд-во МАИ, 1943. — 200 с.

В августе-сентябре 1943 года студенческий отряд в составе около ста человек работал в Сталинграде на разделке трофейной авиационной техники.

В 1944 году состоялся первый выпуск инженеров-технологов по самолётостроению (1 человек) и авиационному моторостроению (9 человек), была открыта первая в КуАИ аспирантура по специальности «процессы механической и физико-технической обработки, станки и инструмент» при кафедре обработки металлов резанием.

С 1943 по 1945 гг. институту были переданы все площади корпуса №1 по ул. Кооперативной и часть площадей (ок. 6 тыс. кв.м) в корпусе №2 по ул. Ульяновской, 18. В 1945 году в институт прибыла большая группа преподавателей и студентов V курса обучения и дипломников из расформированного в Ташкенте Воронежского авиационного института (более ста человек). Контингент студентов составил 1100 человек; число преподавателей достигло 98 человек, 24 из них имели учёные звания и степени. Состоялся второй выпуск инженеров в количестве 37 человек из числа студентов других вузов, зачисленных в КуАИ на старшие курсы.

К концу войны полностью определилась уставная структура института, была налажена чёткая работа всех подразделений. Были созданы и оснащены новым оборудованием учебные лаборатории и кабинеты. Активно работали партийная, комсомольская и профсоюзная организации. В 1945 году состоялись первые научно-технические конференции студентов и сотрудников института. ●

► 1945 г. Заседание Государственной экзаменационной комиссии КуАИ. Председатель — В.Я. Литвинов, Герой Социалистического Труда, генерал-майор авиационно-технической службы, директор авиационного завода №1 имени И.В. Сталина



► 1945 г. Директор КуАИ Ф.И. Стебихов и заместитель директора А.М. Сойфер



► 1943 г. Участники лыжного агитпробега, стартовавшего от учебного корпуса КуАИ по адресу ул. Кооперативная, 151

## Готовили техников и штурманов

Кафедра военной и физической подготовки в КуАИ была создана одной из первых. Таково было требование того времени.



М.А. Ковалёв, начальник военной кафедры СГАУ

В годы Великой Отечественной войны одной из важнейших государственных проблем являлась нехватка квалифицированных офицерских кадров и технического персонала для действующей армии. Войска остро нуждались в хорошо обученных командирах, инженерах, техниках и специалистах. 16 июля 1941 года Государственный Комитет Обороны (ГКО) СССР принял постановление «О всеобщем обязательном обучении военному делу граждан СССР», в соответствии с которым в августе 1942 года в КуАИ среди прочих была создана кафедра военной и физической подготовки. Кафедру возглавил мастер спорта СССР, лейтенант И.С. Журавлёв. Основной задачей кафедры являлось обучение студента тактике ведения общевойскового боя в качестве одиночного бойца и его физическое развитие. В середине 1944 года ГКО СССР

принял решение о создании военных кафедр в вузах страны для подготовки офицеров запаса. Поэтому с 1 сентября 1944 года в штатном расписании КуАИ появляется самостоятельная военная кафедра.

Своим созданием наша военная кафедра обязана директору КуАИ того периода Федору Ивановичу Стебихову, который вышел с инициативой перед военным советом Приволжского военного округа (ПриВО) об организации подготовки авиационных специалистов, необходимых фронту.

Первым начальником военной кафедры стал кандидат технических наук полковник В.И. Рабинович (он возглавлял кафедру до 1948 года). Кафедра строила свою работу по двухлетней программе обучения, а её главной задачей являлась подготовка на базе инженерного образования высококвалифицированных техников-эксплуатационников для авиационных частей. Для выпускников военной кафедры устанавливались первый (высший), второй и третий квалификационные разряды. Базой военной кафедры явля-

ся учебный аэродром и отделение газовой самолётов, которые располагались на территории бывшего аэродрома Осоавиахима. Это было огромное поле, ограниченное нынешними улицами Мяги, Аэродромная, Авроры и Мориса Тореза.

Авиационная материальная часть, на которой учились студенты военной кафедры, представляла собой прошедшие войну и списанные с боевой работы самолёты По-2, Ту-2, Як-3, Ла-5, Ла-7 и Ли-2.

Основной формой подготовки являлось практическое обучение запуску и отработке режимов работы двигателей самолётов.

Войсковой ремонт отличался от современного спецификой работ, связанных с устранением боевых повреждений на технике, и особенностями конструкции самолётов того периода. Студенты учились заделывать пробоины на крыле и фюзеляже, паяли и сваривали баки и радиаторы, заплетали тросы, занимались слесарной подготовкой, столярным и швейным делом. Проводилась газвка самолётов, устранялись неисправности двигателя. Помимо этого,

прививались навыки эксплуатации и ремонта деревянных самолётов с перкалевыми рулями.

Вместе с тем на военной кафедре, помимо резерва техников-эксплуатационников, готовили и резерв авиационных штурманов. Студенты проходили штурманскую подготовку, летая на легендарном самолёте По-2 (У-2). Среди преподавателей-лётчиков, штурманов-инструкторов, военных авиационных инженеров были однополчане и соратники тех, кто пережил крещение в боях под Сталинградом, легендарных «асов Поволжья» — И.С. Полбина, С.Д. Луганского, Л.И. Беда.

23 июня 1945 года сессия Верховного Совета СССР приняла закон о демобилизации из армии и флота военнослужащих старших возрастов. Это означало повышение роли системы подготовки резерва Вооружённых сил. Создание высококвалифицированного резерва, способного качественно эксплуатировать боевую современную технику, поступающую на вооружение в армию, было возложено на военные кафедры при вузах страны. ●

► Занятие на военной кафедре ведёт начальник цикла общевоинских дисциплин Глеб Иванович Цимбал. В 1945 году он участвовал в разгроме кантонской армии японцев

## ВАЖЕННЫЙ ЖУРНАЛ

**Лидия Александровна Левченко,**  
выпускница КуАИ 1945 года

— В августе 1942 года я узнала, что в Куйбышеве открывают авиационный институт, и подала туда заявление на моторный факультет, сразу на 4-й курс, так как до этого уже училась. «Нестыковку» предметов я должна была сдать до зимней сессии. Занятия обещали начать с 10 октября. Так и получилось. Но с первого дня занятий нас отправили за Волгу на лесозаготовки.

Наша бригада «лесорубов» состояла из четырёх человек: две Лиды, Володя Каштанов и Ваня. Вся беда была в том, что валить деревья и пилить мы не умели! Получив инструмент, наши мальчишки смело взялись за огромный осокорь. «Вот его спилим и выполним норму», — весело рассуждали они. Норма — это 8 кубометров на каждого студента. Осокорь возмущился легкомыслием мальчишек, намертво зажал вошедшую в него пилу. Ребята пытели изо всех сил, мы с Лидой суетились тут же, но пила стояла на одном месте, будто насмеялась над нами...

Потом начались занятия, мы ждали этого, предвкушая радость. И вот дождалась! КуАИ родился!

На занятия в институт мы пришли после праздников, в ноябре 1942 года. Аудитория на нашем курсе была разношёрстная: уже дипломированные специалисты, спасающиеся от фронта, недоучки, вроде меня, разные случайные люди, которые старались переждать что-то, и главное, здесь были энтузиасты, которые очень хотели учиться именно в КуАИ. Занятия проходили вечерами: днём и преподаватели, и студенты работали. Я тоже подрабатывала дома — неумело шила людям; на стипендию прожить было невозможно. Мой муж, тогда молодой специалист, получал гроши, этих денег ему едва хватало на столовую.

Аудитория, где мы слушали лекции, представляла собой пустую комнату в бывшем плановом институте на Кооперативной улице. На длинном проводе висела малосильная лампочка и слабо освещала наше учебное пространство — тогда жёстко экономили электричество. Окна были заклеены синей бумагой, ни в одну щелочку не должен был проникать свет; за этим следили специальные дежурные. И сейчас помню, что было очень холодно, руки еле гибались, чтобы держать ручку, пальто не снимали весь день. В институте дежурили студенты. Вооружённые винтовкой прошлого века и противогазом, они стояли у входа в корпус по двое по два часа, точно часовые.

Я всегда старалась сидеть за первым столом, чтобы слышать лектора и быстро, не пропуская ни одного слова, словно стенографистка записывала его лекции. Многого не понимала, разбиралась потом. Так, курс по станкам был выше моего понимания, но я старательно писала «ходовой валик, ходовой винт». Думала, что это за штуковины? Но в сессию всё сдала на «отлично».

Как я уже говорила, днём все работали. Вечером на занятия с Безымянки прямо с завода приезжал преподаватель. Помню, высокий такой был, в очках, хмурый и измучен-



► КуАИ. 1947 год. Лекция по сопротивлению материалов. Фото из фондов музея авиации и космонавтики

70-летию КуАИ-СГАУ посвящается

# ДОМ

## под названием «КуАИ»

В 1942 году Куйбышевский авиационный институт стал домом для тысячи студентов. И те, кто его окончил, до сих пор вспоминают о КуАИ с теплотой.

ный. Пальто у него было разорвано, девочки после его лекции судачили: «Есть ли у него жена? Почему не зашьёт дырку?» Это был Виталий Митрофанович Дорофеев, ему было тогда 32 года. И жена у него была — Лидия Васильевна Рождественская, преподавала в КуАИ кристаллографию. Они были эвакуированными москвичами.

Ещё помню преподавателя Александра Мироновича Сойфера. Он был моложе, веселее, откуда эвакуирован, мы не знали. Кто-то сказал, что из Ленинграда. Пальто у него было без дырок, наверно, жена заботливая — думали тогда мы.

Не успели привыкнуть к плохо освещённым кабинетам, к измученным преподавателям, как «нагрянула» зимняя сессия. Я сильно волновалась, боялась хмурого Дорофеева. Но благодаря конспектам я всё сдавала на «отлично» и старалась так держаться дальше.

Куйбышев (в отличие от Саратова и Горького) ни разу не бомбили. Учебные тревоги были достаточно часто. На площади Куйбышева что-то копали, горы земли росли с каждым днем. Говорили, строят метро. В Куйбышев приехало правительство СССР и дипломатический корпус. Ждали Сталина; это ему строили бункер под землей. Тогда, конечно, мы этого не знали. Как раз возле места, где строился бункер, стояли замаскированные зенитки. «По фашистским захватчикам — огонь!» — кричал молодой голос, бухала пушка, и наш небольшой дом, я жила тогда рядом, подпрыгивал, стекла разлетались, маскировка отрывалась, снег летел в комнату...

Незаметно подошла вторая уже весенняя сессия, четвёртый курс я окончила к лету 1943 года. На каникулы всех нас отправили на авиазаводы на Безымянку работать на

станках. Я сверлила по кондуктору петли лонжерона. Отдыха не было, в свободное от работы время подрабатывали как могли, жили голодно. От института давали землю под огороды, которые находились на той же Безымянке. На теперешней улице Победы я окучивала тогда картошку.

Многие из нас болели тифом. Один парень, провозжая своих родителей в освобожденный Киев, заразился на вокзале и умер, родители еще не успели доехать до Киева. Мы его хоронили в жуткий холод. Потом хоронили другого нашего сокурсника, у него тогда уже был диплом агронома, и он хотел получить второе образование. Но тиф не щадил никого.

Постепенно КуАИ расширялся, ему выделили новое помещение на Ульяновской улице. Стало тепло, последняя сессия перед дипломом, окна распахнуты, на столе разложены лекции, слышу:

— Лида, идём сдавать ремонт авиадвигателей.

— Ой, я ничего не знаю, болела.

— Пойдём, девочкам ставит тройки, ребятам иногда четвёрки; пятёрки он никому не ставит. Идём, там списать можно, лежат книги.

Спускаюсь по шаткой лестнице, бегу за ними. Стыдно до сих пор, сдавала «нахрапом», однако девочкам он больше тройки действительно не ставил! А троек у меня почти не водилось.

Весенняя сессия 1944 года сдана! Едем на паровике на преддипломную практику на завод №24 имени Фрунзе. Осенью нас посылают в деревню, убирать просо — урожаем убирать было некому. Возмущаемся: «Нам надо писать диплом, нас нельзя загружать, не хватит времени!», а в ответ: «Кашу есть любите?». Потом тот, кто не успевал с дипломом, оправдывался «просом».

В деревне днём работали, сгребали сорванные стебли в кучи, отвозили на ток. Вечером на крыльце распевали песни: «Дорогая моя столица, золотая моя Москва!»; кто-то запел: «Дорогой мой Куйбышев!..», но рифмы не нашлось. Смеялись, спорили. Молодые всегда найдут повод смеяться и спорить.

Тему диплома я выбрала трудную. На Ульяновской улице нам, дипломникам, отвели «секретную» комнату: дипломные проекты были засекречены. Я тщательно (с синьки) копировала «наисекретнейший» авиатор Александра Микулина АМ-42. Моим консультантом был Александр Миронович Сойфер, рецензентом Виталий Митрофанович Дорофеев. Несмотря на его хмурость, я его уже не боялась, много раз ему сдавала его предметы на «отлично». У моей подружки — Ривы Соркиной-Клебановой, наоборот, рецензентом был А. М. Сойфер.

Александр Миронович появлялся в нашей «секретной» комнате весёлым, молодой, красивый, обаятельный, в отличном настроении, напевая какой-то мотивчик. Проверяя наше «творчество», у меня или у Ривы, бывало, тихонько пропоёт на ушко: «Девушка нашего круга, надо приличия знать», поправит ошибки, и всё как-то мягко, не обидно, по-дружески.

Уже окончив КуАИ, я иногда встречала его в городе, он — с радостной улыбкой, я с уважением к незаурядной личности. Ну а у Дорофеева я потом работала, в его бригаде КБ, была в добрых отношениях с его женой, у нас были сыновья одного возраста.

Бывало, сидим тихо в комнате, чертим, пишем, двигаем визир на логарифмической линейке, кто-то задумался — не получается. Вдруг

в тишине раздаётся на мотив детских песенок фраза «Пускай мы не вышли годами» или «Эту девочку не троньте, у неё мужик на фронте, мы ей вареники сошьём!». Это начинали балагурить Вовка Каштанов и Лешка Жирнов, давая немного всем и себе расслабиться, отдохнуть.

— Други, утомитесь, — останавливал веселье Миша Кричевер, потерявший на фронте ногу, — давайте работать.

Все тогда очень ценили рабочее время и не хотели терять ни минуты.

Рецензент Дорофеев меня очень огорчил. Просмотрев мой дипломный проект, поставив отличную оценку, он вдруг рассмеялся и сказал: «Всё это хорошо, но работать двигатель не будет!». Я себя воображала вторым Микулиным! Сойфер пропел бы на ушко: «Девушка нашего круга, надо приличия знать!» Выходит, я зря чертила 16 ватманов?! Сочиняла невероятно новую теорию сгорания топлива в двигателе, ставила к двигателю крыльчатку, увеличивая его мощность, и — «Работать не будет!». За ночь — помогли друзья — начертили новую крыльчатку.

В феврале 1945 года мы защитились. Все пошли работать на завод №224, кроме Вадима Сальникова — ушёл на комсомольскую работу, да девочку одну «выменял» на хорошего слесаря её отец, руководивший авиаремонтными мастерскими. 17 человек нашего выпуска достались заводу. Начинать учиться 73 человека, окончили 19 человек.

На заводе нас встретили радушно. Всем молодым специалистам директор завода выдал по 1000 рублей, по отрезу шевииота на костюм и по паре американских ботинок 43 размера на толстой подошве! ●

**Воспоминания записаны в августе 2007 года. Москва**



**РЕКОНСТРУКЦИЯ ПАРАДА**

ты в курсе >

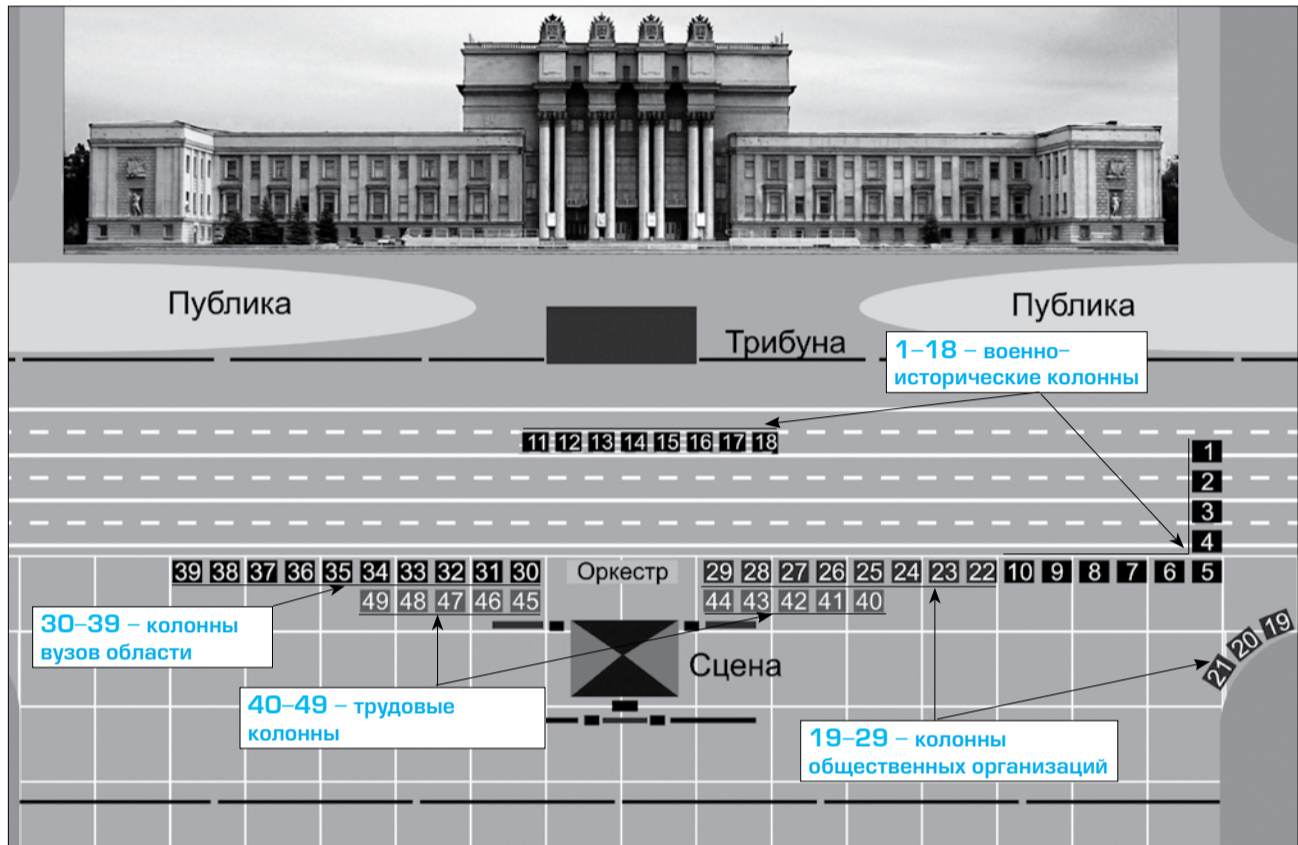
7 ноября по площади Куйбышева пройдут военно-исторические колонны, колонны общественных организаций, вузов и заводов. В исторической части парада зрители увидят пехоту в снаряжении того времени, конные расчёты, автоматотехнику начала сороковых прошлого века. Над площадью пролетят лёгкий ночной бомбардировщик У-2 и штурмовик Ил-2, а также два самолёта Як-52. Начнётся парад в 9 утра. Колонны выйдут на исходные позиции. В 10.00 командующий парадом откроет парад. Надо отметить, что самарские пилоты специально для парада реконструировали самолёт По-2 с говорящим номером RA-1945 G. Самая старая деталь 1942 года, самая новая – 1945-го.

В Новосибирске завершается работа по восстановлению легендарного самолёта Ил-2. В 1942 г. зенитный снаряд отправил самолёт в болото. В 2005 году Ил-2 подняли. В идеальном состоянии сохранилось почти 40% деталей. Остальные – восстановили новосибирские реставраторы при поддержке специалистов завода «Авиакор».

Над площадью Куйбышева также пролетят учебные Як-52, специально подготовленные к параду. Их закамуфлируют под Як-1 – легендарный военный истребитель.

Все участники получают памятные медали «Участник Парада Памяти». Эту инициативу полковника военной кафедры СГАУ В.Т. Одобеску поддержали организаторы события. Реконструкцией парада 1941 года сейчас занимаются в Москве и Самаре. Организаторы обещают провести прямые видеотрансляции с главных площадей Самары и Москвы.

**Схема расположения парадных колонн во время Парада Памяти**



**Военный парад 1941 года в цифрах и фактах**

**Время: 1,5 часа (парад в Москве – 25 мин.)**

**Температура воздуха: -20°C**



Парад 1941 года на площади Куйбышева



Парад 2010 года Москва



Командовал парадом генерал-лейтенант Максим Пуркаев. Принимал парад первый маршал Советского Союза Климент Ворошилов.

Первым по площади прошёл сводный полк командного состава. Продолжили парад части двух стрелковых дивизий, курсантские подразделения Военно-медицинской академии им. Кирова.

По количеству войск куйбышевский парад вполне можно приравнять к небольшой армейской операции: в пешем, конном строю и с мехколонной прошли 22 тысячи бойцов. Прямо с парада они ушли на фронт защищать столицу. Именно эти части остановили немецко-фашистских захватчиков под Москвой и Ленинградом.

В параде участвовали мотопехота на автомобилях, бронированные тягачи с артиллерийскими орудиями, бронемашин.

Танки всех видов – от трёхтонных малюток-амфибий Т-38 до 50-тонного гиганта Т-35, зенитные и прожекторные полки прошли по площади Куйбышева.

Украшением парада стала его воздушная часть. Это был единственный воздушный парад за все годы войны. По разным оценкам над Куйбышевом пролетело от 600 до 700 боевых самолётов преимущественно новых типов: дальние бомбардировщики ДБ-3ф и Ил-4, лёгкие бомбардировщики-разведчики Су-2, две эскадрильи истребителей И-16, по эскадрилье пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и штурмовиков Ил-2.

После парада состоялась гражданская демонстрация трудящихся города Куйбышева. В ней приняли участие 178 тысяч представители эвакуированных предприятий: авиационных заводов №1 и №18, моторостроительного №24, Государственного подшипникового завода и других. А также заводов, располагавшихся до войны в нашем городе: КАТЭКа, станкостроительного завода, ЗИМа и других. Всего на тот момент в городе проживало 523 тысячи человек.

На параде присутствовали руководители страны по главе с Председателем Президиума Верховного Совета СССР Михаилом Калининым.

Членов дипкорпуса, военных атташе и иностранных корреспондентов, эвакуированных из Москвы в Куйбышев потрясла мощь советских войск.

Парад продолжался 1,5 часа. На улице стоял мороз -20°C.