

немного – всего 76, а тех, кто еще продолжает работать в МАДИ, – всего 16. Для них не меньшая, чем на груди, награда – наша память и патриотизм молодых.

О многих подвигах наших ветеранов – преподавателей и сотрудников – мы долгое время знали мало или не знали ничего. Они умеют принимать удар на себя, но рассказывать о себе среди них не принято. Мадийцы долго и тщательно собирали материалы обо всех: и о тех, с кем работаем рядом, и о тех, кто с войны не вернулся. Сейчас знаем о них практически всё. Неизвестное стало известным.

В. ПРИХОДЬКО, ректор
А. СТАХЕВИЧ, директор библиотеки
Н. ШАШИНА, сотрудник библиотеки
 Московский автомобильно-дорожный институт (ГТУ)

Коллектив Московского автомобильно-дорожного института, как и весь народ в годы войны, делал всё возможное для Победы. Многие вступили в состав частей народного ополчения, истребительные батальоны, военно-дорожные отряды. Бывшие выпускники, преподаватели и студенты МАДИ строили мосты, дороги и аэродромы, рыли окопы и противотанковые рвы, а также после соответствующей подготовки направлялись на фронт танкистами и автомобилистами.

Боевые действия на фронтах требовали подвоза колоссальных объёмов боевой техники, боеприпасов, топлива, смазочных материалов, запчастей, снаряжения и продовольствия, медикаментов и своевременной эвакуации раненых.

Манёвранный характер войны и быстрое перемещение фронтов, за которыми не успевало восстановление железных дорог, обуславливали необходимость перевозки автомобилями всей массы грузов к фронту. Перевозки осложнялись отсутствием дорог с твердыми покрытиями. Приходилось возить по грунтовым дорогам, которые требовали усиленного содержания. Необходимо было строить мосты через

Выпускники МАДИ – участники Великой Отечественной войны

форсируемые реки, восстанавливать разрушенные.

Выполнение этой задачи потребовало создания по сути новых родов войск – автомобильных и дорожных, командный состав которых комплектовался в основном из специалистов – автомобилистов и дорожников.

В военно-дорожных и военно-мостовых управлениях и подчиненных им военно-дорожных отрядах воевали лучшие представители Московского автомобильно-дорожного института – Иван Алексеевич Засов, участник Сталинградской и Курской битв, Берлинской операции; генерал-майор Николай Васильевич Страхов, начальник автодорожных, а затем автомобильных войск ряда южных фронтов; инженер-майор Леонид Леонидович Афанасьев, будущий ректор МАДИ; профессор Николай Васильевич Орнатский; доцент Анатолий Иванович Богомолов, военные инженеры Валерий Федорович Бабков, Евгений Евгеньевич Гибшман, Александр Яковлевич Тулаев, Серафим Михайлович Полосин-Никитин, Николай Васильевич Горелышев, Сергей Иванович Симонин и многие другие, впоследствии ставшие заслуженными деятелями науки и техники, про-



Н.В. Страхов

фессорами, докторами и кандидатами технических наук.

Хроника военного времени изобилует фактами беспримерного мужества дорожников, мостостроителей и автомобилистов.

В мае 1941 года большое количество студентов 4-х и 5-х курсов были направлены на производственную практику по строительству аэродромов в приграничную полосу. Н. Мамонтова и В. Фенютина, студентов пятого курса дорожно-строительного факультета (выпуск 1941 года), война застала в Риге, А. Соколова – в Литве.

В первые же тревожные часы войны готовили аэродромные площадки и принимали самолёты. Все студенты были срочно отозваны в Москву, а по пути подразделения аэродромного строительства, в которые влились студенты МАДИ, строили аэродромы в Орле, Мценске, Ельце и других городах. Всю войну выпускники МАДИ К.А. Гноев, В.И. Заковряшин, И.С. Усин, М.А. Айтберов, Л.Я. Бабошко, В. Катенёв, С. Залеткин, В. Агеев, Г. Лысаков, Л.В. Казак, Э.А. Ахмедханов, В. Кирплюк, А.С. Течиев и многие, многие другие работали на строительстве и эксплуатации аэродромов. Из

этого выпуска погибли Гриша Лысаков и Войцех Кирплюк. По воспоминаниям инженера Макса Исааковича Бим-Бада, строились и ложные аэродромы.

Первые выпуски-инженеры по мостовой специальности (март 1941 г.) – А. Барышев, Е. Григорьев, К. Иванова, М. Коганский, Ю. Булгакова, С. Осипов, К. Кузьмин, С. Бадмаева и другие – всю войну работали на строительстве военных аэродромов. Другая группа выпускников в конце 1941 года оказалась в составе 1-го Военно-дорожного управления. В эту группу входили Я. Письман, Н. Мельников, Д. Ширяев, В. Смирнов. Они занимались восстановлением и строительством мостов на Северо-Западном, Брянском, 2-м Прибалтийском и Ленинградском фронтах.

Автотранспортные части сыграли огромную роль уже в первые дни вой-



М.И. Бим-Бад

ны. 24 июня 1941 года были перевезены четыре стрелковые дивизии из района Барановичей в район города Слоним и сразу введены в бой. Это была первая массовая перевозка войск автомобильным транспортом. В июне и июле 1941 года только на Южном фронте были перевезены 23 стрелковые дивизии. Выпускники механического фа-

культета МАДИ В. Н. Севастьянов, Е. С. Никитаев и другие служили в 483-м отдельном автотранспортном батальоне Ставки Верховного Главнокомандующего. Батальон занимался доставкой горючего, боеприпасов, оружия. Под огнём врага, по бездорожью, не щадя себя, они честно и скромно выполняли свою военную работу.

Лев Николаевич Гниденко (в 1941 году он был студентом 3-го курса) вспоминает: «Студенты младших курсов были призваны в армию, направлены на краткосрочные курсы командиров танков и вскоре отбыли в действующую армию на фронт. Вернулись домой по окончании войны буквально единицы. Значительная часть выпускников МАДИ добровольно вступила в Красную Армию, однако к декабрю 1941 года многие недавние выпускники были отозваны из частей и направлены на учебу в военные академии, в частности в Военно-транспортную академию Красной Армии».

Начальника эксплуатационного участка Фёдора Александровича Недосекина, выпускника МАДИ 1938 г., война застала на бывшей финской территории в пос. Энсо вблизи самой границы. Всё, что дала ему военная кафедра ин-



Ф.А. Недосекин

ститута – курс высшей вневойсковой подготовки (командование взводом, освоение подрывного дела, военных мостов и переправ, материальной части машин и вождение автомобиля), – всё это пригодилось Фёдору в дальнейшем на командных должностях в армии.

Вечером 8 февраля 1942 г. ему, уже старшему технику-лейтенанту и помощнику начальника автомобильного отдела, был дан приказ командующего Карельским фронтом – возглавить автоколонну в 40 машин, загрузить их снарядами, минами и боеприпасами и доставить к утру 9 февраля в пос. Повенец. В составе колонны были ЗИС, ГАЗ-АА, вездеходы ГАЗ-60, водителями которых оказались неопытные, «необстрелянные» и совсем недавно призванные в армию солдаты, взятые из разных войсковых частей. Времени для осмотра и капитальной подготовки автомашин к маршу уже не было. Неприятности начались уже в начале маршрута (вездеходы не были в состоянии преодолеть даже незначительные подъёмы, и их приходилось буксировать с помощью ГАЗ-АА), а в конце его случилась трагедия. Вспоминает Ф. А. Недосекин: «Ночь была лунная. Перед водителями поставили общую задачу – двигаться по открытой местности с выключенными фарами с интервалом 50 м. И вот в момент, когда была подана команда «По машинам!», нас обнаружил немецкий самолёт-разведчик. Наш путь лежал по свежему, чуть окрепшему льду Беломоро-Балтийского канала. В момент движения колонны появились лёгкие бомбардировщики – их было пять. Немецкие «асы» начали охоту за каждой машиной. Сбросив свой бомбовый груз, самолёты продолжали обстрел из пулемётов трассирующими и разрывными пулями. Колонна потеряла свой строй. Водители изворачивались, отчаянно петляли, маневрировали, чутьём угады-

вали, куда направить машину, пытаюсь избежать прицельных бомб пикирующих бомбардировщиков. Но избежать потерь не удалось. Машины, потерявшие управление, кружили по льду, переворачивались или с грохотом уходили на дно канала с погибшими водителями. Другие продолжали движение в окружении высоких столбов воды. Громовые раскаты от разрыва бомб, мин и снарядов, а также шум самолётов создавали обстановку безысходности... Было страшно и жутко, а умирать бесславно в 28 лет не хотелось. Скорее бы выбраться из этого пекла! На наше счастье, в воздухе появились наши «ястребки». Большую помощь оказали нам и зенитчики... К месту назначения прибыли 28 автомашин, мы потеряли 6 человек водителей, одного офицера, 6 машин и все вездеходы. И всё же командование части поблагодарило личный состав автоколонны. А меня даже наградили боевой медалью, которая стала мне дороже всех последующих орденов и медалей, полученных в Великую Отечественную войну».

В октябре 1941 года Родина находилась в величайшей опасности. Немецкие войска подошли к Москве на расстояние танкового броска. На ближних подступах к столице развернулась смертельная борьба. В эти решающие дни на главных рубежах сталью и огнём была измерена сила духа советских людей.

Во всех районах Москвы формировались батальоны добровольцев, готовые к отправке на фронт.

В парткоме и комитете комсомола МАДИ также шло формирование студенческой роты из числа добровольцев. Трудности состояли в том, что практически все или уехали на восток (личный состав МАДИ был эвакуирован в Среднюю Азию, в г. Янги-Юль Ташкентской области), или уже ушли на фронт. Оставалось около 80 человек – студентов,

задержавшихся на производственной практике, на строительстве военных объектов, и больных. По существу, они последними из МАДИ уходили защищать Москву. Была образована пулемётная рота 2-го батальона, и недавние студенты стали бойцами действующей Красной Армии. В организации роты большое участие принимали комсомольцы МАДИ: Е. Морозов, С. Пузанов, Л. Дехтеринский, Е. Бирзак, Г. Сыров, И. Лунёв и другие. Комсоргом роты был Леонид Зубарев. Рота мадйских пулемётчиков занимала оборону в районе Покровское-Стрешнево, а затем – Тушинского аэродрома. Впереди них занимали оборону панфиловцы.

Будни роты были напряжёнными. Приходилось создавать оборонительные сооружения, обучаться пользоваться оружием и отрабатывать приёмы ведения боя, охранять военные объекты. Все это делалось в условиях частых атак немецко-фашистской авиации.

После разгрома немцев под Москвой перед дивизией, в которой служили комсомольцы–мадйцы, была поставлена другая, не менее важная боевая задача: оказать помощь осаждённому Ленинграду на северо-западном направлении и завершить окружение большой немецко-фашистской группировки, осуществляющей блокаду г. Ленинграда с юго-запада. Здесь, на дальних подступах к Ленинграду, на Спас-Демьянском плацдарме, была сосредоточена основная группа немецко-фашистских войск. Эта группировка имела мощное оборонительное инженерное сооружение, отборные части и высокую концентрацию боевой техники.

В ночь с 21 на 22 февраля 1942 года пулеметная рота в составе 2-го батальона вступила в бой за освобождение очень важного населенного пункта – Новая Русса. В первом бою были и первые жертвы. Был убит Женя Бирзак, который добровольно вызвался пода-

вить огонь немецкого автоматчика, стрелявшего из-под подбитого танка, не давая возможности нашим солдатам подняться из укрытия и приблизиться к населенному пункту. В этом бою многие получили тяжелые ранения. Героически сражались студенты МАДИ, никто не дрогнул. Никто не ушёл с поля боя.

Был такой случай. В селе Новая Русса во время уличного боя был убит наш автоматчик, и он оказался между нами и немцами. В 42-м году автомат – это ценное оружие – мог достаться врагу. Пулемётчик роты, студент МАДИ Борис Теппер, бросился на ту ничейную землю, и это совпало с тем, что от немцев один автоматчик тоже бросился к автомату: сошлись два солдата, схватились за один автомат. Никто не стрелял. Все ждали исхода этой схватки. Борис был спортсменом, крепким парнем, участником сборной баскетбольной команды нашего института, физически развит. Он немца свалил и тут же уничтожил. Автомат остался у нас. В этой схватке Борис вышел победителем и остался живым, но, к сожалению, спустя несколько дней в бою за освобождение другого населенного пункта он погиб.

Ещё один эпизод из жизни части, где служили мадйцы. Четверо, а именно Л. Зубарев, Е. Морозов, С. Пузанов и Н. Ковшова, договорились вести дневник (он хранится в музее Советской Армии). Первую запись сделал Л. Зубарев, затем писал Е. Морозов. Он был поэтом, лириком по характеру, остроумным и лучшим бойцом роты. В одном из номеров дивизионной газеты есть заметка, начинавшаяся со слов: «... лучший стрелок-пулемётчик Женя Морозов». Женя погиб, так и не дописав задуманную им песню.

С тяжелыми боями наша дивизия освобождала один населённый пункт за другим. Многие из роты уже отдали

свою жизнь за освобождение Родины, другие были ранены. В частности, был ранен командир полка, и его сопровождала в Москву Наташа Ковшова, которая сделала последнюю запись в дневнике: «Дневник продолжать трудно, так как два товарища погибли: Женя Морозов и Сергей Пузанов, а хозяин дневника Л. Зубарев тяжело ранен». Эту запись она сделала 11 апреля 1942 года в Москве, где написала, что снова уезжает на фронт. Вскоре в одном из боёв был также смертельно ранен и комсорг взвода Леонид Зубарев.

Пулемётная рота из 80 мадйцев своей долг перед Родиной выполнила. Этот массовый героический подвиг комсомольцев МАДИ должен постоянно напоминать современному поколению



В. Казанцев

молодёжи, что Родина даёт жизнь человеку и сама нуждается в его защите.

В суровые годы войны многие комсомольцы МАДИ ушли добровольцами на фронт и отдали свою жизнь за нашу страну. Погиб в бою с фашистскими захватчиками Василий Казанцев, один из руководителей комсомола МАДИ, скромный, честный, обаятельный парень.