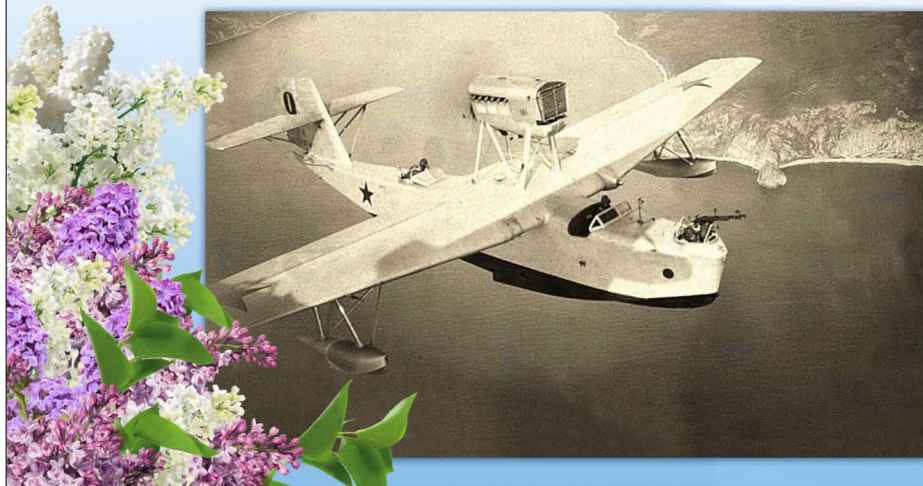




Альбатрос

ПАО „ТАГАНРОГСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ИМ. Г.М.БЕРИЕВА“

К 75-летию Победы в Великой Отечественной войне



9 МАЯ
День Победы
1941 - 1945

Официальный раздел

Губернатор Ростовской области посетил ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева»

23 апреля ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» (находящееся в составе Дивизиона транспортной авиации ПАО «ОАК»), входящего в ГК «Ростех») посетил Губернатор Ростовской области Василий Юрьевич Голубев. Он ознакомился с тем, как на предприятии выполняются решения и рекомендации федеральных и региональных органов власти, профильных ведомств, направленные на противодействие распространению коронавирусной инфекции.

ПАО «ОАК» и его предприятия, включая ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» включены в перечень системообразующих организаций, от которых зависит экономическое развитие и занятость населения, а также обороноспособность страны. В настоящее время деятельность по выполнению важнейших государственных программ по линии ГОЗ и ВТС на Комплексе продолжается. Также на ТАНТК разработан график работы сотрудников, обеспечивающих жизнедеятельность Комплекса и отвечающих за непрерывные производственные процессы. На предприятии делают все возможное, чтобы минимизировать эпидемиологические риски для сотрудников, а стало быть, членов их семей, жителей города и региона.

Генеральный директор ПАО «Ил», головного предприятия Дивизиона транспортной авиации Юрий Грудинин и управляющий директор ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» Михаил Грезин ознакомили Губернатора области с организацией допуска сотрудников на территорию предприятия, оснащением и деятельностью заводской медсанчасти, а так же с работой цехов окончательной сборки и сервисного обслуживания самолетов-амфибий Бе-200ЧС, а также с работой ОКБ.

В настоящее время ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» продолжает выполнение обязательств перед государственным заказчиком и иностранным партнерами.



Выдержки из книги:
Емельянов С.Н., Заблотский А.Н.,
Сальников А.И.
«История авиационного предприятия в Таганроге.
85 лет ТАНТК им. Г.М. Бериева»
Ростов-на-Дону, 2019

Вклад ЦКБ МС Г.М. Бериева в Победу в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

Свою лепту в нашу Победу в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. внесло и Центральное конструкторское бюро морского самолетостроения (ЦКБ МС) руководимое Георгием Михайловичем Бериевым.

Запущенный в серийное производство в Таганроге МБР-2 стал основным гидросамолетом советской морской авиации, его гражданские варианты (МП-1) широко использовались в народном хозяйстве. Всего было построено более 1300 шт. МБР-2 разных модификаций.



Это была самая массовая летающая лодка на всех флотах. Во время войны самолет широко применялся в качестве ближнего разведчика, ночного и даже дневного бомбардировщика, противолодочного самолета. Летающие лодки использовались также для спасения экипажей сбитых самолетов, как артиллерийские корректировщики и транспортные.

Неудачи с созданием отечественных тяжелых гидросамолетов заставили руководство страны приобрести лицензию на строительство летающей лодки «модель 28-2» фирмы «Consolidated» — гражданского варианта морского разведчика РВУ-1.

Освоение производства «модели 28-2» было поручено таганрогскому заводу №31. Специалистам КБ Г.М. Бериева пришлось решать сложную задачу по переработке конструкторской документации и рабочих чертежей с переводом их из дюймовой в метрическую систему и с учетом применения в конструкции отечественных материалов. Первая машина, названная у нас ГСТ («гидросамолет транспортный») была готова в мае 1938 г. Всего до окончания производства в 1940 г. в Таганроге выпустили 27 летающих лодок. Большая часть из них поступила в авиацию ВМФ, а некоторые, под наименованием МП-7, в Полярную авиацию и в управления ГВФ Сибири и Дальнего Востока.

К 22 июня 1941 г. на Черном море находилось 11 ГСТ, на Севере - 7. С началом войны летающие лодки сразу включились в повседневную боевую работу. Они вели разведку, осуществляли дневное и ночное бомбометание, перевозили людей и грузы, выполняли специальные задания.

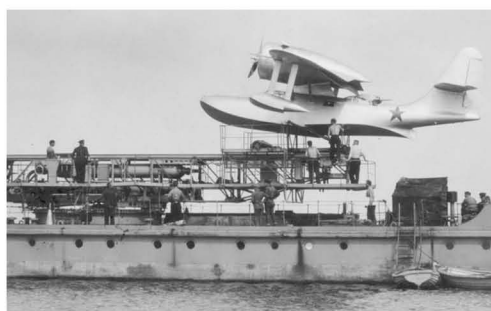
С 1939 г. в КБ началась работа над корабельным катапультным разведчиком КОР-2, предназначенным для вооружения линкоров и крейсеров создававшегося И.В. Сталиным «Большого океанского флота». Эта одномоторная летающая лодка впервые взлетела в октябре 1940 г. (летчик-испытатель Н.П. Котяков). Учтя опыт создания и длительной доводки КОР-1,

конструкторы создали неплохой самолет, который был запущен в серийное производство.

Предчувствие большой войны буквально носилось в воздухе, поэтому в КБ Г.М. Бериева были разработаны несколько проектов сухопутных боевых самолетов. В частности, скоростного истребителя Б-10 с тандемным расположением двух моторов, пикирующего бомбардировщика-торпедоносца МДРТ.

Запуск КОР-2 (в декабре 1940 г. согласно приказа НКАП № 704 «О переименовании боевых самолетов») получил обозначение Бе-4) в серийное производство совпал с очередными организационными изменениями в советской авиапромышленности. Морское самолетостроение было решено сконцентрировать севернее Москвы, в районе системы искусственных водохранилищ (Московское море) и канала Москва-Волга. Поэтому в марте 1941 г. ЦКБ МС Г.М. Бериева было переведено на Савеловский машиностроительный завод № 288 (г. Кимры Калининской обл.).

Испытания первых двух прототипов тем временем продолжались. Уже после начала войны, в период с 23 июля по 6 августа 1941 г., самолет впервые стартовал с катапульты. Катапульта была установлена на плавучий стел и испытана при помощи 3-тонной болванки. Первый полет состоялся уже 31 июля, причем материальная часть готовилась в Гребном порту, а запускался самолет в районе Ораниенбаума. Испытания прошли успешно, однако работа корабельного оборудования оставляла желать лучшего.



Параллельно шло строительство серийных корабельных разведчиков. Первоначально количество Бе-4, которое предстояло выпустить на заводе №288, было определено в 20 экземпляров. Первый серийный самолет с заводским номером 28801 был готов 11 августа 1941 г. В отличие от опытных машин установили менее мощный (1000 л.с.), однако обладающий большим ресурсом двигатель М-62. Кроме того, в конструкцию и оборудование самолета были внесены некоторые доработки. В частности, появился механизм аварийного сброса фонаря кабины пилота, установлена бронеспинка, радиостанция и фотоаппарат заменены на более современные.

14 сентября 1941 г. С.Б. Рейдель поднял в воздух второй серийный Бе-4 (заводской № 28802). В лётно-пилотажной оценке самолета отмечено, что «Бе-4 является простой в пилотировании машиной, вполне рассчитанной на летчика средней квалификации, и на рулежке самолет прекрасно управляем за счет эффективного водяного руля».

Но уже к осени 1941 г. Кимры стал прифронтовой полосой, и эвакуация производства и КБ стала неизбежной. Вначале планировалось перебазировать завод № 288 вместе с ОКБ в г. Чкаловск. 16 октября 1941 г. Под бомбежками

эшелон прибыл на место, но здесь не оказалось производственных мощностей, поэтому пришлось отправиться дальше на восток, в Омск, на завод №166.

Несколько Бе-4 из числа привезенных в эшелонах были сданы в Омске военной приемке. Весной 1942 г. на левом берегу Иртыша был сооружен примитивный гидроспуск, где и производились прямо-сдаточные полеты. Вооружение этих машин было усилено, курсовой пулемет ШКАС заменили на два пулемета УБК калибра 12,7-мм. Количество подкрыльевых бомбодержателей увеличилось до четырех. Теперь самолет мог поднять бомбовую нагрузку в 400 кг (4 фугасных бомбы ФАБ-100 или 4 противолодочных бомбы ПЛАБ-100).

В 1943 г. КБ во главе с Г.М. Бериевым было в очередной раз перебазировано в г. Красноярск на завод №477, бывшие мастерские по ремонту катеров Главсевморпути.

В Красноярске совершенствование Бе-4 продолжилось. Установка на самолет держателей для реактивных снарядов РС-82 значительно усилило его огневую мощь. На самолетах была внедрена система заполнения бензобаков нейтральным газом. В очередной раз усилилось стрелковое вооружение. Вместо хвостовой турели со ШКАСом была установлена турель ВУБ-3 с крупнокалиберным (12,7 мм) пулеметом УБТ. В таком виде Бе-4 строились заводом № 477 вплоть до окончания производства в 1945 г.

Всего было выпущено 49 самолетов Бе-4 (не считая двух прототипов). Из них, во время войны, 12 машин поступило на Черноморский флот, 12 — на Балтику, 4 — на Тихоокеанский флот. Остальные самолеты попали в строевые части уже после окончания боевых действий. КОР-2 воевал с береговых гидроаэродромов на Черном море и Балтике как противолодочный, спасательный самолет и ближний морской разведчик.

Находясь с КБ в эвакуации, Г.М. Бериев не ограничивался одним лишь решением текущих задач, но смотрел вперед, на перспективу. В августе 1942 г. Бериев направляет в Наркомат авиационной промышленности пояснительную записку к «Эскизному проекту морского разведчика открытого моря МДР-10». Это был проект тяжелой (массой до 22 000 кг) двухмоторной летающей лодки с крылом типа «чайка», двухкилевым оперением, большой дальностью полета и мощным вооружением.

Предлагалось несколько вариантов самолета: дальний морской разведчик, фоторазведчик — аэрофотоъемщик, десантный самолет, амфибия со съёмными шасси. Этот проект так и остался на бумаге, но именно в нем были заложены основные идеи, воплощенные позже в летающих лодках ЛЛ-143, Бе-6 и амфибии Бе-12.

К переработанному проекту МДР-10 Г.М. Бериев вернулся в конце 1942 г. Опыт войны однозначно свидетельствовал, что авиации флота крайне нужны дальние гидросамолеты разведки. Потребность восполнялась поставками по ленд-лизу американских самолетов семейства РВУ, названных в британском флоте, а затем и в США «Каталинами» и под таким именем вошедшими в историю авиации.

Объемы поставок РВУ проблему не решали, и было ясно, что нужна отечественная машина такого класса. Предложение Г.М. Бериева было рассмотрено и одобрено командующим авиацией ВМФ С.Ф. Жаворонковым и наркомом ВМФ адмиралом Н.Г. Кузнецовым. Они направили докладную записку наркому авиационной промышленности А.И. Шахурину, который санкционировал разработку нового самолета и его постройку.



Заказчик выставил следующие требования к новому дальнему морскому гидросамолету-разведчику: два двигателя, взлетная масса 20000 - 25000 кг, максимальная скорость 400 км/ч, дальность полета до 5000 км, продолжительность полета до 20 часов, продолжительность полета до 20 часов, продолжительность полета до 20 часов, грузоподъемность до 4000 кг.

Реализовать все пункты ТЗ было очень нелегко. Численности ОКБ в то время была небольшой — всего 36 конструкторов и около 100 технологов и рабочих. Никаких лабораторий на месте не было, связь с гидродинамиками ЦАГИ осложнилась. За основу был взят проект МДР-10, это позволило уложиться в сжатые сроки, отведенные на проектирование.

К концу 1943 г. был закончен эскизный проект морского разведчика ЛЛ-143 — такое условное название получила машина, а в начале 1944 г. прошла макетная комиссия.



По общей компоновке самолет, повторяя МДР-10, имел цельнометаллическую конструкцию с полотняной обшивкой рулей и элеронов. В качестве силовой установки ЛЛ-143 выбрали две двухрядные «звезды» воздушного охлаждения АШ-72, разработанные ОКБ А.Д. Швецова, с номинальной мощностью 2000 л.с. (взлетная мощность - 2250 л.с.).

Имея стрелковое вооружение из шести пулеметов УБТ и неся на внешней подвеске бомбы различного калибра, морские мины и торпеды массой до 4000 кг, ЛЛ-143 должен был применяться не только как дальний морской разведчик, но и для патрулирования акваторий, постановки минных заграждений, бомбо- и торпедометания, транспортных перевозок.

14 апреля 1944 г. был заложен первый опытный экземпляр ЛЛ-143, а несколько позже и второй. Сроки выпуска первой машины были поставлены очень жесткие, из-за чего общие статиспытания решили не проводить, ограничившись нагружением отдельных узлов.

Первый самолет был собран через тринадцать месяцев после закладки. В конце мая 1945 г. его разобрали и по железной дороге перевезли в Таганрог, куда должно было возвратиться из эвакуации ОКБ.

Вклад таганрогского авиационного завода № 31 имени Г. Димитрова и завода № 86 НКАП в Победу в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

В конце 1940 г. Таганрогский завод №31 имени Г. Димитрова ранее строивший гидросамолеты МБР-2, ГСТ, Че-2, стал строить истребители. Это был созданный С.А. Лавочкиным, М.И. Гудковым и В.П. Горбуновым истребитель ЛаГГ-3.

На завод прибыл новый главный конструктор В.П. Горбунов, КБ Г.М. Бериева и И.В. Четверикова были переведены на заводы №30 и №288 в поселке Савелово под Москвой.

К 1941 г. общие производственные площади завода №31 составили свыше 106 тысяч квадратных метров. Но и этого было мало для массового выпуска истребителей. На базе мастерских таганрогского авиационного

техникума был создан цех шасси. Шла огромная работа по освоению нового самолета и уже 23 февраля 1941 г. в зимнее небо взлетел первый ЛаГГ-3 таганрогской сборки.



Развертывание производства ЛаГГ-ов, требовало времени и сил, но Наркомат торопил — советские ВВС остро нуждались в современных самолетах, способных противостоять противнику. Какому именно — в слух не говорилось, но было ясно, что мирный договор с Германией не просуществует долго. Столкновение с немецкими Люфт Ваффе, обладавшими новейшими боевыми самолетами и получившими солидный боевой опыт летчиками — неизбежно. Поэтому фронт ещё не начавшейся войны, уже пролет через конструкторские бюро и цеха заводов.

В мае 1941 г. завод переходит на суточный план-график выпуска истребителей и к началу войны ежедневно с завода отправляли в строевые части до 6 истребителей.

Начавшаяся война резко подстегнула выпуск истребителей. Как и все оборонные предприятия, таганрогский завод перешел на круглосуточную работу без выходных до 12 часов в смену. Ушедших на фронт заводчан, в цехах заменили недоучившиеся студенты авиационного техникума и ученики ремесленного училища № 2. Вернулись на завод и ушедшие на заслуженный отдых ветераны. Бывали дни, когда из заводских цехов выходило до 8-10 истребителей.

В 1941 году на заводе было 20 летчиков-испытателей и всем хватало работы. Построенные самолеты после облета перегонялись заводскими летчиками-испытателями в Ростов в 11-й запасной истребительный авиационный полк, который специализировался на подготовке строевых полков, вооруженных истребителями ЛаГГ-3. Обратно в Таганрог летчики возвращались уже на полугорке.

Однако фронт стремительно приближался к городу, а значит и к заводу. О возможном перебазировании завода из Таганрога стали говорить уже в августе. Все начальники цехов и отделов разработали планы эвакуации своих подразделений. Работа шла тихо без лишней огласки, чтобы не вызывать панических разговоров, поскольку слухов и так было много. Все станки и машины, намеченные к эвакуации, были промаркированы. На них было крупно белой краской написано, например, «цех № 9» или «цех № 2». Готовили деревянную тару для инструментов, приборов, нормалей, агрегатов. В начале октября пришел приказ — максимальные усилия направить для комплектации сборочного цеха, чтобы было как можно меньше «незавершенки», а 8 октября 1941 года был получен приказ об эвакуации.

Всего восемь суток получили самолетостроители на эту титаническую работу. Были демонтированы сотни единиц оборудования, станков, ступелей. Все это и задел боевых истребителей, материалы грузилось в эшелоны и баржи и увозилось в глубокий тыл.

14 октября с завода отправляли объединенный эшелон из 63 вагонов. В этом поезде кроме

оборудования на открытых платформах, в 20 вагонах было около 600 человек. Последний эшелон ушел с завода 16 октября. За ним должны были пройти еще два, но они не успели. Немцы бомбили железнодорожные станции Марцево и Сивявская, пришлось вернуться назад.

Всего с заводом удалось эвакуировать 4028 работников завода, том числе 2632 рабочих, 892 ИТР, 233 ученика и 271 служащего, что составило менее 40 процентов авиастроителей. А с семьями — это было около 10 тысяч человек.

В последний момент по приказу командования была взорвана только заводская электростанция и сожжены склады с оставшимися материалами, все производственные корпуса были заминированы, но не взорваны. Завод решили полностью не уничтожать, думали, что скоро вернемся, но вернулись лишь через 22 долгих месяца.

Транспортный самолет с руководителями завода взлетел с заводского аэродрома и взял курс на восток 16 октября в 18 часов вечера. Передовые немецкие части уже подходили к северной окраине города.

Отправившиеся из Таганрога эшелоны, медленно, окружающими путями, через перегруженные железнодорожные магистрали добирались до Тбилиси. Здесь на новом месте в очень короткие сроки требовалось фактически построить новый авиационный завод.

Основой нового авиастроительного предприятия послужила производственная площадка только начинавшего строиться тбилисского авиамоторного завода № 448. Именно на ней разворачивались эвакуированный из Таганрога авиационный завод № 31 и прибывший из Севастополя авиаремонтный завод № 45. Кроме того, в качестве филиала был передан строящийся самолетостроительный завод №131 в г. Кутаиси. Днем рождения нового завода считается 15 ноября 1941 г. Приказом №1173с от 20.12.1941 г. объединенное предприятие получило «по наследству» №31.

Работать приходилось в две смены, по 12-13 часов в сутки — разгружать оборудование и ставить его на площадки прямо под открытым небом, стены новых цехов были построены, а крыши еще не было. Долбили отвёрстия отбойными молотками в цементном полу для установки станков и стенов, в срочном порядке делали крыши, утепляли корпуса.

Особенно сложно было с жильем. Работники завода размещались на первых порах в клубах, школах и даже просто в палатках. Лишь со временем жилищная проблема хоть как-то стала решаться.

Тем не менее, не смотря на все трудности уже в 1941 году с тбилисского авиационного завода №31, на фронт ушли первые 18 боевых истребителей ЛаГГ-3.

К осени 1942 г. ЛаГГ-3 остался в серийном производстве только на заводе №31 в Тбилиси. Поскольку опыт войны настоятельно требовал повысить летные качества самолета, работавшее на заводе ОКБ-31 под руководством В.П. Горбунова внедрило в серию наибольшее количество модификаций ЛаГГ-а. Основной упор был сделан на снижение веса самолета и усовершенствование его аэродинамики. Например, с 35-й серии все самолеты оснащались убирающимся хвостовым колесом, что несколько улучшало аэродинамику машины.

Последней, наиболее совершенной модификацией ЛаГГ-3, стала 66-я серия. Самолеты 66-й серии строились в Тбилиси с весны 1943 г. до середины 1944 г., после чего серийный выпуск ЛаГГ-ов прекратился. Всего за 1941-1944 гг. завод № 31 в Таганроге и потом в Тбилиси в общей сложности построил 2550 истребителей ЛаГГ-3.



Согласно постановлению Государственного комитета обороны №4553 от 12.11.1943 г., ЛаГГ-и в заводских цехах сменили истребители Як-3. Кроме того, в Тбилиси было построено некоторое количество истребителей Ла-5 первых серий (на основе планера ЛаГГ-3).

Но это уже другая история, другого завода...

30 августа 1943 года Таганрог был освобожден. Но страшная картина предстала взору тех, кто пришел в те дни на завод. Фактически завода не было. Большинство корпусов лежало в развалинах, практически не осталось целого оборудования, инструмента, материалов. Груды искореженного металла, бетона, битого кирпича, застывшие и завалы.

Уходя из города, оккупанты взорвали главный корпус, морской ангар, лодочный корпус, экспедицию, цех отделки, сожгли электроцех, заводоуправление, пожарное депо, поликлинику, фабрику-кухню и другие помещения завода. Большой ущерб был нанесен также жилому фонду самолетостроителей.

Из имевшихся на территории завода зданий площадью застройки в 106 500 кв. метров были взорваны основные корпуса площадью 57 500 кв. метров. Использовать можно было только фундаменты этих зданий. Из уцелевшей части зданий площадью 40 000 кв. метров использовалось только 24 500 кв. метров.

Всего, согласно документам Чрезвычайной государственной комиссии по расследованию злодеяний немецко-фашистских захватчиков, ущерб, причиненный заводу, составил свыше 137 миллионов рублей.

Казалось, что завод умер и восстанавливать его бессмысленно. Но уже 2 сентября на предприятии начались восстановительные работы. Приказом НКАП №764с от 23.12.1943 г. на производственной площадке завода №31, был организован авиаремонтный завод №86, который вошел в состав 6-го Главного Управления наркомата. В этот главк вошли те заводы, которые были на временно оккупированной немцами территории. В их числе были заводы № 87 в Ростове, № 64 в Воронеже, № 473 в Киеве.

Восстановление завода проходило в очень трудных условиях. Так на 1 января 1944 года на заводе было всего 34 единицы металлорежущего оборудования, но оно все требовало капитального ремонта. Тем не менее, уже через несколько недель после освобождения города, в отдельных сохранившихся зданиях заводчане приступили к ремонту техники для фронта. Кроме того, на заводе была сформирована 31 полевая ремонтная бригада, которые ремонтировали авиационную технику непосредственно в действующей армии.

Уже в 1943 г. на заводе было отремонтировано десять самолетов У-2, один ТБ-3 и один Р-5. В полевых условиях было отремонтировано ещё 935 боевых самолетов различных типов (Ил-2, Як-1, Як-3, Як-7, Як-9, У-2).



С сентября 1943 по май 1944 года на завод было принято из числа бывших работников — 4341 человек, однако 570 наиболее квалифицированных рабочих и инженерно-технических работников были решением НКАП

СССР направлены на ростовский авиаремонтный завод №87.

Наступивший 1944 г. принес предприятию новые задания. На завод № 86 возложили ремонт штурмовиков Ил-2, а, кроме того, согласно решения ГКО и приказа НКАП № 323 от 12.05.1944 г. в Таганроге началась подготовка производства дальних бомбардировщиков Ер-2.

На заводе вновь были организованы цеха: литейный, гальванический, кузнечный, предварительной сборки. Началось изготовление производственной оснастки. Заводские бригады участвовали в доработке Ер-2 непосредственно в частях. Так во второй половине октября 1944 г. в серию запустили новый вариант фонаря кабины пилотов. В его передних и боковых гранях использовались только плоские стекла, при этом для исключения бликов и искажений боковые стекла монтировались вертикально. Новые фонари, унифицированные со старыми по узлам крепления, заводские бригады устанавливали на уже выпущенные и отправленные в войска самолеты.

На заводе начали производство отдельных агрегатов бомбардировщика (в частности хвостового оперения). В марте 1945 года большая группа авиастроителей была командирована на завод № 456 в подмосковных Химках для оказания помощи в сборке, отработке на аэродроме и сдаче заказчику самолетов Ер-2. В июне 1945 г. из Иркутска, с завода № 39 по железной дороге в Таганрог были доставлены пять комплектов узлов и агрегатов самолета. Однако в серию на заводе № 86 Ер-2 так и не был запущен.

«Летающих танков» Ил-2 за 1944 г. на заводе отремонтировали 31 машину. Кроме них ремонт прошли ещё 158 самолетов различных типов — У-2, Ут-2, Р-5, ПР-5, ТБ-3 (больше всего У-2 - 119). Еще 495 самолетов было отремонтировано в действующей армии, в полевых условиях. В победном 1945 году в полевых условиях было отремонтировано 515 самолетов, на заводе - 79.

Одновременно с самолетами приходилось восстанавливать и само предприятие. С 15 марта 1944 года завод перешел на одиннадцатичасовой рабочий день: восемь часов на основной работе, а с 5 до 8 часов вечера на разборке, расчистке завалов. Возрождали не только завод, но и помогали подниматься из руин городу. В том же 1944 г. на заводе ремонтировали трамвайные вагоны, восстановили прессовое хозяйство кирпичного завода, отремонтировали подшефную школу и ясли.

9 мая 1945 г. был подписан Акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии, страна, а вместе с ней и завод вступали в новую мирную жизнь.

Козленко Валентин Васильевич



Козленко Валентин Васильевич, родился в 1922 году в Киеве.

На службу в Красную армию зачислен в 1940 году.

Война застала его курсантом Ленинградского артиллерийского училища в лагере под Лугой. Уже 1 июля он принял первый бой. Испытал горечь отступления, тяжесть июльских боев 1941 года. Потом, остатки курсантских подразделений отвели с фронта и послали на переформирование под Рязань. Настоящее боевое крещение он получил в битве за Москву. С 17 октября 1941 года он уже лейтенант со своим огневым взводом поддерживал огнем воинов 316-й стрелковой дивизии генерала И.В. Панфилова. В боях под Москвой был тяжело

ранен, потом опять родной полк, новые тяжелые бои за Смоленск, Росошь. В августе 1943 года командир батареи 122-миллиметровых орудий 523-го корпусного артполка воевал на Курской дуге, был ранен, но не ушел с поля боя. Освобожден Белоруссию, Прибалтику. 9 апреля 1945 года командир разведки полка капитан В. Козленко штурмовал Кенигсберг. А свой последний бой он провел в районе города Пиллау (ныне Балтийск) 30 апреля 1945 года.

Награжден пятью орденами Отечественной войны, орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной звезды, медалью «За оборону Москвы» и другими боевыми и юбилейными наградами.

В 1959 году связи с сокращением Вооруженных Сил демобилизован, приехал с семьей в Таганрог. Летом 1960 года пришел работать механиком в комплексную лабораторию летно-испытательного комплекса ОКБ Г.М. Бериева.

Полковник, артиллерист.

Скончался 15 февраля 1986 года, похоронен в Таганроге.

Фортинов Леонид Григорьевич

Песня «Наша Победа»

Куплет 1: Приходит май и расцветают
Весны живые письма
И снова болью оживают
Людей погибших имена,
Солдат, что смертью храбрых пали
Не долгобив, не домечтав,
Сердца, которых отстучали,
Победе нашей всё отдав...

Припев 1: Ты в память народов вошла на века,
В поэмах и песнях воспета,
Уходишь ты в вечность,
но издалека
Сверкаешь звездой Победа,
Бессмертная наша Победа!

Куплет 2: Был страшный враг, Европу силой
Успешный сходу покорить
И над славянской могилкой
Свой рейх мечтавший утвердить,
Пошел на Русь, чтоб не осталось
На наших землях нас с тобой!
Но вся страна дружиной встала
На смертный бой, священный бой
Куплет 3: Три тяжелых года бой кровавый
Против фашистских орд вели
Пока союзные державы
Свой фронт второй открыть смогли.
В четвертый год врага добились,
В Берлине миру дали ход,
Войну Победой завершили
В благополучный Богом год!

Припев 1: ...

Куплет 4: Приходит май, земле обнову
Весна несет из края в край...
А память нас уводит снова
В далекий тот, цветущий май,
Когда мы – друг! – понять сумели,
Когда поверить мы смогли,
Что злую нечисть одолели,
Стерев фашизм с лица Земли!

Припев 2: Ты в память народов вошла на века,
В поэмах и песнях воспета,
Уходишь ты в вечность,
но издалека
Сверкаешь звездой Победа!
Великая наша Победа,
Бессмертная наша Победа!
Советская наша Победа!

Редактор: А.А. Марченко.

Макет и оформление: Н.С. Махаринцев.

Фотографы: фото-видео лаборатория ТАНТК

Реколлегия: А.И. Сальников, А.Н. Заблотовский.

Корректор: Э. В. Кулько.

Телефон редакции: 89-82