



Козинский Иван Гаврилович родился 22 декабря 1922 года в хуторе Кириково Хрущёвского сельсовета Самойловского района Саратовской губернии в семье крестьянина во время жесточайшего голода, разразившегося в 1921-22 годах. Надо сказать, что засуха периодически обрушивалась на Поволжье, а как следствие - неурожай и голод. Так было в 1873, 1891-92, 1898-99, 1907 годах.

Когда Ивану исполнилось десять лет, это бедствие опять обрушилось на его землю. Усугубило положение ещё и то, что власти губернии всеми силами стремились выполнить план по хлебозаготовкам и у крестьян, помимо плановых хлебозаготовок, отбирали заработанный хлеб, вывозили семенное зерно.

В самом Саратове с 22 декабря вводятся хлебные карточки (только для жителей города), принимается решение об открытии предприятиями города новых пунктов выдачи хлеба, а также устанавливается режим их работы с 6 часов утра до 10 часов вечера. Хлеб выдавался не более, чем на 2 дня, т.е. на текущий день и на один день вперед.

Но карточки не касались крестьян, они должны были выживать сами. Вот и Гаврила, отец Ивана, пытаясь прокормить семью, состоящую из шести человек, собирал колоски на поле, оставшиеся после уборки урожая. За что был отдан под суд, осужден, и след его потерялся. Семья, оставшись без кормильца, голодала, через полгода в 1933 году умерли от недоедания дедушка Ивана и младшая сестрёнка.

Казённые строки документов без эмоций передают то, что творилось в то время.

В сводке начальника Управления рабоче-крестьянской милиции Саратовскому городскому Совету о борьбе с хищениями хлеба, плодов и овощей по Саратовской зоне Нижневолжского края 12 августа 1932 года: «Хищение хлеба с полей и урожая с колхозных садов и огородов летом 1932 года приобрело массовый характер».

Донесение начальника Саратовского оперативного сектора рабоче-крестьянской милиции начальнику Краевого управления рабоче-крестьянской милиции о хищении трупов животных из скотомогильника и употреблении их в пищу рабочими Саратовского завода силикатного кирпича. Акты осмотра места происшествия и рабочих завода. Март 1933 года. По показаниям рабочих завода, им 2 месяца не выплачивалась зарплата. Испытывая большие затруднения в получении продовольствия, они вынуждены были каким-то образом добывать себе пропитание. Голод толкнул людей на кражу из скотомогильника трупов лошадей, падших от сапа и сибирской язвы, с целью употребления их в пищу.

Выписка из протокола заседания президиума исполнительного комитета Нижневолжского краевого Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов о результатах проверки по коллективной жалобе трудящихся-единоличников села Быково Николаевского района. 15 ноября 1933 г. Предоставленное местным органам право проводить раскулачивание и индивидуальное налогообложение хозяйств зачастую использовались и в отношении середняцких и даже бедняцких хозяйств. Собранные путем «самообложения» средства расходовались руководством сельсоветов по личному усмотрению.

Записи из актовой книги отдела ЗАГС села Урицкого Лысогорского района Саратовской области о смерти за 1933 г. В 1931 году в этом селе умерло 23 человека, в 1932 году – 8 человек, в 1933 году только до сентября умерло 116 человек. Причина смерти – «слабая упитанность», истощение

организма, «истощение желудка», а также дизентерия и сыпной тиф. Во многих записях причина смерти не указана.

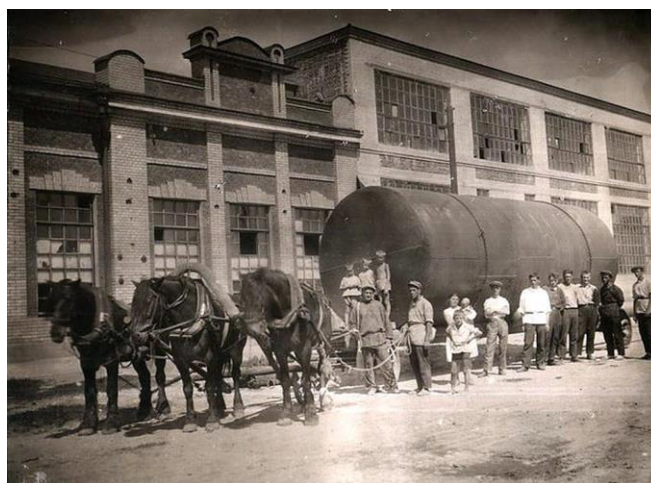
Но время идёт вперёд, пришёл урожайный 1934 год, жизнь стала налаживаться.

В 1935 году мать Ивана Гавриловича вышла замуж за другого человека, у которого было трое своих детей. Так и стали жить большой семьёй в семь человек.

В 1939 году закончив семилетку, Иван Гаврилович поступает в ФЗУ (фабрично-заводское училище).



По окончании которого стал работать токарем 4-го разряда на заводе «АвтоТракторДеталь» города Саратов.



На заднем плане - корпуса завода " "Автотрактордеталь", сейчас - Саратовский агрегатный завод.

Наступил 1941 год 22 июня, оборвалась мирная жизнь страны. 23 июня Ивана Гавриловича призвали в армию и направили в Вольскую авиационную школу механиков.

Начались дни напряженной учебы. Строевая подготовка сменялась физической. Работа в мастерских чередовалась с учебой в аудиториях и на стрельбище. Школа жила в ритме военного времени.

Вольская школа первой из авиационных школ Советского Союза перешла к обучению курсантов на новых самолетах Як-1 (истребитель) и Пе-2 (пикирующий бомбардировщик). Первые самолеты поступили в школу в июле 1941 года (три Як-1 и один Пе-2). Получаемые аварийные самолеты были основательно «раздеты», без оборудования, электропроводки и моторов. Вот на них и обучали будущих авиационных механиков.

С трудом удавалось из 2-3 собрать один учебный самолет. В результате, уже в ноябре 1941г. были собраны четыре Як-1, на которых были установлены моторы, смонтирована электропроводка. К маю 1942 г. в строю было 23 мотора ВК-105 и 11 самолетов Як-1.

Большую работу по созданию новой материальной части проделал моторный цикл. За 1942 год из деталей разбитых моторов было собрано 12 ВК-105 и 8 моторов для изучения конструкции. Циклом было отремонтировано 24 мотора М-100, много различных агрегатов, инструментов и приспособлений. Заново была создана лаборатория дефектов мотора ВК-105п и его агрегатов. Кропотливая работа циклов по созданию новой материальной части сыграла большую роль в улучшении наглядного обучения курсантов.

В 1942 году самоотверженным трудом эксплуатационного, моторного, самолетного, авиаремонтного и тактического циклов было разработано, изготовлено и внедрено в учебный процесс 914 схем, макетов, моделей, разрезов и витрин.

Оживилась рационализаторская и изобретательская работа. Только за 1942 год было подано 645 предложений, принято - 623, реализовано - 360.

фото 5-го выпуска авиатехников 2-й летной авиашколы (Вольск)



Личный жетон 2-й лётной авиашколы (Вольск)



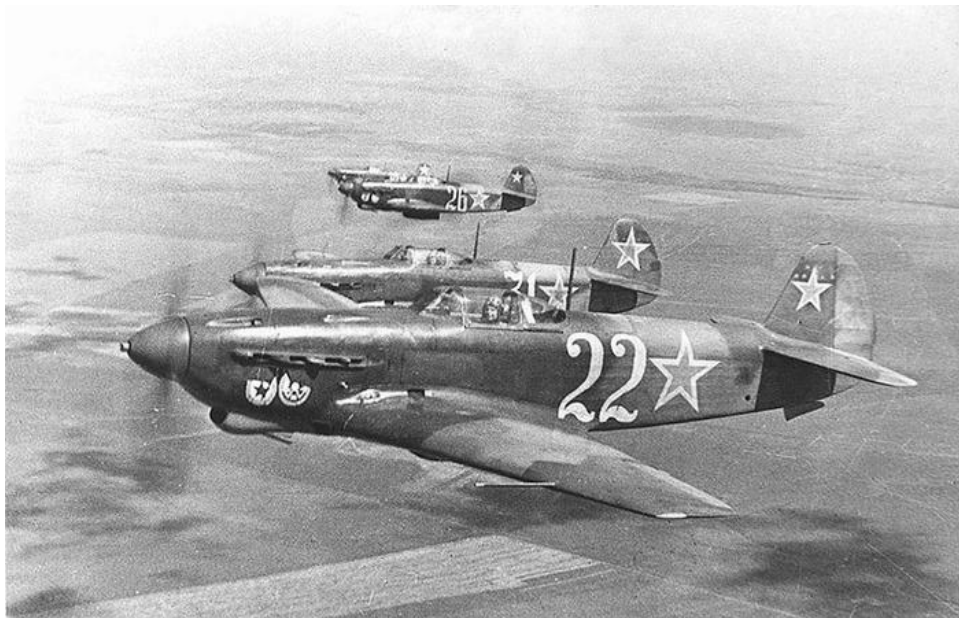


В сентябре 1942 года после окончания учёбы Ивану Гавриловичу было присвоено воинское звание сержанта, занимаемую должность – механик авиационный и направили для прохождения дальнейшей службы в Сибирский военный округ в 22 запасной авиаполк, в лётно-испытательную станцию завода имени Чкалова города Новосибирска.

Завод выпускал в основном истребители «Як» различных модификаций, так за 1942 год было выпущено 2 211 самолёт. Практически в военные годы завод выпускал в день до 33-х самолётов, и это притом, что более 70% работников завода в этот период были женщины и дети – подростки 12-14 лет. *«Полк в день!»* (28-30 самолетов в сутки) – этот лозунг становится главным девизом чкаловцев на все годы войны.

36 тысяч истребителей типа «Як», почти каждый второй был выпущен на чкаловском заводе. Орден Ленина и знамя ГКО на вечное хранение – таковы трудовые награды завода за вклад в Великую Победу.





Як-9 был самым массовым истребителем советских ВВС периода Великой Отечественной войны. Он принимал участие во всех операциях Советской Армии, начиная со Сталинградской битвы.

В подчинении Ивана Гавриловича было два моториста, работа состояла в проверке на всех режимах двигателя, пушки и пулемётов Як-9, и уже после этого отправляли машину на испытания лётчику-испытателю. После испытания истребителя устранялись все неисправности, допущенные заводом и замеченные лётчиком в период 40-минутного полёта на разных режимах. Работа была адская – при 40 градусных морозах устранять неисправности на открытой местности, голыми руками, да ещё в труднодоступных местах. После устранения неисправностей истребитель грузили на платформы и отправляли на фронт.



Мастерские по ремонту и обслуживанию самолётов.

Работая на этом заводе, Иван Гаврилович дважды писал рапорты генералу-директору завода с просьбой отправить его на фронт, так как все его товарищи с которыми он учился в Вольской школе уже воевали.

Однако получал отказ с формулировкой - здесь такой же фронт.

Но в январе 1943 года на его рапорт обратили внимание, и вместе с сформированной Сибирской дивизией он был отправлен на Орловско-Курскую дугу, где готовилось крупное сражение с гитлеровскими войсками.

С этого времени Иван Гаврилович участвовал в боях в составе 125 специальных авиационных мастерских центрального фронта.

В боях за Орёл и Курск немцы всё ещё имели как количественное, так и качественное превосходство в воздухе.

Из книги «Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. Оборонительный период».

.....В наших эскадрильях штурмовиков не наблюдалось слетанности экипажей и эффективного огневого взаимодействия в подразделениях. Эти



факторы в первую очередь обусловили высокие потери в бою с немецкими истребителями. Особенно пострадали части 299-й шад, имевшей значительный процент молодых летчиков. Так, восьмерка Ил-2 этой дивизии под командованием лейтенанта Митусова лишилась в одном вылете шести машин. В другой группе того же 217-го шап трех «ильюшиных» подбили «фокке-вульфы» почти одновременно внезапными атаками. Многих тогда спасла отменная живучесть штурмовиков — один самолет совершил вынужденную посадку, а остальные все же дотянули до своего аэродрома. Но все участвовавшие в бою стрелки-радисты получили ранения, а один из них позднее скончался в госпитале.

Части авиадивизии, имея в среднем по 24 боеготовых Ла-5, действовали массированно, группами по 16–18 машин. Несмотря на большой численный состав групп, они не смогли помешать прицельному бомбометанию по своим войскам, а сами лишились большого количества самолетов и летчиков.

Большинство погибших самолетов 16-й ВА пришлось на долю истребителей. Так, 6-й иак безвозвратно лишился 45 машин, причем к утру второго дня сражения количество истребителей сократилось: в 92-м иап с 27 до 19, а в 192-м и 486-м иап с 24 до 13 Ла.....

Иван Гаврилович вспоминает то время — «Наши авиационные мастерские работали день и ночь, приводя в боевую готовность наши истребители. Были такие случаи, что возвращаясь из боевого задания, лётчики чудом дотягивали до своего полевого аэродрома, настолько были изрешечены снарядами, что казалось невозможно их восстановить. И мы, всё же, восстанавливали их, и снова они летели громить врага».

## **Энциклопедия Сибирь-матушка**

<http://sib.net/novosibirsk/zavod-im-chkalova/>

## **ФОНД САРАТОВСКОГО ГОРИСПОЛКОМА**

Ф. Р-461. Оп. 4. Д. 34. Л. 91.

Ф. Р-461. Оп. 2. Д. 253 а. Л. 18.

Ф. Р-461. Оп. 2. Д. 248. Л. 254.

. Ф. Р-461. Оп. 4. Д. 39. Л. 38.

Ф. Р-461. Оп. 4. Д. 39. Л. 39.

Ф. Р-461. Оп. 4. Д. 41. Л. 53.

<http://saratov.rusarchives.ru/exhgaso/golod/index.html>

[http://www.airforce.ru/history/ww2/kozhemjako/page\\_1.htm](http://www.airforce.ru/history/ww2/kozhemjako/page_1.htm)

**Сайт «Военная литература»:**[militera.lib.ru](http://militera.lib.ru)

**Издание:** *Хазанов Д. Б., Горбач В. Г.* *Авиация в битве над Орловско-Курской дугой. Оборонительный период.* — М., 2004.

**Книга на сайте:**[http://militera.lib.ru/h/hazanov\\_gorbach/index.html](http://militera.lib.ru/h/hazanov_gorbach/index.html)

## **Швабедиссен Вальтер**

### **Сталинские соколы**

**Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг**

<http://lib.rus.ec/b/412452/read>

Николай Дегтерёв (Михалыч)