



Лужанс  
кий  
Григор  
ий  
Андрее  
вич



Запо́здальные  
воспоми́нания



**ЛУЖАНСКИЙ Григорий Андреевич – ветеран Великой Отечественной войны 1941-1945 гг., ветеран Вооруженных сил СССР, ветеран Труда. Служил во время ВОВ авиационным техником на самой начальной точке (на Аляске, США) северовосточной сибирской Авиационной трассы по перегону самолётов США, поставляемых по ленд-лизу.**



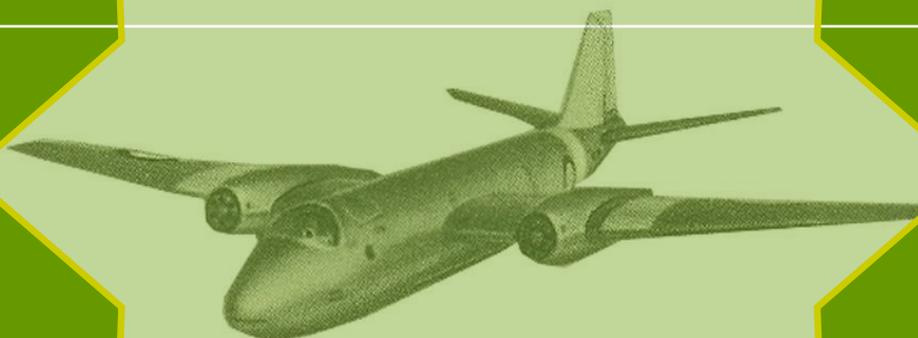
Григорий Андреевич Лужанский родился в 1920 году в Винницкой области Украинской ССР. В 1938 году, после окончания школы, поступил в Киевский авиационный институт гражданского и военного флота имени Ворошилова. Оканчивая третий курс, сдавали экзамены, копали «щели», грузили институтское имущество для эвакуации, т.к. началась война. Все это происходило под регулярными бомбежками.





Времени для сна практически не оставалось, да и на счет питания было туговато. Оканчивал академический курс уже в Свердловске, куда была эвакуирована академия.

После выпуска три месяца находился в запасном истребительном полку, где понял, что авиатехников много, а самолетов мало, и боевые полки для отправки на фронт формируются с большим трудом. Ему пришлось осваивать устав караульной службы, так как через сутки отправлялся в наряд.



Затем было еще три месяца работы по сборке американских истребителей, поступающих по ленд-лизу в расстыкованном виде. Это делалось в открытом поле, под дождем, в мороз и снег.

Более двух лет, с марта 1943 до августа 1945 года, он служил старшим техником первого перегоночного авиационного полка в городах Ном и Фербенкс (США, Аляска).

На промежуточном аэродроме в Номе большинство самолетов, перегоняемых из США в СССР, совершали посадку для дозаправки и следовали дальше на Чукотку и в Сибирь. Основная их обязанность была – контроль исправности, обслуживание и выпуск самолетов в полет. По этой трассе перегоняли в основном истребители (аэрокобры разных модификаций). А также бомбардировщики А-20 и В-25, пассажирские самолеты С-47 (Лугпас).

Ему поручалось ответственное задание по подготовке и выпуску в полет истребителя, если он совершил вынужденную посадку на лед реки в необжитом районе, а также изучение на месте причин катастрофы самолетов.

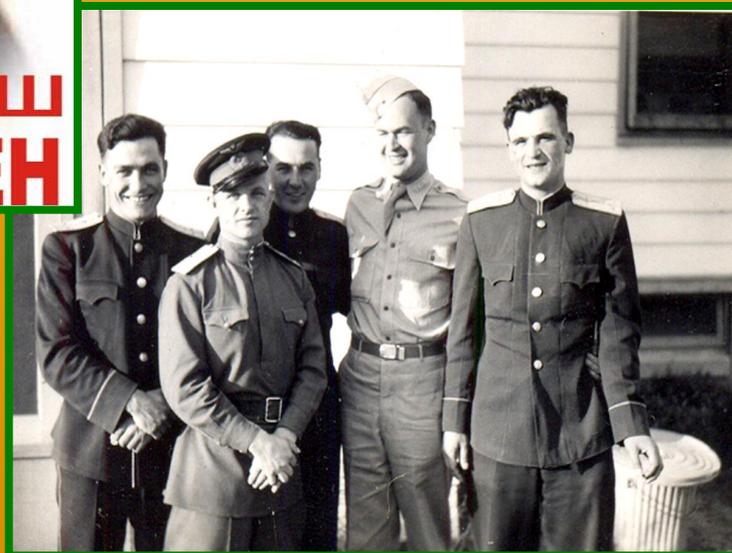
В Фербенске он руководил группой техников, осуществляющих приёмку и выпуск самолетов в полет истребителей. На этих двух маленьких самолетах он выпустил в полет примерно две тысячи самолетов.

Все приказы командования и свою работу всегда выполнял добросовестно, и в 1944 году был награжден орденом Красной Звезды. Для технического персонала такая награда была довольно редкая.



«8 мая 1945 года американцы уже праздновали победу над Германией, - вспоминает Григорий Андреевич, - мы же обрадовались только 9 мая, когда нам было официально объявлено о Победе в этой войне и о подписании гитлеровской Германией акта о капитуляции». Продолжалась война с Японией. Американцы поставили в СССР еще 160 учебно-тренировочных самолетов. Потом советско-американские отношения окончательно испортились, и в августе 1945 года все перегонные полки ВВС были передислоцированы в СССР.

1941  
  
1945  
**ПОДВИГ ВАШ  
БЕССМЕРТЕН**





Григорий Андреевич вспоминает, что на аэрокобрах воевали многие знаменитые летчики, в том числе и трижды Герой Советского Союза Александр Покрышкин.

После Победы он 27 лет работал на оборонном моторостроительном заводе в системе военной приемки. Затем инженером-конструктором в научно-исследовательском институте, занимался своим любимым делом: проектировкой двигателей для летательной техники. Работал советником военного представительства в Китае. Принимал участие в испытаниях и приемке новых самолетных двигателей.

В 1972 году уволен в запас в звании подполковника – инженера, имея два ордена Красной Звезды, медаль «За боевые заслуги», много других наград.

В настоящее время Григорий Андреевич проживает в п.Первомайском.

