

Уникальность Лямбироу придает тот факт, что многие уроженцы села связали себя с профессией летчика. Этому, несомненно, способствовал Саранский авиационный центр, базировавшийся рядом. Из стен аэроклуба вышли одиннадцать Героев Советского Союза. Отсюда стартовала легендарная летчица, установившая 101 мировой рекорд, Герой Социалистического Труда Марина Попович. Аэроклуб был лицом Лямбироу, в которое с детских лет всматривались с восхищением местные мальчишки, мечтая шагнуть в безбрежные просторы пятого океана. У многих эта мечта сбывалась, и они вслед за своими именитыми предшественниками умножали славу Родины.



Пилота первого класса Хафиза Хайдаровича Сибушева (на фото) знают, практически, в каждом сельскохозяйственном предприятии Республики Мордовия. Он налетал безаварийно свыше 16000 часов, обработав при этом более полумиллиона гектаров сельхозугодий.

О летчиках гражданской авиации, уроженцах Лямбирского района, читайте на 4 странице.

КОМАНДИРЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Аймуранов Зяки Летфуллович родился 3-го января 1933 года в многодетной семье, в которой было четырнадцать детей, среди которых Заки был десятым ребенком.

В 1950-м году Зяки Аймуранов закончил 10 классов Лямбирской средней школы. А в 1951-м поступил в Краснокутское летное училище гражданской авиации в Саратовской области, которое успешно закончил в 1953-м году.

После окончания учебы Зяки Аймуранов был направлен в аэропорт Сыктывкара в Коми АССР, где и прослужил с 1953-го по 1977-ой годы. Когда в городе Чебоксары появились новые пассажирские авиалайнеры с высокой грузоподъемностью и большой дальностью полета, Зяки Летфуллович перевелся туда в качестве летчика-инструктора.

Летал на самых разных самолетах и в разных должностях: на ПО-2 в должности простого пилота, на АН-2, АН-10, АН-12 был вторым пилотом, а впоследствии и командовал их экипажами, на самолетах ТУ-134 и ТУ-134а – командиром воздушных судов, вторым пилотом и командиром корабля на ИЛ-14-ом. Закончил он свою летную

службу в качестве заместителя командира авиационной эскадрильи. Беззаветному служению летному делу он посвятил 35 лет. Зяки Летфуллович Аймуранов провел в небе целых 20 тысяч 521 час. География полетов Зяки Летфулловича обширна – территория всего Советского Союза, от Узбекистана и Прибалтики до самого Тихого океана... Бухара, Норильск, Камчатка... В одном из очередных перелетов на Камчатский полуостров его ждал огромный сюрприз: он встретил своего земляка – уроженца Лямбиря, летчика Бязыта Биляловича Грошева, который работал там после окончания летного училища.

За свой самоотверженный и непростой труд пилот первого класса Зяки Летфуллович Аймуранов получил звание Отличника Аэрофлота, звание Заслуженного работника народного хозяйства Коми АССР. В летной биографии Зяки Летфулловича нет ни одной аварии.

По стопам своего дяди – Зяки Летфулловича Аймуранова – пошли и все его племянники: Камиль Казаков и Рафик Макаев, Наиль и Радик Невлютовы.

Отличники воздушного транспорта РФ

Рафик Искандярович Макаев заболел небом после того, как его родной дядя Зяки Аймуранов, командированный в Саранск, прилетел на своем АН-2 в Лямбиль. На бреющем полете просвистел над школой и родным домом. Покачал землякам крыльями и бросил вниз перчатки. Школьники выбежали из классов и заворуженно смотрели на это шоу своего знаменитого земляка.

После окончания Ульяновского высшего летного училища Рафик двадцать семь лет летал на реактивных лайнерах. Всего же тридцать три года бороздил он воздушные просторы страны. Налетал за это время семнадцать тысяч часов.

Всякое случалось за это время...ТУ-134 летел рейсом Екатеринбург – Москва. Лайнер заходил на посадку в аэропорту Шереметьево, когда вдруг отказал один из двигателей. Экипаж на аварийную ситуацию среагировал мгновенно. Посадка была проведена на одном двигателе так филигранно, что никто из пассажиров и не заметил, что катастрофы удалось избежать только благодаря высокому профессионализму и слаженным действиям экипажа.

Камиль Каюмович Казаков, окончив Сасовское летное училище гражданской авиации, с июня 1972 года работал в качестве второго пилота, командиром воздушного судна Саранского авиаотряда. Четыре раза Камиль Каюмович и его экипаж сумели благополучно долететь до цели и посадить машину на одном работающем двигателе

(второй вышел из строя) (август 1982 г., январь 1992 г., июнь 2004 г.). В четвертый раз с особой яркостью проявились его профессиональные качества, когда в условиях сплошного обледенения взлетно-посадочной полосы, он сумел избежать трагедии при посадке воздушного судна.

Р.И. Макаеву и К.К. Казакову присвоено звание «Отличник воздушного транспорта РФ».

Грошев Б.Б. - заслуженный пилот россии

Грошев Баязит Билялович родом из Лямбиря. Он - летчик, заслуженный пилот России. После окончания Балтийского военно-авиационного училища в 1960 году был летчиком-истребителем ПВО. 25 лет работал в Читинском авиаотряде, вначале вторым пилотом, пилотом, много лет – командиром эскадрильи. С 1986 года - командир корабля, советник командира Саранского авиапредприятия. За время своей деятельности в авиации обучил 40 командиров кораблей. Всего же летчик провел в воздухе за штурвалом воздушного корабля 20200 часов.

91 ГОД В НЕБЕ

Трудовая деятельность Наиль Алиевича Дукина началась с полетов на легендарном самолете АН-2. В 1991 г. окончил Академию Гражданской Авиации в Санкт-Петербурге. В 1994 г. одним из первых в Авиакомпании АЭРОСТАН освоил легендарный самолет ИЛ-76 грузоподъемностью 50 т. В 1999-2003 г.г. Наиль Алиевич работал в Пакистане в компании «Аэро-Азия». Полеты на ЯК-42 совершались в Исламабад, Лахор. В конце 2008 г. Наиль Алиевич был назначен на должность заместителя генерального директора Авиакомпании «Татарстан». В 2009 г. прошел переподготовку на управление самолетом «Боинг-737».

На 2013 год общий налет Наиль Алиевича составил 15 тысяч 600 часов – это почти два года в небе! Пролетел 7 млн. км – это равносильно тому, чтобы 160 раз обернуться вокруг Земли. Рабочий стаж – около 91 года по авиационному исчислению.

Дед мечтает передать свою мудрость, знание и высокое летное мастерство своему любимому внуку Давиду.