

**МУНИЦИПАЛЬНОЕ КАЗЁННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ
«ИСТОРИКО-КРАЕВЕДЧЕСКИЙ МУЗЕЙ»**

Районная краеведческая конференция

«Район, в котором я живу»

ГЕРОИЧЕСКИЙ ПОДВИГ ТРУЖЕННИКОВ ТЫЛА

«Молчаливые свидетели Трассы Мужества»

Выполнил: Демидов Евгений Иванович,

студент 1 курса, ГБПОУ ИО КППК

Руководитель: преподаватель истории,

Демидова Елена Михайловна

г. Киренск, 2019г.

Содержание

Введение	1-3
Глава 1. История перегонного маршрута Аляска-Сибирь.....	4-6
Глава 2. «Трасса мужества» на участке, проходившем через город Киренск.....	7-11
2.1. История экипажа Д.М.Лобарева	7-9
2.2. История лейтенанта А.М.Иванова.....	9
2.3. Молчаливый «свидетель».....	9-11
Заключение	12-13
Список использованных источников	14
Приложение	

Введение

Без знаний прошлого нет будущего.

Великая Отечественная война в СССР 1941-1945гг потребовала мобилизации всех ресурсов Советского Союза: человеческих, военных, экономических и всех других, необходимых для победы над противником. Каждый регион страны внес свой вклад в достижение этой цели. Значение Сибири на фоне других регионов выглядит достаточно весомо. За Уральские горы было перенесено огромное количество заводов и фабрик по выпуску необходимых для военных действий товаров, таких как танки, самолеты, продовольствие, боеприпасы, медикаменты и много другое. В Сибири и Дальнем Востоке не только производили товары, но также и доставляли их на фронт. Но в истории Великой отечественной войны есть еще много малоизученных страниц. Одна из них связана с ранее засекреченной трассой Аляска-Сибирь.

Проблема исследования. Уже много лет прошло с даты окончания Великой Отечественной войны – великой трагедии не только нашего народа, но и всего мира в целом. В наше время этому событию уделяется огромное внимание – написано множество томов, в которых изложены в хронологической последовательности те страшные события, написана масса исследований. К сожалению, событиям местного значения уделяется не так много внимания, а ведь они тоже внесли не малый вклад в победу. В частности, мало изучены события, относящиеся к перелету «Аляска-Сибирь» на участке, который проходил через город Киренск. В краеведческом музее хранятся детали от самолетов, летавших по Трассе мужества. Многие охотники до сих пор находят в лесу остатки от самолетов, но чем больше находится артефактов, тем больше возникает вопросов – чей самолет, как оказался в глухой тайге, кто летел на нем, и спаслись ли эти люди?.. а может погибли, выполняя свой долг?.. но ответов нет на эти вопросы, потому, что остались только «молчаливые» свидетели тех событий...

Исходя из этого определена тема нашего исследования является – «Молчаливые свидетели трассы мужества»

Тема актуальна, потому что в наше время все меньше и меньше остается свидетелей тех событий, не сохранилось архивных данных и фотографий, уже не осталось таких людей, которые могли бы нам рассказать о тех далеких событиях. Но ведь люди были! И совершали подвиги, здесь на невидимом фронте, в очень трудных условиях... многие погибали и до сих пор числятся пропавшими без вести, но ведь люди то были! Мы должны помнить и чтить нашу историю, особенно историю нашего родного края, ведь мы причастны к тем событиям, так или иначе можем прикоснуться к ним – это и детали от самолетов в городском музее, это и памятники в городском саду, так называемой святой роще. А памятники не должны молчать!

Цель исследования - описание исторического события, связанного с деталью от самолета, найденной в подполье дома по улице Свердлова, летом 2018 года.

Гипотеза исследования заключается в том, что знание истории малой Родины и людей, прославивших ее может качественно повысить уровень патриотизма у подростков, повлиять на формирование их личности.

Исследованием по данной тематике занимаются различные исследователи, в частности:

Иван Ефимович Негенбля, историк авиации, кандидат исторических наук, автор более 30 книг об АлСибе, а по образованию авиационный инженер. Все книги и публикации созданы на основе углубленного изучения архивных документов и, как правило, доносят до читателей ранее неизвестные сведения из истории авиации времен ВОВ. Начал заниматься историей АлСиба еще в середине 1980-ых, были еще живы те, кто перегонял самолеты с Аляски.

Михаил Денискин иркутский журналист, который посвятил огромное количество трудов теме «АлСиба», участвовал в экспедиции по поиску пропавшего экипажа самолета, автор книг о легендарной, секретной, перегоночной трассе. Только по этому воздушному коридору во время Великой Отечественной войны можно было беспрепятственно обмениваться дипломатическими миссиями, переправлять технику, документы и даже семена для посевов. Во время одной из командировок на север Приангарья Михаил Денискин случайно узнал от местных жителей, что в Нижнеилимском районе во время Второй Мировой войны располагался аэродром, на котором периодически совершали посадку американские самолеты. Тогда-то решил Михаил Иннокентьевич провести свое собственное журналистское расследование, которое стало самым интересным делом его жизни.

Суханова Ирина Суханова, библиотекарь по краеведческой работе межпоселенческой библиотеки занимается поиском информации по «Трассе мужества», часто публикуя результаты своей работы в районной газете «Ленские зори».

Задачи:

1. Проанализировать различные виды источников информации по теме исследовательской работы.
2. Рассмотреть краеведческий материал.
3. Изучить и описать деталь, найденную во время ремонта в подполе дома по улице Свердлова, летом в 2018 году.

Объект исторические события, связанные с перелетом «Аляска – Сибирь» на участке через город Киренск.

Предмет деталь от самолета, найденная во время ремонта в подполе дома по улице Свердлова, летом 2018г.

Практическая значимость исследовательской работы выражается в том, что ее содержание и полученные результаты могут быть использованы при обобщении краеведческого материала по истории родного края, в работе

краеведческого кружка и на уроках истории. Обработка материала позволит краоведам обеспечить работу с различными источниками, будет наглядным примером для сбора анализа любого материала, научит восстанавливать хронологическую последовательность, привлечет внимание молодого поколения к прошлому нашей родины, повысит интерес к изучению истории родного края.

Сегодня главное для всех нас – сохранить любовь к своему городу, продолжить созидать его честным трудом, вырастить достойную смену киренчанам. В настоящее время среди подрастающей молодежи очень много молодых людей, равнодушных к истории нашего города, способных его преобразить, сделать все возможное для светлого будущего города, интересующихся историей Родного края.

Глава 1. История перегоночного маршрута Аляска-Сибирь

Далеко не всем (особенно в европейской части страны) известно об авиамаршруте, который назывался «АлСиб», сокращенно от «Аляска-Сибирь». «Трасса мужества» – такое уважительное именование закрепилось за перегоночным маршрутом Аляска – Сибирь.

Ленд-лиз (от англ. «lend» — давать взаймы и «lease» — сдавать в аренду) – своеобразная программа кредитования союзников Соединенными Штатами Америки посредством поставок техники, продуктов питания, оборудования, сырья и материалов. Первый шаг к ленд-лизу был сделан США 3 сентября 1940 года, когда американцы передали Британии 50 старых эсминцев в обмен на британские военные базы. Суть ленд-лиза была, в общем-то, довольно проста. Согласно закону о ленд-лизе, США могли поставлять технику, боеприпасы, оборудование и прочее странам, оборона которых признавалась жизненно важной для самих Штатов. Все поставки проходили бесплатно. Вся техника, оборудование и материалы, истраченные, израсходованные или уничтоженные во время войны, оплате не подлежали. Имущество, оставшееся после окончания войны и пригодное для гражданских целей, должно было быть оплачено. Что касается СССР, то обещание снабдить его необходимыми для войны материалами Рузвельт и Черчилль дали сразу же, после нападения Германии на Советский Союз, то есть 22 июня 1941 года. 1 октября 1941 года в Москве был подписан Первый Московский Протокол о снабжении СССР, окончанием срока действия которого было определено 30 июня. Закон о ленд-лизе был распространен на СССР 28 октября 1941 года, в результате чего Союзу был предоставлен заем на 1 млрд. долларов. В течение войны было подписано еще три протокола: Вашингтонский, Лондонский и Оттавский, посредством которых поставки были продлены до конца войны. Официально поставки по ленд-лизу в СССР прекратились 12 мая 1945 года.[1]

Вспоминает Илья Мазурук: (см.приложение 1, фото 1,2)

«К началу войны я был начальником полярной авиации. - Затем многих пилотов взяли на фронт, нам же поручили охрану Белого, Карского и Баренцева морей. Мне присвоили звание полковника и доверили командование второй авиагруппой ВВС Северного флота. Неожиданно вызывают в Кремль - на заседание ГКО. Там Сталин задает мне вопрос: можно ли по недавно проложенному Северному морскому пути доставлять самолеты из США? - Нельзя, - отвечаю. - Все замерли... - Почему? - сверлит взглядом. - Наступает полярная ночь. Авиация там еще на уровне подсобной. Очень мало аэродромов, на них ничтожен запас горючего. Его сможем завезти в навигацию 43-го года... Сталин поворачивается к Ворошилову: - Да, запасы наши в Рязани... Чем вы занимались вообще?! И - уже мне: А через Камчатку? - Тоже невозможно. Самолетам придется долго быть над морем.

Джугджурские горы. Здесь также неблагоприятные метеоусловия, для истребителей путь длинный и непригодный. Негде создавать площадки. Сталин идет к столу, переворачивает листки календаря, что-то пишет, а затем говорит Ворошилову и Новикову: - Послезавтра доложите. Трасса должна быть...»[2]

Через два дня Сталин утвердил авиатрассу, предложенную автором 254 беспримерных полетов в Арктике И. Мазуруком: с Аляски через Берингов пролив, центральные районы Чукотки, Колымы, Якутии и Сибири - до Красноярска. 6.450 километров напрямую. Без точных карт через горы, тундру, тайгу, через самую суровую климатическую область планеты, где и магнитные компасы ненадежные помощники. Илья Мазурук был назначен командиром 1-й перегоночной авиадивизии, которая занималась перегонкой самолётов по Алсибу.[3] (см.приложение 2, фото 1,2)

Истребители и бомбардировщики с американских авиационных заводов доставляли через Канаду на Аляску экипажи пилотов 7-й Перегоночной группы ВВС США. В Фербенксе, на авиабазе Лэдд-филд машины поступали специалистам военной приемки ВВС Красной армии, а они передавали их личному составу 1-й Краснознаменной Перегоночной авиационной дивизии (КПад), штаб которой находился в Якутске. Она состояла из 5-ти авиаперегоночных полков. 1-ый ПАП перегонял самолеты из Фэрбэнкса через Берингов пролив до Уэлькаля. 2-й ПАП базировался в Уэлькале и перегонял самолеты до Сеймчана. 3-й ПАП — из Сеймчана до Якутска, 4-й ПАП — из Якутска до Киренска, 5-й ПАП — из Киренска до Красноярска. Передав самолеты соседнему полку, летчики возвращались на свою базу транспортными самолетами специальной эскадрильи, которую позже преобразовали в 8-й транспортный полк. [3]

Бомбардировщики и транспортные "Дугласы" летали поодиночке, а истребители перегоняли "гусиным строем" - впереди опытный, изучивший маршрут ведущий, за ним - "клином" - одномоторные "Аэрокобры" и сзади - бомбардировщик "Бостон". Его команда следила за строем - не отбился ли кто-нибудь, не потекло ли у кого масло. Если подвел мотор, "замыкающий" держал под контролем вынужденную посадку и замечал место, чтобы прийти на помощь...[2]

Прелести Севера познавали и советские летчики, сменяя в Фэрбанксе за штурвалом американских пилотов. Только их трасса была вдвое длиннее. Каменеющее масло, негоревший бензин, вынужденные посадки в районе полюса холода сопровождали перелёты по Алсибу. Часто летали вслепую, с трудом привыкая полностью доверяться приборам.

Вот что пишет Сергей Богатко в своей книге "Особая группа НКВД": "Почти на всех истребителях не было отопления, поэтому четырех - пятичасовой полёт с обмерзшими стеклами кабины и без автопилота становился для летчиков серьезным испытанием. Американские самолёты в сильные холода "мерзли", мороз превращал масло в камень, лопались резина и шлагги - выходила из строя гидравлика. Подвесные баки, без которых не дотянуть до ближайшего аэродрома, нарушали аэродинамику, усложняли

пилотирование истребителей. Неудивительно, что на первый год перегонки пришлось наибольшее количество лётных происшествий, катастроф и потерь: пятьдесят восемь из восьмидесяти одного самолёта, потерянного за три года действий АлСибА. [2]

Лётчик Дьяков зимой 1943 года просидел один в горах больше месяца. Как-то, придя в штаб дивизии, командир 1 КПад, полковник Мазурук узнал об очередной вынужденной посадке. Старшина Дьяков посадил свой истребитель в районе Верхоянского хребта. Все необходимое для жизни ему, по распоряжению комдива, сбрасывали с самолетов. Каждое утро, войдя в штаб, Мазурук первым делом спрашивал: — Что слышно о Дьякове? Его вывезли только через 34 дня — охотники на оленьих упряжках. Самолет пришлось бросить. [3] (см. приложение 3, фото 1,2)

В начале 1946 года перегоночная трасса Аляска — Сибирь прекратила свою деятельность. Многие после войны остались в Якутии и составили костяк личного состава Якутского Управления гражданской авиации. Летчики-перегонщики В.Л. Браташ, В.И. Кузьмин, Н.М. Сладков и Ю.П. Яковлев стали заслуженными пилотами СССР. В наследство от трассы Якутии осталась разветвленная сеть хорошо оборудованных аэродромов с полным комплектом наземных радионавигационных средств. Героизм тружеников трассы Аляска — Сибирь получил высокую оценку — Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 года за образцовое выполнение заданий командования по перегонке боевых самолетов 1-я перегоночная авиадивизия была награждена орденом Красного Знамени, а многие офицеры и солдаты — орденами и медалями. [3]

Глава 2. Трасса мужества на участке, проходившем через Киренск

2.1. История экипажа Д.М. Лобарева

25 лет назад в сибирской тайге был найден американский бомбардировщик. Увы, секретный проект «АЛСИБ» (Аляска — Сибирь) был отмечен жертвами.

Вспоминает иркутский журналист Михаил Денискин в статье «Иркутск крылатый: люди самолеты войны» часть шестая по секретному маршруту: (см. приложение 4, фото 1,2,3)

«29 июля 1987 года поисковая группа — молодые киренские авиаторы и мы с фотографом Валерием Орсовым — вышла на место трагедии. Повсюду разбросаны металлические обломки. Через дырявые крылья проросли березы. Потряс вид невольных виновниц беды, 30-метровых сосен со срезанными макушками.

Жутко выглядел двигатель, который оторвался и вместе с крылом ушел в сторону. Перед ним — большой земляной холм, на котором цветут жарки. Землю набуровил работавший винт (позже мы установим, что двигателю в момент удара был дан полный газ — стальные лопасти чудовищно загнулись, вспарывая мерзлую землю) ... Разбили поляну на условные квадраты. Протыкая пядь за пядью проволочными «щупами», снимали дерн, собирая находки. Россыпи патронов, в том числе крупнокалиберные. Котелок и ложка с вензелем. Ларингофоны. Наручные часы — корпус разбит, ремешок оборван. Осколки плексигласа. Лейкопластырь. Обертка от растворимого кофе. Несколько ржавых сверху консервов (одну вскрыли — в жестянке оказался плавленый сыр, на вид доброкачественный, рискнули дать собаке — съела).

Важные находки — приборы: высотомер (от удара стрелки заклинило, позже они отвалились, но остались тени), штурманская «полетка» с пластиковым диском, на котором сохранились карандашные отметки. Войлочные куски унтов. Металлические молнии от комбинезонов. Но самое ценное — кусок дюрала с бортовым номером и останки летчиков — бранные косточки, до желтизны отполированные ветрами, солнцем и дождем...

Год ушел на переписку, на поиск родственников, на подготовку торжественного захоронения. И 1 сентября 1988 года для тысяч киренчан (особенно — для школьников) стал незабываемым днем. В городском парке был митинг, скорбная музыка, прощальный салют, груды осенних астр и, конечно, слезы... Тем временем, проанализировав найденные приборы, схему падения и разброса деталей, мы воссоздали картину катастрофы.

...Не снимая рук со штурвала, пилот пытался размять затекшие мышцы. Мягко подсвеченные синими лампочками «руфо» приборы чутко следили за пульсом, температурой, скоростью бомбардировщика, который мчался в морозном сумраке. Несколько часов напряженного перелета миновали. Где-

то далеко впереди машины по очереди ныряли на посадку. Замыкающий не видел их, но контролировал радио и был доволен, что и сегодня график не дал сбой. Скоро и его черед. И не хотелось думать, что за бортом минус 45, что быстро темнеет и противный снег по-прежнему липнет на «фонарь». Да пора бы точнее определиться в пространстве:

— Штурман, время!

— Да, сейчас запрошу. Киренск-подход, я — пять восемь семь. Вошел в зону.

— 587-й, я — подход, — отозвался диспетчер. — У нас заряд, работаем не по схеме.

— 587-й понял. Посадка в 17.10. До связи!

— Командир, у них тоже снег.

— Я слышал. Придется садиться по команде.

Летчик прибрал обороты и выпустил шасси. Тяжелый корпус вздрогнул: стойки прочно встали в замки. Пока все шло нормально. Если бы не снег — он все тяжелее оседал на антенне, лишая боевую машину способности видеть и слышать. Увы, расчетное время прибытия истекало. Связь пропадает: в телефонах сплошной треск.

— Штурман, что-нибудь видишь?

— Пока нет.

— Стрелок?

— Земля нас не слышит. А ребята уже сели.

— Так. Экипаж, снижаемся на 400, выходим на Киренгу, по ней ищем Киренск. А ты, парень, жми на ключ: может, хоть они нас «засекут». Верно, штурман?

— Минуту, командир... Точно! Я взял пеленг: курс — 350.

— Добро!

Пилот задвигал педалями, разворачивая бомбардировщик вправо. И тут впереди мелькнули тени — или не тени? — деревьев! Он рванул сектор газа — двигатели дико взревели. Но поздно! Машину сотряс страшный, невыносимо тяжкий удар! Рубя винтами окаменелые стволы сосен, самолет на большой скорости врезался в тайгу. Он будто пробивал себе дорогу, еще надеясь уйти вверх. Он бился в муках, теряя крылья, двигатели, шасси...

На горе «521 метр» он так и лежал — с курсом 350 градусов в сторону Киренска, до которого было всего-то километров 30. И боевые товарищи искали его не там: 25 км от трассы в одну сторону, 25 — в другую. Искали три положенных дня. Потом прекратили». [4]

Из воспоминаний сослуживца и однополчанина И.З.Воробьева:

«... В тот день метеообстановка по маршруту была сложная. Расчетное время полета 4 часа 5 минут. Я должен был лететь радистом в экипаже Лобарева, который замыкал группу. Машины уже выруливали на старт, когда поступил приказ: мне, как более опытному, пересесть на лидера, а Лобареву принять молодого радиста Нечепуренко. Мы пошли со второй группой на лидере и время от времени со всеми держали связь.

Перед Витимом внезапно попали в плотную облачность. Долго шли вслепую. Болтало. Был снежный заряд. Из облачности выскочили, когда до Киренска оставалось 10-15 минут лету. Из облачности вышли не все: самолета Лобарева не оказалось, а он шел в 1-й группе замыкающим...

Извещение отправили семье, когда кончились положенные сроки поисков, когда перестали ждать и последовал приказ: считать экипаж пропавшим без вести...»[5]

И лишь через 44 года дочери капитана Лобарева (см.приложение 5)получили мое письмо. Потом вместе мы полетели в Киренск... [4]

2.2. История лейтенанта А.М.Иванова

22 февраля 1943 года во время перегонки группы самолетов на участке Киренск-Красноярск произошла катастрофа истребителя П-39 «Эйркор» (бортовой номер 24758). Летчик Александр Михайлович Иванов погиб. Похоронен в городском парке г. Киренск Иркутской области. (см.приложение 6)

После взлета из Киренска курсом на Красноярск самолет Иванова отделился от группы и стал возвращаться на аэродром. Самолет уже выпустил шасси, но летчик не рассчитал заход – прибавил газ и пошел на второй круг. Свидетели трагедии слышали: двигатель работал ровно. Но самолет при этом продолжал снижаться.[6]

Летчик убрал шасси, но и это не помогло. Самолет следовал по прямой на высоте, примерно, 250 метров и с недостаточной скоростью. При левом развороте самолет перевернулся через крыло на спину, опустил нос и врезался в землю.

При осмотре обломков установлено, что винт находился в позиции «большой шаг». Предположительно, причиной катастрофы стал отказ автомата воздушного винта. [4]

2.3. Молчаливый «свидетель»...

В киренском краеведческом музее создана экспозиция, где посетителям представлены модели самолетов, личные вещи участников легендарного перегона, а также детали разбившихся самолетов, обнаруженные поисковиками в Киренском районе. И совсем недавно, в августе 2018года экспозиция пополнилась новым экспонатом – фрагментом хвостовой части самолета военного времени. (см.приложение 7, фото 1,2)

Вот что написала местная в статье «В жилом доме Киренска найден фрагмент самолета»:

«Муж с женой ремонтировали подполье, там и обнаружили эту историческую находку. Было интересно узнать, как же это произошло. Вот, что об этом рассказали хозяева дома (Артем Николаевич Волгин и Елена Михайловна Демидова): «Дом был построен в 1983 году, до этого на его

месте было жилое помещение, но – кто там жил, чем люди занимались- про это нам ничего не известно. Делали мы ремонт в подполье (в нем был курятник раньше, в советское время там держали кур). Мы раньше никогда не пользовались дальней частью помещения. Отодвинули стенку, а за ней стояла, как раз, эта деталь. Сначала мы подумали, что это часть лодки. Вынесли ее на улицу, и так и поставили ее всю в земле, грязную. Почувствовали, когда поднимали, что она тяжелая. И стали дальше заниматься своими делами. На детали хорошо просматривались большие цифры «4», «3» и половина цифры «9». Потом сын разглядел, что на ней с одной стороны – мелкие цифры и нерусские буквы. Соседи пришли посмотреть на нашу находку, подумав и обсудив, мы решили принести ее в музей.» что случилось с этим самолетом – неизвестно, как попал фрагмент хвостовой части в подполье жилого дома – остается только догадываться...»[7](см.приложение 8, фото 1,2)

На встрече в музее выдвигались разные гипотезы о находке и каким образом она попала в подполье частного дома.

В статье «Загадочный след журналистка Елена Чижова сообщает следующую информацию: «Елена Геннадьевна Еохина (директор МКУК «Историко-краеведческий музей г. Киренска»), рассказала, что обратилась за помощью к иркутскому журналисту Михаилу Денискину, который очень подробно изучал тему «АлСиба», участвовал в экспедиции по поиску пропавшего экипажа самолета, автору книг о легендарной, секретной, перегоночной трассе. Михаил Иннокентьевич ответил, что можно однозначно сказать одно: найденный фрагмент – часть киля истребителя Р-39 «Аэрокобра». (см.приложение 9, фото 1,2). Это можно определить по каплеобразному углублению для хвостового фонарика белого света (были с двух сторон киля). А вот номер - это серьезная загадка, которая требует время на ее решение. Есть версия, что этот самолет остался в Киренске и не полетел по маршруту дальше по технической неисправности. Его разобрали, а уже потом этот обломок и попал в подполье жилого дома в хозяйственных целях»[8]

В статье газеты «Ленские зори «Новая загадка: американский истребитель в подполье» высказывает свою точку зрения иркутский журналист Михаил Денискин:

«Нежданный звонок из Киренска. Заведующая городским музеем Елена Еохина сообщает мне, что в подполье жилого дома найден обломок самолета. Изучающий историю ленд-лиза и его самолетов с одного взгляда определит: на фотографии – передний фрагмент киля «кобры». Окрашен в защитный цвет. Хорошо сохранились желтые цифры: 4,3 и, скорей всего, 9. Причем, художник захватил верхнюю часть «девятки» - туда попал фонарик каплевидной формы. На «кобрах» такие фонарики белого света располагались по бокам киля. Далее. Заводские номера США (на «хвосте») были 6-значными или 5-значными. В некоторых сериях первая и вторая (или вторая и третья) цифры нередко обозначали год выпуска.[9]

Давайте разбираться. На «подпольном» фрагменте недостает трех цифр – вероятно, одной первой и двух последних. Выходит, самолет был изготовлен в 43-м году (тогда же и разбился). Но по документам, лейтенант Иванов разбился «на кобре» № 424758. Впрочем, эта машина могла быть изготовлена и в конце 42-го. Значит, речь идет о двух разных истребителях...

К сожалению, сведения об авариях и вынужденных посадках хоть и рассекречены, но требуют долгого времени на выяснения. И, если выяснится, что в Киренске лежат обломки еще одной «кобры», то можно уверенно говорить: эту машину тоже пилотировал лейтенант Иванов.»[10]

Так или иначе эта неожиданная находка оставляет много вопросов, каким образом она попала в подполье жилого дома, кто пилотировал этот самолет?

За три года перегонки на трассе погибли 113 летчиков. Из них 15 — на территории Иркутской области. В четырех могилах (Маркова, Усть-Кут, Киренск) захоронены останки 11 человек. Из них пятеро (два экипажа) — найдены поисковиками в 1987 и 2003 гг. При этом установлены имена, обстоятельства гибели, разысканы родственники. Следы еще четверых летчиков пока не обнаружены. [5]

Заключение

Какую роль играет историческая находка из подполья частного дома в жизни современного Киренска? Эта та маленькая частица неизвестного прошлого, к которому мне посчастливилось прикоснуться вместе с родителями, ведь именно под полом моей комнаты во время ремонта была обнаружена хвостовая часть самолета времен Великой Отечественной войны.

Именно этот «молчаливый свидетель» тех далеких лет заставляет задуматься и прочувствовать насколько трудно было тем людям, преодолевая все тяжести ковать Победу во имя Родины! А как бы сложилась судьба экипажа, если бы все шло своим чередом? Или может сложилась и те люди прожили достойную жизнь? Теперь остается только размышлять над этими вопросами.

Сегодня главное для всех нас – сохранить любовь к своему городу, продолжить созидать его честным трудом, вырастить достойную смену киренчан. В настоящее время среди подрастающей молодежи очень много молодых людей, равнодушных к истории нашего города, способных его преобразить, сделать все возможное для светлого будущего города. История города Киренска глубока и многообразна, несмотря на то, что это тихий и маленький сибирский городок, на первый взгляд совсем не привлекателен. Если же взглянуть в «душу» города Киренска, нам откроется великая тайна, историю которой многие до сих пор не знают.

Историко-культурное наследие города является источником патриотического воспитания и любви к своей Родине, памятником прошлым поколениям, искусству и умению русских мастеров. Своей практической значимостью, данное исследование показывает, что интерес к истории родного края к памятным местам может быть использован на уроках истории при изучении тем, связанных с «Трассой мужества».

Безусловно, необходимо продолжить изучение данной темы, ведь такие «Молчаливые свидетели», да простят мне этот каламбур, не должны молчать! Мы должны знать историю, ведь те люди погибали не напрасно!

Сегодня нам жизненно необходимо поверить в себя, в свою созидательную силу, в доброту и отзывчивость природы. Поверить в себя – мудрых и терпеливых, вспомнивших о своем предназначении, о том духовном наследии предков, которое приближало их жизнь к гармонии с окружающим миром. Именно этот взгляд на себя в прошлом, сквозь века и традиции, поможет нам уверенно смотреть вперед.

Хочется отметить, что за прошедшие годы многое повидали киренчане, прошли через природные и государственные катаклизмы и бедствия. Но, не смотря, ни на какие трудности, вызванные временем, никто из киренчан не

останавливается на достигнутом. Киренчане – это творцы своей судьбы, как и все люди, и стремятся к созданию стабильности своим детям, а значит и себе.

Не все складывалось в судьбе нашего города так, как нам бы хотелось, трудно переживались перемены и преобразования, но киренчане всегда откликались на призыв Родины, старались помочь ближнему. Немало славных, талантливых и уважаемых людей вырастила эта земля, дала многим путевку в жизнь. Кому как не им нужно говорить слова благодарности, кем, как не ими восхищаться.

Тем не менее, следует отметить, что город Киренск до сих пор остается отдаленным сибирским городом с очень суровыми климатическими условиями, в котором живут и работают отважные патриоты Родины, достойные уважения и почитания люди.

В данном контексте отчетливо прорисовывается значимость таких исторических находок, как свидетельств тех давних событий. Именно запечатление отрывков этой истории дает нам, потомкам, возможность воссоздать целостную картину тех времен. Это стало темой многих интересных работ различных авторов.

Данное исследование направляет на оптимизацию к исследованию истории родного края. Подрастающему поколению необходимо знать яркие моменты из истории своей малой родины. Ведь как гласит народная пословица: «Без прошлого нет настоящего». А если нет настоящего, то не будет и будущего.

Список использованных источников

1. Ленд-лиз. Мифы и реальность [Текст]: Режим доступа: <https://statehistory.ru/35/Lend-liz--Mify-i-realnost/>
2. Ленд-лиз. История трассы АлСиб(Аляска-Сибирь) [Текст]: Режим доступа: <https://statehistory.ru/659/Lend-liz--Istoriya-trassy-Alsib--Alyaska-Sibir-/>
3. Ленд-лиз. [Текст]: Режим доступа: <https://statehistory.ru/659/Lend-liz--Istoriya-trassy-Alsib--Alyaska-Sibir-/>
4. Денискин, М. «Иркутск крылатый: люди самолеты войны» часть 6 по секретному маршруту. [Текст]: Режим доступа: <http://moigoda.ru/michail-deniskin/michail-deniskin--irkutsk-krilatiy-liudi-i-samoleti-voyni--chast-6-po-sekretnomu-marshrutu>
5. Денискин, М. Последний полет Бостона. [Текст]: Режим доступа: <http://baikal-info.ru/sm/2012/31/016001.html>
6. Арутюнов, Г. Именем Киренги нареченный [Текст] / Г. Арутюнов. – Иркутск: Вост. - Сиб. издат. компания, 2002. – 294с.
7. Чижова, Е. В жилом доме Киренска найден фрагмент самолета [Текст] / Е. Чижова.// Ленские зори.- 2018.-№58.-С.4
8. Чижова, Е. Загадочный след «Аэрокобры» [Текст] / Е. Чижова.// Ленские зори.- 2018.-№65.-С.6
9. Денискин, М. Новая загадка: американский истребитель в подполье [Текст] / М. Денискин.// Ленские зори.- 2018.-№68.-С.7
10. Денискин, М. Новая загадка: американский истребитель в подполье [Текст] / М. Денискин.// Ленские зори.- 2018.-№70.-С.7



Мазурук Илья Павлович, отец Трассы мужества
(фото 1)



В штабе
(фото 2)



Статья в газете

(Photo 1)

Маршрут трассы Аляска-Сибирь (фото 2)



Приложение 3



Старшина Дьяков
(фото1)

Перегон самолетов (фото 2)



Приложение 4

Иркутский журналист
Михаил Денискин
(фото 1)



Экспедиция 1987г. работа поисковой группы на
месте падения «Бостона». (фото 2, 3)





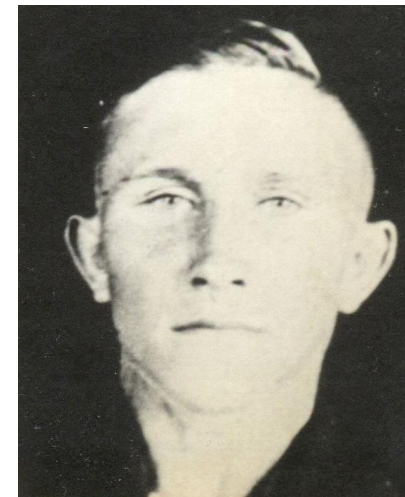
Дмитрий Михайлович Лобарев
(1906 – 1943)

Капитан. Командир бомбардировочного экипажа 4-го ПАП 1-й Краснознаменной Перегоночной авиадивизии. Родился в 1906 году в Екатеринославле (ныне Днепропетровск). В Рабоче-Крестьянской Красной Армии с 1928 года. В 1933 году окончил школу военных летчиков. В 1940 году – командир бомбардировочного звена на Советско-финляндской войне. За успешное выполнение задания награжден орденом Красного Знамени. Начало Великой Отечественной войны встретил в Архангельском военном округе. С сентября 1942 года – на трассе: заместитель командира эскадрильи 4-го ПАП. Пропал без вести при выполнении задания в составе экипажа 24 марта



Михаил Константинович Ершов
(1907 – 1943)

Капитан. Штурман звена 4-го ПАП 1-й Краснознаменной Перегоночной авиадивизии. Родился в 1907 году в деревне Поповка Пронского уезда Рязанской губернии. В Рабоче-Крестьянской Красной Армии с 1929 года. Член ВКП(б) с 1931 года. В 1935 году окончил штурманские курсы, через два года – курсы повышения квалификации. С начала перегонки – на Аляска-Сибирь. Пропал без вести при выполнении задания в составе экипажа 24 марта 1943 года.



Василий Николаевич Нечепуренко
(1925 – 1943)

Без воинского звания. Воздушный стрелок-радист бомбардировочного экипажа 4-го ПАП 1-й Краснознаменной Перегоночной авиадивизии. Родился в 1925 году в селении Усть-Мая Якутской АССР. В 1943 году призван в РККА, прошел подготовку в 4-м ПАП в Якутске. Пропал без вести при выполнении задания в составе экипажа на участке Якутск-Киренск 24 марта 1943 года.

1943 года.

Приложение 6



Иванов Александр Михайлович

(1918 – 1943)

Лейтенант.

Летчик-истребитель 5-го ПАП 1-й
Краснознаменной Перегоночной
авиадивизии.

Родился в 1918 году в деревне Клишино
Алексеевского уезда Тульской губернии.

В Рабоче-Крестьянской Красной Армии с
1938 года.

Приложение 7



Найденный фрагмент хвостовой части самолета (фото1,2)

Приложение 8

Встреча в музее (фото 1,2)



Газета «Ленские зори» от 14 августа 2018г. статья «В жилом доме Киренска найден фрагмент самолета»

Приложение 9



«Аэрокобра» времен ВОВ.
(фото 1)

Чертеж «Эйркобры» (фото 2)

