Материал олимпиады

1. Проработать текст олимпиады.
2. Задания к тексту (5 вопросов) будут опубликованы на сайте 22 февраля 2013г.

СОВМЕСТНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

Газеты “Знамя” и БГОО МТКК “СТАЛКЕР” в преддверии 70-летнего юбилея авиамаршрута 1942 – 2012 г.г., по публикации в течении июля-августа-сентября(№27,30,31,32,33) 2012 года, ряда заметок, по теме:

“СВЕТЛОЙ ПАМЯТИ ЛЁТЧИКАМ АВИАПЕРЕГОНОЧНОЙ ТРАССЫ МУЖЕСТВА

“АЛЯСКА – СИБИРЬ”

http://ex-press.org

Публикация № 1.

 Серое морозное утро. Свинцовое небо в клочьях угрюмых низких облаков. Над таёжным аэродромом стоит режущий гул прогреваемых моторов. Копоть ржавых выхлопов от стылых двигателей стелется по взлётной полосе в сторону Ангары. Истребитель капитана Чуйко ещё с ночи “по пробку” заправлен топливом и тщательно осмотрен техниками. Густая изморозь на стёклах кабины и тонкий предательский ледок на винте тщательно удалены. Накануне, с маршрута Киренск-Красноярск, он вынужденно приземлился на запасном аэродроме подскока посёлка Нижнеилимск, - рваные снежные заряды, грозное обледенение и порывистый ветер не оставили шансов лёгкому фронтовому истребителю продолжать выдерживать нужный курс и высоту к конечному аэродрому трассы.

 Но там, далеко на западе, за пять с лишним тысяч километров от авиатрассы, - удушающе кровавый, смертельный 1943 год. Гибельно, глупо и безумно, но надо лететь: смрадное дыхание тяжелейшей войны ощущается даже в этой глуши, в затерянном в огромной тайге сибирском посёлке, скукошенно притулившемся на берегу едва замёрзшей Ангары. Войскам как кровь нужны самолёты, - и трасса, как живая огромная артерия, круглосуточно и лихорадочно пульсирует в сумасшедшей пляске оглушающего перегона. Всё для фронта сейчас и сразу, для себя – потом, в следующей, счастливой мирной жизни.

 Наскоро позавтракав и приняв от промёрзшего техника самолёт, Чуйко шумно влезает в стылую кабину “Аэрокобры”. Дверца фонаря кабины навсегда скрывает его стройную фигуру в огромных меховых унтах и лётной куртке, строго перетянутой планшетом с картой и ремнём пистолета. С диспетчерской вышки спешно дали утреннею метеосводку, следом красную ракету на взлёт - и самолёт коротким энергичным разбегом оторвался от натруженной, усталой полосы. Уверенно, с плавным набором высоты до требуемого эшелона, Чуйко отработанно встал на нужный полётный курс, - впереди конечный на трассе аэродром Красноярска, всего каких-то полтора часа полёта. В наушниках шлемофона шумно и надоедливо потрескивает эфир, но различимая радиосвязь с аэродромом взлёта держится устойчиво.

 Полёт начался в штатном будничном режиме военного времени, - так хочется думать, так запланировано, и ничто не предвещает скоротечной беды. Но уже через 16 роковых минут он станет последним полётом в никуда, трагическим маршрутом в бесконечность. Как запоздалый фатальный выстрел на дуэли - на 17 минуте, связь предательски и навсегда оборвётся. Глухая приангарская тайга, под мрачным колпаком унылого зимнего неба, жадно проглотит истребитель и пилота.

 Так, морозным днём 24 октября 1943 года, над пустынной северной кромкой Братского района, - в бездонном небе совершенно секретной авиаперегоночной трассы “Аляска - Сибирь” драматично разыгралась одна из многочисленных жутких трагедий.

 Весенне-летний экспедиционный сезон 2012 года, г.Братск. Поисковая команда клуба “СТАЛКЕР” готова к выходу на очередной маршрут. Позади целый год тщательной подготовки; кропотливой работы с картами, документами, архивными сведениями; захватывающие встречи и долгие беседы с охотниками и лесниками, и общение с поисковиками из соседних регионов. Позади прошлогодние, первые две осенние разведочные экспедиции в район предполагаемой катастрофы истребителя Чуйко.

 Впереди новые, более сложные, поисковые экспедиции, и неуёмная жажда исследователей-энтузиастов приподнять, окутанную глубокой тайной, плотную завесу времени; твёрдый настрой поисковиков поставить точку в судьбе исчезнувшего истребителя и его пилота. Разгадать тайну гибели Чуйко и катастрофу его истребителя – это задача совсем не из лёгких, но “СТАЛКЕР” на сегодня готов к этому.

 Страшно много утекло времени: 70 гибельно долгих лет забытья; до сих пор останки героя не преданы земле. Гриф строгой государственной секретности на перегоночной трассе, на многие годы отодвинул поиски останков лётчиков-героев и их боевых самолётов. Но историческая справедливость восторжествовала, - трассу рассекретили и энтузиасты-поисковики за последние 20 лет нашли и захоронили большинство погибших перегонщиков и обломки их самолётов. Делом чести и совести патриотов, гражданским долгом ныне живущих потомков победителей той страшной войны, считают поисковики, - своё стремление найти место авиакатастрофы и воздвигнуть памятный крест подвигу кавалера ордена Красной Звезды, лётчику-перегонщику, капитану Чуйко Григорию Петровичу. Подвигу настоящего Гражданина своей Родины, где во главе всего простой и понятный смысл: всё во имя Справедливой Победы, всё для Великой Победы, в т. ч., безусловно и однозначно, своя собственная единственная короткая жизнь.

 Клуб СТАЛКЕР готовится к выходу на очередной поисковый маршрут по проекту “Памяти лётчикам легендарной авиатрассы мужества “Аляска - Сибирь”. Пожелаем им успеха и удачи в этом патриотическом начинании, и будем держать Вас, наши читатели, в курсе происходящих поисков.

Публикация № 2.

 Начался второй сезон работы БГОО МТКК “СТАЛКЕР” по поиску военного американского истребителя Р-39 “Аэрокобра”, потерпевшего катастрофу 24 октября 1943 года; и по обнаружению места гибели лётчика, капитана Чуйко Г.П., - по северной кромке Иркутской области, на участке бывшего штатного маршрута перегонки самолётов АЛСИБ.

 Это один из последних 2-х ненайденных самолётов в пределах Иркутской области, которые поставляли США в СССР по договору “ленд-лиз” во время ВОВ 1942-1945 г.г., по секретной перегоночной авиатрассе “Аляска-Сибирь”. И один из трёх до сих пор ненайденных пилотов “алсибовской” трассы, трагически погибших при перегонах самолётов.

 Задача: постараться обязательно найти самолёт и с почестями захоронить останки лётчика. Это наш гражданский долг перед своим прошлым, сохранение исторической памяти поколений и уважение своих корней. Сегодня мы познакомим наших читателей с краткой биографией одного замечательного человека, - судьба которого была одним из звеньев героической плеяды воинов-победителей страшной и кровавой Великой Отечественной Войны. Трагическая судьба героя из мужественного поколения наших отцов, из разряда беспрецедентных государственных тайн.

Публикация № 4.

 В прошлых выпусках мы познакомили Вас с биографией пилота-перегонщика Чуйко Г.П. и знаменитой “Аэрокоброй”, - массовым истребителем на театре военных действий в ВОВ.

 Сегодня коснёмся самой “больной” темы перегоночной трассы: большого процента аварий и потерь при перегонке авиатехники по маршруту “Аляска - Сибирь”. Особенно много катастроф приходилось на начальный период работы перегоночной трассы. Почему же гибли самолеты?

 Следует признать печальный факт: плохая техника пилотирования в сложных метеоусловиях. По этой причине потеряно 18 самолетов. Просто у наших лётчиков до этого не было опыта вождения машин на большие расстояния, в слепом полете, с использованием радионавигационных средств и приборов, в отсутствии надежной радиосвязи. Не последнюю роль в аварийности сыграла элементарная недисциплинированность летного состава – 8 машин потеряно вследствие человеческого фактора. Это несвоевременное и неточное исполнение приказаний, излишняя самоуверенность и бравада, неразумный и неоправданный риск, да и просто физическая усталость. Плюс плохая диспетчерская организация полетов в первое время: потеряно - 9 самолетов.

 За время войны по трассе перегона было доставлено около 8000 самолетов. Всего же от союзников наша страна получила 18295 самолетов. Поставки по “ленд-лизу” составляли примерно 20% от выпуска отечественной авиапромышленности. Кстати, многие оставшиеся ветераны помнят американскую тушенку, которая спасла от голодной смерти не одну тысячу наших граждан, а уж тем более солдат на фронтах; кожаные пальто, ботинки и многое другое. По АЛСИБу перегоняли не только самолеты, но и перевозили грузы: военное оборудование, оружие, боеприпасы, приборы, золото, слюду (506 тонн), продовольствие, оборудование для госпиталей и лекарства, хоз и канцелярские принадлежности, почту (307 тонн, в т.ч. 187 тонн дипломатической почты), а также (!) инкубационные яйца, протезы, иголки для швейных машин, запчасти для часов и многое, многое другое.

 Отвлечёмся буквально на несколько цифр: в самом начале войны СССР попросил в виде помощи у США поставлять до 100 (сто) тысяч км полевого телефонного провода ежемесячно; в числе первых ленд-лизовских советских заказов была просьба о 4 (четырёх) тысячах тонн колючей проволоки (это почти в 20 раз больше всех американских запасов того времени); кроме тысяч единиц различных транспортных средств по ленд-лизу было поставлено более 400.000 армейских грузовиков и джипов, 700.000 тонн рельсов, колёс и валов; 1825 паровозов; 10.000 железнодорожных платформ, 1000 саморазгружающихся вагонов, 100 цистерн, 70 электродизельных локомотивов; в Советский Союз отправлено более 4 (миллиона) 000000 тонн продуктов: мука, мясо, жиры (300.000 тонн), масло, маргарин, концентраты кофе, молока, яиц, супы и каши в брикетах, консервы, сахар (700.000 тонн сахара плюс 700 тонн сахарина); американцы поставили нам 7000 танков, 334.000 тонн взрывчатки, 2 миллиона тонн нефтепродуктов, 2,5 миллиона тонн специальной стали для брони, 400.000 тонн меди и бронзы, 250.000 тонн алюминия и около миллиона тонн веществ для производства авиационного топлива. Нам было передано несколько заводов: по производству азотной кислоты, водородного газа, строительных панелей, шинный, алюминиевый и два трубопрокатных. В СССР по ленд-лизу за военные годы прибыло 40.000 тонн семян 30 сортов, 15 (миллионов) 000000 пар сапог и более 50.000 тонн кожи, для пошива обмундирования более миллиарда ярдов хлопка и 60 миллионов ярдов шерсти. США поставили в Россию 60 поездов-электростанций на колёсах (генераторные узлы на железнодорожных платформах). Это только общеизвестные цифры из обширного списка поставок по “ленд-лизу”. Всё шло к нам по 10 маршрутам: 8 морских и 2 воздушных. Нет общеизвестной точной цифры всех перевезённых грузов по трассе АЛСИБ, но огромный вклад её в нашу победу неоценим, - на этом сходятся все маститые исследователи маршрута и ветераны перегона из числа высшего руководства.

 Согласно данным в Википедии, на советском участке трассы произошло 279 летных происшествий, из них: 39 катастроф, 49 аварий, 131 поломка и 60 вынужденных посадок. За три года перегонки на всей трассе погибло 113 лётчиков. Сразу заметим: все цифры по работе авиатрассы до сих пор спорны, и у разных маститых исследователей – не совпадают по ряду параметров. Это огромный пласт работы будущим историкам и конечно переоценка исторических реалий и истинных событий того времени. Прошлое нельзя переделать, - сохранить и признать можно и нужно. Но прежде надо найти все самолёты и все останки пилотов легендарной трассы.

 Не менее сложной и опасной была и американская часть перегоночной трассы. Зима 1942/43 года была на Аляске на редкость суровой - морозы превышали 60 градусов. В термометрах твердела ртуть, замерзали пушные звери. Война, однако, не считалась с погодой, не позволяла “сидеть у печки”. Алсиб уже действовал. Из Грант Фола в штате Монтана молодые американские летчики приземлялись сначала на бетонные полосы канадских аэродромов, а на утрамбованных земляных полосах, куда бензин доставлялся на собачьих упряжках, достигали экзотического аляскинского Фэрбэнкса.  Три тысячи километров маршрута были неимоверно трудными. Летели часто при плохой видимости и, не зная, что ждет по курсу. Сейчас на Аляске работает сто пятьдесят метеостанций, тогда их было лишь десять. Метеосводки из-за магнитных бурь трудно было передавать. Радисты “с голоса” переходили на более надежную искровую “морзянку”. Карты также были неточными. Перепад температур по высотам в этих местах был для летчиков новостью. Облака стояли слоем толщиною в несколько километров.

 В один из самых морозных дней на трассе погибло от холода одиннадцать человек. Случались драмы в духе Джека Лондона. У озера Ватсон один из самолетов попал в буран и разбился. Два пилота погибли, а два других, привязав у коленей лыжи и надев на руки боты, ползли на четвереньках. Их нашли через четыре дня - были живы и продолжали ползти. От места аварии их отделяло шесть километров. Мороз был 59 градусов.  Ампутация обмороженных пальцев была на трассе обычным делом, “при вдохе из зубов выпадали пломбы”, было немало случаев обмораживания легких, а одному страдальцу ампутировали обмороженную губу. “Летают даже при 68 градусах!” - отмечал военный корреспондент, побывавший на самой холодной трассе.
133 машины и почти столько же пилотов потеряли ВВС США на своем участке трассы перегонки, прозванном ими Алканом (Аляска-Канада).

 За 20-ти летнюю историю поискового движения на перегоночной трассе “Аляска - Сибирь” профессиональными исследователями, журналистами, и очевидцами тех событий, опубликовано достаточно исторического материала, воспоминаний и свидетельств. Но работы ещё много: по всему маршруту лежат обломки искалеченных самолётов, до сих пор не преданы земле останки многих пилотов. Написанная потом и кровью истинная история перегона обязательно должна быть предана огласке, официально опубликована полностью. Никто из героев не должен быть забыт, - а время, в котором они жили и выполняли свой долг, поистине героическое.

Подготовил: Руководитель экспедиции Тищенко В.В