**муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение технический лицей №176 г.Карасука Новосибирской области**

 **Выполнили**

 **учащиеся 9л2 класса**

 **Дубинина Дарья,**

 **Парфенова Анастасия**

 **Руководитель Тихон С.Я.**

**Карасук 2012**

**Введение**

 Тема нашей исследовательской работы «История аэродрома г.Карасука».

 Данная тема нам стала интересна в тот момент, когда, то на уроках истории, то наши родные время от времени упоминали, что у нас, в родном городе был аэродром. И стало очень интересно, почему же в наш технически развитое время он не существует? И еще много вопросов мы задавали себе и другим людям. Вот и решили выяснить как можно больше информации об этом объекте и рассказать современной молодежи, тем самым не позволить забыть частичку истории нашего города.

 Перед собой мы поставили цель:

 **Раскрыть забытые данные о существовании в городе Карасуке аэродрома.**

Задачи исследования:

* Изучить архивные документы, подтверждающие жизнедеятельность аэродрома
* Найти и провести опрос людей, которые помнят, пользовались услугами или работали на исследуемом объекте
* Обобщить полученные сведения и поделиться ими с другими людьми
* Продолжить сбор информации об объекте, людях, для полноты полученных знаний об истории аэродрома Карасука

 Основными источниками информации для нас были документы районного архива г.Карасука, рассказы и воспоминания людей работающих в те времена и, конечно же, наши родные, которые рассказали нам много интересного.

**Периоды жизни аэропорта**

 Еще несколько лет назад над небом Карасука с его аэродрома летали самолеты, которые перевозили грузы, пассажиров в большие города, больных в областной центр и др. Но шло время и, в силу сложившихся обстоятельств, аэродром закрыли. И в настоящее время заросший пустырь даже не напоминает о его существовании. С4Так что же хранит в своей памяти эта земля?

 Чтобы это выяснить мы, для начала, обратились в архив. Нам удалось узнать, что важность основания и деятельности аэродрома особо оценили в годы Великой Отечественной войны.

 Сибирская территория всегда была объектом стратегического внимания из-за удобного географического положения. Не исключением оказался и наш Карасук.

 26 февраля 1939 года протокол №001 Исполнительного Комитета Карасукского района Алтайского края зафиксировал «ходатайство представителя начальника Славгородского гарнизона товарища Несмеянова об отводе помещения для размещения военнообязанных, прибывающих на сбор и оказании им помощи в проведении сборов …». Это были сборы лётного состава.

 Как оказалось, к сожалению, сборы проходили не зря. В июне 1941 года началась война с фашистской Германией, а уже 29 ноября 1941 года от Исполнительного Комитета пришел секретный приказ за №0161 Председателю Карасукского райисполкома следующего содержания: «В связи с тем, что Днепропетровская учебная эскадрилья Гражданского Воздушного Флота будет переведена в Алтайский край Карасукского района, Крайисполком предлагает Вам предоставить на временное пользование служебные и учебные жилые помещения для размещения постоянного и переменного состава указанной эскадрильи. Зам. Председателя Крайисполкома Максименко».

 Все понимали, что эта учебная часть будет заниматься подготовкой летчиков для фронта. Поэтому работа началась немедленно, и уже через два месяца аэродром действовал на полную мощь. Первый аэродром был открыт в районе современной ветеринарной лечебницы. Конечно, быстрое строительство песчаной лётной полосы выявило некоторые проблемы. Об этом свидетельствует секретный документ Главного Управления гражданского воздушного флота эскадрильи аэрофлота Председателю Карасукского райисполкома и начальнику станции Карасук от 27 февраля 1942 года. В нем говориться: «В связи с подготовкой эскадрильи к ночным полетам, проходящие столбы с восточной стороны аэродрома сильно ограничивают рабочую площадь и в то же самое время, является серьезным препятствием учебным полетам могущие привести к авариям.

 Командование эскадрильи просит Вашего распоряжение о переноске часть столбов телеграфной линии в длину 1,5км. и ширину 800 метров восточнее теперешнего их местонахождения. О принятых мерах просим сообщить не позднее 4-го марта 1942 года. Начальник Штаба Эскадрильи Паков».

 И уже 6 апреля 1942 года по решению начальника Штаба Пакова за №068 на основании решения Пастонавления ВЦИК и СНК РСФСР от 4 марта 1929 года и Пастонавления СНК СССР от 2 июня 1938 года за №692 за Карасукской эскадрильей гражданского воздушного флота закреплен земельный участок в размере 1,5 х 1,5 км., т.е. 25 га, не далеко от железнодорожного полотна. Да и станция разрасталась, и строительная организация СПМ 233 начали застраивать квартирными домами. Данное место было выбрано по причине большой заболоченности других территорий и находились они ближе к строительству железной дороги. Конечно же, внутри самой станции аэродром не мог находиться, поэтому и выдели новый участок под строительство, которое завершили в 1954 году в районе между трассой на Новосибирск и болотом (Сейчас там находиться автодром).

 На протяжении 1942-1944 годов на аэродроме продолжалось строительство. То увеличивались площади, то уменьшались. Об этом свидетельствуют архивные «Выписки из Решений» за №71 от 19 мая 1943 года и за №82 от 27 июля 1943 года. Это было связано с уменьшением или увеличением единиц самолетов. Здесь располагался и военный, и гражданский флот, обучение летчиков не прекращалось ни на день. Но ближе к концу войны Карасукская военная эскадрилья покинула нашу станцию, осталось лишь гражданское назначение.

 Вспомнили о аэродроме в феврале 1945 года, когда стало понятно, что с фашисткой Германией покончено и надо готовиться для борьбы на Восточном фронте с Японией. Управление Военно-воздушных сил Сибирского военного округа Отдел аэродромного строительства начальник ОАСВ СибВО подполковник Мытыль сделал запрос в Карасукский райисполком «существует ли указанный аэродром (посадочная площадка), где располагается, как используется, в чьем веденьи находиться». Начальник планового отделения лейтенант административной службы города Карасука Мочалов ответил, что аэродром «Карасук» располагается севернее жд/станции Карасук в 0,5 км от насыпи, размер 1500х1200м.

 Закончилась война, страна стала восстанавливаться. Развитию воздушного флота было уделено большое внимание И 4 апреля 1952 года Управление ВВС ЗапСибВО управление инженерно-аэродромной службы подполковник Дёмин сообщает, что «в апреле месяце сего года в Ваш район выезжает изыскательная партия для работ по техническому изысканию площадок под строительство аэродромов…»

 При строительстве железной дороги Камень - на - Оби, стали возводить так называемый микрорайон «второй Карасук» и одобрили продолжение строительства аэропорта и взлетной полосы.

 На территории этого аэродрома был построен только маленький домик и оборудована песчаная взлетная полоса. Да и работал там только один человек -Ткаченко Иван Андреевич, который был и начальником, и диспетчером. Только через два года появился радист Гаврюшенко Владимир Никитич.

 Всё это время специалистами проводились исследования почвы. Ученые внимательно изучали рельеф местности, состояние почвы в разные времена года и пришли к выводу, что данная территория не подходит для размещения тяжелых военных самолетов из-за постоянного затопления, но отлично подходит для небольших легких пассажирских. И военный аэродром было принято решение разместить в г. Купино. К этому времени аэродром уже жил активной жизнью. Сюда прилетал самолёт Ан-2(С) – он приносил почту (летал из Новосибирска в Карасук и обратно), прилетали на заправку самолеты, которые опыляли поля, доставлялись даже художественные фильмы для жителей. Моя бабушка рассказывала, что даже артисты прилетали из Новосибирска. Город рос, росли и его потребности. И Новосибирской областной администрацией было принято решение построить полноценный аэропорт (приказ за № 23 от 09 февраля 1964 года).

 Для строительства было выбрано и другое место: на трассе по направлению к селу Хорошее. В новом аэропорту к первому этажу с диспетчерской, кабинетом начальника, кассой и небольшим залом ожидания, достроили второй этаж и открыли метеостанцию. На метеостанции работали 2 человека. Они определяли погоду для полетов и передавали данные в Новосибирск. Но все удобства были на улице. Не смотря на то, что работали почти все мужчины, возле аэропорта были высажены клумбы.

 Была отстроена небольшая квартирка для сторожа при аэропорте.

 Начальником был так же Ткаченко И.А., а диспетчером всё тот же Гаврюшенко В.Н., который в 1966 году станет начальником. В диспетчерскую установили ещё ряд оборудования, которое стало работать на всю мощь.

 Летал здесь Ил – 14 маршрутом Новосибирск – Карасук - Павлодар, и Ан – 24 маршрутом Новосибирск – Карасук. Устанавливалось особое расписание, согласно распоряжению администрации Карасука за №79. Стоимость билета до Новосибирска составляла 7 рублей, до Павлодара 4,5. Заправляли их керосином, который доставлялся по железной дороге. В распоряжении аэродрома был трактор, который расчищал и ровнял песчаную полосу.

 Из рассказа очевидцев мы узнали, что работники аэропорта могли не только хорошо работать, но и весело отдыхать. Праздновали государственные праздники, ярко украшали аэропорт, готовили сюрпризы для пассажиров и работников, сочиняли и исполняли песни под звонкую гармонь.

 Но, конечно же, никто не забывал, что их работа была и опасна, и ответственна. Ведь им, как и летчикам, доверяли свои жизни простые люди. Поэтому от слаженной работы зависело многое. Однажды в аэропорту случился экстремальный случай. Когда в топливный бак был уже опущен шланг, он неожиданно вспыхнул. Все работники аэропорта и метеостанции, несколько пассажиров бросились тушить возгорание. В результате сгорело крыло самолёта, остальная часть самолета и люди не пострадали.

 В 1985 году началась перестройка. Этот период жизни всего государства так же отразился и на судьбе аэродрома. Постепенно все чаще и чаще стали происходить перебои с топливом, не поставлялись и некоторые запасные части к самолетам, неудобно менялось расписание, - все это приводило к упадку услуги. Все же аэродром продолжал действовать, но он уже не приносил прибыли. Все меньше и меньше людей могли позволить себе полет в крупные города на самолете.

Работникам аэродрома задерживали зарплату, лишили многих льгот, да и молодежь не шла работать в нерентабельное хозяйство. Вот так, как снежный ком нарастали проблемы, которые и привели к закрытию аэропорта. Согласно распоряжению областной администрации за № 83/2 от декабря 1989 года, прекратить действие аэропорта в г.Карасуке. Старшее поколение ещё хорошо помнит, как летали на «кукурузнике», как смотря в окно самолета, испытывали неописуемые чувства. Многие из молодых людей сегодня даже не видели самолета.

 Мы провели социологический опрос среди старшего и молодого поколения на тему Знаете ли вы о том, что в Карасуке существовал аэродром? Лишь 35% опрошенных молодых людей знают или слышали об этом, а вот старшее поколение от 30-ти и выше практически все знают об этом.

 Уже когда практически наш материал был готов, вышел новый номер нашей районной газеты «Наша жизнь» (№12 от 21 марта 2012года), где рассказывают об обыкновенных карасукских мальчишках, которые не просто мечтают о полетах, а пытаются осуществить их. И среди взрослых немало увлеченных самолетами, даже было размещено объявление о востребовании летчика-пилота. Значит есть люди, кому существование аэродрома не безразлично и мы тоже относимся к ним.

 Мы считаем, что было бы неплохо возродить на современном этапе воздушный транспорт в Карасуке. Он был бы полезен и для перевозки тяжело больных в областной центр, и 40 минут полета заманчивее шести часовой поездки на автобусе, а может самолет пригодился бы и в коммерческих целях. Но современные самолеты требуют дорогостоящего содержания, трудно представить стоимость билета. Вряд ли это смогут себе позволить многие. Хотя….

**Заключение**

 История аэродрома г.Карасука сложна и интересна. Некоторые говорят об этом как о чуде в советский период. К этому чуду могли прикоснуться многие и поэтому испытывают большое уважение. Каждый советский человек мог полетать на самолете, это ему запоминалось надолго. Мы с удовольствием слушали рассказы людей и очень жалели, что многие наши сверстники не знают об этом, а особенно жалко, что не видели глаза рассказчиков полные жизненной силы, будто это происходило только вчера.