

Муниципальное бюджетное
Общеобразовательное учреждение
Урдомская средняя школа

Исследовательская работа

«История одной фотографии»

«Авиация»

Автор: Глибина Ксения
Учащаяся 7В класса

Урдома 2020 г.

Содержание

Введение -----	4 стр.
Основные этапы исследования -----	5 стр.
Исторические сведения: -----	5 стр.
1. Информация о фотографии -----	6 стр.
2. Служба и боевое применение Як-9 -----	7-8 стр.
3. Иван Иванович Овчаренко (07.09.1914 — 21.02.1973) --- -----	9 стр.
4. Командир истребительной эскадрильи Авиагруппы особого назначения в Италии -----	10 стр.
Вывод -----	11 стр.
Источники информации -----	12 стр.

**«Мало любить небо,
Надо чтобы небо полюбило тебя.
А оно любит смелых, знающих, трудолюбивых»**

В.М. Мясищев

Цель исследования:

- определить время, когда была сделана фотография;
- кто изображен на фотографии;
- какое было событие.

Задачи исследования:

- изучить и проанализировать данный фотоматериал;
- найти информацию о людях на фотографии.

Гипотеза:

- фотография сделана, примерно, во времена военных действий;
- фотография связана с героическими подвигами военной авиации.

Хронологические рамки данного исследования охватывают период с 1939 по 1945 год

Введение

Вы когда-нибудь летали во сне? Уверена, что летали! Широко раскинув руки, с замиранием сердца парили над землёй — над домами, дорогами, лесами, полями. Волшебное, незабываемое чувство! Знакомо оно было и нашим предкам. Завидую птицам, древний человек грезил о крыльях за своей спиной или хотя бы о том, чтобы обзавестись летающими предметами. Вроде ковра-самолёта, ступы с метлой или летучего корабля. Но для того чтобы создать такое чудо, очень долго не хватало научных знаний. Во времена Великой Отечественной Войны появились самолёты разных типов, но в основном они были связаны с транспортировкой военных средств, бомбардировкой вражеских войск. И после войны, в спокойное время инженерия и строительство самолётов получило нормальное развитие.

Я выбрала эту тему потому, что меня интересует история авиации.

Основные этапы исследования

- первыми шагами в исследовательской работе было, сначала ознакомление с фотографией, её тщательное изучение.
- на втором этапе поисково-исследовательской работы, я анализировала информацию, утверждала её достоверность и историческую ценность.

Исторические сведения



Передо мной находится старая черно-белая фотография, по моему мнению, это - изображение авиабазы времен великой отечественной войны. На переднем плане фотографии - трое мужчин в форме, может даже друзья-лётчики.

1 Информация о фотографии

- Место съемки: Фоджа, Италия
- Время съемки: август 1944

Автор: Владимир Иванов (фотокорреспондент ТАСС; погиб в ноябре 1944 г. в боях за Белград)

Советские истребители Як-9ДД из состава истребительной эскадрильи авиагруппы особого назначения на аэродроме Фоджа (Foggia) в Италии, недалеко от места постоянного базирования на аэродроме Бари (Bari).

В августе 1944 г. группа из двенадцати истребителей Як-9ДД под командованием майора Ивана Ивановича Овчаренко (07.09.1914 — 21.02.1973) была направлена на авиабазу союзников, расположенную близ итальянского города Бари, для сопровождения транспортных С-47, доставлявших грузы югославским партизанам. При перебазировании был выполнен беспосадочный перелет Бельцы-Бари протяженностью почти 1300 км, прошедший, в основном, над территорией противника. За время пребывания в Италии группа выполнила 150 боевых вылетов. Хотя встреч с самолётами противника не было, работа была тяжёлой. Во время посадки С-47, группа сопровождения находилась в воздухе в ожидании разгрузки, а затем сопровождала транспортные самолёты на обратном пути. Нередко Як-9ДД приходилось выполнять посадки на небольшие партизанские аэродромы в сложных метеоусловиях. За всё время выполнения задания в работе систем и агрегатов Як-9ДД не было зафиксировано ни одной поломки. На Як-9ДД советские летчики также сопровождали В-17 и В-24 при совершении перелетов из Полтавы в Бари.



2 Служба и боевое применение Як-9



Первые Як-9 появились на фронте в декабре 1942 г. в районе Сталинграда. Массовые поставки новых самолетов в первой половине 1943 г. вскрыли проблемы с качеством. Недостатки пришлось устранять рембригадами в частях непосредственно перед Курской битвой - первым сражением, в котором Як-9 применялись в значительном

количестве. К её началу Як-9 эксплуатировали (наряду с машинами других типов, главным образом, Як-1 и Як-7) 256-я, 273-я, 303-я и 323-я ИАД, 1-я ГИАД. В конце июля 1943 г. к боевым действиям на Курской дуге приступил 11-й смешанный авиакорпус, располагавший тремя полками Як-9 (4-м, 148-м и 293-м). Самолет показал себя очень маневренным как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскости, легким в управлении. Однако машина отставала от лучших истребителей противника по скоростным качествам и вооружению. Это было вызвано тем, что на Як-9 стоял мотор гораздо меньшей мощности, чем на Vf 109G и Fw 190A.

Эксплуатация самолета Як-9Д показала, что увеличенный запас топлива в большинстве случаев не нужен и лишь является балластом, уменьшая, к тому же, живучесть истребителя. Поэтому в частях на консольные баки Як-9Д часто устанавливали заглушки. Но в отдельных боевых



эпизодах увеличенная дальность была востребованной. Так, группа из 12 Як-

9ДД в августе 1944 г. перебазировалась в Бари (Италия), откуда сопровождала транспортные самолеты, доставлявшие грузы югославским партизанам. Як-9ДД привлекались также для сопровождения американских бомбардировщиков В-17 и В-24 в 1944 г. во время операции «Фрэнтик» (челночных бомбовых рейдов).

К моменту окончания Великой Отечественной войны Як-9 был одним



из основных типов советских истребителей, оставался он таковым и в первые послевоенные годы. По состоянию на 1 сентября 1946 г. в советской истребительной авиации было 3698 Як-9 - 31 % её состава. В послевоенные годы машины Як-9У и Як-9П эксплуатировались в ВВС СССР до начала 1950-х гг.

Помимо ВВС РККА и морской авиации ВМФ СССР, самолеты Як-9 поступали на вооружение союзников.

В частности, летом 1943 г. самолеты Як-9 и Як-9Д получил французский полк «Нормандия». В сентябре 1944 г. партию Як-9 передали Болгарии, перешедшей на сторону антигитлеровской коалиции. С октября 1945 г. самолеты Як-9М и Як-9Т эксплуатировались авиацией Войска Польского.



Они принимали участие в боевых действиях в Польше, а позже в Северной Германии. В послевоенный период поставки Як-9, в том числе и новых модификаций, в Польшу продолжились. Кроме того, самолеты этого типа поступили на вооружение ВВС Китая, Северной Кореи, Венгрии, Югославии, Албании.

3 Иван Иванович Овчаренко (07.09.1914 — 21.02.1973)



Родился в многодетной семье служащего управления шахтой Ивана Емельяновича Овчаренко, Марьи Кузьминичны ур. Пузыны,

В сентябре 1939 года младший лётчик И. И. Овчаренко на истребителях И-16 и И-153 в составе 7-го ИАП участвовал сначала в кампании по присоединению восточных территорий Польши, а с ноября 1939 года — в Северной войне с Финляндией.

В 1941 году 7-й ИАП базировался на Карельском перешейке на бывшем финском аэродроме Майсниеми в районе посёлка Кирпичное. Незадолго до начала Великой Отечественной войны тридцать наиболее опытных лётчиков полка в составе трёх эскадрилий были переведены на аэродром Горелово близ Красного Села, Здесь лётчики, в числе которых оказался и младший лейтенант И. Овчаренко, осваивали истребитель МиГ-3.

Весной 1943 года 157-й ИАП был отведён в резерв, полностью перевооружён именными истребителями Як-7Б «Трудовые резервы» и с 6 мая вошёл в состав 16-ой воздушной армии, действовавшей на Центральном фронте

После победоносного завершения Курского сражения в октябре 1943 года капитан И. И. Овчаренко получил назначение штурманом в 347-й ИАП, действовавший в составе той же 16-ой воздушной армии теперь уже Белорусского фронта. С этим полком И. И. Овчаренко на истребителе Як-9 участвовал в Гомельско-Речицкой наступательной операции. За отличия, в апреле 1944 года майор И. И. Овчаренко был назначен заместителем командира 347-й ИАП. В этой должности он в составе 6-ой воздушной армии (1-й Белорусский фронт) он принял участие в Люблин-Брестской операции.



4 Командир истребительной эскадрильи Авиагруппы особого назначения в Италии

Генерал-лейтенант Н.В. Корнеев



Для оказания помощи Народно-освободительной армии Югославии (НОАЮ) и по договорённости с Национальным комитетом освобождения Югославии, постановлением ГКО от 17 июня 1944 года была создана Авиагруппа особого назначения (АГОН), которая подчинялась начальнику советской военной миссии в Югославии генерал-лейтенанту **Н.В. Корнееву**. Местом дислокации авиабазы и АГОН был определен аэродром Бари в Италии, на котором базировались и авиагруппы союзников. Советская

эскадрилья из двенадцати транспортных самолётов **Дуглас С-47** была размещена в Бари уже 15 июля. На её долю легла основная нагрузка по доставке грузов и людей на горные базы НОАЮ, а также вывоз раненых и больных.

Дуглас С-47



Як-9



Для прикрытия транспортных самолётов 25 августа 1944 года из Молдавии через Карпаты и линию фронта, преодолев 1300 км. в Бари перелетело ещё двенадцать самолётов из состава 347 ИАП. Это была эскадрилья дальних истребителей **Як-9ДД** под командованием майора И. И. Овчаренко.

После освобождения Белграда советская база и АГОН передислоцировались поближе к Югославской столице на аэродром Земун. Совершив за эти месяцы более 150 боевых вылетов эскадрилья истребителей вернулась в СССР в декабре 1944 года, а транспортная продолжала работать до конца войны.

Интересная деталь. Модификации Як-9, на котором летала эскадрилья АГОН — истребитель дальнего действия Як-9ДД — отличались от базовой

модели наличием дополнительных баков для горючего, но, главным образом, навигационным и радиотехническим оборудованием.

Вывод

На основании всего вышесказанного, я хочу сказать, что исследуемая информация в разных источниках, помогает узнать для себя все больше нового, интересного, как будто окунаешься в эти события целиком. Таким образом, за этот короткий путь я поняла, что многое нам неизвестно и предстоит узнать.

Следовательно, благодаря таким исследовательским работам, как «История одной фотографии», формируется чувство ответственности и желание в дальнейшем заниматься научно-исследовательской работой.

Источники информации:

https://ru.wikipedia.org/wiki/Овчаренко,_Иван_Иванович

http://waralbum.ru/384543/?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+waralbum_comments+%28Комментарии+для+Военный+альбом%29

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Yak9dd_in_Foggia.jpg

<https://cont.ws/@xamelion1/626409>