

ГБУК НСО «Новосибирская областная юношеская библиотека»  
Комплексный отдел художественной литературы

В РАМКАХ ПРОЕКТА



# ВЕТРА НАД ЛАДОГОЙ

Литературно-стратегическая игра  
по документальной повести А.В. Сапарова  
«Дорога жизни»

Новосибирск  
2015

**ББК 74.200.58**  
**В393**

**Составитель:**

*Соснин Е.В.*

**Технический редактор:**

*Гребенкина О.В.*

**Дизайн обложки:**

*Анищенко Н.Ю.*

**Ответственный за выпуск:**

*Терентьева Т.Н.*

**В393**      Ветра над Ладогой [Текст] / ГБУК НСО НОЮБ; сост.  
Е.В. Соснин. – Новосибирск: ГБУК НСО НОЮБ, 2015. – 15 с.

В издании представлен сценарий литературно-стратегической игры по документальной повести А.В. Сапарова «Дорога жизни». Материал разработан в рамках проекта «Мы из будущего: 70-летию Победы посвящаем».

Пособие содержит сценарий игры, пример оформления выставки-инсталляции «Ветра над Ладогой», а также макет грузовиков-«полутягачей» для ее оформления.

**ББК 74.200.58**

## ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Мероприятие посвящено одному из знаменательных событий Великой Отечественной войны – **Дню полного снятия блокады Ленинграда**, который отмечается 27 января.

Обычно, когда говорят о Блокаде Ленинграда, вспоминают смерть: голод и холод, блокадный хлеб, суточные нормы, дневник Тани Савичевой, бомбёжки и артобстрелы. И всё же история обороны Ленинграда – это история жизни, история победы разума и воли над холодом и лишениями. О Дороге жизни говорят мало. Вернее, мало говорят о том, как она строилась, усилиями каких специалистов удалось наладить прямое ледовое сообщение с Большой землёй – ведь одного героического порыва, одного желания защитить Родину мало, необходимо ещё и умение.

В рамках проекта «Мы из будущего: 70-летию Победы посвящаем» на базе комплексного отдела художественной литературы Новосибирской областной юношеской библиотеки мы разработали литературно-стратегическую игру по документальной повести А.В. Сапарова «Дорога жизни». Литературно-стратегическая игра – адаптированная к специфике библиотечной работы форма традиционной стратегической игры, где все решения принимаются участниками на основе прочитанного художественного произведения. Основные преимущества данной формы заключаются в том, что, предлагая читателям роль непосредственных участников военных событий, игра позволяет им эмоционально погрузиться в атмосферу тех далёких времён, почувствовать ответственность, которую взяли на себя члены Военного совета Ленинградского фронта, и осознать значимость этих событий для всей русской истории. С другой стороны, опираясь исключительно на содержание художественного произведения, ребята учатся работать с книгой, повышают культуру чтения и приобщаются к миру серьёзной литературы. Таким образом, данное мероприятие позволяет реализовать одну из главных задач проекта: продвижение познавательного чтения через патриотическое воспитание молодёжи.

В качестве необходимого дополнения, делающего игру интереснее, используется выставка-инсталляция. Это макет Ладожского озера с бумажными моделями грузовиков-«полутонн», ватным снегом и картонными участками суши, отмечающими мыс Осиновец, посёлок Кобона и острова Зеленцы. Макет используется и как выставка литературы, и как план, с которым работают читатели во время игры.

Повесть А.В. Сапарова выбрана нами неслучайно. Обладая несомненной художественной ценностью, это произведение, написанное свидетелем тех событий, с документальной точностью раскрывает научно-техническую сторону грандиозного строительства, незаметную, но жизненно важную работу

инженеров, дорожников, регулировщиков, врачей и многих других специалистов, включая дворников, постоянно убирающих с трассы снег. Отличное знание своего дела, инженерная смекалка и военная хитрость в сочетании с беспримерным героизмом позволили защитникам Ленинграда совершить чудо, которого не знал до этого мир – в кратчайшие сроки они построили мощную трассу через ладожские льды, трассу, которая устояла и перед неверной погодой, и перед врагом и спасла сотни тысяч жизней. Но, пожалуй, самое важное – строительство Дороги жизни доказало неоспоримое преимущество экономического, политического и научного потенциала СССР, способность советских людей решать сложные задачи в самых экстремальных ситуациях. Этому и посвящена данная литературно-стратегическая игра.

В цели мероприятия входят:

**Познавательная:**

- познакомить с документальной повестью А.В. Сапарова «Дорога жизни»;
- на примере повести рассказать о строительстве Дороги жизни и уровне технической подготовки нашей страны во время Великой Отечественной войны;
- показать роль библиотеки в трудные для нашей Родины дни войны.

**Развивающая:**

- развить основы культуры чтения;
- научить использовать прочитанный материал для решения простых стратегических задач на примере строительства дороги через Ладогу.

**Воспитательная:**

- воспитание интереса к истории родной страны;
- воспитание уважения к труду и подвигу;
- воспитание любви к Родине и чувства патриотизма.

На мероприятии решаются следующие **проблемы**:

- роль библиотек и её сотрудников в создании Дороги жизни;
- технические сложности при постройке ладожской трассы;
- геройзм и профессионализм советских людей: что важнее?

**Метод**, положенный в основу сценария: литературно-стратегическая игра.

**Оборудование**: выставка-инсталляция «Ветра над Ладогой».

**Аудитория мероприятия**: старшеклассники и студенты.

## ПЛАН ИГРЫ

Игра проводится в один или два этапа, в зависимости от того, была ли возможность у участников ознакомиться с документальной повестью А.В. Сапарова. Если в библиотеке отсутствует издание повести или не хватает экземпляров, то на первом этапе ведущий организует комментированное чтение наиболее важных фрагментов повести, необходимых для принятия правильных решений в процессе игры.

### Вступление

**Ведущий.** Здравствуйте, уважаемые друзья. Семьдесят лет назад закончилась Великая Отечественная война, и с каждым годом всё меньше остаётся людей, видевших её собственными глазами и принимавших непосредственное участие в боях за освобождение нашей Родины и всего мира от фашизма, и велика опасность, что, если исчезнет память о прошлом, то побеждённое зло может воскреснуть опять. К счастью, свидетели тех легендарных событий запечатлели свои воспоминания на страницах книг. И книги эти – как двери в давно ушедший мир, где всё ещё гремят взрывы, с лязгом ползут танки, а громовое «За Родину!» перекрывает сухой стук пулемёта.

Пока всё это происходит лишь под обложкой, но библиотека – удивительное место, где мы можем совершить воображаемое путешествие во времени. Сегодня нам предстоит поучаствовать в одном из самых драматичных событий Великой Отечественной войны – обороне Ленинграда.

Со школьной скамьи мы привыкли говорить об ужасах блокадной жизни, об артобстрелах и авианалётах, о голоде, холода и смерти. Но история Ленинграда – это прежде всего история жизни, история победы разума и воли над тяготами и невзгодами. Да, суровой блокадной зимой люди умирали прямо на улицах и у заводских станков, но в то же время дорожники по пояс в ледяной воде строили автомобильную трассу через ладожский лёд. Об этом сегодня и пойдёт разговор.

Перед Вами документальная повесть Арифа Сапарова «Дорога жизни», опубликованная в серии «Венок славы». Она послужит нам порталом в осень 1941-го года. Слушайте внимательно, ибо от этого зависит судьба ленинградцев.

### Комментированное чтение документальной повести А.В. Сапарова «Дорога жизни».

**Отрывок 1.** Вскоре после того, как замкнулось кольцо блокады вокруг Ленинграда, родилась идея постройки ледовой автомобильной трассы через Ладожское озеро, или Дороги жизни, как назвали ее ленинградцы.

Едва ли можно теперь установить, кому первому пришел в голову этот замысел. Идея Дороги жизни родилась в народе, сделавшись с самого начала коллективной. Подсказала ее нужда, как единственный практически осуществимый выход из бедственного положения, в котором очутился Ленинград.

Задумана была Дорога жизни смело, даже, пожалуй, отчаянно, с истинно русским революционным размахом. Ни масштабы этого удивительного предприятия, ни чрезвычайная срочность, с какой пришлось действовать, ни ужасающие трудности, вставшие во весь рост перед ее создателями, не имели себе равных в истории.

Дорога состояла из трех основных участков, как бы соперничавших друг с другом в великом разнообразии всяческих преград, сложностей и неразрешимых загадок... Сооружение этой трассы Военный совет фронта объявил скоростной ударнойстройкой. Бок о бок с армейскими саперами трудились здесь тысячи колхозников, вышедших на стройку из окрестных деревень. Они рубили лес, прокладывая автомобильную дорогу по кратчайшей прямой, настилали бревенчатые гати через заболоченные незамерзающие участки, подвозили щебенку и песок. По ночам строители работали при свете многочисленных костров, а метрах в двухстах раскладывали еще одну линию таких же костров. Ночные самолеты врага нередко бомбили эту фальшивую линию.

*Комментарий. Обратите внимание, что рабочие использовали военную хитрость, чтобы снизить потери оточных бомбардировок. Здесь советским людям помогло знание истории, поскольку именно таким способом двести лет назад в 1812-м году М.И. Кутузов отвел внимание французского маршала Мюрат, отступая из Москвы. Оставив столицу, русская армия стремительно ушла по Тульской и старой Калужской дорогам к Тарутину, а на Рязанской дороге остались всего два казачьих полка, которые ночами жгли костры, создавая видимость армейских бивуаков. Об этом хорошо написано в рассказе С.П. Алексеева «Костры»: «Идет Мюрат за ночными огнями. Не может понять, что это военная хитрость. Не армия жжёт костры, а всего-навсего два казачьих полка, специально для этого здесь оставленных. Стараются казаки. Разложат костры. Много костров. И дальше спешат. К новой ночи дрова припасают. Не скоро раскрылась хитрость Кутузова. Вернулся Мюрат к Наполеону ни с чем».*

**Отрывок 2.** Но решающим оставался, конечно, ледовый участок будущей Дороги жизни. Все зависело от этих тридцати километров пути по ладожским льдам. Продовольствие и боеприпасы, сколько бы ни накопить их в складских штабелях восточного берега, ничем не могли облегчить положения ленинградцев – они становились реальными ценностями, только попав на западный берег.

Ледовый участок длительное время оставался головоломной загадкой, над разрешением которой бились многие ученые и практики. Это была загадка совсем особого рода, напоминающая уравнение с множеством неизвестных...

Полнейшая неясность царила, к примеру, в столь важном вопросе, как научно обоснованная грузоподъемность льда. Выяснилось, что на сей счет в технических справочниках благополучно уживаются самые противоречивые мнения. Одни специалисты утверждали, что для трехтонного грузовика вполне достаточно, если толщина ледяного покрова достигнет пятнадцати сантиметров, другие увеличивали ее до двадцати, а третьи, по-видимому наиболее осторожные, до тридцати сантиметров.

Следовало также подумать о предельных нагрузках, о смене грузовых трасс. Если усталость металла доставляет столько беспокойств конструкторам и изобретателям, то тем паче приходилось опасаться возможных последствий усталости льда. Ведь не одиночные машины предполагалось пропускать по Дороге жизни, а нескончаемые колонны. Коэффициенты предельных нагрузок нужно было рассчитать заранее.

Выяснилось также, что зимний режим Ладожского озера плохо изучен. Что же касается тех скучных сведений, которые имелись в распоряжении организаторов ледовой дороги, то они не сулили ничего отрадного. Согласно этим сведениям, ладожский лед был капризным и ненадежным даже в сильные морозы.

Трещины льда – одна из каверзных особенностей зимней Ладоги. Возникают они каждую зиму, причем всегда в определенных местах, а ширина их иной раз достигает трех метров. Никто не мог толком объяснить причины этого загадочного явления, – оставалось лишь строить догадки...

Серьезной опасностью следовало считать и промоины. Запорошенные снегом, они могли оказаться ловушками для шоферов. Достаточно вовремя не заметить такой ловушки, как мгновенно очутишься на дне озера вместе с машиной.

**Комментарий.** Как вы понимаете выражение «усталость льда»? (Процесс постепенного накопления повреждений под действием переменных (часто циклических) напряжений, приводящий к изменению его свойств, образованию трещин, их развитию и разрушению материала за указанное время). Интересно, что одним из самых простых способов укрепления льда была заливка. И здесь советским специалистам очень помогла детская игра «катание с горок». Вы когда-нибудь катались во дворе с горок? Помните, как они делались? Сперва насыпали снег, а потом заливали водой. Или просто наращивали лёд на склоне какого-нибудь оврага. И что интересно! Мальчишки, как правило, любили скатываться с горы стоя. Как вы думаете, зачем? Такой способ укреплял вестибулярный аппарат, развивал устойчивость и умение сохранять равновесие на льду в любых условиях. Именно эти традиционно русские развлечения помогли новгородским дружинам победить немецких рыцарей на льду Чудского озера в 1242 году. Спустя 700 лет детская забава снова пришла на помощь русским солдатам, но уже на Ладоге.

**Отрывок 3.** Средний срок окончания ладожского ледостава приходился, по данным метеослужбы, на 13-15 декабря. Стало быть, массовые перевозки продовольствия и боеприпасов могли начаться только через месяц.

Это было невыносимо для Ленинграда – ждать целый месяц! Ждать, когда хлеба в городе оставалось на неделю и каждый день уносит все новые и новые жертвы голодной дистрофии!

К счастью, ждать пришлось меньше.

Ноябрьские холода заставили свернуть навигацию раньше срока. Но нет худа без добра. Эти же холода и помогли, заметно ускорив ладожский ледостав.

Ход ледостава на Ладожском озере сделался в эти дни самой большой заботой ленинградцев. По несколько раз в сутки Военному совету докладывались прогнозы погоды, метеосводки, данные измерений толщины льда. Библиографы

Публичной библиотеки за одну ночь выполнили срочный фронтовой заказ: подобрать всю литературу, в которой хоть что-нибудь говорится про Ладогу.

**Комментарий.** Обратите особое внимание на этот отрывок. Первыми, кто приступил к созданию Дороги жизни, были библиотекари. Вы знаете, кто такой библиограф? (Лицо, организующее работу библиотек, справочно-библиографических и научно-информационных служб). Слово это греческое и состоит из двух корней: библио- «книга» и граф- «описание». Ещё до появления компьютеров и интернета библиографы успешно выполняли их функции, занимаясь сбором, обработкой и систематизацией информации, составляли справки, подбирали соответствующую литературу. И самое главное, результаты были гораздо надёжнее тех, что выдают сегодня информационные технологии. А как вы думаете, чем библиотека лучше интернета? (В процессе создания книги, её редактирования, печати информация тщательно проверялась. Кроме того, в библиотеки также поступала только качественная литература, а библиографы-профессионалы всегда могли порекомендовать читателю самое лучшее и обратить внимание на неточности. В интернете же выкладывается непроверенная информация, и делают это все, а пользователь, не владеющий навыками работы с информацией, просто не в состоянии определить её качество). Библиографы Ленинградской публичной библиотеки совершили настоящий подвиг, собрав за одну ночь (!) всю информацию по Ладоге.

**Отрывок 4.** Командира дорожно-эксплуатационного батальона майора Алексея Можаева вызвали в Смольный телефонограммой.

Разговор в Военном совете был непродолжительным. Принимавший комбата генерал приказал доложить обстановку...

Невзирая на опасности, генерал приказал Можаеву снарядить разведывательный отряд, который должен перейти озеро, проложив трассу к Кобоне, к запасам хлеба.

– Нельзя терять даже часа! – настойчиво повторил он, отпуская Можаева. – Спасение ленинградцев в ваших руках...

...Донесение поступило лишь под утро. Оно было немногословным. Командир разведки сообщал, что ему удалось разыскать дорогу в обход майны, что отряд достиг Кобоны глубокой ночью, не потеряв ни одного человека.

Невольный вздох облегчения вырвался у всех, кто был в штабе батальона. Значит, ледовая трасса пробита!

**Комментарий.** После сбора предварительных данных необходимо послать разведчиков, поскольку только люди могут окончательно прояснить ситуацию.

**Отрывок 5.** Тем временем на трассе шла деятельная подготовка. Дорожные батальоны работали над оборудованием дороги, готовили сразу несколько грузовых «ниток», рассчитанных на одностороннее движение машин.

Каждую «нитку» старательно расчищали от снега, обставляли надежными указателями пути. Строили регулировочные посты – по одному на километр. Это были маленькие домики из льда и снега. На участках, где ледяной покров вызывал сомнение, сооружались запасные объезды.

Много работы было у связистов. К началу перевозок они полностью оборудовали центральный телефонный узел ладожской трассы и три вспомогательных узла, протянули надежные линии связи.

Круглосуточно трудились метеорологи. Надо было следить за малейшими изменениями погоды. Специальные группы производили беспрерывные замеры толщины льда.

Дороге жизни нужны были тысячи машин. По распоряжению Военного совета транспорт изъяли из полков и дивизий, стоявших на переднем крае обороны. Кроме того, предприятия и учреждения города выделяли грузовики, способные послужить Ладоге.

За трое суток напряженной работы удалось сформировать несколько новых автобатов. Свыше трехсот ленинградских коммунистов-шоферов влились в эти батальоны добровольцами. Получали они, как правило, старенькие, отработавшие свои сроки машины, – все лучшее автомобильные хозяйства отдали фронту еще в первые недели войны. К чести ленинградских коммунистов нужно сказать, что и на этих дряхлых грузовиках они сумели добиться отличных результатов, заслуженно став общепризнанными вожаками ладожских шоферов.

*Комментарий. Дорога жизни – это прежде всего ежедневный незаметный труд множества специалистов: регулировщиков, связистов, техников, метеорологов. Но организация работы, а также ежедневная работа с людьми требовала присутствия членов партии. Именно партия вдохновляла и направляла работу на Ладожском озере, как и на других участках видимого и невидимого фронта. В самые тяжёлые, опасные и напряжённые моменты именно коммунисты, политруки шли вперёд, увлекая за собой остальных, ибо кроме знаний, человеку необходимо видеть конечную цель, понимать, что он отдаёт свою жизнь не только ради своего крохотного участка ответственности, но и ради народа, ради Родины, ради всеобщего блага. И часто коммунисты вели людей не словом, а собственным примером.*

**Отрывок 6.** Немало безмолвных трагедий разыгрывалось в те дни на озере. Однажды колонна полуторатонных грузовиков возвращалась с ржаной мукой в Осиновец. На середине ледового участка головная машина провалилась под лед и утонула раньше, чем успел высочить из кабинки ее водитель – политрук колонны. Ехавшие следом шоферы остановили свои машины и бросились на выручку товарища. Но пока они добежали, помочь было уже поздно...

Скинув шапки, в тягостном молчании остановились водители возле свежей полыни, поглотившей человека. И вдруг один из них, ближе других подошедший к ее краю, испуганно вскрикнул, указывая на темную воду:

– Что это, братцы? Глядите, свет горит!

Шоферы подошли и увидели тусклый электрический свет, слабо пробивавшийся сквозь толщу воды с озерного дна. В последнюю свою секунду, проваливаясь в ледяную пучину, политрук, наверное, успел включить фары, как бы посыпая прощальный привет оставшимся на боевом посту друзьям.

**Отрывок 7.** Методично обрабатывая километр за километром, фашистские самолеты начали сбрасывать на озеро тысячекилограммовые фугаски. Делалось это по ночам или на рассвете...

Взрыв такой бомбы по-своему эффектен. К небу взлетает огромный столб воды, достигающий почти двадцатиметровой высоты. Жалобно гудит, сотрясаясь от страшного удара, вся ледовая поверхность озера.

Но дорожников Ладоги эти взрывы не испугали. Рядом с беспорядочным нагромождением льдин, преградивших дорогу транспорту, немедленно прокладывалась свежая «нитка», и движение машин возобновлялось.

Много тревог и хлопот вызывали трещины льда. Появлялись они без всяких видимых причин, всегда на определенных участках трассы.

Первая трещина, как нарочно, перерезала дорогу близ девятого километра. Движение замерло, с обеих сторон накапливались машины. Начался очередной артиллерийский обстрел. Кроме того, с минуты на минуту следовало ждать появления вражеских бомбардировщиков.

Во главе команды дорожников на девятый километр примчался майор Можаев. Требовалось в самом срочном порядке перекинуть через трещину мост – иначе дорога будет надолго парализована.

Разборный мост дорожники привезли с собой, но не так-то легко было его установить. Весь участок заливалась вода. Поднялась она довольно высоко, и уже нельзя было разобрать, где тут твердый лед, а где – края трещины.

Дорожники остановились в нерешительности. Никто не отваживался лезть в студеную воду.

Взяв топор, первым двинулся вперед сам командир батальона. Следом за Можаевым направились к трещине и остальные дорожники.

Мост был перекинут. «Пробку» удалось рассосать до появления вражеской авиации.

*Комментарий. Обратите внимание, командирами тогда назначались не те, кто хотел командовать, а те, кто обладал лучшими качествами: смелые, решительные, выносливые, как майор Можаев, который первым вошёл в ледяную воду и увлёк остальных. Это одна из многих причин, почему мы победили в той страшной войне и не пустили немцев к Ленинграду.*

**Отрывок 8.** Дорога жизни была разветвленным хозяйством. Для того чтобы она могла работать бесперебойно и, главное, наращивать темп перевозок, нужны были слаженные усилия многих тысяч работников самых различных специальностей.

От складских грузчиков на обоих берегах озера зависело сократить простой транспорта в очередях. Специальные водолазные команды занимались вытаскиванием утонувших грузовиков. Медики спешили на помощь раненым и обмороженным. Ремонтные бригады обеспечивали скорейший выход на линию поврежденных машин...

Сотни тысяч ленинградцев удалось вывезти из осажденного города в течение первой блокадной зимы, добрую половину которых составили женщины и дети.

Если бы коллектив Дороги жизни не сделал ничего другого, кроме этого благородного дела, то и за него он заслуживает бессмертной славы в веках.

**Ведущий.** Итак, используя нашу «машину времени», мы проследили весь ход строительства Дороги жизни. Теперь нам предстоит «вернуться» на полгода назад и помочь совету фронта.

## **Организация «совещания руководства и специалистов» по планированию и строительству ледовой трассы через Ладожское озеро.**

*После комментированного чтения ребята собираются вокруг выставки-инсталляции, и ведущий организует «совещание руководства и специалистов», выполняя роль председателя.*

**Председатель:** Товарищи, главная проблема заключается в том, что зимний режим Ладожского озера нам плохо известен. Это затрудняет проектирование ледовой трассы в кратчайшие сроки. Что нам для этого необходимо предпринять в первую очередь?

**Ответ:** Привлечь библиографов Публичной библиотеки и поднять всю литературу по Ладоге.

**Председатель:** Так, хорошо. Теперь, когда у нас есть необходимая информация, что мы должны делать?

**Ответ:** Провести разведку с целью определить, есть ли непрерывный ледовый путь до Кобоны, где расположены склады с запасами хлеба.

**Председатель:** Разведка доносит, что лёд уже установился. Давайте подумаем, каких специалистов нужно задействовать в первую очередь?

**Ответ:** В первую очередь надо произвести замеры толщины льда и сформировать дорожно-эксплуатационный батальон для наращивания ледяного покрова в особо опасных местах. Затем приступить к строительству трассы.

**Председатель:** Что нужно учесть при прокладке ледовой дороги?

**Ответ:** Необходимо оборудовать сразу несколько грузовых «ниток», рассчитанных на одностороннее движение, обставить надёжными указателями пути и построить регулировочные посты.

**Председатель:** Как оптимально распределить регулировщиков вдоль трассы и обеспечить их безопасность?

**Ответ:** Регулировочные посты лучше ставить на каждом километре. Регулировщикам надо выстроить снежные будки, где можно поддерживать костёр и хранить продукты.

**Председатель:** Кстати о кострах. Главная опасность для строительных бригад – авиация противника, поскольку люди должны греться, а костры на открытой местности чётко выдают расположение дороги. Необходимо продумать способы защиты.

**Ответ:** Специальные команды должны соорудить в отдалении цепь ложных костров для отвлечения авиации противника. Кроме того, необходимо возвести оборонительный рубеж на полукольце Осиновец-Кобона. Опорой для него послужит каменная гряда острова Зеленец.

**Председатель:** Теперь перейдём к инфраструктуре. Как обеспечить сохранность дороги во время перевозок?

**Ответ:** Надо предусмотреть дополнительные «нитки» на случай возникновения трещин или бомбардировок. Распределить по трассе бригады ремонтников, которые в случае необходимости наведут деревянные мосты.

**Председатель:** Что у нас предусмотрено на случай аварии или повреждения и затопления грузовиков?

**Ответ:** Ремонтники и водолазные команды, а также медики.

**Председатель:** По имеющимся у нас данным, погода на Ладоге крайне неустойчива. Особенно опасен ветер, который может вызвать подвижку льда. Какие будут предложения?

**Ответ:** Метеорологи должны каждые два часа докладывать обо всех изменениях погоды. Для поддержания постоянной связи будет оборудован центральный телефонный узел и три вспомогательных. Периодически специальные команды должны будут производить замеры толщины льда и сообщать данные в штаб.

**Председатель:** Так, товарищи, что мы ещё должны предусмотреть?

**Ответ:** Необходимо обеспечить охрану грузов, складов и станций железной дороги от мародёров и диверсантов. Охрана поручена особым частям НКВД.

## Заключение

**Ведущий.** Итак, наше совещание подошло к концу. Главное уже сказано. Хочется лишь добавить, что, когда мы говорим о событиях той далёкой поры, о подвигах и героизме советского народа, не стоит забывать об огромном опыте, знаниях и ежедневном незаметном труде простых людей, которые не были ни воинами, ни героями. Надо помнить и о руководстве страны, которое определяло стратегию и тактику обороны, решало, каких специалистов и куда необходимо направить. Нельзя забывать об идейном воспитании, укреплявшем волю к победе. Войны не выигрываются одним героизмом, и народа без государства и правительства не существует. Только единство всех составляющих помогает стране выжить в трудное время и защитить свою свободу и независимость, а в истории Второй мировой войны ещё и спасти весь мир от рабства и уничтожения.

## Список использованной литературы

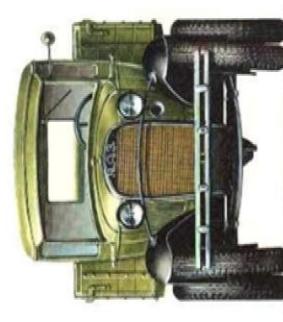
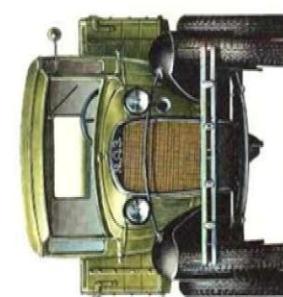
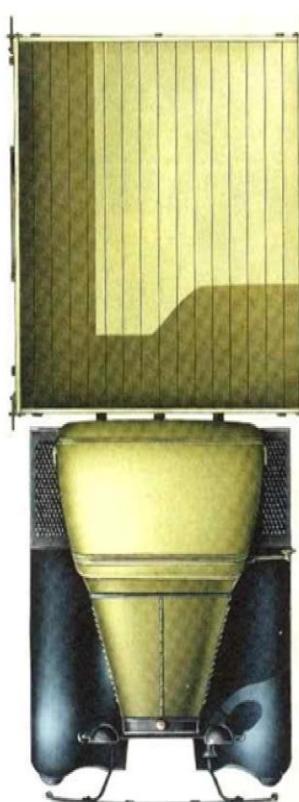
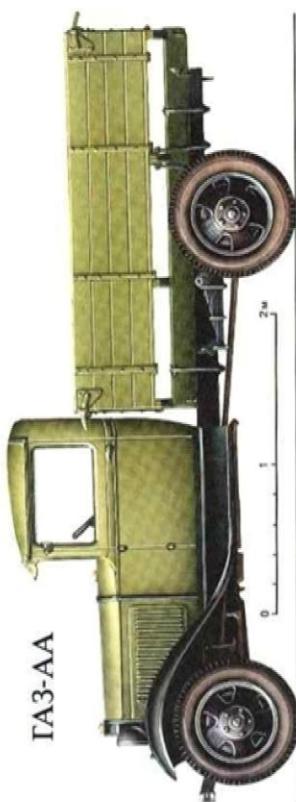
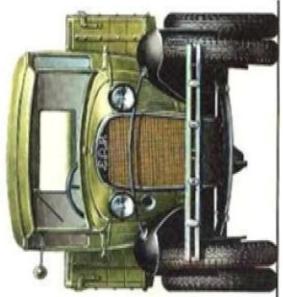
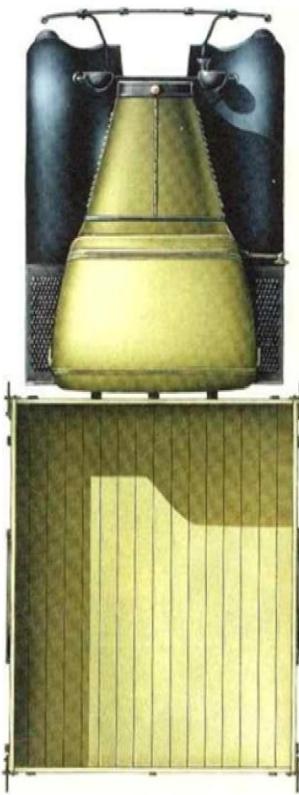
- Алексеев, С.П. Рассказы о русском подвиге / С.П. Алексеев. - Москва: Советская Россия, 1979. – 344 с.
- Сапаров, А. Дорога жизни / А. Сапаров // Венок славы. Антология художественных произведений о Великой Отечественной войне. В 12 т. Т. 3. Подвиг Ленинграда / Сост. П. Карелин. – Москва: Современник, 1987. – С. 266-286.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Пример оформления выставки-инсталляции «Ветра над Ладогой»



### Макет грузовика-«полутонки»



## **СОДЕРЖАНИЕ**

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА .....	3
ПЛАН ИГРЫ .....	5
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	13