

**Классный час, посвященный 100-летию авиаконструктора
А.Н. Туполева.**

Тема: «История авиации. Конструктор А.Н. Туполев».

Форма проведения: исторический экскурс.

Цель:

- сформировать у обучающихся чувство любви к своей Родине;
- гордости за свой народ;
- уважения к его великим свершениям и достойным страницам на ярких примерах жизни А.Н. Туполева.

Задачи:

Образовательные: расширить и углубить знания обучающихся о жизни и деятельности советского учёного и авиаконструктора А.Н. Туполева.

Воспитывающие: воспитание патриотизма, чувства любви, гордости за страну на примере жизни А.Н. Туполева.

Развивающие: развитие стремления к изучению истории авиастроения.

Использование современных образовательных технологий:

- видеоролик «Не факт! Андрей Туполев. Крылатый металл»;
- элементы интерактивной технологии;
- метод незаконченного предложения.

Подведение итогов.

Рефлексия.

Ход мероприятия

Вступление

Учитель:

А.Н. Туполев оставил заметный след в истории авиации: 78 мировых рекордов и 28 уникальных перелетов было установлено и совершено на самолетах, созданных одним из самых талантливых авиационных инженеров и конструкторов прошлого столетия.

Под его руководством за почти пятидесятилетнюю творческую деятельность было сконструировано более 120 самолетов самых разнообразных типов, 70 из которых выпускались серийно. Среди них были истребители и бомбардировщики, морские торпедоносцы и штурмовики, планеры и пассажирские лайнеры. И даже сейчас много пассажиров нашей страны летают на самолетах, спроектированных под руководством Андрея Туполева.

Основной этап.

Рождение легенды

Сообщение ученика _____

Андрей Туполев родился в дворянской семье, что тщательно скрывал на протяжении многих лет. Еще во время обучения в Тверской гимназии Андрей Туполев проявлял большой интерес к точным наукам и технике. В 1908 году поступил в Императорское Московское техническое училище (позднее МВТУ).

В училище серьезно увлекся аэродинамикой. С 1909 года — член Воздухоплавательного кружка. Участвовал в постройке планера, на котором в 1910 году самостоятельно совершил первый полет.

В 1911 году успешная учеба и активная научная деятельность прервались, когда Туполев пошел по стопам своего отца и стал участвовать в студенческих волнениях. За это и за распространение нелегальной литературы он был арестован и в административном порядке выслан из Москвы на родину, под негласный надзор полиции. Только накануне Первой мировой войны ему удалось вернуться в Москву в училище, которое он с отличием окончил в 1918 году.

Первые шаги

Сообщение ученика _____

Свою деятельность в самолетостроении Туполев начал с проектирования и постройки цельнометаллических аэросаней для Красной Армии, а также глиссеров и торпедных катеров для Военно-морского флота.

Используя опыт строительства аэросаней, конструктор создает в 1924 году первый советский цельнометаллический самолет АНТ-2, построенный из легкого металла — кольчугоалюминия. Для этого Туполев поехал в Кольчугино и лично руководил на местном заводе опытными плавками, пока производственники не освоили новый материал. В конструкторском бюро, проектировавшем этот самолет, кроме самого Туполева, в то время работало всего 12 человек!

Затем под руководством конструктора строился первый серийный советский цельнометаллический самолет АНТ-3, на котором в 1926 году известный летчик М. Хромов и бортмеханик В. Радзевич в течение трех дней облетели столицы многих европейских стран. Полет на АНТ-3 стал одним из первых успехов советской авиации.

В 1929 году самолет АНТ-4 «Страна Советов», преодолев нашу страну с запада на восток, пересек Тихий океан и, покрыв расстояние в 21 242 километра, достиг Америки. Этот рекорд послужил прямым доказательством возможности осуществления беспосадочных полетов в США, которые в 1937 году на самолете АНТ-25 подтвердили экипажи Валерия Чкалова и Михаила Громова.

Бериевская шарашка

Сообщение ученика _____

Но в том же знаменательном для советской авиации 1937 году начался самый тяжелый период в жизни Андрея Туполева, который продлился 1367 дней и ночей. В 1937 году Туполев был арестован по ложному обвинению и брошен сначала в подвалы Лубянки, а потом в камеру Бутырской тюрьмы.

И виновен в этом был не И. В. Сталин. Как вспоминал впоследствии выдающийся советский летчик-испытатель М. М. Громов, «аресты происходили потому, что авиаконструкторы писали доносы друг на друга, каждый восхвалял свой самолет и топил другого».

В чем же обвинялся конструктор? Кроме создания «русско-фашистской партии», ему предъявили обвинения почти во всех грехах: в шпионаже в

пользу и Франции, и Германии, в срыве сроков строительства нового ЦАГИ в подмосковном поселке Стаханово, во внедрении «вредительской» американской технологии в советское самолетостроение и даже в поражении нашей авиации в Испании. Приговор был неоправданно жесток: 15 лет лишения свободы и 5 лет поражения в правах с конфискацией имущества. На практике в то время это означало только одно: расстрел.

Но Туполев, как любой умный человек, решил потянуть время: может, все рассосется. Вначале он признался во всех прегрешениях, потом отказался от своих показаний и стал бомбардировать письмами И. Сталина и народного комиссара внутренних дел Л. Берия, в которых он доказывал свою невиновность и невиновность своих коллег, попавших вместе с ним за решетку. Такая тактика сработала, и вместо расстрела Туполев и многие его товарищи - «вредители» начали работать в бериевской шарашке ЦКБ-29 НКВД.

Там они стали проектировать перспективные самолеты, заниматься тем, чем занимались на воле. Шарашка — это не тюрьма, как многие сейчас это представляют. В ней жилось и работалось очень комфортно. И это не преувеличение. Вот, что вспоминал, Л. Л. Кербер, кадровый работник конструкторского бюро Туполева:

— Будили нас в 7 утра, время до 8 отводилось на уборку спален, умывание, бритье, физзарядку и т. д. С 8 до 9 был завтрак, после чего работа до часу дня, когда мы шли обедать. С 2 до 7 опять работа, затем отдых до 8, ужин и свободное время до 11, когда гасили свет. Проверка производилась ночью, в кроватях, когда мы спали.

Ближе к войне рабочий день удлиннили до 10 часов, а с весны 1941 года и до 12. Кормили достаточно хорошо, на завтрак — кефир, чай, масло, каша; обед из двух блюд и компота; на ужин — горячее блюдо, кефир, масло, чай. Для работавших после ужина часов в 10 в столовую приносили простоквашу и хлеб.

После лагерей такое питание напоминало пиршества, и без физического труда и прогулок арестанты стали округляться.

Каков же был итог работы конструкторов в шарашке НКВД? Итогом стало создание уникальных бомбардировщиков Ту-2, Пе-2, Пе-8, которые стали основой бомбардировочной авиации в Великой Отечественной войне. За эту ударную работу Сталин досрочно в июле 1941 года освободил от наказания со снятием судимости Туполева и 20 его ближайших помощников. Хотя Туполев был полностью реабилитирован только 9 апреля 1955 года.

За годы войны было выпущено около 800 Ту-2, из которых на фронт попало около 750 единиц. Кроме того, в воздушных схватках участвовало девять типов самолетов А. Туполева общей численностью около 5000 машин.

Реактивная эра

Сообщение ученика _____

С наибольшей силой зазвучало имя Андрея Туполева с появлением реактивной авиации. Созданный на базе военного бомбардировщика Ту-16 первенец советской реактивной гражданской авиации лайнер Ту-104 стал

известен всему миру. Затем конструктор создал целую серию великолепных пассажирских и военных самолетов: Ту-114, Ту-124, Ту-134, Ту-154, Ту-95 и Ту-22.

Но именно в хрущевские и брежневские времена наиболее ярко проявились отрицательные человеческие черты этого конструктора: отрицание всех авторитетов, безнаказанность за свои поступки и многое другое.

Андрей Николаевич перестал терпеть конкурентов и постоянно ставил им палки в колеса.

Особенно доставалось, как это было ни удивительно, его ученикам, также ставшим знаменитыми конструкторами, в частности В. М. Мясищеву и П. О. Сухому. Туполев действовал как известный гоголевский персонаж Тарас Бульба: «Сынку, я тебя породил... Я, тебя и убью!»

Именно с подачи А. Н. Туполева в 1946 году ОКБ-482 В. М. Мясищева было расформировано с идиотской мотивировкой: «по экономическим соображениям». Именно благодаря Туполеву талантливый конструктор Мясищев оказался не у дел.

Именно Туполев выступал против возможности создания мясищевского межконтинентального реактивного бомбардировщика М-4. И только сам И. В. Сталин не дал угробить этот проект, сказав Туполеву: «Странно. А вот другой наш конструктор (Мясищев) докладывает, что это возможно, и берется решить задачу...» И Мясищев, вопреки противостоянию Туполева, эту задачу решил. Первый опытный самолет М-4 с двигателем АМ-3 имел дальность полета 9050 км на скорости 800 км/час.

Туполев сделал все возможное, чтобы уникальный бомбардировщик Т-4 конструктора Сухого не получил Казанский авиазавод для сборки установочной партии этого самолета. Дело в том, что в Казани на этом заводе серийно выпускали самолет Ту-22, и Туполев не хотел его терять. И не потерял. А Т-4 серийно так и не строили.

Сообщение ученика _____

Последним самолетом, который сконструировал и довел до постройки Туполев, был сверхзвуковой пассажирский лайнер Ту-144, ставший лебединой песней конструктора.

Не его вина, что этот самолет так и не смог совершать регулярные рейсы. Андрей Николаевич скончался в 1972 году, оставив после себя нереализованные проекты и более 120 типов построенных самолетов. И отрицательные человеческие черты его характера вовсе не умаляют талант Туполева. В памяти поколений он навсегда останется патриархом советского самолетостроения!

Просмотр видеофильма «Не факт! Андрей Туполев. Крылатый металл».

Заключительная часть.

Учитель:

- следуя заветам Жуковского, Туполев развивал авиационную науку и её экспериментальную базу;

- став вдохновителем и основателем российского металлического самолётостроения, в эпоху господства деревянных конструкций;
- создал перспективное направление развития мирового самолётостроения.

Туполев и его коллектив в 1920-х годах создал тяжелые бомбардировщики, по своим конструктивным решениям на долгие годы определившие пути развития тяжелых самолётов как военного, так и гражданского назначения. На самолётах Туполева советские летчики впервые садились на Северный полюс, на его машинах экипажи Чкалова и Громова выполнили рекордные перелеты из Москвы в США. По его инициативе был создан первый отечественный реактивный пассажирский самолёт Ту-104, положивший начало массовой эксплуатации пассажирских реактивных самолётов в мире. Под его руководством были созданы первоклассные военные и пассажирские самолёты различного назначения, во многом определившие лицо мировой авиации в XX столетии.

Рефлексия.

Допишите предложения.

1. Я узнал....
2. Я буду стремиться...
3. Я горжусь...

На этом наше занятие заканчивается. Всем спасибо за внимание!