Устный журнал



ОГОБУ

«Детский дом №2»

Якименко М.И.

Цель: - воспитание чувства долга, патриотизма, воли, мужества, любви к людям;

Задачи: раскрыть на примерах подвигов лётчиков понятие подвига в мирное время;

Формировать представление о долге, мужестве, героизме, как слагаемых внутренней красоты человека.

Ход:

Ведущий: Что есть подвиг в мирное время? Прошла Великая Отечественная война, уже нет тех героических подвигов наших солдат, которые они совершали во время войны. Для вас и ваших сверстников такие понятия как герой, героизм практически не известны и незначительны , да и неважны.

«А что означает слово подвиг?»

Я решила поискать в интернете значение слова подвиг. И вот, что выяснила.

Подвиг - героический, самоотверженный поступок.

Подвиг - это мера добра, любви, внутренней честности перед собой и людьми. А «герой» - это «храбрый воин, доблестный воитель, доблестный сподвижник вообще, в войне и в мире, самоотверженец». То есть герой - это человек, который в трудный момент не думает о себе и может пожертвовать своей жизнью ради спасения других людей.Подвиг может совершить человек с твердой волей, способный побороть страх за свою жизнь, забывающий о личном благополучии.

Ведущий: Первая страница нашего устного журнала посвящается Константину Журину, который повторил подвиг из песни Роберта Рождественского "Огромное небо".

Чтец: Летали, дружили в небесной дали,

Рукою до звезд дотянуться могли.

Беда подступила, как слезы к глазам –

Однажды в полете, однажды в полете,

Однажды в полете мотор отказал

И надо бы прыгать - не вышел полет,

Но рухнет на город пустой самолет –

Пройдет, не оставив живого следа,

И тысячи жизней, и тысячи жизней,

и тысячи жизней прервутся тогда...

Ведущий: Уроженец села Береговые Сыреси военный лётчик-испытатель Константин Александрович Журин совершил подвиг, подобный тому, что был воспет в известной песне «...А город подумал ученья идут». Капитан Журин спас от разрушения целый город.Константину Журину было всего 33 года, когда он геройски погиб. А случилось это 11 октября 1966 года. Во время испытания нового оборудования произошло непредвиденное - отказал двигатель. Самолёт начал стремительно снижаться над крышами жилых домов города Пучежа Горьковской области. Вот показалась нефтебаза. Ещё пару минут, и мог бы прозвучать взрыв огромной силы, а вслед за ним - гибель тысяч людей. Беда казалась неминуемой. Летчику только и оставалось, что покинуть кабину. Но он поступил иначе: из последних сил выровнял самолет и направил его в Горьковское водохранилище. Несчастье миновало горожан, но летчик погиб. После происшествия были организованы поиски с привлечением аварийно-спасательных средств, специалистов - водолазов, но найти самолёт и лётчика не удалось. Глубина 30 метров, шторм, видимость была очень плохой. Наступили холода, река покрылась льдом, и работы были прекращены. Сейчас на берегу Волги в парке города Пучежа стоит обелиск, на котором написано: ЛЁТЧИКУ - ИСТРЕБИТЕЛЮ КАПИТАНУ ЖУРИНУ КОНСТАНТИНУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ

**Ролик песни «Огромное небо»**

Ведущий: Следующая страница нашего журнала называется : «Мирный атом»

Более четверти века минуло с той поры, как сотни тысяч людей из всех республик Советского Союза принялись за ликвидацию последствий аварии на Чернобыльской атомной электростанции (ЧАЭС) - печально памятного человечеству бедствия, произошедшего 26 апреля 1986 года. Что могло бы случиться в тот день, если бы не нашлись среди нас такие люди - мужественные и отважные герои Чернобыля. Сегодня известны почти все подробности той страшной апрельской ночи, и мы знаем, как жарко было там, на крыше четвёртого энергоблока: кипящий битум прожигал сапоги, летел брызгами на одежду, въедался в кожу. Знаем, как обычные люди, не помышлявшие о подвигах и славе, трудились на благо процветания страны или служили на защите её рубежей, не дрогнули, находясь в самом центре зоны распространения радиации. Они выдержали это нечеловеческое испытание. За мужество и героизм, проявленные при устранении последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС, звание Героя присвоено 19 ликвидаторам, из них шесть Героев Советского Союза, четыре - Социалистического труда, четыре - России и пять - Украины. Свыше 20 тысяч - кавалеры Ордена Мужества, свыше 10 тысяч отмечены медалью «За отвагу», более 30 тысяч - медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени и около 15 тысяч - медалями «За спасение погибавших».

Их подвиг и самоотверженность должны быть достоянием общества. Разумеется, награды - это лишь символ, отличительный знак о признании совершённых людьми Поступков с большой буквы.

Ведущий: Сегодня мне хотелось бы рассказать о Герое Советского Союза, генерал-полковнике Н. Т. Антошкине. Николай Тимофеевич родился в тяжёлое военное время 19 декабря 1942 года в д. Кузьминовке Фёдоровского района в многодетной семье крестьянина. В 1961 году поступил в Оренбургское высшее военное авиационное училище лётчиков им. И. С. Полбина. После окончания училища лейтенант Антошкин продолжил службу в частях военно-воздушных сил на офицерских должностях. Прошёл все ступени командного роста от командира экипажа до начальника штаба авиации Киевского военного округа. В день трагедии генерал-майора авиации Н. Т. Антошкина назначили командиром сводной авиационной группы, на которую решением правительственной комиссии возложили задачу забрасывания с борта вертолётов армейской авиации в разрушенный взрывом четвёртый энергоблок поглощающих и нейтрализующих материалов для тушения горящих в нём радиоактивных материалов. Предусматривалось создать в верхней части активной зоны фильтрующе-изолирующий слой, предназначенный для предотвращения выбросов в атмосферу радиоактивных веществ. В условиях высокой физической и нервной напряжённости, радиоактивной загрязнённости, без сна и отдыха генерал-майор авиации Николай Тимофеевич Антошкин руководил действиями военных вертолётчиков. Сам непосредственно поднимался на борт вертолёта и оттуда руководил действиями по локализации атома, нейтрализующих элементов. Это был самый опасный и напряжённый период локализации катастрофы - с 27 апреля по 7 мая. Вертолётчики сбросили около пяти тысяч тонн различных материалов, в том числе десять тонн соединений бора. 600 тонн доломитовой глины и около 1800 тонн песка, более 2500 тонн свинца. В результате проделанной работы прекратились постоянные выбросы радиоактивных веществ в окружающую среду. Была открыта возможность инженерным войскам и другим приступить к более действенным манёврам по локализации атома. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 декабря 1986 года за личный вклад в успешное проведение работ по ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС, устранение её последствий и проявленные при этом мужество и героизм Н. Т. Антошкину было присвоено звание Героя Советского Союза. В Российской Федерации много лет действует сплочённая общественная сила - Союз «Чернобыль», по всей России - первичные организации. Это объединение граждан, принимавших участие в ликвидации чернобыльской и других радиационных аварий и катастроф. Их подвиг и самоотверженные действия в ходе ликвидации катастрофы должны стать достоянием всего общества, о военных ликвидаторах должны знать все соотечественники.

Ведущий: Эта страница называется: «Великий полет».

Гагарин Юрий Алексеевич - пилот космического корабля (КК) «Восток», космонавт СССР и мира № 1, лётчик-космонавт Центра подготовки космонавтов ВВС СССР, майор.Родился 9 марта 1934 года в селе Клушино Гжатского района Западной области (ныне Гагаринский район Смоленской области) в семье колхозника. В 1941 году начал учиться в средней школе, но учёбу прервала война. В годы Великой Отечественной войны находился в оккупации. После окончания войны семья Гагариных переехала в город Гжатск, где Гагарин продолжал учиться в средней школе. В 1951 году он с отличием окончил ремесленное училище № 10 в подмосковном городе Люберцы по специальности "формовщик-литейщик" и одновременно школу рабочей молодёжи. В 1955 году также с отличием окончил индустриальный техникум и аэроклуб в городе Саратове.

В Советской Армии с 1955 года, поступил в 1-е военное авиационное училище летчиков имени К.Е. Ворошилова в городе Чкалове (с 1957 года и ныне Оренбург), которое окончил в 1957 году по первому разряду. Служил летчиком в 769-м истребительном авиационном полку 122-й истребительной авиационной дивизии Военно-воздушных сил Северного флота (аэродром Луостари, Мурманская область).

7 марта 1960 года приказом Главкома ВВС № 267 Ю.А. Гагарин зачислен слушателем- космонавтом в отряд космонавтов ЦПК ВВС. С 16 марта 1960 по 18 января 1961 года проходил общекосмическую подготовку. 18 января 1961 года сдал выпускные экзамены и был зачислен на должность космонавта ЦПК ВВС. 11 октября 1960 года приказом Главкома ВВС №176 был зачислен в группу для подготовки к первому пилотируемому полету на КК «Восток». С октября 1960 по апрель 1961 года проходил непосредственную подготовку к полету на КК «Восток» в составе группы. 8 апреля 1961 года решением Госкомиссии назначен пилотом КК «Восток».

12 апреля 1961 года в 9.07 по московскому времени Юрий Алексеевич Гагарин стартовал с космодрома Байконур, совершив первый в истории человечества космический полёг на корабле-спутнике «Восток». Полёт проходил на околоземной орбите на высотах 181-327 километров. За 108 минут корабль-спутник с первым в мире космонавтом облетел земной шар и благополучно вернулся на Землю вблизи деревни Смеловка Терновского района Саратовской области.

Приказом министра обороны СССР старшему лейтенанту Гагарину Ю.А. присвоено внеочередное воинское звание «майор».

Ведущий: «Пристигните ремни. Мы прилетаем в Ижму».

**Показ видеоролика**

Регулярный внутренний пассажирский рейс ЯМ 516 авиакомпании «Алроса Мирный» из аэропорта Полярный города Удачный в Москву выполнялся указанным самолётом 7 сентября 2010 года. Через 3.5 часа Самолёт следовал по воздушной трассе через Усинск на эшелоне 10 600 м, когда произошёл отказ трёх бортовых генераторов из четырёх. Вследствие этого пропало электрическое питание (напряжение в бортовой сети самолёта), перестало работать навигационное и радиосвязное оборудование, а также электрические топливные насосы, оставив самолёт только с оперативным запасом топлива 3300 кг, достаточным для 30 минут полёта. Пилоты снизили самолёт до высоты 3000 м, чтобы попытаться запустить вспомогательную силовую установку (ВСУ), приводящую в действие четвёртый (резервный) генератор. Отключение электропривода насосов не позволяло осуществить перекачку топлива из топливных баков крыла в расходный бак в фюзеляже. Первое сообщение о проблемах с электропитанием на борту поступило в 6:57 по московскому времени; когда самолёт снизился до 3000 м, радиосвязь с ним была потеряна. Информацию о местонахождении самолёта передавал аварийный буй системы КОСПАС-САРСАТ. Примерно в 7:47 по местному времени органы МЧС в Ижме были проинформированы, что самолёт может совершить вынужденную посадку в местном аэропорту. Аэропорт Ижма — бывший аэропорт местных воздушных линий, который сейчас используется только как вертолётная площадка, его взлётно-посадочная полоса длиной 1325 м для взлётов и посадок Ту-154 непригодна. Аэродром был закрыт для приёма самолётов в 2003 году.

Пилоты, по их признанию, обнаружили аэродром Ижма случайно. Снизившись и пробив облачность, они вели самолёт на высоте 3000 метров над рекой Ижмой и визуально искали подходящую площадку на берегах или участок реки без изгибов, где можно было бы осуществить относительно безопасное приземление или приводнение. Обнаружение бетонной ВПП было неожиданной удачей. Большая часть навигационного оборудования самолёта не работала, поэтому пилотам пришлось контролировать положение самолёта по визуальным ориентирам, использовать подручные средства. В частности, при снижении, во время прохождения облачности в качестве авиагоризонта пилоты использовали стакан с водой.

Пассажиры перед посадкой были переведены в переднюю часть самолёта. Отказ электрооборудования привёл также к невозможности управления закрылками и предкрылками, в связи с этим посадочная скорость была значительно выше нормы. Два захода на посадку были прерваны с уходом на второй круг, это дало возможность пилотам оценить состояние полосы. С третьего захода в 7:55 по местному времени была совершена успешная аварийная посадка. Самолёт выкатился на 160 м за торец взлётно-посадочной полосы в кустарник и мелкий лес, в результате чего он был существенно повреждён. Все девять членов экипажа и 72 пассажира, в том числе беременная женщина, были эвакуированы с использованием аварийных надувных трапов самолёта.

Успешная посадка аварийного самолёта в этих условиях со сниженной управляемостью на короткую полосу была расценена российскими авиационными экспертами как чудо.

Президент Российской Федерации Дмитрий Медведев присвоил Новосёлову Евгению Геннадиевичу (командир самолёта Ту-154) звание Герой России. Остальные члены экипажа награждены Орденами Мужества.

Ведущий: Сегодня мы познакомились лишь с некоторыми подвигами советских лётчиков и поняли, что в, жизни всегда есть место подвигу и в мирное время то же. Подвиг в мирное время — это работа, которую выполняют люди очень сложных профессий. И не кричат при этом: «Я герой! », а спокойно работают, зная, что никто, кроме них, этого сделать не сможет. Ни один летчик, выполняя свой долг, не думал о наградах. Это, на мой взгляд, и есть героизм в мирное время.И я горжусь тем, что среди нас, на нашей земле жили и живут такие люди, которые готовы в любую минуту придти к нам на помощь, ни минуты не задумываясь о своей жизни.