Конспект классного часа «Авиационные катастрофы России…13 лет спустя»

**Звучит грустная мелодия. Учитель читает стихотворение собственного сочинения:**

Крылья железные не обнимают,  
Душат нещадно.  
Люди всё выше и выше взлетают,  
Но не обратно…  
Как и тогда, возвращаются боли  
Павших на землю.  
Мы так не рядом, мы так не близко,  
Но вместе со всеми…  
  
Плечи опустятся, взгляд потускнеет…  
Мы ведь не боги….  
Кажется нам, на земле   
Без края дороги.  
Но там, где точку поставят,  
А не запятую….  
Только кресты под дождём

Не сверкая тоскуют.  
  
Списки, всё списки  
Мелькают сухие….  
Это взамен голосов…  
Неживые….  
Только в последних моментах их  
Не было горя….  
Их утешали в последние дни  
Волны моря.  
  
31.10.2015 года. ДМИТРИЙ ЛИЦЕЙСКИЙ.

Здравствуйте, уважаемые учащиеся! Прошу садиться. **Сегодня мы хотели поговорить с вами на очень тяжёлую для каждого сочувствующего человека тему. Как вы думаете, о чём пойдёт речь?** (О самых запомнившихся катастрофах в небе). В памяти сразу же оживают события 2002 года, когда вы были совсем ещё маленькими, и ужасная трагедия, которая произошла всего лишь 2 недели назад над Синайским полуостровом. Сегодня, когда прошло более 9 дней со дня гибели экипажа и пассажиров, на ваших столах стоят чёрные флаги, а мы ведём свою видеозапись для того, чтобы позже рассказать жителям Петербурга о том, что мы тоже на равнодушны, потому что никто не ограждён от опасности, потому, что наша земля уже перенесла подобное горе в 2002-м. **А какие вопросы возникают в нашей голове, когда происходят такие жуткие события?** (Варианты ответов учащихся).

Столкновение над Боденским озером до сих пор повергает в шок при одном только упоминании, эта трагедия произошла в понедельник 1 июля 2002 года. Столкнулись два самолёта – российский ТУ-154, принадлежащий авиакомпании «Башкирские авиалинии» и германский «Боинг». Наши дети летели по маршруту в Барселону из российской столицы, в это же время крестом надвигался иностранный самолёт из Бахрейна в Брюссель. Никто ещё тогда и не предполагал, что их последней печальной посадкой станет местечко под немецким городком Юберлинген, где так тихо колыхались под нежным ветерком воды Боденского озера. Не ведало оно ещё такого горя…. Живых не осталось ни на одном борту, погибли 71 человек, из них 52 человека – это дети такие же ребята, как и все вы, от 1 годика до юности. **Сегодня мы хотели бы вновь напомнить о том, как это было… Внимание на экран (видеофрагмент).**

Немного о самолёте. ТУ-154 был выпущен в Куйбышеве и передан нашей авиационной компании в 1995 году 8 августа. Его сдавали в аренду иностранным компаниям в период с 1998 по 15 января 2002 года, после чего был возвращён на родину. В Рыбинске для него выпустили три двигателя во время строительства. Ко дню катастрофы время полётов транспорта насчитывало уже более 10 тысяч часов. За штурвал сели российские пилоты: командир воздушного судна – **Александр Михайлович Гросс** (52 года), пилот 1 класса со стажем работы 31 год, командиром стал в мае 2001 года, более 12 тысяч часов пути, почти 5 тысяч часов на ТУ-154, более 2000 часов в качестве командира. Второй пилот – **Мурат Ахатович Иткулов** (41 год), пилот 1 класса со стажем работы 18 лет. Почти 8 тысяч часов в пути, из них более 4 тысяч часов на ТУ-154. В день катастрофы он совершенно случайно оказался на рабочем месте, хотя должен был остаться дома и отдыхать. Штурман – **Сергей Геннадьевич Харлов** (51 год), штурман 1 класса со стажем 27 лет, в пути почти 13 тысяч часов, почти 6 с половиной тысяч из них на ТУ-154. Бортинженер - **Олег Ирикович Валеев** (37 лет), специалист 1 класса со стажем 12 лет, в пути более 4 тысяч часов, все полёты на ТУ-154. Проверяющий – **Олег Павлович Григорьев** (40 лет), пилот 1 класса со стажем 17 лет, в пути 8500 тысяч человек, из них более 4000 тысяч часов на ТУ-154. В день катастрофы он выполнял истинную роль командира, сидящего на месте второго пилота, наблюдал за действиями Александра Гросса. Команду пилотов дополняли бортпроводники: старший проводник **Ольга Александровна Багина** (45 лет), в пути более 11 с половиной тысяч часов; **Гульнара Альфредовна Билялова** (35 лет), в пути почти 7 с половиной тысяч часов**; Татьяна Николаевна Кулешова** (34 года), в пути более 3700 часов; **Айсуак Яркеевич Яшкидавлетов** (31 год), в пути более 3300 часов. **(Презентация слайдов)**.

«Боинг-757», с которым столкнулся наш «Ту-154» был старше, был выпущен в 1990 году, эксплуатировался несколькими компаниями, а в 1996 году был куплен грузовой компанией «DHL». Его работа была основана на двух двигателях, в компании он считался одной из самых старых машин. На день катастрофы насчитывалось более 39 тысяч часов в пути. В тот день в небе вели самолёт два пилота: командир воздушного судна – **Пол Филлипс** (47 лет), ас своего дела с 13-летним стажем, в пути практически 12 тысяч часов, из них более 4 тысяч часов на «Боинг-757». Вторым пилотом являлся **Брент Кампиони** (34 года), стаж работы 3 года. Налетал более 6600 часов, из них более полутора сотен на «Боинг-757». Мы сегодня подробно рассказываем вам о том, какие опытные люди работают в небе, но, тем не менее, катастрофы продолжают происходить. **Сегодня мы предлагаем вам интерактивный опрос: какова основная причина авиакатастроф в России? Варианты ответов: а) износ самолётов; б) недостаточный профессионализм экипажа; в) плохая организация работы наземных служб сопровождения; г) непредвиденные помехи в воздухе. Просим вас зарегистрироваться с помощью пультов и проголосовать.**

Как я уже говорил, в тот злополучный день русская делегация отправилась в Барселону из Москвы. 9 сотрудников и 60 туристов, а из них 52 ребёнка, отправились на отдых в Испанию. Основную массу детского контингента составили одарённые дети, которые за победы в различных олимпиадах и конкурсах были отправлены за счёт представительства ЮНЕСКО на заслуженные каникулы. В основном это были дети крупных руководителей, там же был и сын главы того самого комитета, который выделил средства на поездку. Иногда начинаешь верить в провидение судьбы, поскольку группа наших туристов опоздала на рейс, которым изначально должна была лететь. Тогда был организован дополнительный рейс, куда сели и другие пассажиры. Их было 8. Самолёты, которым суждено было столкнуться в воздухе, вылетели с разницей в 2 часа из своих стартовых пунктов. **Прежде чем раскрыть вам причину столкновения, мы попробуем провести групповой эксперимент, который поможет выяснить, почему же трагедия всё-таки произошла. Для этого разделимся на несколько групп: первая группа будет представлять башкирский самолёт, вторая группа будет представлять «Боинг-757», а ещё мне нужны будут помощники. Один из них будет выполнять функцию автоматической системы «TCAS», отдающей приказы «Боингу», второй будет выполнять функцию той же системы, отдающей приказы русским пилотам. А ещё будет роль диспетчера, который также будет отдавать приказы русским пилотам. Задачей групп будет принять решение, какой команды слушаться. Для верности решения мы попросим одну из групп переместиться для принятия решения в коридор. (ПРОХОДИТ ЭКСПЕРИМЕНТ). Исходя из принятых решений, учитель делает вывод и сопоставляет с тем, что случилось на самом деле.**

Точность решений автоматической системы довольно высока. В ночь трагедии частная швейцарская компания «Скайгуайд» осуществляла управление полётами тех самых самолётов, но один диспетчер ушёл на перерыв, а второй, Питер Нильсен, был вынужден один работать за двумя пультами, постоянно отвлекаясь на управление другими рейсами. Российские пилоты заметили иностранный самолёт на радаре слева, в это же время система приказала иностранному судну снижаться, а нашему судну набирать высоту, однако, диспетчер настойчиво приказывал русским пилотам снижаться, как и система «Боингу». Командир и экипаж российских авиалиний был в замешательстве, никто не догадался сообщить диспетчеру о расхождениях в его приказах и в указаниях системы. Кроме того, Нильсен говорил, что «Боинг» справа от «Ту-154», но на самом деле он был слева. Наконец, наши пилоты сообщили диспетчеру о том, что приказы системы и его не совпадают, но Нильсен не услышал этого сообщения, так как отвлёкся на управление другим рейсом на втором экране. В последние моменты пилоты увидели слева «Боинг», отклонили максимально штурвалы, чтобы избежать столкновения, но слишком поздно. Они столкнулись почти под прямым углом на высоте около 11 тысяч метров. Хвост иностранного борта ударил по «ТУ-154», разделив его пополам. Самолёт разрушился в воздухе, поделившись на 4 части. «Боинг» рухнул в 7 км. от российского самолёта и полностью разрушился. Никто не выжил. Обломки самолёта башкирских авиалиний упали на жилые дома, но никто не пострадал. **Мы предлагаем на электронной доске изобразить схематично причину трагедии, а остальным участникам нашего урока объединиться в 3 группы для создания плакатов, в которых вы можете отразить свои чувства, свои послания жителям Санкт-Петербурга, ведь буквально 2 недели назад горькое дежавю постигло нашу страну, но на сей раз катастрофа стала крупнейшей в России. (НАЧИНАЕТСЯ РАБОТА). Звучит музыка. На экране транслируется ролик, посвящённый жертвам авиакатастрофы.**

**Ребята, мы попросим вас взять получившиеся плакаты в руки. Объявляется минута молчания.**

**Прошу всех обратить внимание на объектив нашей камеры сегодня. (Учитель разворачивается к камере, все стоят). Уважаемые питерцы, псковичи, все, кто был особо близок, кто потерял родителей, братьев, сестёр, подруг. Сегодня, когда прошло уже 2 недели со дня трагедии, мы не можем забыть о том, как жестоко умеет расправляться судьба. Возможно, ангелами не рождаются, но у неба свои списки на тех, кому суждено окрылиться. Мы с вами, скорбим, от всего сердца Башкортостан и столица Уфа с вами. Крепитесь, ведь только время лечит…**

**Спасибо всем за сегодняшний урок, за то, что мы с вами не равнодушны. Мира и удачи вам и вашим близким. До новых встреч.**