

МАОУ «Лицей №29»

«Герои гражданской авиации»
Полярный летчик
Михаил Васильевич Водопьянов

Учитель МАОУ «Лицей №29»

Шипилова Ирина Владимировича

Тамбов 2024г

ПЛАН

Введение.	с.3
Глава 1. Небо начинается с земли.	с.5
1.1. Летчиками не рождаются.	с.5
1.2. «Разбег» в небо.	с.5
1.3. Я – летчик.	с.5
Глава 2. Начало славных дел.	с.6
2.1. Он успешно летает там, где до него не летал вообще никто.	с.6
2.2. Не всё и всегда «гладко».	с.9
Глава 3. Героями не рождаются.	с.10
Глава 4. Последние мирные годы.	с.11
Заключение.	с.13
Список использованных источников и литературы.	с.14
Приложение 1.	с.15
Приложение 2.	с.16

Введение

Совершая прогулки по г. Липецку и выйдя на улицу Водопьянова [Рис. 1]

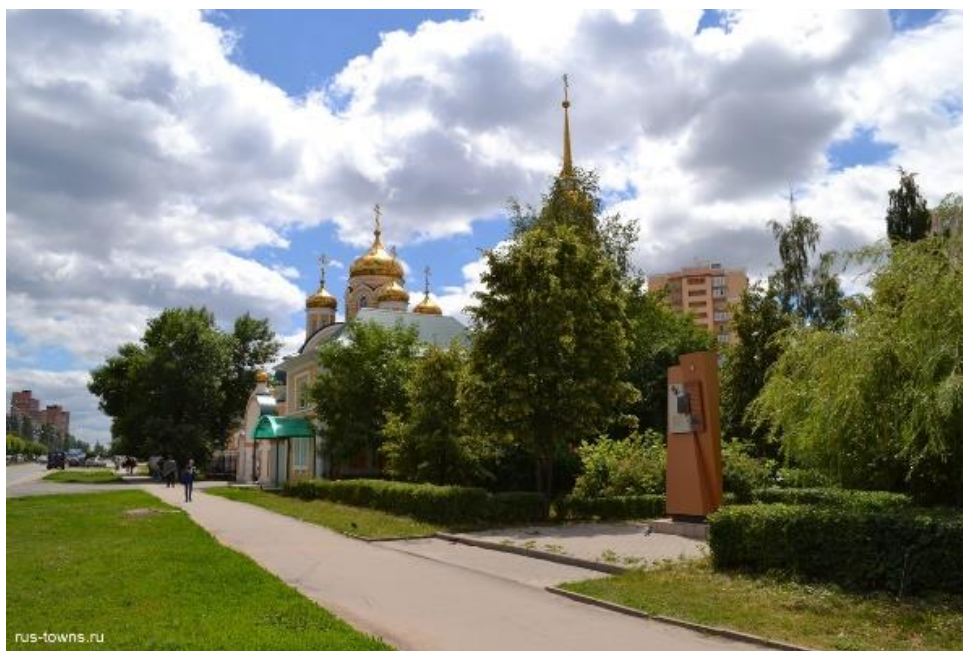


Рисунок 1. Улица Водопьянова в городе Липецке.

можно увидеть памятную стелу, установленную в его честь [Рис. 2].



Рисунок 2. Стела имени М. В. Водопьянова.

На памятной надписи запечатлены знаменательные события героя своей эпохи [Рис. 3].



Рисунок 3. Барельеф с памятной надписью.

Заглянув в историю прошлого века можно увидеть «Путь летчика» [Водопьянов, 1953] Водопьянова Михаила Васильевича, а также другие моменты, которые были в его биографии, которые оставили незабываемые следы в истории становления гражданской авиации.

Глава 1. Небо начинается с земли.

1.1. Летчиками не рождаются.

6 ноября 1899 года в селе Большие Студенки Липецкого уезда Тамбовской губернии [Приложение 1, рис. 1] в крестьянской семье Водопьяновых родился мальчик, которого назвали Михаилом [Лит. 3].

С детства помогая отцу, и он научился косить, пахать, молотить, пилить доски, заниматься по хозяйству. Всего год ходил в школу, потом снова пришлось ходить за сохой [Водопьянов, 1953, с. 6].

Но первым настоящим потрясением была для него встреча с «живым» автомобилем в Липецке. Пораженный Михаил «готов был бежать за ним без конца». Когда же увидел первый аэроплан, пролетающий над деревней, свалился с крыши, которую они крыли с отцом. [Лит. 6], с этих юношеских впечатлений шаг за шагом начинается «разбег» в небо.

А речь шла о тяжелом многомоторном аэроплане «Илья Муромец» [Приложение 2, рис. 1]. Авиачасть с этими самолетами базировалась тогда под Липецком.

1.2. «Разбег» в небо.

В 1918 году добровольно вступил в Красную армию во время Гражданской войны.

Служил обозным в Дивизионе воздушных кораблей «Илья Муромец». В 1920 году стал помощник шофера.

В 1921 году – шофёр грузовой машины на складе Промвоздуха (авиационная организация в Москве) [Лит. 5].

С 1925 года — авиационный моторист, затем бортмеханик, работал под руководством известного лётчика и авиаинженера Харитона Славороссова. В этом году ему первый раз доверили управление самолетом. Весной Народный комиссариат отправлял первый авиационный отряд на Северный Кавказ для борьбы с саранчой, Михаил Васильевич был туда зачислен [Водопьянов, 1953, с. 18].

1.3. Я – летчик.

В 1928 году сдал экзамены на звание пилота 3-го класса в лётной школе общества «Добролёт», получив право работать лётчиком Гражданского воздушного флота.

В 1929 году окончил Московскую лётно-техническую школу.

Водопьянов сразу зарекомендовал себя как смелый, решительный и, главное, умелый пилот [Лит. 3].

Глава 2. Начало славных дел.

2.1. Он успешно летает там, где до него не летал вообще никто.

Всего с полугодовым стажем его, как опытного летчика, направляют открывать новую линию Хабаровск — Сахалин. Являясь одновременно и летчиком и «обслуживающим персоналом», расчищающим взлетные полосы. 9 января 1930 года на самолёте Юнкерс Ф-13 летчик [Рис. 4] проложил воздушный маршрут Хабаровск — Оха — Александровск-на-Сахалине, названный «Трассой героев» [Лит. 4].

Для справки: на лошадях и собаках этот путь преодолевали за тридцать дней. Каждому командированному на Сахалин выдавали тогда две тысячи суточных — одну на обмундирование и одну на питание и проезд. Билет же на самолет стоил всего 350 рублей за пять-шесть часов полета



Рисунок 4. Летчик Водопьянов М. В.

Спустя несколько месяцев он успешно совершает перелет по трассе Москва — Хабаровск [Лит. 5].

В 1931 году летный отряд газеты «Правда», который находится на Центральном аэродроме, должен был обеспечивать доставку матриц газеты по крупным городам страны, в него назначают Водопьянова, хотя и не имевшего опыта ночных полетов. И снова приходилось учиться «на ходу».

В феврале 1932-го он участвует в разведке тюленей на Каспийском море, взлетев однажды на лыжах с узкой полоски снега, привезенного с поля. В благодарности, полученной от зверобойного треста, пилот прочел, что план

выполнен благодаря «удивительной способности осуществлять ориентирование в воздухе при столь типичных на Каспии густых туманах и его немалому самообладанию и опытности».

Потом работа на пассажирской линии Москва — Свердловск, в трансавиации по перегонке крылатых машин на Дальний Восток и в Среднюю Азию, в том числе первого самолета с каркасом сделанным из нержавеющей стали — «Сталь-2» [Рис. 5].



Рисунок 5. «Сталь-2».

В сентябре 1932 года Водопьянов совершает экспериментальный полет — перегонку самолета П-5 с переделанной бортмехаником Матвеевко системой воздушного охлаждения для облегчения эксплуатации в зимних условиях. Самолет перегнали в Хабаровск с рекордной скоростью за три дня. Журнал «Гражданская авиация» отметил тогда, что «перелет служит ярким доказательством прекрасных качеств самолета и мотора советского производства, редкой выносливости и опытности пилотов...»

Удивительной оказалась судьба самолета П-5 [Рис. 6].



Рисунок 6. П-5.

Чтобы ускорить испытания самолета-разведчика Р-5 [Рис. 7], было построено четыре экземпляра. Однако испытательные полеты первой опытной машины проходили настолько успешно, что остальные оказались не у дел. Тогда Поликарпов предложил второй самолет, укомплектованный отечественным двигателем «М-17», передать ГВФ.



Рисунок 7. Р-5.

Совершенство конструкции Р-5 подтвердила его победа осенью 1930-го на Международном конкурсе в Тегеране. И так случилось, что второй экземпляр Р-5 достался молодому пилоту М.В. Водопьянову. С гражданским номером он стал перевозить почту и матрицы «Правды».

Потом Водопьянов переоборудовал его в лимузин [Рис. 8], увеличив скорость на 10-15 км/ч, поставил калорифер, провел подогрев под ноги, так что можно было летать при сорокаградусном морозе.



Рисунок 8. «Лимузин».

2.2. Не всё и всегда «гладко».

При испытательном перелете на Камчатку из Москвы до Петропаловска-Камчатского 13 февраля 1933 года самолет при полете потерпел аварию в районе озера Байкал [Лит. 4]. Сказались недостаточная подготовка в организации полета и переутомление пилота. В результате — гибель бортмеханика Серегина, серьезные травмы у летчика, Водопьянов лечился больше 5-ти месяцев, повреждение самолета. Однако по настоянию Водопьянова, он был восстановлен, переоборудован в лимузин на пять человек с багажником.



Рисунок 9. П-5Л.

Установлены запасные бензобаки, термометр и верхний водяной бачок, чтобы не промерзали дренажные трубки. Поставлен глушитель с обогревом пилотской кабины.

Глава 3. Героями не рождаются.

После трагедии парохода «Челюскин» [Приложение 2, рис. 2] и надо было спасать людей, оставшихся в сложных условиях Крайнего севера, Михаил Иванович, еще не отойдя от лечения, начал требовать о его включение в группу по спасению. Спустя время он настолько надоел высокопоставленным чиновникам, что ему пошли на встречу [Лит. 3].

Водопьянов вместе с еще 2-мя энтузиастами совершил самый сложный перелет на самолете Р-5 длиной почти 6500 километров из Хабаровска в Ванкерем. Из Анадыря трижды летал к терпящим бедствие и на своем самолете вывез 10 человек. За это Водопьянову Михаил Васильевичу постановлением Центрального Исполнительного Комитета СССР от 20 апреля 1934 года было присвоено звание Героя Советского Союза [Рис. 10, Лит. 5] с вручением ордена Ленина.



Рисунок 10. Герой Советского Союза Михаил Васильевич Водопьянов.

Глава 4. Последние мирные годы.

В марте 1935 осуществил длинный перелет в условиях Севера с целью создания новой воздушной трассы для перевозки почты и пассажирской связи [Лит. 3].

В 1936-м для проведения разведки в Ледовитом океане экипажи М.В. Водопьянова и В. М. Махоткина выполняют перелет Москва — Земля Франца-Иосифа.

...18 июля 1936 года по испанскому радио была несколько раз передана фраза: «Над всей Испанией безоблачное небо». Фашистские генералы Франко, Мола, Санхурхо, получившие оружие от Гитлера и Муссолини, выступили против республиканского правительства Испании.

Уезжали в Испанию и добровольцы из СССР. Водопьянову хотелось быть в их числе. Но ему разъяснили, что республиканская армия нуждается преимущественно в летчиках-истребителях, а Водопьянову надлежит продолжать подготовку к экспедиции на Северный полюс... [Водопьянов, 1971, с. 159].

Поэтому, когда возник вопрос о создании первой дрейфующей станции «Северный полюс-1», членов которых планировалось доставить на самолете, выбор сразу пал на Водопьянова.

21 мая 1937 года Михаил Иванович успешно посадил 23-тонную машину ТБ-3 на дрейфующий лед в непосредственной близости от Северного полюса [Рис. 11, Лит. 3]. За данный полет его наградили орденом Ленина.



Рисунок 11. Водопьянов на Северном полюсе.

Иностранные газеты писали: «Поистине сейчас время техники и чудес». Командир американского авиационного армейского корпуса генерал Вестовер, в своем приветствии Водопьянову и его экипажу отметил, что «этот полет окажет огромное содействие по сокращению воздушных трасс мира». И подтверждением этому были совершенные летом того же года перелеты В. Чкалова и М. Громова через Северный полюс в Америку, ставшие возможными и благодаря полетам крылатого разведчика Водопьянова.

Дальше была Великая Отечественная война, но это уже следующая трагическая страница в истории,

Заключение.

20-й век стал эпохой настоящих героев. Это было трудное время, но развитие науки, технический прогресс и позитивные настроения в обществе, устремленном в светлое будущее, заставляли людей смотреть на мир с созидательной точки зрения.

Именно поэтому фамилии героев, чье становление пришлось на 30-е годы, остались не только в учебниках истории.

Рассказы об их подвигах передаются из поколения в поколение, как пример самоотречения, преданности, любви к своей стране и стремления сделать мир вокруг лучше.

Героем своего времени стал и Михаил Водопьянов, отважный летчик гражданской авиации прожил 80 лет и ушел из жизни 11 августа 1980 года..

Список литературы

1. *Водопьянов, М. В.* Путь летчика – Москва ; Гос. изд-во геогр. лит-ры, 1953, - 272 с.
2. *Водопьянов, М. В.* Друзья в небе – Москва ; Сов. Россия, 1971, - 304 с.
3. https://ru.wikipedia.org/wiki/Водопьянов,_Михаил_Васильевич
4. https://warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=570
5. https://aif.ru/society/history/ot_polyusa_k_bombezhke_berlina_kak_letchik_vodopyanov_sovershal_nevozmozhnoe
6. <https://topwar.ru/80119-legendarnyy-mv-vodopyanov.html>
7. <https://m.airportus.ru/uploaded/21/1e/69/d8f8a4b0dbfcf8b3a24b46cba1.jpg>
8. <https://cdn.fishki.net/upload/post/2017/01/26/2201688/i4.jpg>
9. <https://avatars.dzeninfra.ru/get-ynews/3305902/2fdcf55170f9d1ecd36c7d32ab7e2c33/796x448>



Рисунок 1. Карта Тамбовской Губернии.



Рисунок 1. Самолет «Илья Муромец»



Рисунок 2. Пароход «Челюскин» летом 1933 года в Ленинграде