

# АЛЪБАТРОСЪ

ПАО «ТАГАНРОГСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ИМ. Г.М. БЕРИЕВА»



## 100 ЛЕТ НА БЛАГО РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ!

В начале прошедшего XX-го века в жизнь человечества стремительно ворвалось новое направление развития техники – авиация. Тогда же породился с авиацией южный русский город Таганрог, став со временем одним из центров авиационной промышленности и науки нашего Отечества.

История авиастроения в Таганроге начинается 30 сентября 1916 года, когда была сделана запись о продаже участка городской выгонной земли для устройства аэропланного завода акционерного общества воздухоплавания «В.А. Лебедев и К<sup>о</sup>».

Между «В.А. Лебедев и К<sup>о</sup>» и Главным Управлением Кораблестроения были заключены крупные контракты на постройку самолетов «Лебедь XII» и копирование трофейных немецких самолетов. Пока же в еще не полностью оснащенных заводских корпусах шла сборка французских самолетов «Вуазен-Л» и английских «Сопвичей». К октябрю 1917 года на заводе в производстве было занято свыше 300 рабочих.

В 1922 году начинаются работы по серийному строительству самолета-разведчика Поликарпова Р-1, параллельно с ним в 1926 г. было начато строительство поплавкового варианта Р-1 – МР-1. Всего на таганрогском заводе было построено свыше 1600 таких самолетов.

С 1925 года быстрыми темпами идет строительство производственных корпусов и гидробазы, производство оснащается новым оборудованием. Были годы, когда на заводе одновременно серийно строили шесть типов различных самолетов. Здесь же проходили летные испытания самолет-дублер АНТ-4 «Страна Советов» перед его выдающимся перелетом в США.

В 1932-1934 гг. таганрогские авиастроители во главе с новым Главным конструктором завода В.Б. Шавровым быстро осваивают и запускают в серийное производство первый отечественный гидросамолет-амфибию Ш-2. За два

года было построено 298 самолетов Ш-2.

1 октября 1934 г. в истории авиационного Таганрога начинается новый этап. Именно к этой дате необходимо было организовать при авиационном заводе №31 центральное конструкторское бюро морского самолетостроения.

Тогда же молодой инженер Г. М. Бериев был назначен главным конструктором ЦКБ МС.

Деятельность ЦКБ МС в Таганроге началась с запуска в серийное производство гидросамолета МБР-2 с двигателем М-17 и разработки двухместного корабельного катапультного разведчика – артиллерийского корректировщика КОР-1.

Были разработаны и серийно строились различные варианты МБР-2 для перевозки грузов и пассажиров. В общей сложности построено более 1300 гидросамолетов МБР-2 различных модификаций. На одной такой машине летчицы М. Раскова, В. Ломако и П. Осипенко установили шесть мировых рекордов.

В декабре 1938 года успешно завершились испытания морского дальнего разведчика МДР-6 конструкции И.В. Четверикова, и в начале 1939 г. этот самолет был запущен в серию. До конца 1940 г. успели построить 17 таких самолетов.

С 1939 г. в ОКБ Г.М. Бериева началась работа над корабельным катапультным разведчиком КОР-2, предназначенным для вооружения кораблей создававшегося «Большого океанского флота».

23 февраля 1941 г. в зимнее небо взлетел первый ЛаГГ-3 таганрогской сборки. В мае завод переходит на суточный план-график выпуска истребителей, и к началу войны ежедневно отправляются

в строевые части до 6 истребителей. Всего за 1941-1944 гг. завод № 31 в Таганроге и потом после эвакуации в Тбилиси построил 2550 истребителей ЛаГГ-3.

Осенью 1946 г. на заводе было образовано ОКБ-86 НКВД СССР во главе с Р. Л. Бартини.

10 июня 1950 г. завод был переведен в первую категорию серийных заводов. В производство был запущен гидросамолет Бе-6. Он строился с 1952 по 1957 гг. Всего было выпущено 123 экземпляра Бе-6.

С началом эры реактивной авиации на повестку дня встал вопрос о создании боевой реактивной летающей лодки. Уже в мае 1947 г. ОКБ Г.М. Бериева начало разработку реактивной лодки – морского разведчика Р-1.

Полученный при доводке Р-1 опыт позволил в кратчайший срок создать реактивный разведчик-торпедоносец Бе-10. С 1958 по 1961 гг. на таганрогском заводе выпустили 27 серийных машин. На Бе-10 было установлено 12 мировых рекордов.

Самолет Бе-12 строился серийно на Таганрогском авиационном заводе №86 имени Г. Димитрова с 1963 по 1973 гг. На Бе-12 установлено 42 мировых рекорда. Всего было построено 142 машины всех модификаций.

С наступлением эры ракетной техники и свертывания авиационных программ КБ получило задание разработать самолет-снаряд для вооружения подводных лодок. Эту задачу специалисты ОКБ решили успешно – в 1957 г. был создан и испытан самолет-снаряд (крылатая ракета) П-10.

С 1971 года на заводе начинается подготовка к производству созданного в ОКБ А.Н. Туполева дальнего противолодочного самолета Ту-142. Он был запущен в серийное производство в 1973 г. и строился до 1994 г. в разных модификациях.

В 70-е – 80-е годы в серийное производство пошел самолет-ретранслятор Ту-142МР. Был создан самолет радиолокационного дозора и наведения А-50 с радиотехническим комплексом «Шмель».

В 1980 году началась разработка реактивного самолета-амфибии А-40 «Альбатрос». В 1986 году А-40 совершил свой первый полет. Был начат его запуск в серийное производство.



1918 г. Вид на завод

А-40 «Альбатрос» стал самой большой реактивной амфибией в мире с уникальными летно-техническими и мореходными характеристиками.

В 1990 г. был выполнен эскизный проект гражданской амфибии Бе-200 с двумя турбореактивными двигателями Д-436ТП. За производство самолета взялось Иркутское авиационное производственное объединение. Первый Бе-200, построенный в противопожарном варианте, был поднят в воздух в 1998 году.

На базе серийного самолета Бе-12 была создана летающая лаборатория Бе-12П-200, которая предназначалась для отработки пожарного оборудования самолета-амфибии Бе-200 и для выполнения задач пожаротушения.

В 2008 году производство самолета перенесено из Иркутска в Таганрог, начато выполнение очередного долгосрочного контракта по строительству Бе-200ЧС для МЧС и МО России, завершена сертификация амфибии по европейским стандартам.

Сегодня ТАНТК им. Г.М. Бериева, входящее в ОАК, одно из крупных и современных авиастроительных предприятий России, занимающее ведущее место в создании гидросамолетов и самолетов-амфибий.

История авиастроения и авиастроителей Таганрога успешно продолжается и в XXI веке!



1918 г. Вид на завод



1932 г. Серийная сборка самолетов – амфибий Ш-2



1936 г. Макет самолета-амфибии МДР-5



1963-73 гг. Серийное строительство самолетов-амфибий Бе-12

## 50-Й КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАННЫЙ САМОЛЕТ «ТУ»

Важной составляющей деятельности нашего предприятия является капитальный ремонт самолетов Ту-142М авиации ВМФ России и Ту-95МС Дальней авиации российских ВВС, а также Ту-142МЭ авиации ВМС Индии.

Первый Ту-142М, построенный в Таганроге, взлетел 25 июля 1975 г., а всего за два десятилетия, вплоть до 1994 г., мы построили около 90 таких самолетов в нескольких модификациях.

Для продления сроков эксплуатации строевые машины Ту-142МК, Ту-142МЗ и Ту-142МР регулярно проходят капитально-восстановительный ремонт на ТАНТК им. Г.М. Бериева. Ежегодно в Таганрог для этого прибывает с флотов несколько таких самолетов. 12 августа 2016 г. авиации ВМФ был передан юбилейный 50-й отремонтированный на ТАНТК для Министерства обороны РФ самолет марки «Ту». Это дальний противолодочный самолет Ту-142МК с бортовым номером «51».

Машина несет на борту собственное имя «Юрий Калинин» в память о полковнике Юрии Александровиче Калининне, бывшем с 1972 по 1984 гг. начальником штаба 76-го отдельного противолодочного авиационного полка ВВС Краснознаменного Северного флота, много сделавшего для становления 76-го ОПЛАП и дальнейшего вывода полка в число лучших в противолодочной авиации. После прохождения всех необходимых



испытаний юбилейный Ту-142МК был передан экипажу морской авиации Краснознаменного Северного флота и успешно совершил перелет на аэродром Кипелово, к месту своего постоянного базирования.

## ВСЕ НА СУББОТНИК!

Зной большой.

Жара здорова. Но блузы

прилипли к потненьким. Под блузой бериевцы.

Грузят дрова. На трудовом субботнике.

Именно так бы видоизменилась поэма «Хорошо» Владимира Маяковского, если бы поэту выпало жить в наше время и быть в курсе творящихся на ТАНТК дел.

Небольшой исторический экскурс. Первый субботник был проведен в субботу (собственно, отсюда и название), 12 апреля, в далеком 1919. В этот день 15 работников депо Москва-сортировочная после тяжелого трудового дня добровольно вышли в ночную смену чинить паровозы,

вдохновляясь лозунгом «До полной победы над Колчаком». Работали они непрерывно и абсолютно безвозмездно 10 часов подряд, время от времени напевая «Интернационал».

Первый массовый субботник, в котором приняли участие более 200 человек, случился месяцем позднее, 10 мая 1919 года на Московско-Казанской железной дороге. В.И. Ленин по такому случаю написал статью «Великий почин (О героизме рабочих в тылу. По поводу «коммунистических субботников»)», изданную впоследствии отдельной брошюрой. Вот что говорил Ленин в этой статье: «Эти голодные рабочие <...> устраивают «коммунистические субботники», работают сверхурочно без всякой платы и достигают громадного повышения производительности труда. <...> Разве это не величайший героизм? Разве это не начало поворота, имеющего всемирно-историческое значение?».

1 мая 1920 года был проведен Всероссийский субботник, только в Москве в нем участвовали 425 тысяч человек. Руководитель Советского государства В.И. Ленин тоже не проигнорировал это мероприятие, чему имеется подтверждение в виде известной фотографии, на которой Ильич вместе с другими несет бревно в Кремле.

С тех пор коммунистические субботники стали обыкновением в жизни советских людей, а участие в них являлось мерилем социальной активности человека.

«Сохраняя традиции – строим будущее» – этим лозунгом руководствуется в своей работе Генеральный директор Юрий Владимирович Грудинин. Именно поэтому 13

августа на ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» состоялся добровольный субботник, в котором приняли участие большинство сотрудников завода.

Открывая мероприятие, Ю. Грудинин отметил: «Мы должны привести территорию и наши рабочие места в идеальный порядок. Это будет способствовать, как говорили в старое время, повышению производительности труда».

Благодаря проведенному субботнику улучшилось благоустройство нашего родного авиационного предприятия – появился порядок на улице и в кабинетах. А, главное, что сознательно организованный бесплатный труд на благо общества, несомненно, сплачивает коллектив, вдохновляя на совершение невозможного! *И разве это не начало поворота, имеющего важнейшее для ТАНТК значение?*



## ТАНТК ОТМЕТИЛ ДЕНЬ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА РОССИИ

**П**рофессиональным праздником авиаторов и работников авиационной инфраструктуры страны является День Воздушного Флота России. Он отмечается в РФ ежегодно в третье воскресенье августа.

День Воздушного Флота СССР был учрежден постановлением Совета народных комиссаров СССР от 28 апреля 1933 года в честь выдающихся достижений ученых, авиаконструкторов, летного и технического состава Военно-воздушных сил в деле укрепления обороноспособности Советского государства.

Праздник был установлен как для военных и гражданских авиаторов, так и для разработчиков и создателей авиатехники.

Первое празднование Дня Воздушного Флота прошло 18 августа 1933 года. В этот день в Москве на Центральном аэродроме имени М.В. Фрунзе был проведен авиaparad, на котором демонстрировались образцы советской авиационной техники, мастерство и мужество авиаторов. На воздушном параде присутствовали члены Советского правительства и Центрального комитета ВКП(б) во главе со Сталиным.

В 1997 году у военных летчиков появился свой праздник – День Военно-

воздушных сил, отмечаемый 12 августа. Поэтому с 1997 года День Воздушного Флота является профессиональным праздником для коллективов предприятий и организаций, работников и ветеранов гражданской авиации.

ТАНТК им. Г.М. Бериева отпраздновал День Воздушного Флота 18 августа, в четверг. Генеральный директор Юрий Грудинин в приветственном слове отметил, что «День Воздушного Флота – знаменательная дата для предприятия, ведь вся наша деятельность направлена на обеспечение превосходства российских летательных аппаратов». Далее Ю.В. Грудинин коснулся приближающегося юбилея гидроавиастроения в Таганроге, сделав акцент на том, что Таганрог – старейший авиационный центр России: «Гидроавиация начиналась в Таганроге с 1916 года. В октябре этого года, после выставки в Геленджике, мы отмечаем столетие. Также презентация этого события будет организована в рамках Гидроавиасалона».

Первый заместитель главы Администрации города Таганрога А.В. Лисицкий поздравил авиастроителей с профессиональным днем: «Это не только ваш праздник, это праздник для всего города. Благодаря вашему труду и уникальным разработкам Таганрог является одной из авиастроительных столиц страны, а Россия сохраняет лидерство в гидроавиастроении».

Начальник Таганрогского военного гарнизона В.И. Пономарев

пожелал сотрудникам Комплекса «воплощения всех начинаний»: «Страна ждет!».

Также на торжественном собрании присутствовали гости из Неклиновской лётной школы – директор, подполковник Л.И. Гольдберг и настоятель школьной часовни отец Константин, презентовавший ТАНТК икону Ангела Хранителя.

Для авиастроителей выступили фолк-группа «Забава», исполнившая казачьи романсы, и фронтовая артистическая бригада «Солдаты Победы» из цеха №5.

В июне этого года работники ТАНТК им. Г.М. Бериева первыми среди всех производственных предприятий города сдали нормы Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне». Ко Дню Воздушного Флота было приурочено награждение знаками отличия призеров ГТО. Восемьдесят бериевцев получили свои значки: 30 человек – золотые, 15 – серебряные, 15 – бронзовые. Стоит отдельно отметить ведущего инженера-конструктора КБ-7 А.Г. Шаповалова, который в возрастной группе 70-75 лет показал отличные результаты и получил золотой знак. Также руководителям подразделений были вручены благодарственные письма за активное участие в организации сдачи норм комплекса ГТО.

*«Альбатрос» поздравляет авиастроителей с Днем Воздушного Флота России и желает успехов в столь ответственной работе, счастья, благополучия и чистого неба!*





**П**ризеры конкурса среди детей сотрудников Объединенной корпорации «Мои родители – авиастроители» получают путевки в «Артек». Конкурс проводился в период с 20 июля по 31 августа 2016 года.

К участию в конкурсе приглашались дети в возрасте 10-16 лет, оформившие свои творческие проекты по направлениям: рисунок, сочинение, видеоролик.

Участие в конкурсе приняли более 100 детей. В финал членами конкурсных комиссий были отобраны 78 работ.

Конкурс проводился впервые с целью популяризации среди детей и подростков востребованных в авиастроительной отрасли профессий, а также поддержки талантливых детей сотрудников, увлекающихся авиацией. Хочется отметить, что в работах победителей ярко отражены представления детей о профессии их родителей, о деятельности авиационного предприятия и производимой Корпорацией продукции. Предполагается, что конкурс «Мои родители – авиастроители» будет проводиться ежегодно.

Итоги конкурса подводились комиссией ПАО «ОАК». В течение недели комиссия рассматривала и оценивала работы, распределяла баллы, определяла победителей. 25 лучших работ получили призовые места, авторами пяти из них являются дети работников ТАНТК:



Чекомасова Ксения, 13 лет; Шкурко Анастасия, 15 лет; Ткаченко Евгения, 15 лет; Гудков Максим, 11 лет; Гербер Маргарита, 15 лет.



Гербер Маргарита

Выигравшие награждаются путевками в авиационную смену МДЦ «Артек».

Смена пройдет в период с 26 сентября по 15 октября 2016 года. Участники смены получают теоретические знания и практические навыки в авиастроении, получают возможность создать модель беспилотного летательного аппарата и пообщаться с интересными людьми из авиационной отрасли.



*Для любви не названа цена,  
Лишь только жизнь одна,  
Жизнь одна, жизнь одна.*

А. Вознесенский

**В** начале лета на одном из мероприятий Генеральный директор-Генеральный конструктор Юрий Грудинин обмолвился о том, что первые сотрудники Комплекса, решившие узаконить свои отношения, получают подарок и помощь в организации торжества.

Этими смелыми счастливцами стали Егор Зацаренко и Татьяна Афанасенко, вступившие в брак 31 августа 2016 года. Вот как рассказывает об этом Татьяна: «За два часа до бракосочетания нас вызвал Юрий Владимирович, поздравил с этим знаменательным событием, вручил подарок, пообещал предоставить транспорт для нашего торжества. Спасибо ему огромное! Также хочу поблагодарить М.Д. Гончарова, Е.М.Захарова, И.Б. Калмыкова!».

Редколлегия «Альбатроса» поздравляет молодоженов, желает долгого счастья и яркой любви. *И скажем дружно «Горько!» прекрасному союзу!*



Редколлегия: А. И. Сальников, Ю. Э. Головина, С. В. Шульга  
Фотографы: фото-видео лаборатория ТАНТК  
Телефоны редакции: 89-82, 70-97.