



АЛЬБАТРОС

ПАО „ТАГАНРОГСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ИМ. Г.М.БЕРИЕВА“

МБР-2 (советская летающая лодка)

активно применялся во время Великой Отечественной Войны

разработан: ЦКБ МС в г. Таганроге

под руководством Г. М. Бериева

первый полет: 1932г.



13 февраля исполняется 114 лет со дня рождения создателя Центрального конструкторского бюро морского самолетостроения Георгия Михайловича Бериева

Георгий Михайлович Бериев родился 13 февраля 1903 г. в Тифлисе (ныне Тбилиси) в семье рабочего. Трудовую деятельность начал в 1919 г. учеником. В том же году поступает в железнодорожное училище. В 1921 г. добровольно вступает в Красную Армию, продолжая учебу на вечернем отделении училища. В 1923 г. после окончания железнодорожного училища поступает в Тифлисский политехнический институт откуда в 1925 г. переводится на авиационное отделение кораблестроительного факультета Ленинградского политехнического института.

В 1930 г., после его окончания, начинает работать конструктором в КБ МОС ВАО которое возглавлял французский конструктор П.Э. Ришар. В конце 1930 г. становится заместителем начальника морской бригады ЦКБ завода им. Менжинского в Москве.

В 1934 г. назначен Главным конструктором и начальником ЦКБ МС в г. Таганроге и бессменно им руководит до 1968 г. В октябре 1968 г. по состоянию здоровья Бериев переходит на работу в Научно-технический совет Министерства авиационной промышленности в Москве.

Под его руководством в ЦКБ МС, было создано 18 типов ЛА и большое количество их модификаций, внесен значительный вклад в отечественную науку и

технику, в первую очередь – в развитие гидросамолетостроения.

Деятельность ЦКБ МС началась с запуска в серийное производство спроектированного им гидросамолета, ближнего морского разведчика МБР-2.



В общей сложности было построено 1365 гидросамолетов МБР-2 различных модификаций.

Применялись в Великой Отечественной войне созданные в Таганроге и находившиеся на вооружении флота корабельные гидросамолеты КОР-1 (Бе-2) и КОР-2 (Бе-4).

В послевоенные годы для охраны морских рубежей были разработаны и строились серийно всемирно известные гидросамолеты: летающая лодка Бе-6, реактивный гидросамолет Бе-10 и самый большой



для своего времени самолет-амфибия Бе-12. Эти машины длительное время находились на вооружении, имели высокие летно-технические характеристики, подтвержденные десятками мировых рекордов.

В 1968 г. был создан самолет для местных воздушных линий Бе-30 (Бе-32), который по политическим мотивам не был запущен в серийное производство. Идея возродить эту машину жива до сих пор.



Также в разные годы под руководством Георгия Михайловича созданы опытные гидросамолеты МДР-5, МБР-7, ЛЛ-143, Бе-8, Р-1, Бе-14 и опытный самолет – снаряд (крылатая ракета) П-10. Бериевым была разработана перспективная концепция развития гидроавиации (тяжелая летающая лодка ЛЛ-600), позволяющая создать машины с отличными летными качествами и высокой мореходностью.

Последние годы жизни Георгий Михайлович жил в Москве, занимался научной работой. Умер 12 июля 1979 г.

Г.М. Бериев являлся членом научно-технических советов Государственного комитета СССР по авиационной технике и Государственного комитета по судостроению и научно-технического совета авиации ВМФ. Генерал-майор инженерно-технической службы (1951 г.), доктор технических наук (1961 г.), дважды лауреат Государственной премии (1947 г. - за создание Бе-6; 1968 г. - за создание Бе-12), награжден двумя орденами Ленина и двумя орденами Трудового Красного Знамени, медалями.

Основатель Таганрогского аэропланного завода – Владимир Александрович Лебедев

Авиация пришла в Таганрог в 1916 г., когда 30 сентября была сделана запись о продаже участка городской выгонной земли в районе между Русско-Балтийским заводом (ныне ОАО «ТАГАЗ») и дачным местечком Карантин для устройства здесь аэропланного завода акционерного общества воздухоплавания «В.А. Лебедев и К».

Основатель завода Владимир Александрович Лебедев (1879-1947) был незаурядным человеком, был одним из пионеров автотоспорта и одним из первых пилотов-авиаторов в России, президентом Всероссийского аэроклуба, видным энтузиастом и промышленником в области российского авиастроения и автомобилестроения.



В марте 1910 г. правление Императорского Всероссийского аэроклуба командировало Лебедева во Францию в летную школу Анри Фармана. Диплом пилота-авиатора Владимир Лебедев получил 10 июня 1910 г. под номером 98 и стал третьим после Михаила Ефимова и Николая Попова дипломированным пилотом-авиатором России и первым пилотом Петербурга.

Занявшись в 1912 г. предпринимательской деятельностью, Лебедев в короткий срок сумел создать солидную авиационную фирму, которая к 1917 г. уже построила пять авиационных заводов в Петрограде, Ярославле, Рыбинске, Пензе и Таганроге.

В октябре 1916 г. началось строительство авиационного завода в Таганроге. На строительство была получена государственная беспроцентная ссуда на 800 тыс. рублей. Предприятие было спроектировано по передовой технологии. Работа должна была вестись одновременно на двух сборочных линиях: для сухопутных самолетов и для морских.

Таганрогский авиационный завод накануне революции становится самым большим авиационным предприятием России по производственной площади, которая в то время составляла 13826 квадратных метров. При этом на производстве было занято свыше 300 рабочих.

Февральская революция 1917 года застала хозяев завода в хлопотах о дополнительной покупке земли для расширения аэродрома, приобретении нового оборудования. После Великой Октябрьской социалистической революции свой недостроенный завод в Таганроге Лебедев в начале января 1918 г. сдает в аренду предпринимателям Гасовскому, Моске и Гончарову и отходит от дел.

Сам В.А. Лебедев не понял и не принял Октябрьскую революцию. Уехал из Петрограда на юг. Некоторое время он был управляющим отделом (то есть министром) торговли и промышленности Всевеликого Войска Донского. В этом качестве он принял участие в поставках авиационной техники с гетманской Украины на Дон, попытавшись при этом повернуть лихую коммерческую операцию. Как писал начальник штаба Донской армии генерал И. Поляков, Лебедев занялся «некрасивой аферой, вскрытой мною при помощи начальника Донской авиации полковника Усова, о стремлении его продавать Дону не принадлежащее ему авиационное имущество».

Этот скандал вынудил Лебедева перебраться в Екатеринодар (ныне Краснодар), где он вскоре получил портфель управляющего отделом торговли и промышленности в Особом совещании (правительстве) при Верховном руководителе Добровольческой армии.

Позже эмигрировал из России в Сербию, потом во Францию. За заслуги перед Французской Республикой в развитии авиации В.А. Лебедев был награжден орденом Почетного легиона. Он скончался в Париже на 68-м году жизни в 1947 г. и похоронен там же на знаменитом русском кладбище Сен-Женевьев де Буа.

Елизаветинский парк и императорская беседка

Многие, по привычке, называют рощу вокруг медико-санитарной части нашего предприятия «карантин». Однако далеко не всем известно об истории происхождения этого названия. постараемся восполнить этот пробел.

Итак, на этом месте возле Таганрога, был обустроен в 1776 году главный карантин Приазовья. Карантин – это санитарная служба, учрежденная с целью предупреждения распространения инфекционных заболеваний, т. к. Таганрог посещало много иностранных торговых судов. Перед заходом

в таганрогский порт суда на некоторое время останавливались на рейде и выдерживали назначенный карантинный срок.

В мае 1818 года здесь впервые побывал император Александр I. К тому времени территория Карантина в западной части мыса у Качатовой балки вблизи Петрушиной косы представляла собой небольшой поселок с лавками, гостиницами, медицинским пунктом и другими службами. Вид, открывавшийся на море с высокого склона, также полюбился и царю. Осенью 1825 года, по распоряжению Александра I, пожелавшего доставить удовольствие своей жене, было приказано рассадить сад. План для этого сада составлял сам император, из Англии был выписан садовник. Сам карантинный сад был вдвое расширен и засажен деревьями до ближайшей балки. Позже этот сад стал называться Елизаветинским парком. Площадь парка составляла примерно 2,5 гектара. Императрица, находясь в Таганроге, постоянно гуляла или каталась в экипаже, ей в особенности нравилось место близ карантина на крутом берегу моря, откуда открывался прекрасный морской вид.

После смерти Александра I в Таганроге его вдова-императрица Елизавета Алексеевна по-прежнему ездила в Карантин. Её фигуру видели сидящей на той скамье над обрывом, где незадолго до этого они часто сживали с императором. Елизаветинский парк находился в собственности императорской семьи. Однако весной 1826 года Елизавета Алексеевна перед своим отъездом передала парк в распоряжение города, и он был открыт для посещения.

В память о пребывании в Таганроге императорской четы в парке была установлена красивая «императорская беседка», которая была увенчана бюстами Александра I и Елизаветы Алексеевны.



В 1916 году часть парка отошла к территории строящегося аэропланного завода В.А. Лебедева (АО «Таганрогская авиация»). В конце 60-х годов прошлого века беседка была снесена. На том месте был построен цех для сборки и покраски самолетов. Сейчас это территория ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева»

База отдыха «Радуга»

В 1961 году в районе г. Туапсе на берегу Черного моря по совместному постановлению администрации и заводского комитета профсоюза Таганрогского ордена «Знак почета» механического завода имени Димитрова было начато строительство пионерского лагеря «Радуга». База отдыха расположена в живописном ущелье реки Казачка занимающая территорию общей площадью 9,4 га. Протяженность собственного галечного пляжа 264 м. Территория лагеря была спроектирована по принципу парка-дендрарий города Сочи. Территория базы отдыха утопает в вечно зеленых деревьях: соснах, кипарисах, кедрах, лавровишнях и магнолиях. Первый заезд в ДОЛ «РАДУГА» состоялся в июле 1964 года. На территории лагеря расположены 2 спальных корпуса на 550 мест, столовая, летний кинотеатр, 5 спортивных площадок и танцевальная площадка. В летние месяцы на базе отдыха родителей с детьми «Радуга» открывается детский оздоровительный лагерь, а в осенний период база принимает на отдых взрослых отдыхающих.



Впервые за 52 года в летнем сезоне 2016 года в детском оздоровительном комплексе было проведено 6 лагерных смен. Таким образом за летнее-осенний период было оздоровлено 3 033 ребенка, а так же в осеннем периоде отдохнуло 112 работников ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» и 22 сотрудника ППО ЗАО «Авиастар-СП» г. Ульяновск.



*Редактор: М.Д. Гончаров
Макет и оформление: Н.С. Горбанец*

2017 год по распоряжению генерального директора – генерального конструктора Грудинина Ю.В. был объявлен годом «Радуги». В этом году запланировано поэтапный переход работы базы отдыха «Радуга» на круглогодичный режим работы. В соответствии с этим принято решение обустройства новой котельной, монтаж отопления в Корпусах №1 и №2. В столовой намечен капитальный ремонт кровли, устройство системы кондиционирования и частичная замена устаревшего оборудования. Так же косметический ремонт в банно-прачечном комбинате с частичной заменой устаревшего оборудования. Капитальный ремонт в Корпусе № 2 с обустройством сан. узла и душа в каждом номере. Реконструкция спортивных площадок с полной заменой оснащения спортивного оборудования, частичной заменой асфальтобетонного покрытия и нанесением резинового покрытия. Устройство ограждения, трибунных скамеек и устройство беговой дорожки вокруг площадок с улучшенным уличным освещением. Благоустройство территории базы отдыха с завозом нового плодородного слоя земли и высадкой новых кустарников и деревьев, частичная замена лавочек по всей территории.



**23 февраля –
День защитника Отечества.
Редакция газеты поздравляет
всех, кто причастен
к этому празднику!
Мужества и храбрости,
здоровья
и мирного неба!**

ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Отдыхаем – <http://оак-здоровье.рф/>

Лечимся – <http://msch.beriev.com/>

**Рекомендуем гостям города:
<http://rehabilitation.beriev.com>**

*Редколлегия: А.И. Сальников, А.Н. Заблотский
Фотографы: фото-видео лаборатория ТАНТК
Телефон редакции: 89-82*