



Альбатрос

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



ПОБЕДА!
1945–2020

*Наши самолеты в небе
Парада Победы*



Официальный раздел

Генеральным директором ПАО «Ил» назначен Сергей Ярковой

Генеральным директором ПАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» (входит в ОАК Госкорпорации Ростех) с 20 июня 2020 года стал Сергей Ярковой. Он будет совмещать руководство ПАО «Ил» с работой на нынешней должности первого заместителя генерального директора ПАО «ОАК».

Это решение находится в рамках корпоративной трансформации ОАК и реализации программы финансового оздоровления корпорации. Речь идет о формировании дивизионов по направлениям деятельности, последовательной централизации управления и оптимизации административных функций самолетостроительной отрасли. Сильные конструкторские школы, такие как КБ Ильюшина, продолжают развиваться. Предприятия дивизионов сохраняют компетенции по разработке и производству авиационной техники, при этом продолжится создание общекорпоративных центров компетенций и обслуживания, а также углубление кооперации производственных площадок корпорации для более эффективной реализации самолетостроительных программ.



Сергей Ярковой работает в ОАК с 2015 года, сначала в качестве директора по экономике

и финансам, а затем на посту первого заместителя генерального директора корпорации. В его ведении находятся операционное управление блоком самолетостроительных программ, работа по повышению эффективности производственной кооперации, обеспечение выполнения Гособоронзаказа, развитие взаимоотношений с ключевыми поставщиками и заказчиками группы ОАК. До прихода в ОАК Сергей Ярковой, в частности, занимался корпоративными финансами и управлением активами в ОПК «Оборонпром», а также работал на различных должностях в ПАО «Вертолеты России», занимал пост заместителя генерального директора компании по финансам и развитию.

Новым управляющим директором ТАНТК им. Г.М. Бериева назначен Михаил Тихонов

Управляющим директором Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Г.М. Бериева (входит в ПАО «ОАК» Госкорпорации Ростех) назначен Михаил Тихонов.

Михаил Тихонов имеет серьезный управленческий опыт. Ранее он занимал пост заместителя губернатора Ростовской области, курировал вопросы промышленности, энергетики и транспорта, до этого работал министром промышленности и энергетики региона. В течение ряда лет Михаил Тихонов занимал руководящие должности в промышленных организациях региона, в частности, возглавлял «Ростовский завод гражданской авиации №412».

Управляющему директору предстоит

продолжить реализацию программы развития предприятия, обеспечить выполнение приоритетных программ и проектов, а также завершить процесс интеграции ТАНТК им. Г.М. Бериева в состав Дивизиона транспортной авиации ОАК, головным предприятием которого является ПАО «Ил». Это даст предприятию новые возможности в рамках развития межзаводской кооперации ОАК.



8 июля 2020 года нового руководителя представил генеральный директор ПАО «ОАК», вице-президент ОООР «СоюзМаш России» Юрий Слюсарь. В ходе рабочего совещания, в котором приняли участие первый заместитель генерального директора ПАО «ОАК», генеральный директор ПАО «Ил» Сергей Ярковой и руководство ОАК, обсудили приоритетные задачи, стоящие перед новым управляющим директором, текущие и перспективные программы, реализуемые на комплексе.



Самолеты ТАНТК в небе над Москвой и Севастополем. Воздушная часть парадов 24 июня к 75-летию Великой Победы

Парад в честь 75-летия Победы прошел в Москве 24 июня.

Авиационную часть главного военного парада на Красной площади к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне открыли военные вертолеты: десантно-транспортный вертолет Ми-26 с государственным российским флагом в сопровождении четырех вертолетов Ми-8, три группы по пять вертолетов Ми-35, Ми-28, Ка-52.

Затем пролетели самолеты военно-транспортной, специальной и дальней авиации: А-50, Ил-76, Ил-78, Ту-95, Ту-22 и Ту-160.

Далее следовали две группы самолетов оперативно-тактической авиации МиГ-29 и Су-24. Замыкали воздушный строй две группы из четырех истребителей пятого поколения Су-57 и четырех сверхзвуковых истребителей-перехватчиков МиГ-31 с гиперзвуковым авиационным ракетным комплексом «Кинжал».

Затем пролетели 10 самолетов оперативно-тактической авиации в плотном боевом порядке «тактическое крыло», группы высшего пилотажа «Русские Витязи» и «Стрижи».

Завершились авиационная часть и сам парад полетом шести штурмовиков Су-25, которые с помощью аэрозольного распыления окрасили небо над Красной площадью в цвета государственного флага Российской Федерации.

В Севастополе прошел парад Победы, состоящий из наземной, воздушной и морской частей. После наземной части парада в воздухе над городом пролетели парадным строем 26 самолетов и вертолетов, в том числе многоцелевые истребители Су-30СМ и Су-27П, штурмовики Су-25СМ, фронтовые бомбардировщики Су-24М, самолёты Ту-134, Ан-26 и Бе-12, вертолёты Ка-27 и Ми-8, а также вертолёты армейской авиации из состава соединения ЮВО Ка-52 «Аллигатор» и Ми-28Н «Ночной охотник».



Морская авиация ВМФ России получила первый самолет-амфибию Бе-200ЧС

Как сообщил веб-ресурс AviaPressPhoto, 14 июля 2020 года в Ейске в 190-м учебном смешанном авиационном полку на базе 859-го Центра боевой подготовки и переучивания летного состава Морской авиации ВМФ России прошла встреча первого построенного ПАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г.М. Бериева» самолета-амфибии Бе-200ЧС для Министерства обороны Российской Федерации.

Самолет назван в честь советского гражданского летчика Александра Мамкина, принимавшего участие в операции «Звездочка», задача которой состояла в эвакуации воспитанников Полоцкого детского дома №1. В конце марта - начале апреля 1944 года летчики 105-го отдельного гвардейского авиаполка по воздуху доставили в советский тыл около 200 воспитателей и сирот.

Со стороны блога bmpd укажем, что данный самолет является первым, построенным по пересмотренному контракту, подписанному в 2018 году Министерством обороны России с ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» на поставку Морской авиации ВМФ трех самолетов Бе-200ЧС, заявленных как «поисково-спасательные (с функцией пожаротушения)». Данный первый борт Бе-200ЧС (серийный номер 311) совершил первый полет 14 февраля 2020 года в Таганроге с заводского аэродрома ПАО «Таганрогский авиационный

научно-технический комплекс имени Г.М. Бериева» (входит в состав ПАО «ОАК»). Самолет имеет бортовой номер «20» желтый и теперь получил имя собственное «Александр Мамкин».

Опубликовано в блоге bmpd 16.07.2020 (<https://bmpd.livejournal.com/4088155.html>)

Блог bmpd является неофициальным и неформальным блогом, выходящим под эгидой Центра анализа стратегий и технологий (Центр АСТ).



ГСТ – таганрогская «Каталина»

К середине 30-х гг., несмотря на все усилия конструкторских бюро, проектировавших морские самолеты, дела с запуском в серию хорошего дальнего морского разведчика и летающей лодки для Полярной авиации обстояли далеко не лучшим образом. Поэтому руководство страны для выхода из этой ситуации избрало два пути. Во-первых, ускорить разработку современных отечественных самолетов и, во-вторых, одновременно закупить лучшие иностранные образцы, а затем приобрести лицензию на строительство одного из них. В качестве основных партнеров рассматривались прежде всего американские авиационные фирмы, контакты с которыми после установления в 1933 г. дипломатических отношений с США все более и более набирали обороты.

11 апреля 1936 г. Совет труда и обороны СССР принял решение о приобретении в США лицензий и технической помощи на несколько типов самолетов. В их числе были летающие лодки «Гленн Мартин-156» и «Консолидейтед-28». Именно летающую лодку «Консолидейтед-28» должны были освоить таганрогские самолетостроители.

9 января 1937 г. корпорация «Амторг», фактически выполнявшая функции торгпредства СССР в США, подписала с фирмой «Консолидейтед» договор о предоставлении лицензии на грузопассажирскую летающую лодку. Основой для экспортного варианта, получившего на фирме название «модель 28-2», послужил двухмоторный морской разведчик RBY-1 (будущая знаменитая «Каталина»), однако о военном применении самолета даже не упоминалось. Согласно договору фирма продавала один собранный самолет, рабочие чертежи, прочностные и аэродинамические расчеты, результаты продувок в аэродинамической трубе и протасок в гидроканале, отчеты об испытаниях, спецификации, различные инструкции, сметы и большое количество технологической документации. Американцы обязались ознакомить советских специалистов с заводом в Сан-Диего, где строились летающие лодки, и при необходимости посылать своих инженеров в Советский Союз для помощи в освоении производства и консультаций.

Освоение производства «модели 28-2» было поручено таганрогскому заводу № 31, а специалистам ОКБ Г.М. Бериева параллельно с работой над созданием собственного морского разведчика МДР-5 пришлось решать сложную задачу по переработке конструкторской документации и рабочих чертежей под отечественные стандарты. Согласно договору с фирмой в феврале 1937 г. в США была направлена группа инженеров во главе с А.К. Беленковым. В Сан-Диего они изучали новое оборудование и технологии, переводили на русский язык техническую документацию и пересчитывали ее с дюймовой системы на метрическую.

Одновременно закупались необходимое станочное и прессовое оборудование, пресс-формы, плазы, шаблоны, штампы и прочая технологическая оснастка. Из США на завод поступил также задел на новые самолеты, причем шпангоуты, лонжероны, нервюры приходили уже в собранном виде на контрольных заклепках. Это позволило сразу приступить к производству и освоению технологии. Осенью 1937 г. в Таганрог приехала группа специалистов фирмы «Консолидейтед» с необходимой документацией. Американцы были поселены в жилом доме в центре

города, на Банковской площади.

На заводе был создан отдел по работе с иностранными специалистами во главе с Я.С. Катуграевым. С помощью американцев была выполнена трудоемкая работа по переводу чертежей из дюймовой в метрическую систему. Кроме этого, американские специалисты принимали участие в приемке и опробовании всего оборудования, прибывающего из США по лицензионному договору.

Первую летающую лодку из американских узлов и с американскими двигателями Райт R-1820-G3 собрали в мае 1938 г. Ее заводские летные испытания начались 3 июня и продолжались до 20 июля. Летали на ней летчики-испытатели Н. Смоловик и Е.М. Кошелев.

Американский гидросамолет имел ряд оригинальных конструкторских решений – крыло приподнималось над лодкой на обтекаемом пилоне, в центроплан встроили интегральные бензобаки, а подкрыльные поплавки убирались в полете так, что они превращались в законцовки крыла. Стойки поплавков заодно уходили в нижнюю поверхность плоскости. Самолет имел полный комплект навигационных приборов, современное радиооборудование и автопилот.

Параллельно с испытаниями шло изготовление серийных гидросамолетов, получивших обозначение ГСТ («гидросамолет транспортный»). На них вместо двигателей Райт устанавливали отечественные М-62Р. Впрочем, оба мотора были развитием двигателя Райт R-1820-F3 и почти полностью соответствовали друг другу по габаритам, массе и посадочным местам. Во всех серийных ГСТ присутствовала немалая часть узлов и агрегатов, привезенных из США. Кроме того, у американцев покупали также алюминиевый лист и прокат, часть электрооборудования.

С целью улучшения летных характеристик на ГСТ попробовали устанавливать двигатели М-87. Первую машину с такими двигателями собрали в начале 1940 г. Испытания показали, что увеличилась скорость и потолок, однако надежность моторов оставляла желать лучшего. Поэтому с М-87 собрали пять машин, еще шесть с М-88, а остальные летающие лодки оснащались

двигателями М-62Р и М-62ИР.

Несмотря на «гражданское» обозначение, ГСТ прежде всего рассматривался как дальний морской разведчик и бомбардировщик, а затем уже как транспортный самолет. Оборонительное вооружение летающей лодки состояло из четырех пулеметов ШКАС калибром 7,62 мм. Бомбы (самая крупная ФАБ-500) могли размещаться на шести подкрыльевых бомбодержателях. Торпеды самолет нести не мог, но было предусмотрено химическое вооружение – два вливаемых авиационных прибора ВАП-500.

По плану в 1939 г. завод № 31 должен был выпустить 25 ГСТ, фактически построили 16. Первые сданные военной приемке летающие лодки получила 80-я отдельная разведывательная авиационная эскадрилья ВВС Черноморского флота, базировавшаяся в бухте Матюшенко в Севастополе.

Самолеты были высоко оценены как военными летчиками. ГСТ по своим летно-техническим характеристикам, бортовому оборудованию и комфортабельности не шли ни в какое сравнение с МБР-2.

В свою очередь, строительство этого самолета поднимало на новый технологический уровень и сам завод. Впервые в стране был освоен плазово-шаблонный метод строительства самолетов. Это позволило значительно поднять качество производства и достичь взаимозаменяемости всех частей и агрегатов. Были внедрены в практику новые технологические процессы – такие как пневматическая клепка, специальный морской клей, процесс анодирования алюминиевых сплавов.

Окончательно американские летающие лодки были сняты с производства в конце 1940 г. после объявления правительством США эмбарго на поставки в СССР после начала войны с Финляндией. Всего к этому времени было построено и собрано из американских узлов в общей сложности 27 самолетов ГСТ. В цехах завода № 31 «американца» сменили отечественные дальние морские разведчики МДР-6 (Че-2).



ГСТ (лицензионный Consolidated PBY)

22 июня – день памяти и скорби

22 июня 2020 г. – день памяти и скорби. Ветераны «Боевого Братства» г. Таганрога возложили венок и цветы к памятнику погибших воинов.



Почтили память погибших ровно в 4:00 утра.

Молодежная организация

Форум «Территория смыслов» в шестой раз соберет талантливую молодежь страны

Всероссийскому молодёжному образовательному форуму «Территория смыслов» быть!

Что такое «Территория смыслов»?

☑ ТС – это самая крупная образовательная площадка России.

☑ ТС – ТСоnAir участие в форуме (онлайн участие и офлайн участие)

☑ ТС - диалоги на равных, выступление спикеров и экспертов, тестирование, нетворкинг, игры и точки смыслов.

А ты поедешь или применишь онлайн-участие?

☑ Мы ставим знак «⇒» и предлагаем вам микс-формат, в котором можно будет побывать на ТС, даже оставаясь дома с ноутбуком. Все-таки, Территория смыслов, а смыслы можно (и нужно) искать всегда и везде!

Как стать офлайн-участником? (Принять участие непосредственно на площадке форума)

☑ Регистрируешься в АИС «Молодежь России» <https://myrosmol.ru/event/41679>. Если уже есть аккаунт, то просто заходишь в него. Далее ищешь мероприятие: Всероссийский молодежный образовательный форум «Территория смыслов». Открываешь, в самом низу страницы будет список смен для подачи заявки. Выбираешь подходящую. Напротив должна быть зеленая кнопка «Подать заявку» — кликаешь, открывается анкета, заполняешь ее и кликаешь на кнопку справа внизу «Отправить заявку».

Как стать онлайн-участником? (Оставаясь дома, все равно принимать участие в форуме)

☑ Каждому офлайн-участнику нужно создать свою онлайн-команду. Их должно быть не менее трёх человек. Вместе вы будете выполнять задания и прокачивать скиллы. Он – в лектории, вы – онлайн. Онлайн-участнику тоже надо подавать заявку через АИС «Молодежь России»

ВАЖНО! Не забудь при регистрации в личном кабинете в анкете указать формат участия — онлайн или офлайн. И даже если ты уже зарегистрировался, обязательно отредактируй анкету в АИС «Молодежь России» <https://myrosmol.ru/event/41679>

На какую смену ты можешь подать заявку?

☑ 26 июля – 1 августа: «Гражданское общество»

☑ 3–9 августа: «Политика и сетевые лидеры»

☑ 11–17 августа: «Вызовы образования»

☑ 19–25 августа: «Служение Отечеству»

☑ 27 августа – 2 сентября: «Цифровая экономика»

Если ранее уже выбрал смену, надо ли регистрироваться?

☑ Нет. Если ты уже подавал заявку, то необходимо отредактировать анкету и добавить выбранный тобой формат участия (офлайн или онлайн) <https://myrosmol.ru/event/41679>

Форум «Территория смыслов» проводится с 2015 года. С 2019 года площадкой Форума стала Мастерская управления «Сенеж» в Подмоскowie. Подробнее о Форуме:

<https://vk.com/terrascientiaforum>

Самолет-амфибия Бе-200 участвовал в тушении пожара в Турции

Как сообщил 4 июля агентству «РИА Новости», член совета директоров компании-эксплуатанта самолетов СМС Savunma Sanayi Физули Моллаев, самолет-амфибия Бе-200 принимал участие в тушении пожара на фабрике фейерверков в турецкой провинции Сакарья.



Как ранее сообщили «РИА Новости» в пресс-службе Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, входит в «Ростех»), два российских самолета-амфибии Бе-200 прибыли в Турцию для помощи в тушении лесных пожаров. Самолеты с российскими экипажами четыре месяца будут находиться на дежурстве в окрестностях Анталии, Измира и Бодрума. Как ранее сообщил «РИА Новости» Моллаев, Турция рассматривает вопрос покупки взятых в аренду российских противопожарных самолетов.

«Самолет Бе-200 принимал участие в тушении крупного пожара на фабрике фейерверков, за которым сегодня следила вся Турция. Пожар был успешно потушен, но, к сожалению, не обошлось без жертв», - сказал собеседник агентства.

Инцидент произошел в пятницу неподалеку от города Хендек. По словам губернатора Сакарьи Четина Октайя Калдырыма, на момент взрыва на фабрике находилось от 150 до 200 сотрудников, там было 110 тонн фейерверков.

ВКС России слан очередной Ту-95МС

ТАНТК им. Г.М. Бериева передал экипажу Дальней авиации прошедший плановый ремонт самолет Ту-95МС с бортовым номером "14" и собственным именем «Воронеж», который 21 июля совершил перелет к месту своего базирования.



Редактор: А.А. Марченко.

Макет и оформление: Н.С. Махаринцев.

Фотографы: фото-видео лаборатория ТАНТК

Редакция: А.И. Сальников, А.Н. Заблотский.

Корректор: С.В. Гасанова.

Телефон редакции: 89-82