

Молодежная организация

По местам Боевой Славы

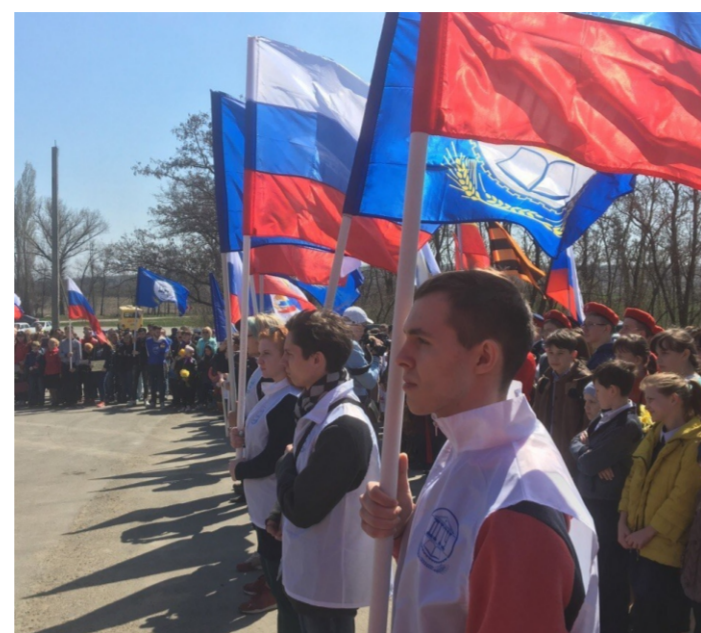


Работники ТАНТК и ректор ДГТУ
Бесарион Чохоевич Месхи.

В рамках международного форума «Победный май 1945 года», посвященного празднованию Дня Победы в Великой Отечественной войне, 14 апреля прошла экскурсия по «Миус-фронту».

Молодежная организация «ТАНТК им. Г.М.Бериева» совместно с преподавателями и студентами ДГТУ приняла участие в экскурсии, посетив такие места, как «Самбекские высоты», памятник первым пахарям «Трактор», памятник «Якорь», «Женщина-мать», «Маруся-регулировщица» в степи вблизи посёлка Матвеев Курган. В конце мероприятия работала полевая кухня и мини-выставка техники и оружия времён войны.

Количество людей, почтивших память о воинах, было весьма велико, а прекрасная погода позволила насладиться величием памятных мест и прекрасными видами Донского края.



Все на субботник!

21 апреля состоялся очередной, внутриводской субботник, целью которого была приведение в порядок территории нашего комплекса и базы отдыха «Росинка».

Торжественное открытие мероприятия прошло на площади перед памятником заводчанам, погибшим в годы Великой Отечественной войны. Выступивший с напутственным словом Генеральный директор – Генеральный конструктор Ю.В. Грудинин, с удовлетворением отметил, что коллектив с энтузиазмом откликнулся на почин выйти на субботник.

На субботнике дело нашлось каждому. Кто-то занялся обустройством прилегающей к цехам территории, а кому-то досталось не менее важная задача приведения в порядок рабочих мест в самом здании КБ.



Было/Стало



Идет благоустройство завода!

← Было
Цех №29

← Стало



Редактор: М.Д. Гончаров
Макет и оформление: В. Д. Павлычев
Фотографии: фото-видео лаборатория ТАНТК
Редакция: А.И. Сальников, А.Н. Заблотский
Корректор: А. Н. Гундич
Телефон редакции: 89-82

Альбатрос

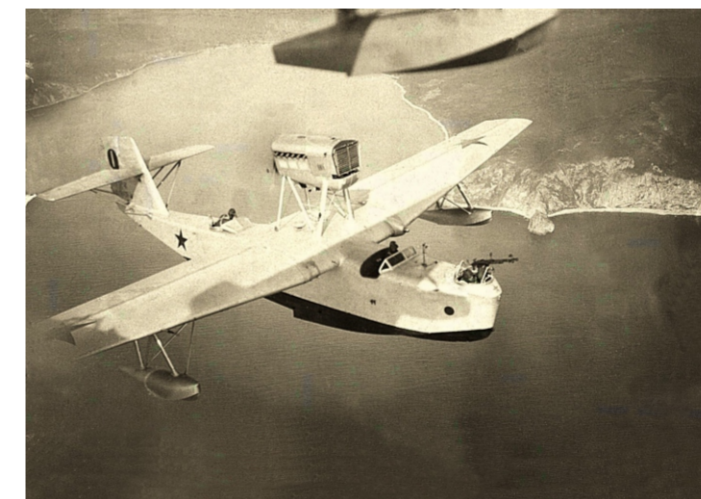
ПАО „ТАГАНРОГСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ИМ. Г.М.БЕРИЕВА“



Официальный раздел

Самолеты Г.М. Бериева в Великой Отечественной войне

В этом году мы отмечаем 73-ю годовщину Победы над гитлеровской Германией в Великой Отечественной войне. Свою лепту в Победу внесли и таганрогские авиастроители – конструкторы, инженеры, рабочие, которые трудились в Центральном конструкторском бюро морского самолетостроения и на серийном авиационном заводе №31.



Деятельность руководимого Г.М. Бериевым КБ началась с запуска в серийное производство на таганрогском заводе №31 гидросамолета МБР-2 с двигателем М-17. На серийных самолетах МБР-2 впоследствии установили более мощный двигатель М-34 и усовершенствовали оборудование кабин, улучшив условия работы экипажа. Были разработаны и серийно строились различные варианты для перевозки грузов и пассажиров. В общей сложности в Таганроге было построено 1365 гидросамолетов МБР-2 различных модификаций.

С 1937 г. МБР-2 стал основным гидросамолетом советской морской авиации. Хотя к началу Великой Отечественной войны самолет устарел, это была самая массовая летающая лодка на всех флотах.

С 1939 г. в ОКБ Г.М. Бериева началась работа над корабельным катапультным разведчиком КОР-2, предназначенным для вооружения линкоров и крейсеров создававшегося И.В. Сталиным «Большого океанского флота». Эта одномоторная летающая лодка впервые взлетела в октябре 1940 г.

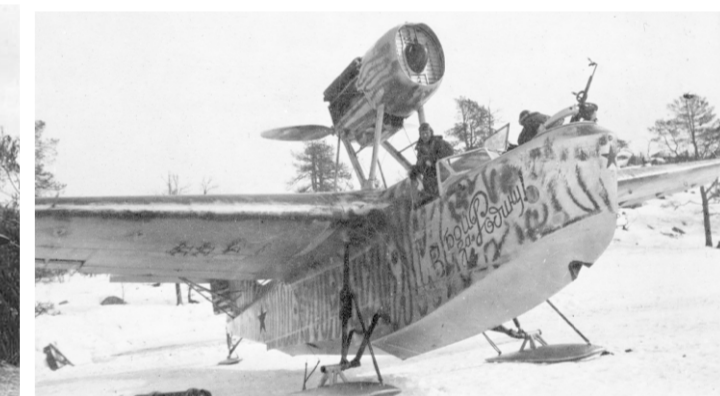


КОР-2 воевал с береговых гидроаэродромов на Черном море и Балтике как противолодочный спасательный самолет и ближний морской разведчик.



Параллельно с работами по совершенствованию МБР-2 велось проектирование двухместного корабельного катапультного разведчика – артиллерийского корректировщика КОР-1. Была построена небольшая серия этих машин, которые в годы Великой Отечественной войны использовались как легкие штурмовики (в том числе с суши, на колесном шасси).

Во время войны самолет широко применялся в качестве ближнего разведчика, ночного и даже дневного бомбардировщика, противолодочного самолета. Летающие лодки использовались также для спасения экипажей сбитых самолетов, как артиллерийские корректировщики и транспортные.



МБР-2 стал единственным массовым отечественным гидросамолетом созданным в предвоенные годы. Машина получилась надежной, не доставлявшей особых хлопот летчикам, простой в эксплуатации и ремонте. Отмечались крепость конструкции и её способность «держат» боевые повреждения – качества, на долгие годы ставшие своеобразной «визитной карточкой» созданных в Таганроге самолетов.

9 мая приглашаем всех сотрудников «ТАНТК» принять участие в акции

Бессмертный полк





14.05.1897 - 05.12.1974

Р. Л. Бартини и Таганрог (ко дню рождения конструктора)



ВОИМЕНИ... отчество... (улица, пер. район города, № дома, № квартиры) на какой срок выдан, кем и когда выдан

Р. Л. Бартини (Орос ди Ороджи) родился 14 мая 1897г. В 1921г. стал членом Итальянской Коммунистической Партии и из-за преследования властей в 1923 г. был направлен в СССР для помощи молодой республике в области авиации.

Впервые Р. Л. Бартини посетил Таганрог летом 1929г. в ходе подготовки к перелету самолета АНТ-4 «Страна Советов» в США. Для преодоления морского участка перелета самолет было решено оборудовать поплавками. В Таганроге под руководством Бартини поплавки смонтировали на АНТ-4 - «дублере» и успешно испытали. Впоследствии на этих поплавках самолет «Страна Советов» благополучно преодолел значительную часть своего маршрута.

В январе 1938г. Бартини был арестован, однако ему дали возможность работать, и он принимал участие в переделке самолета «Сталь-7» в ДБ-240 (впоследствии ставший бомбардировщиком Ер-2).

Затем был выполнен проект транспортного самолета Т-117. Этот проект был одобрен Сталиным. Рабочее проектирование и строительство этого самолета осуществлялось в Таганроге с осени 1946, где Бартини был поставлен во главе небольшого ОКБ-86. 4-го был поставлен во главе небольшого ОКБ-86. 4-го был поставлен во главе небольшого ОКБ-86. 4-го был поставлен во главе небольшого ОКБ-86.



В этом здании над проектом Т-117 работали заключенные во главе с Р.Л. Бартини

Постановлением Совета Министров от 12 июня 1948 г. ОКБ-86 ликвидировалось, постройка Т-117 прекратилась. Личный состав ОКБ и все оборудование передавались заводу № 86. Самолет Т-117 был изготовлен почти на 80%, однако его строительство было прекращено из-за нехватки двигателей.

В Таганроге им были созданы проекты крупных транспортных самолетов - Т-200 и Т-210.

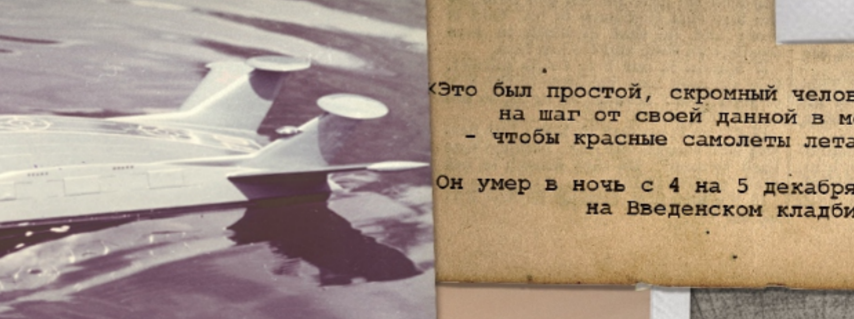
После полной реабилитации Бартини возвращается в Москву. В подмосковном поселке Ухтомская, где было организовано небольшое КБ, он работает над задуманными в новосибирском сибиряки проектами крупных сверхзвуковых гидросамолетов А-57, Б-57, Е-57, Ф-57. Именно в этот период рождается еще одна выдающаяся идея - идея создания крупного самолета - амфибии вертикального взлета и посадки, который бы позволял охватывать транспортными операциями большую часть поверхности нашей планеты, включая вечные льды и пустыни, моря и океаны.



ЗДЕСЬ В 1960-1974гг. РАБОТАЛ ВЫДАЮЩИЙСЯ АВИАКОНСТРУКТОР И УЧЁНЫЙ Р.Л. БАРТИНИ



На втором этаже этого здания работала группа конструкторов «40-разбойников», начавших проработку проекта ВВА-14



Завершенный в 1963 г. проект самолета МВА-62 был предложен всенным и включен в систему противолодочной обороны в составе авиации ВМФ. В этом проекте Бартини свел к минимуму влияние главного недостатка гидроавиации - малую мореходность, применив вертикальный взлет и посадку. Этот самолет, существенно улучшенный и ставший проектом ВВА-14, был разработан и построен под его руководством на ТАНТК им. Г.М. Бериева в Таганроге. Самолет, учитывая его сложность и проблематичность, был экспериментальным. Он проектировался и строился в двух экземплярах - для полетов "по-самолетному" и для вертикальных взлетов и посадок.

В 1968 г. Р.Л. Бартини становится Главным конструктором по теме ВВА-14 вновь создаваемого ОКБ при таганрогском заводе № 86. Его замы Михаил Симонов (впоследствии создатель самолета Су-27) и Виктор Бирюлин сидели на первом этаже нового здания ОКБ.

Первый полет прототипа ВВА-14 состоялся 4 сентября 1972г. Его испытания, длившиеся до 1976 г., позволили накопить большой и уникальный опыт исследования серьезных проблем, необходимых для создания летательных аппаратов подобного типа. К сожалению, самолет не был заверен из-за отсутствия подъемных двигателей, но был испытан на всех режимах, за исключением вертикального взлета и посадки.

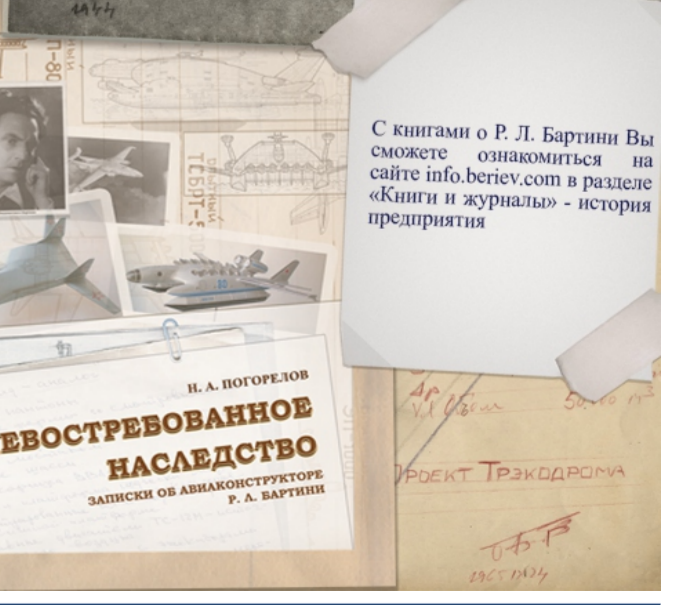
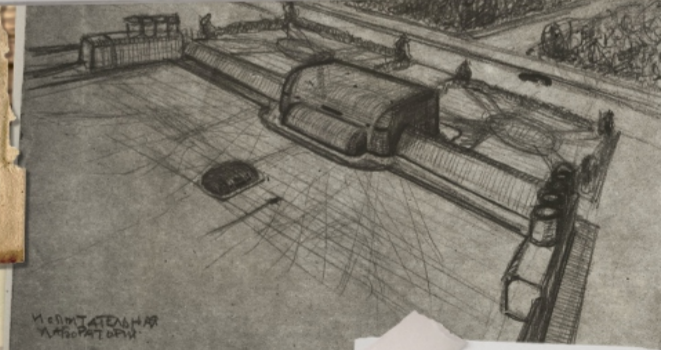
Бартини также работал над проектами гигантских экранопланов и экранолетов массой до 2500 т, схемы которых развивали ВВА-14, помогая проектировщикам скоростных поездов на магнитной подвеске, трудился над теорией новых транспортных систем. Всего Р.Л. Бартини создал свыше 60 проектов самолетов. Помимо технического творчества и научной деятельности в области авиации Бартини вел научные разработки по теории транспорта, по оценке эффективности авиационных машин, в области философии и ее математизации, по теории материи и времени и др. Его работы в области физики и космологии позволили определить ряд основополагающих констант в форме математических зависимостей, обеспечивавших высокую точность теоретических прогнозов некоторых явлений в физике и космологии, которые подтверждаются в современных экспериментальных исследованиях многих физиков мира. Бартини был многогранной личностью: он прекрасно рисовал, владел шестью иностранными языками, писал стихи.



На первом этаже ОКБ располагался кабинет Р. Л. Бартини и его заместителей: М. П. Симонова и В. И. Бирюлина

«Это был простой, скромный человек, не отступивший ни на шаг от своей данной в молодости клятвы - чтобы красные самолеты летали быстрее черных».

Он умер в ночь с 4 на 5 декабря 1974 года. Похоронен на Введенском кладбище Москвы.



С книгами о Р. Л. Бартини Вы сможете ознакомиться на сайте info.beriev.com в разделе «Книги и журналы» - история предприятия