

Катера и яхты ТАНТК в 2018 г.

В 1997 г. ТАВИА в инициативном порядке, за счет собственных средств, приступило к производству патрульных катеров. Конструкторская документация разработки Санкт-Петербургского ЦКБ «Редан» была переработана, чтобы соответствовать используемым на производстве авиационным технологиям.

Предприятие освоило выпуск катеров двух проектов – «Боец» (пр. 13987) и «Орион» (пр. 11130).

Скоростной глиссирующий катер «Орион» предназначен для служебно-разъездной, патруль-

ной службы и для индивидуального использования длительное время в любых погодных условиях.

Всего в период с 1997 по 2004 г. заводом было выпущено по 7 экземпляров катеров по заказам Государственного комитета по рыболовству и охране рыбных ресурсов для использования на акваториях Каспийского и Азово-Черноморского регионов.

В 2018 году было принято решение: два катера, имеющихся в распоряжении ТАНТК им. Г.М. Бериева привести в порядок. Был прове-

дён их капитальный ремонт. Модернизирован интерьер. Была разработана новая окраска. На выставке Гидроавиасалон-2018 экипаж катера «Орион» успешно проявил себя, выполнив операцию по спасению выброшенного за борт большой волной экипажа катера - экспонента выставки.

Помимо катера была капитально отремонтирована крейсерская яхта «Орион», на которой работники нашего предприятия, а также гости нашего города могли насладиться несложными морскими прогулками.



Крейсерская яхта ТАНТК - «Орион»



Катер проекта 11130 «Орион»



Было/Стало



← Было

Продолжается благоустройство территории предприятия и ремонт цехов

← Стало

Редактор: М.Д. Гончаров
Макет и оформление: В. Д. Павлычев
Фотографы: 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“



В НЕБЕ ОЧЕРЕДНОЙ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ САМОЛЕТ!

Официальный раздел

ПАО "ТАНТК им. Г.М. Бериева" и компания Airbus создадут во Франции центр подготовки пилотов гидросамолетов

24 октября 2018 г. в посольстве России во Франции в рамках деловой программы, посвященной презентации торгово-экономического и инвестиционного потенциала Ростовской области, ПАО "ТАНТК им. Г.М. Бериева" заключил комплекс соглашений сразу по нескольким направлениям со своими французскими партнерами.

Совместно с компанией Airbus достигнута договоренность о создании в Тулузе на территории Европейского учебного центра подготовки пилотов Airbus центра по квалификационной подготовке пилотов гидроавиации. Также ТАНТК и Airbus будут взаимодействовать в области сертификации самолета-амфибии Бе-200ЧС в рамках реализации контракта на поставку самолетов-амфибий Бе-200ЧС, подписанного во время выставки "Гидроавиасалон-2018".

Кроме того, с компаниями Airbus и Tarmac Aerosave ТАНТК намерен сотрудничать в области совместного продвижения на европейском рынке самолетов-амфибий Бе-103. Будет изучена возможность реализации проекта организации лицензионного производства самолета-амфибии Бе-103 на территории Франции.



ТАНТК и ДГТУ создали новую кафедру

В рамках соглашения о стратегическом партнёрстве и сотрудничестве в области образовательной и научно-технической деятельности создана совместная базовая кафедра (ФГБОУ ВО «ДГТУ» и ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева») - «Технологии производства авиационных комплексов специального назначения», входящая в состав факультета «Авиационные» по образовательной программе магистратуры «Технологическое проектирование производства воздушных судов» по направлению 15.04.05 «Конструкторско-технологическое обес-

печение машиностроительных производств». Произведен первый набор на целевое обучение сотрудников комплекса по данному направлению в количестве 12 человек, которые успешно прошли вступительные испытания и набрали максимальное количество баллов. В интересах предприятия, данная кафедра готовит специалистов по направлениям и компетенциям в которых остро нуждается комплекс.

30 октября 2018 г. Ученым Советом ФГБОУ ВО «ДГТУ» единогласно (146 голосов – да, 0-нет) принято решение - назначить заведующим кафед-

рой Генерального директора - Генерального конструктора ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» Ю.В. Грудина.

Планируется организация сетевого взаимодействия в сфере науки и инноваций, а также совершенствование и реализация образовательных программ, что предполагает повышение научно-технического и профессионального уровня специалистов ТАНТК путем стажировок, обучения в докторантуре и аспирантуре, а также по программам повышения квалификации и переподготовки кадров.

Богат талантами Таганрог авиастроительный

Нас окружают множество замечательных людей. Но в текучке повседневности мы их практически не замечаем. А ТАКИЕ люди, как правило, отвлекают. Они необычные. С ними бывает сложно. Они все время хотят чего-то добиться, доказать... Некоторым они кажутся чужакам. Но без них не было бы технического прогресса. Поэтому давайте сегодня вспомним так называемых таганрогских энтузиастов-авиаторов и «самодельщиков».

Наверняка ОНИ были всегда. Вспомним того же Икара, который хотел летать... Впрочем, он не из Таганрога.

А в Таганроге в начале XX века группа энтузиастов технического училища построила самолет оригинальной конструкции и, не имея денег на покупку мотора к нему, пыталась заработать их путем платной демонстрации своего аэроплана в фойе училища, на что было получено специальное разрешение директора – известного инженера-технолога и статского советника Николая Петровича Оловягина. К сожалению, скудные строки архивных документов не сохранили имена первых авиастроителей Таганрога. Известна и судьба этого первого летательного аппарата тяжелее воздуха, построенного в нашем городе еще в 1910 году.

Но история сохранила имена других таганрогских пионеров авиационного дела.

В 1909 г. конструктор-чертежник Таганрогского котельного завода Александр Филиппович Симонов после опытов с моделями винтов и вертолетов разработал свой проект вертолета. В 1911 г. этот аппарат был собран в Таганроге и пустой весил 136 кг. Первые испытания на земле показали в целом хорошую работу отдельных частей и деталей вертолета, однако при этом были отмечены «незначительные поломки». Но выпущенный из Парижа капризный двигатель «Анзани» мощностью 25 л.с. очень быстро вышел из строя. Денег на новый двигатель не было, и Симонов обратился за помощью в Петербург, во Всероссийский аэроклуб, что было дальше нам не известно.

В 1911 г. рабочий доменного цеха Таганрогского металлургического завода Федор Степанович Старовойт предложил проект двухвинтового вертолета. Он построил макет своего вертолета продольной схемы с тянущим винтом, рулем поворота и тремя крыльями-«парашютами». Однако предложение о постройке полномасштабного вертолета было отклонено Главным инженерным управлением Военного ведомства Российской Империи.

Но перенесемся в наше недавнее прошлое. Важной ступенькой на пути в авиацию всегда был авиационный моделизм, где своими руками можно создать хоть и маленькую, но уже по-настоящему летающую модель самолета.

Сейчас в Таганроге есть несколько авиамодельных кружков. Самые крупные из них – «Станция юных техников №1», основана в 1928 году, «Станция юных техников №2» открыта в 1975 году и Станция детского (юношеского) технического творчества «МАК» создана в 1997 году. В условиях современной России, когда остро встает вопрос нехватки технически грамотной молодежи, авиамодельные кружки могут стать своеобразным питомником, где выращиваются побег будущей технической элиты страны.

24 марта 1979 года при Таганрогском машиностроительном заводе (так называлось ТАНТК) был создан клуб юных авиаторов «Красные крылья», воспитавший большое количество отличных авиастроителей. Возглавил его тогда



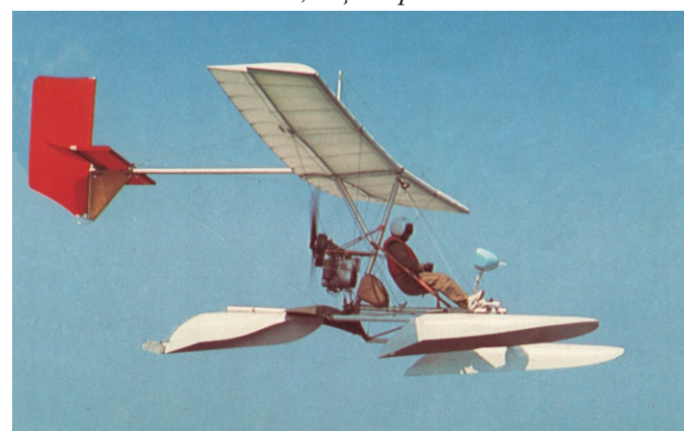
Открытие Клуба юных авиаторов

бывший выпускник самолетостроительного факультета Новосибирского электротехнического института (НЭТИ) Юрий Усольцев, которого ранее направили работать в Таганрог, и где он попал на работу в группу конструкторов, которой руководил Роберт Людвигович Бартини.

Вскоре молодежь организовала общественное КБ по разработке летающих моделей. Кстати, это была давняя мечта Бартини - взять под свое крыло авиамоделистов. Его любимое выражение "красные" самолеты должны летать лучше "черных". И поэтому свое первое КБ - потом и предприятие - Усольцев и его друзья назвали



Авиамоделисты, в центре В.В. Зданевич



P-10 «Птенец-гидро»

«Красные крылья», а названия летательных аппаратов этого КБ начинались с буквы "Р" - Роберт. Из стен этого клуба впоследствии вышло ЗАО «Красные крылья», созданное в августе 1990 года при активном содействии ТАНТК. Приказом министра авиационной промышленности № 799 от 02.09.1991 г. на «Красные крылья» была возложена «...ответственность за создание и производство аппаратов легкой авиации...». Были созданы одноместные самолеты Р-10 «Птенец» и «Птенец-гидро», двухместные дельталеты МД-20 «Рекорд», МД-30, МД-40, МД-50 и большое количество их модификаций.



Ю. Усольцев у радиоуправляемой модели



Мотомодельплан МД-50 на поплавках

В январе 1992 г. из малого предприятия «Красные Крылья» выделилось Научно-производственное предприятие «Легкая авиация Таганрога» (НПП «ЛАТ») Юрия Усольцева, основным направлением деятельности которого было проектирование самолета-амфибии Р-50 «Роберт» и других легких гражданских воздушных судов. Были спроектированы и испытаны гидросамолеты Р-01 – пилотируемая модель Р-50 для отработки внешних нагрузок и норм проектирования легких самолетов и двухместная его модификация Р-02.

Своей дорогой шли другие выпускники НЭТИ Павел Пленкин и Павел Бердюгин из КБ-4. Они с большим интересом занимались практическими исследованиями нетрадиционных аэродинамических компоновок. Собрав группу заинтересованных коллег, они в начале 1990 г. создали беспилотный ГЛА (без аэростатической разгрузки), а затем и его увеличенный пилотируемый аналог, который, впрочем, так и не успев полетать, был разрушен ураганом на стоянке аэроклуба. Но наши конструкторы не отчаялись, а решили создать экспериментальный самолет с сочлененным крылом назвав его «СКИФ-2». Он бегал по ВПП под управлением заслуженного летчика-



Зданевич Вадим Витальевич
10 мая 1963 г. – 16 октября 2018 г.

Родился в городе Таганроге Ростовской области. С отличием закончил среднюю школу №12 в городе Таганроге, а потом Харьковский авиационный институт в 1986 году. Трудовую деятельность начал на Таганрогском машиностроительном заводе в сентябре 1985 года. Мастер спорта СССР по авиамодельному спорту.

За 33 года работы на предприятии прошел путь от техника-конструктора до Заместителя Генерального директора - Главного конструктора. Последняя должность - Главный конструктор по гидроавиации ПАО «ТАНТК им Г.М.Бериева».

В период трудовой деятельности занимался разработкой, испытаниями и сертификацией самолетов ТАНТК: А-40 «Альбатрос», Бе-200, Бе-103, Бе-101, модернизацией Бе-32, Бе-12. Под его руководством разработана конструкция хвостовой части фюзеляжа и оперения самолета SSJ-100, а также разработан и изготовлен стенд «Железная птица» самолета МС-21. Имел целый ряд изобретений и патентов.



Создатели Р-01 (Крайний слева В. Зданевич, в центре Ю. Усольцев, крайний справа С. Козлов)



P-01 на воде



P-02 на выставке «Гидроавиасалон-1996»



Экспериментальный самолет «СКИФ-2»



Сельскохозяйственный самолет «СКИФ-4»



Самолет «СКИФ-5»

испытателя Е.А. Лахмостова. Но из-за проблем финансового плана испытания пришлось прекратить, а самолет отдать заказчику. Далее группа Пленкина решила создать сельскохозяйственный самолет «СКИФ-4» (первый полет 1997 г.), который даже применялся по назначению до аварии, после которой его не стали восстанавливать. Затем начали работу по 2-местному прогулочному самолету для частного заказчика - "СКИФ-5" (первый полет 2003 г.). К сожалению, в это время Павел Пленкин скоропостижно уходит из жизни, а его дело продолжает Павел Бердюгин. С группой энтузиастов из КБ-4 и КБ-2 Бердюгин создает в 2003 году для заказчика ООО НПП "Аквилон" 1-местный сельскохозяйственный самолет, который демонстрировался на выставке МАКС-2003.



Самолет СП-30 таганрогской фирмы «Спектр-Аэро»

Еще один выходец ТАНТК и «Красных Крыльев» - Водолазский Анатолий Борисович пошел по пути улучшения зарубежного самолета короткого взлета и посадки, создав в итоге новый самолет СП-30, в котором от канадского СН-701 осталась лишь идеология, да профили крыла и оперения. Появились три основных модификации: базовый, сельскохозяйственный и учебно-тренировочный (со спаренным управлением). Отзывы о самолетах фирмы «Спектр-Авиа», как правило, только положительные. Помимо этого, его фирма занималась сборкой на заказ самолетов из импортных наборов, и качество сделанных в Таганроге самолетов было всегда на высоте.

А работающий на ТАНТК Александр Горобец в свободное от работы время построил два самолета – в 1999 г. амфибию Ша-2АГ, а в 2012 одноместную авиетку АГ-2, которую мучительно пытается зарегистрировать, для того, чтобы официально поднять в воздух.

По своему пути пошел Ходячий Николай Павлович. В прошлом ведущий конструктор ТАНТК, он создал при «Красных Крыльях» в 1994 году удачный малый 2-х местный сельскохозяйственный самолет Р-40 «Пегас». Затем он загорелся идеей создания доступного «народного» самолета. Тем более, что государство законодательно ограничивало возможность летать малой авиации. Оставалась одна «лазейка» - самолетам с весом до 115 кг. не требовалась государственная регистрация и на них могли летать энтузиасты не имеющие пилотских удостоверений. Так родились целый ряд оригинальных самолетиков в создании которых принимали активное участие бывшие и действующие работники ТАНТК: «Шагман-1», «Юниор» (во множестве модификаций), «Юниор-спарк». Отрабатывали концепцию на сверхлегком «Демонстраторе».



Самолет «Демонстратор». За штурвалом один из конструкторов «Юниоров» - Павел Владимирович Бердюгин (4 августа 1957 г – 12 ноября 2017 г., ведущий инженер-конструктор бригады устойчивости и управляемости ТАНТК, к сожалению, год назад он скоропостижно скончался).

Что же сейчас? Сейчас Николай Павлович занимается оборудованием бывшего сельскохозяйственного аэродрома около села Покровское. Приведена в порядок ВПП, построены несколько ангаров. Летают маленькие самолеты. В постройке очередная модификация самолета «Юниор».



Самолет «Юниор» класса до 115 кг.

Пожелаем же всем творящим в настоящее время удачи в своем нелегком деле. И пускай не финансовой помощи (а она бы им не помешала :), а хотя бы понимания и поддержки от окружающих их людей.