



Альбатрос

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



Официальный раздел

Ведущему отечественному конструкторскому бюро гидросамолетостроения ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» исполняется 85 лет.

1 октября 1934 г. при авиационном заводе №31 в г. Таганроге было организовано Центральное конструкторское бюро морского самолетостроения. Возглавил его Георгий Михайлович Бериев, назначенный главным конструктором.

Со дня основания коллективом ТАНТК им. Г.М. Бериева создано более 30 типов летательных аппаратов различного назначения, многие из которых строились серийно. На гидросамолетах и самолетах-амфибиях, созданных в разные годы ТАНТК, установлено 288 мировых авиационных рекордов.

Созданные в предвоенные годы морской ближний разведчик МБР-2, корабельные гидросамолеты КОР-1 (Бе-2) и КОР-2 (Бе-4) находились на вооружении ВМФ и успешно применялись во время Великой Отечественной войны.

В 40 - 60-е гг. для охраны морских рубежей были разработаны всемирно известные гидросамолеты: летающая лодка Бе-6, реактивный гидросамолет Бе-10 и самый большой по тому времени самолет-амфибия Бе-12. Эти машины длительное время находились на вооружении, имели высокие летно-технические и мореходные характеристики, подтвержденные десятками мировых рекордов. В 1968 г. был создан самолет для местных воздушных линий Бе-30 (Бе-32).

В 70 - 80-е годы основное место в деятельности предприятия занимает сухопутная тематика. В этот период в серийное производство вышел самолет-ретранслятор Ту-142МР. Был создан самолет радиолокационного дозора и наведения А-50 с радиотехническим комплексом «Шмель». Предприятие принимало участие в создании многоразового космического корабля «Буран».

В 1986 г. А-40 совершил свой первый полет.

А-40 «Альбатрос» стал самой большой реактивной в мире с уникальными летно-техническими и мореходными характеристиками. Он стал базовым для создания различных модификаций.

В 1998 г. совершил первый полет многоцелевой самолет-амфибия нового поколения Бе-200, серийное производство и продажи которого, в настоящее время являются одним из приоритетных направлений деятельности ТАНТК.

Сегодня ТАНТК специализируется на разработке, серийном производстве, модернизации и ремонте самолетов-амфибий и авиационных комплексов специального назначения. Важной составляющей деятельности предприятия остается и капитальный ремонт самолетов авиации ВМФ России и Дальней авиации российских ВВС.

На основе уникального 85-летнего опыта, ТАНТК создает современные самолеты-амфибии с применением новейших технологий и последних достижений в области материаловедения.

Гидроавиации принадлежит своя ниша на мировом авиационном рынке. Это позволяет с учетом достигнутого на сегодня научно-технического потенциала отечественного гидросамолетостроения прогнозировать интенсивное развитие, широкое и эффективное применение гидроавиации. Россия способна по-прежнему являться «законодателем мод» в этой области авиационной техники. И это в значительной степени определяется тем, что в ТАНТК им. Г.М. Бериева успешно сохраняется и развивается уникальная отечественная конструкторская школа, занимающая сегодня ведущее место в мире в сфере создания гидросамолетов и самолетов-амфибий.



От себя лично от имени Объединенной авиастроительной корпорации поздравляю вас с юбилеем конструкторского бюро, носящего имя выдающегося авиаконструктора

Георгия Михайловича Бериева – создателя уникальных гидросамолетов!

Разработка и создание такой техники – ваша уникальная компетенция, которая позволила нашей стране стать одной из мировых лидеров в сфере гидроавиации. Самолеты-амфибии всегда будут актуальны для решения самых разных задач – от борьбы со пожарами до спасения людей на воде.

За десятилетия со дня образования Центрального конструкторского бюро морского самолетостроения накоплен уникальный конструкторский и инженерный опыт создания гидросамолетов. Самолеты-амфибии используются для охраны морских рубежей, вносят свой вклад в обеспечение обороноспособности страны.

Поздравляю уважаемых ветеранов и коллектив ТАНТК им. Г.М. Бериева с праздником! Ваши уникальные компетенции, инженерный талант и приверженность своему предприятию – залог успешного развития. Желаю Вам и Вашим семьям доброго здоровья и благополучия!

Юрий Борисович Слосарь,
Генеральный директор ПАО «ОАК»,
Вице-президент ОООР «СоюзМаш России»

Из воспоминаний Ильи Яковлевича Аكوпова

В конце 1934 года на завод приехал Г.М. Бериев с коллективом конструкторов. Расположились они на 2-м этаже дюралевого корпуса. Завод начал строить, взамен МБР-4 («Савоя»), машину Г.М. Бериева - МБР-2. Деревянная машина, лодка фанерная, из шпона выклеивалась, а днище и борта были проклепаны алюминиевыми заклепками. Лодка «Савоя» собиралась из красного дерева и проклеивалась медными заклепками. Для опытного участка Г.М. Бериеву была отведена часть морского ангара, ближе к морю. Морской ангар был соединен проходом со старым сборочным цехом. В дюралевом корпусе изготавливались дюралевые агрегаты МБР-2.



И. Я. Аковов

После демобилизации в 1945 году я приехал в Москву. В министерстве по рекомендации т. Загайнова встретился с Г.М. Бериевым, который в это время оформлял постановление правительства о создании опытного завода на базе завода им. Димитрова, комплектовал штаты. Я договорился с ним о работе начальником техотдела и заместителем главного технолога. Получив направление на завод по рекомендации Г.М. Бериева не оформляться на завод Димитрова пока не выйдет постановление правительства о создании ОКБ. И 26 февраля 1946 года стал работать над машинами: Бе-6, амфибия «Аннушка», опытной реактивной Р-1. При строительстве ее была разработана четкая система допусков, начиная с плазов, кончая сборкой лодки, крыльев, оперения, мотогондол, и проверялись щупом между обшивкой и рубильниками. Впервые был изготовлен плаз кондуктор и инструментальный стенд для изготовления стапелей. Надо отдать должное Г. М. Бериеву, который внимательно вникал во все этапы строительства этой машины, давал очень верные замечания, был требователен, но никогда не подменял главного инженера К. И. Панина, главного технолога Архипова Н. Д. Никогда не делал замечания начальникам цехов, а все указания давал директору завода А. Н. Самоделкову, главному инженеру К. И. Панину. Будучи начальником техотдела, я связан был с технологами, осуществлял технологический контроль над чертежами ОКБ, и если начальник бригады не соглашался, с нашими замечаниями, обращался к Г. М. Бериеву и почти всегда он поддерживал технологов, но если это давало улучшение конструкции, то был непреклонен и мы всегда находили решение с Паниным по изготовлению деталей и монтажей. В это время я вел технический паспорт завода. Его подписывал Г. М. Бериев. Однажды он внимательно прочел его, исправил две орфографические ошибки, поставил 3-4 запятыя. При этом пристыдил меня, что я инженер со стажем, а неграмотно пишу. Я готов был провалиться сквозь пол, настолько мне было стыдно. В последующих паспортах ошибок не было. Были машины: Бе-10 с реактивными двигателями, амфибия Бе-12, сухопутная Бе-30.

Вспоминается такой случай. Машина Бе-6 не успела к перебазировке на Черное море: ударили морозы, и море у берегов гидробазы замерзло на 1-1,5 км.

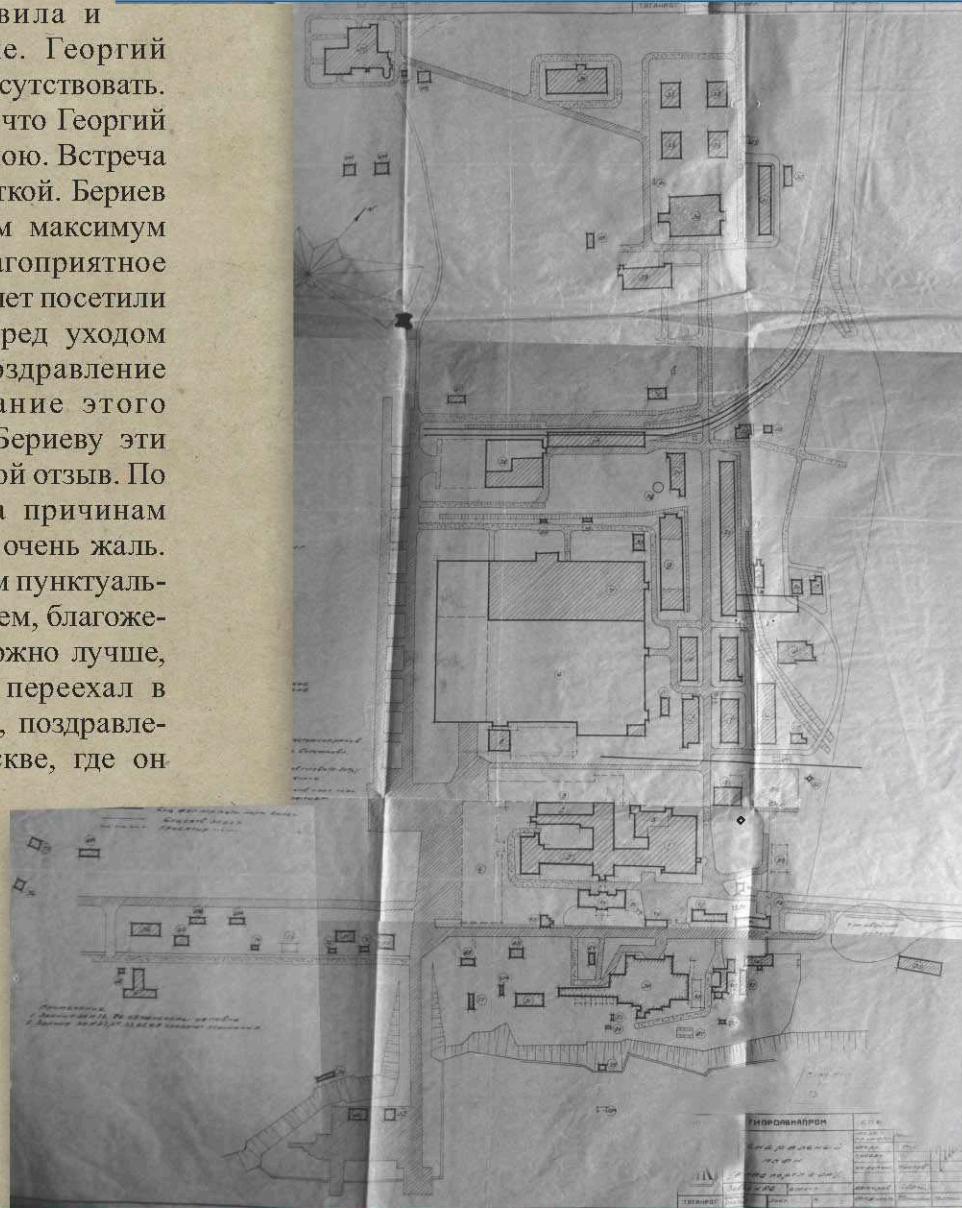
Машина не могла продолжить испытания, необходимо было срочно принять меры для буксировки. По предложению Георгия Михайловича решили изготовить деревянные калоши для лодки и поплавков, чтобы можно было, поломав лед ледокольным буксиром порта, вывезти ее на чистую воду. Эту операцию успешно завершили и летчик Цепилов сумел ее поднять, перебазировав на Черное море. И все это время, пока готовили машину и до транспортировки около недели Георгий Михайлович не брился, очевидно, сказались обычаи грузин. Но сколько было радости после успешной операции и Георгий Михайлович пришел на завод чисто выбритым. Или надо было перебазировать машину Бе-10 на Черное море. В порту был дооборудован плавучий док, который был доставлен в Жданов, туда же отбуксировали машину. Там док затопили, подвели машину, его подняли и машина стала на ложементы. Эту операцию было поручено провести цеху № 6, начальником которого я был. Сопровождали док с машиной К. И. Панин и рабочие цеха № 6. Работа была успешно выполнена. Когда строился корпус цеха № 4, я был начальником цеха, служебные помещения были запроектированы как трехэтажные. В один из дней я стоял с К. И. Паниным, подошел Георгий Михайлович, стал интересоваться ходом строительства. Осматривая служебные помещения, обратился к Панину сказал, что надо строить не три, а четыре этажа: четвертый этаж для главного технолога, попросил просчитать возможности фундамента. Просчитали и построили четвертый этаж. В этом видна эрудиция инженера и перспективное мышление. В 1967 году в Московском аэропорту Домодедово проходил показ авиационной техники в честь 50-летия Советской власти. Наш завод был представлен самолетом Бе-30. Я был назначен старшим бригады, которая готовила и демонстрировала его на выставке. Георгий Михайлович был болен и не мог присутствовать. Перед отъездом К. И. Панин сказал, что Георгий Михайлович желает поговорить со мною. Встреча прошла в больнице и была очень краткой. Бериев выразил надежду, что мы приложим максимум усилий, чтобы Бе-30 произвел благоприятное впечатление. Во время выставки самолет посетили Ильюшин, Яковлев и Антонов. Перед уходом Ильюшин мне сказал: «От нас поздравление Георгию Михайловичу за создание этого самолета». По приезду я передал Бериеву эти слова, ему было приятно слышать такой отзыв. По независимым от завода и Бериева причинам самолет не пошел бы в серию, а это очень жаль.

Георгий Михайлович был образцом пунктуальности, требовательности и, вместе с тем, благожелателен, стремился все делать как можно лучше, качественнее. После того, как он переехал в Москву, мы обменивались письмами, поздравлениями, был на его 70-летию в Москве, где он обращался к нам, чтобы мы поддержали в работе А. К. Константинова, были Самоделков, Кудзиев, Атаянц, Константинов. Всего сразу не вспомнишь. Остались хорошие, светлые воспоминания о Георгии Михайловиче Бериеве.

Илья Яковлевич Аковов.
(В статье сохранена авторская редакция)



План территории завода №86 в 1945 году.
Копия оригинального чертежа (внизу),
современная реконструкция (вверху)



На плане обозначены:

1. Деревоотделочный корпус
2. Агрегатный корпус
3. Лодочный корпус
4. Морской ангар
5. Центральная котельная
6. Главный корпус
7. Корпус механического цеха
8. Малый ангар
9. Инструментальный цех
10. Агрегатный корпус
11. Электростанция
12. Бывшее здание электроцеха
13. Склад оборудования
14. Мастерские ремесленного училища
15. Электроцех
16. ремонтно-механический цех
17. Караульное помещение
18. Новая котельная
19. Ацетиленовая
20. Склад
21. Склад минеральных масел
22. Кислородная рампа и склад
23. Ацетиленовая
24. Компрессорная
25. Корпус падающих молотов
26. Контора ЖДО
27. Эстакада
28. Экспедиция
29. Бакопротекторный цех
30. Лесосушилка
31. Деревозаготовительный корпус
32. Котельная деревозагот.
33. Навесы для хранения леса
34. Склад
35. Бензохранилище
36. Сварочная гаража
37. Новый гараж
38. Трансформаторная будка
39. РРП и склад
40. Электростанция
41. Отдел найма
42. Поликлиника
43. Пожарное депо
44. Главная контора
45. Ацетиленовая
46. Комендатура
47. Овощехранилище
48. Старый гараж
49. Конюшня и хозяйств
50. Фабрика-кухня
51. Общежитие ВПК
52. Здание ЛИС
53. Бензохранилище
54. Бензохранилище
55. Контора «ЛИС»-а
56. Гараж «ЛИС»-а
57. Эмульсионная
58. Бассейн компрессорной
59. Лаборатория испытания шасси
60. Станция перекачивания конденсата
61. Склад аэролаков
62. Склад сыпучих материалов
63. Контора лесного хозяйства
64. Столовая и хлебный ларек
65. Ледник
66. Навес
67. Заводуправление
68. Служебные помещения
69. Бетонированные подземные укрепления
70. Лаборатория
71. Контора бензохранилища
72. Насосная
73. Склад инвентаря, деревянный
74. Склад баллонов
75. Смесительная
76. Здание мастерской при ЛИС-е
77. Очистные сооружения
78. Насосная станция водопровода\водозабор
79. Бензораздаточная при гараже
80. Бензохранилище при раздаточной
81. Каменная будка
82. Здание караульной охраны
83. Склад стройматериалов, деревянный
84. Временная кузница, деревянная
85. Мазутохранилище
86. Склад угля, бетонная площадка
87. Бетонные закрома
88. Проходная
89. Транспортные весы
90. Кирпичный приямок
91. Склад при пожарном депо
92. Кузница транспортного отдела
93. Умывальная и уборная при фабрике-кухне
94. Служебное помещение при фабрике-кухне
95. Здание УКС-а и Р. У.

Бе-200 на фестивале «Teknofest» в Турции



Созданный в ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» (в составе ПАО «ОАК») многоцелевой самолет-амфибия Бе-200ЧС (№21512, «Константин Бабич») принял участие в проходящем в Стамбуле (Турция) с 17-го по 22 сентября в аэропорту имени Ататюрка фестивале авиации, космоса и технологий «ТЕКНОФЕСТ-2019».

Самолет демонстрировался специалистам и посетителям фестиваля как на статической стоянке, так и в воздухе. В ходе показательных полетов были продемонстрированы маневренные возможности самолета и выполнялись сбросы воды на очаг условного пожара.

В рамках деловой программы ТЕКНОФЕСТ-2019 прошли встречи представителей ТАНТК с руководителями профильных ведомств Турецкой Республики и представителями зарубежных компаний.



Ранее Бе-200 был представлен Президенту Турции Реджепу Тайипу Эрдогану в ходе 14-го Международного авиационно-космического салона «МАКС-2019». В ходе своего визита на ТАНТК с амфибией ознакомился министр сельского и лесного хозяйства Республики Турция Пакдемирли Бекир.

Как отметил Руководитель Дивизиона транспортной авиации — Генеральный директор ПАО «Ил» (управляющей компании ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева») Юрий Владимирович Грудинин, «сейчас в Турции мы проводим переговоры как с правительственными организа-

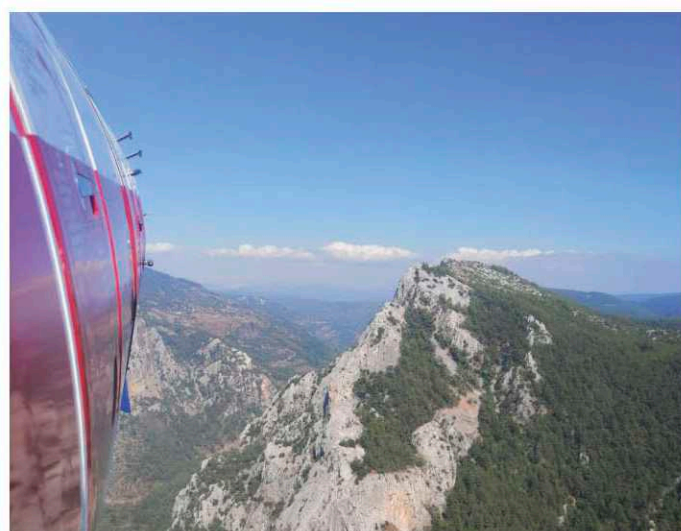


циями, так и с частными компаниями, которые заинтересованы в развитии гидроавиации. По итогам консультаций будут определяться ключевые характеристики облика самолета, который интересен турецкой стороне. Мы рассчитываем на участие в тендере по поставкам этих самолетов на территорию Турции».



Он также рассказал, что турецкую сторону интересуют не только возможности Бе-200 как самолета для пожаротушения, но и другие модификации. Самолет также предназначен для оказания экстренной помощи в районах чрезвычайных бедствий, поиска и спасения на воде, санитарных и грузовых перевозок, мониторинга окружающей среды. Также рассматривается возможность создания версии для пассажирских перевозок.

Самолет-амфибия Бе-200 показал свои возможности в Турции



Российский многоцелевой самолет-амфибия Бе-200 выполнил комплекс демонстрационных полетов в Турции. Демонстрационные полеты проходили под пристальным контролем специалистов министерства сельского и лесного хозяйства Республики Турция, в том числе и находившихся на борту амфибии.

В ходе полетов турецкой стороне были продемонстрированы маневренные и эксплуатационные возможности самолета, неоднократно выполнялись заборы и сбросы воды. По их итогам самолет-амфибия Бе-200 заслужил самые высокие оценки турецких специалистов, ведь многоцелевой самолет-амфибия Бе-200 является лучшим в своем классе по эффективности тушения пожаров за счет скорости, большой грузоподъемности и способности осуществлять забор воды из труднодоступных водоемов в горной местности, что немаловажно для турецких заказчиков. Бе-200 может использоваться для пожаротушения, оказания экстренной помощи в районах чрезвычайных бедствий, поиска и спасения на воде, санитарных и грузовых перевозок, а также мониторинга окружающей среды.

«Сокол» взлетел на вершину!

В соответствии с утверждёнными планами работ туристического клуба «Сокол» состоялось восхождение на одну из самых высоких вершин Северного Кавказа – гору Казбек. Это давно потухший вулкан, самый высокий восточный пик Кавказа. Его высота составляет более 5000 метров, что сопоставимо с горой Эльбрус. В переводе с грузинского языка это название означает «Ледяная вершина». В программе похода были ночевки на термальных радоновых источниках (2 300 м), 3 500 м и перевале ОЖД (4 200 м), а главное – высота вершины 5 034 м взята! Вечерами участники восхождения валились с ног. Но чистейший воздух, дружная компания и захватывающие виды горных вершин творят чудеса и прибавляют сил. В горы хочется возвращаться снова и снова.

На 2020 год туристический клуб «Сокол» готовит план походов как для начинающих туристов, так и сложные категорийные походы. Для этого в помещении механического колледжа по пятницам продолжаются тренировки по туризму, на которые приглашаются все желающие сотрудники ТАНТК.



Абрау-2019

С 6 по 8 сентября в Краснодарском крае прошёл VI международный проплыв через озеро Абрау-Дюрсо. Соревнования состояли из личного первенства и эстафеты. От нашего предприятия выступала команда в эстафете 2,6 км. В тяжёлой борьбе наши девушки Ражновская Евгения и Кузьменкова Лариса заняли II место. Всего в соревнованиях приняло участие 240 человек.



Забег по каменной лестнице



Сотрудники нашего предприятия приняли участие в городском спортивном мероприятии «188 ступеней к Олимпу у Солнечных часов», приуроченном к 321-й годовщине основания города. Такой забег стал уже традицией и проводится в 20 раз.

Вот уже второй год подряд сотрудники ПАО «ТАНТК имени Г. М. Бериева» принимают участие в двух дисциплинах: элитные забеги для мужчин и женщин (полный лестничный подъём) и эстафета (мужчина + девушка). Соревнуясь с именитыми спортсменами города, наши ребята гордо несут звание «Бериевцев», с каждым годом улучшая свои результаты и поднимаясь всё выше в итоговом протоколе.

Объявление

ТАНТКОВСКИЙ КЛУБ СТЕПЕВЫХ МОДЕЛИЗМОВ,
МАГАЗИН "Мир Модели" (пл. Восстанию 5-6),
Профессиональный комитет ТАНТК
им. Г. М. Бериева

**ВЫСТАВКА-КОНКУРС
СТЕНДОВЫХ МОДЕЛЕЙ**

24 ОКТЯБРЯ
4 НОЯБРЯ

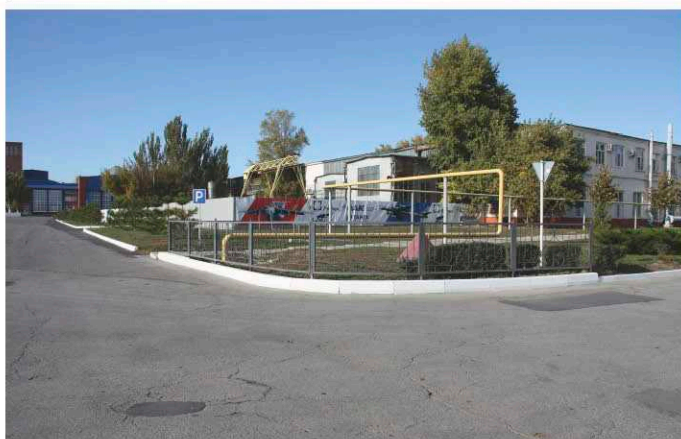
МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:
г. Таганрог, ул. Солыды 10 (СКЦ "Привольский")

ВРЕМЯ РАБОТЫ:
Пятница - Пятница с 10 до 17
Суббота - Воскресенье с 10 до 15

ВХОД СВОБОДНЫЙ

СПОНСОРЫ МЕРОПРИЯТИЯ:
Zvezda, ICA, Begemot, COLIBRI, ARMA, TM

Было/Стало



← Было

Продолжается благоустройство территории предприятия

← Стало

Редактор: А.А. Марченко.
Макет и оформление: С.А. Бессарабов.
Фотографы: фото-видео лаборатория ТАНТК
Редколлегия: А.И. Сальников, А.Н. Заблотский,
С.А. Бессарабов.
Корректор: Э. В. Кулько.
Телефон редакции: 89-82