



# Альбатрос

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



Официальный раздел



## Подведены итоги конкурса инженерных работ студентов и молодых специалистов ОАК «Будущее авиации». 2 место занял наш сотрудник Можайцев Виталий!

Конкурс инженерных работ студентов и молодых специалистов «Будущее авиации», организованный ОАК, на этот раз проходил в онлайн-режиме. В конкурсе приняло участие порядка двух тысяч человек, которые в индивидуальном и командном формате представили 140 проектов. Итоги оказались приятными для ТАНТК!

Первое место занял проект «Внедрение дополненной реальности в авиастроение», разработанный Валерием Тимохиным, Валентиной Никитиной и Романом Злата. «Серебро» досталось проекту сотрудника нашего предприятия Виталия Можайцева – «Моделирование воздействия высокоинтенсивных электромагнитных полей». Замкнул тройку победителей проект «Исследование применимости системы встроенного контроля к перспективным изделиям», представленный Алексеем Гуляевым и Антоном Мишачёвым.



Можайцев Виталий Павлович – ведущий инженер-конструктор сектора ЭМС, МЗ и ВИЭМП ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева».

Немного о проекте.

В проекте рассмотрены методические основы воздействия и устойчивости к HIRF, проанализированы существующие САПР и разработаны электродинамические модели критических систем.

Целью проекта является оценка возможности перехода к «виртуальным» испытаниям воздействия HIRF на воздушное судно.

Результаты позволят выделить наиболее опасные источники и зоны возбуждения электромагнитных помех для последующего детального анализа, уменьшить сроки и стоимости проведения испытаний, перейти к виртуальной сертификации. Аналогов моделирования воздействия HIRF с целью проведения виртуальной сертификации в Российской Федерации не имеется.

В рамках конкурса студенты и молодые специалисты подавали свои разработки по

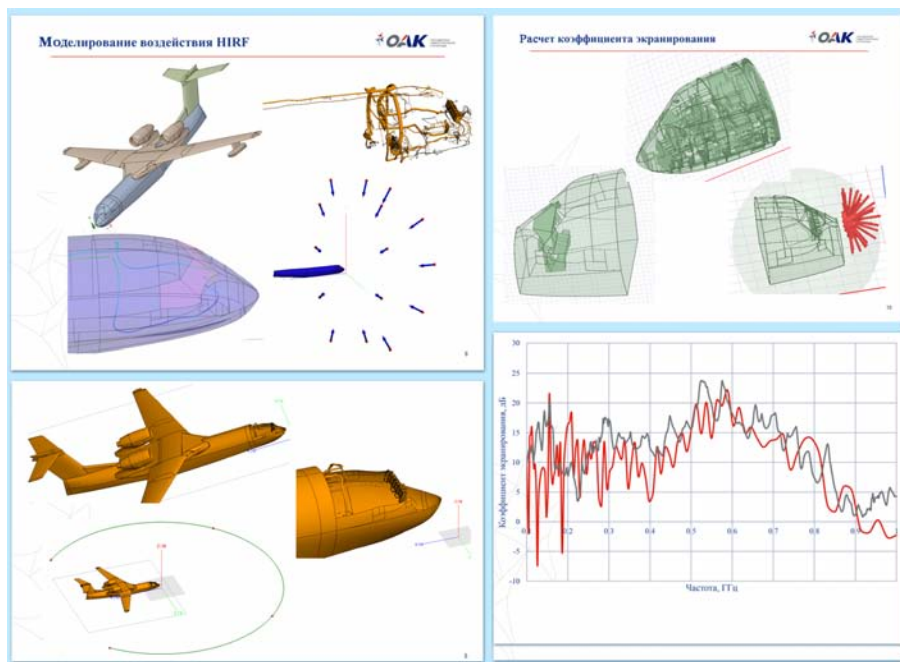
следующим направлениям: цифровые технологии; самодиагностирующиеся конструкции и системы; послепродажное обслуживание; электрический самолет; новые авиационные материалы и покрытия; производственные технологии; лазерные и электромагнитные технологии; развитие региональных авиалиний и малой авиации; безопасность полетов; новые концепции воздушных судов.

Призами для победителей конкурса являются денежные вознаграждения. Размер призового фонда в этом году составил 750 000 рублей. Кроме того, лучшие проекты будут реализованы при поддержке предприятий корпорации, а результаты представленных исследований и разработок будут использованы в создании авиационной техники.

Все проекты, прошедшие в финал, будут направлены на рассмотрение на научно-технических советах ОАК для дальнейшей проработки и внедрения. Молодые сотрудники предприятий ОАК, вышедшие в заключительный этап конкурса, будут зачислены в перспективный кадровый резерв корпорации.

Конкурс «Будущее авиации» ОАК проводит ежегодно.

Мы поздравляем Виталия Павловича с замечательным достижением! Желаем дальнейших успехов!



## Ту-95МС – наш ответ США

Запланированное в 70-х годах прошлого века, переоборудование части парка американских стратегических бомбардировщиков В-52 под носители крылатых ракет большой дальности воздушного базирования типа AGM-86 и работы по программе авиационно-ракетного комплекса на базе самолета-носителя В-1 вынудили советское военнополитическое руководство, в порядке симметричного ответа, приступить к коренной модернизации парка дальней авиации.

В начале 1970-х гг. в СССР началась разработка нового оружия – малогабаритных стратегических авиационных крылатых ракет Х-55. В качестве их носителя был предложен модернизированный вариант Ту-142М, получивший обозначение Ту-142МС. Эта машина рассматривалась в качестве альтернативы более сложному и дорогостоящему многорежимному бомбардировщику Ту-160, но в дальнейшем было решено продолжать работы по обеим программам параллельно.

В качестве первоначального варианта самолета-носителя крылатых ракет большой дальности типа Х-55 в ОКБ Туполева рассматривалось техническое предложение модификации серийного дальнего противолодочного самолета Ту-142М в стратегический самолет-ракетоносец Ту-142МС.

В июле 1977 г. туполевской «фирме» было поручено модернизировать выпускаемый серийно на Таганрогском механическом заводе им. Димитрова, самолет Ту-142М в самолет-носитель крылатых ракет Ту-95МС. Первый опытный самолет Ту-95МС также строился в Таганроге по документации, подготовленной туполевским ОКБ. Для переделки был взят Ту-142М №42105. Переоборудование началось во втором квартале 1978 г. и закончилось в сентябре 1979 г. В ходе переделки была установлена новая носовая часть фюзеляжа с новой кабиной экипажа и радиолокационной станцией, входящей в прицельно-навигационный комплекс, при этом общая длина фюзеляжа была уменьшена. В грузоотсеке была размещена пусковая установка МКУ-6-5. Изменился и обновился состав бортового оборудования, внедрена новая система связи и новый комплекс радиоэлектронного противодействия. Были установлены двигатели новой модификации НК-12МП с улучшенными характеристиками и новым приводом под более мощные генераторы переменного тока. Экипаж был уменьшен до семи человек и теперь он состоял из командира корабля, помощника командира корабля, штурмана, второго штурмана, бортинженера, оператора бортовых систем связи и командира огневых установок.

Первый полет опытный Ту-95МС совершил в сентябре 1979 г. в Таганроге. После большого объема испытаний и доводок, проведенных менее чем за два года, Ту-95МС был запущен в серийное производство на ТМЗ им. Димитрова.

3 сентября 1981 г. с первого серийного Ту-95МС был произведен первый удачный зачетный пуск ракеты, а 23 октября 1981 г. Ту-95МС № 02 был передан ВВС. 17 декабря 1982 г. первые два серийных Ту-95МС перелетели из Таганрога в строевой полк в Семипалатинске. Началась войсковая эксплуатация комплекса. В начале 1983 г., после выпуска первой партии Ту-95МС, его серийное производство было освоено на авиационном заводе в Куйбышеве и производство Ту-95МС в Таганроге было прекращено.



В настоящее время самолеты Ту-95МС являются основной ударной силой Дальней авиации ВКС России. В свою очередь капитальный ремонт и модернизация Ту-95МС, остается важной составляющей деятельности нашего комплекса.

В августе 2020 г., в Таганроге начались летные испытания первого глубоко модернизированного стратегического ракетоносца Ту-95МСМ. В рамках глубокой модернизации на Ту-95МСМ установлены новая система управления вооружением, современное пилотажно-навигационное оборудование, более совершенный бортовой комплекс связи, заменена бортовая радиолокационная станция. Кроме того, на самолете применены усовершенствованные турбовинтовые двигатели НК-12МПП с соосными воздушными винтами АВ-60Т.

После завершения испытаний первого Ту-95МСМ аналогичным образом будут доработаны другие стратегические ракетоносцы Ту-95МС, состоящие на вооружении дальней авиации ВКС России.



## Памяти Боева Валентина Владимировича

12 декабря 2020 г. ушел из жизни бывший Генеральный директор ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» – Боев Валентин Владимирович.



Боев Валентин Владимирович родился 27 октября 1936 г. в селе Волченки, Мордовского района, Тамбовской области. В 1944 г. пошел в школу. В 1946 г. переехал в Таганрог, где продолжил учебу. В 1954 г., после окончания в Таганроге 10 классов, переехал в Ростов-на-Дону, где временно работал на стройке и учился на вечернем отделении института. В ноябре 1955 г. был призван в ряды Советской Армии. В 1958 г., после демобилизации, перешел учиться на второй курс вечернего отделения Таганрогского радиотехнического института им. В.Д. Калмыкова и поступил работать на Механический завод им. Димитрова, где работал монтером связи, аккумуляторщиком. С ноября 1961 г. перешел работать на Таганрогский машиностроительный завод (ныне ТАНТК им. Г.М. Бериева), где работал старшим техник-конструктором, затем инженером конструктором. В июне 1963 г. окончил Таганрогский радиотехнический институт по специальности «Автоматика и телемеханика», получив квалификацию инженер-электрик. В 1966 году вступил в члены КПСС.

Свою трудовую деятельность В.В. Боев успешно сочетал с общественной, являясь членом внештатного отдела обкома профсоюза, членом методического совета парткома, входил в состав экспертной комиссии по рассмотрению рацпредложений.

С ноября 1969 по июль 1974 гг. В.В. Боев избирался освобожденным заместителем председателя профсоюзного комитета Таганрогского машиностроительного завода. 18 июля 1974 года принят в КБ-3 начальником лабораторного отдела.

В.В. Боев внес значительный вклад в своевременное и качественное проведение отработок самолета ретранслятора Ту-142МР на завершающем этапе испытаний. Принимал участие в работах по повышению эффективности самолетов-амфибий Бе-12 и его модификаций. Также ему была поручена координация работ при проведении натурных отработок самолетов РЛДН А-50.

В апреле 1983 г. назначен заместителем главного конструктора. В июне 1990 г. стал первым заместителем главного конструктора – начальника комплекса.

С октября 1994 г. – первый заместитель Генерального директора ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева».

Принимал активное участие в создании авиационных комплексов Ту-142МР и А-50, самолетов-амфибий А-40, Бе-103, Бе-200. При этом сумел обеспечить надежную и устойчивую работу предприятия в тяжелейших экономических условиях, сложившихся в стране в период после развала СССР.

При его непосредственном участии решались

вопросы финансирования программ по строительству и испытаниям самолетов-амфибий Бе-103 и Бе-200. Заключались договора со смежниками и подрядчиками, предприятиями – изготовителями серийных самолетов-амфибий. Он налаживал технические и экономические связи с иностранными фирмами для привлечения их капитала с целью ускорения создания новых самолетов Бе-200 и Бе-103, оснащения опытного и серийного производства современным зарубежным оборудованием и новейшими технологиями.

При его непосредственном участии последовательно решались вопросы улучшения материального положения и бытовых условий труда и отдыха работников комплекса. Регулярно проводилась индексация заработной платы сотрудников, полностью реконструирована база отдыха на побережье Черного моря в городе Геленджике, создан современный комбинат питания, построен бизнес-центр и помещения представительств иностранных фирм, работающих по контрактам с ТАНТК.

15 ноября 2002 г. Совет директоров ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» единогласно проголосовал за назначение Валентина Владимировича Боева Генеральным директором ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева».



1 октября 2003 г. его полномочия были досрочно прекращены он освобожден от занимаемой должности Генерального директора.

Валентин Владимирович на всех постах проявил себя грамотным, опытным работником, обладающим хорошими организаторскими способностями, глубокими знаниями экономики производства и психологии людей.

Имел богатый опыт работы с людьми, настойчивость в достижении намеченной цели, выдержку, доброжелательность, сумел обеспечить надежную и устойчивую работу предприятия.

Принципиальный, требовательный к себе и к подчиненным он пользовался заслуженным авторитетом в коллективе.

*Редактор: А.А. Марченко.*

*Макет и оформление: Н.С. Махаринец.*

*Фотографы: фото-видео лаборатория ТАНТК*

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

*Телефон редакции: 89-82*