



Альбатрос

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



*ТАНТК - участник программы
создания орбитального корабля*



12 апреля - Всемирный день авиации и космонавтики

В начале 70-х гг., после выполнения лунной программы «Аполлон», Национальное управление по аэронавтике и исследованию космического пространства США (NASA) совместно с министерством обороны развернуло работы по созданию многоразовой транспортной космической системы (МТКС) «Спейс-Шаттл». Это потребовало принятия срочных мер с советской стороны по сохранению паритета с американцами. В феврале 1976 г. вышло Постановление о разработке отечественного аналога американской системы – МТКС «Энергия» – «Буран».

В состав системы входили ракета-носитель «Энергия» (изделие «11К25») и орбитальный корабль (ОК) «Буран». Главным разработчиком всей системы стало НПО «Энергия» (под руководством академика В.П. Грушко). Главным разработчиком «Бурана» (изделие «11Ф35») – НПО «Молния» (генеральный конструктор Г.Е. Лозинский).

ОК «Буран» стал логическим продолжением работ по созданию многоразовых воздушно-космических аппаратов, которые в нашей стране начались раньше чем в США – с начала 60-х гг. Он объединил в себе весь накопленный к этому времени опыт отечественной и мировой ракетно-космической и авиационной науки и техники.

Естественно, что решение такой сложнейшей задачи, а на карту, ко всему прочему, был поставлен и национальный престиж, потребовал максимального использования всех сил и ресурсов страны. Поэтому в создании МТКС участвовали десятки предприятий и организаций различных министерств и ведомств, в том числе ранее никогда не работавших «на космос».

Таганрогскому машиностроительному заводу (ТМЗ) предложили на выбор заняться либо созданием малоразмерной модели «Бурана» для отработки его аэродинамики и теплозащиты в реальных условиях космического полета, либо разработкой киля орбитального

корабля. Взвесив все за и против, Главный конструктор А.К. Константинов сделал выбор в пользу киля.

Для ОКБ это была новая, очень сложная (площадь киля составляла 40 м², рабочая температура конструкции свыше 130°С) и достаточно специфическая работа. Разработка конструкторских документов велась согласно нормативно-технической документации для ракетно-космической техники РК-75, которой раньше, естественно, не пользовались. Да и требования к изготовлению космических аппаратов были намного жестче, чем при создании авиационной техники.

Тем не менее, с 1977 по 1982 г. в ОКБ (п/я В2141) были выпущены рабочие чертежи на киль и переданы на предприятие изготовитель – Смоленский авиационный завод. Ответственным за разработку технической документации по килу был заместитель Главного конструктора А.Н. Степанов.

В 1980 г. опытному производству ТМЗ было поручено изготовление модулей двигательной установки для самолета-аналога «Бурана», «агрегатов 812», а в 1983 г. – «агрегатов 811» и «агрегатов 813». Ответственным за работы по этой теме был заместитель Главного конструктора В.Д. Заремба.

Кроме того, опытным производством было изготовлено большое количество различных деталей для ОК «Буран» и передано главному исполнителю работ – ЭМЗ им. В.М. Мясищева.

15 ноября 1988 г. орбитальный корабль «Буран» совершил свой первый успешный полет в космос в беспилотном варианте. Но последовавшие политические катаклизмы в стране и сокращение ассигнований привели сначала к приостановке, а затем и к закрытию программы «Энергия» – «Буран». По тем же причинам не воплотились в жизнь планы создания многоразового орбитального корабля специального назначения, к работам по которому, также планировалось привлечь ОКБ.

Прерванный полет «Альбатроса»

В конце 2017 г. в воздух поднялся китайский самолет-амфибия AG600, который многие поспешили окрестить «крупнейшим в мире» самолетом данного класса. Однако это не так. Пальму первенства здесь вот уже три с лишним десятилетия занимает наш самолет-амфибия А-40, который превосходит своего китайского соперника и по длине фюзеляжа, и по размаху крыла, и по взлетной массе. Не говоря уже о скорости полета и других характеристиках.

А началось все в 1972 г. когда конструкторы Таганрогского машиностроительного завода (ныне ТАНТК им. Г.М. Бериева) начали проработку облика перспективного противолодочного гидросамолета. Он должен был стать преемником самолета-амфибии Бе-12.



Однако в то время к гидроавиации в нашей стране было неоднозначное отношение. Если Военно-морской флот по-прежнему был заинтересован в новых самолетах-амфибиях, то в Министерстве авиационной промышленности сложилось мнение, что решение задач противолодочной борьбы и поисково-спасательных задач на море смогут взять на себя самолеты сухопутного базирования и вертолеты. Главный конструктор Г.М. Бериев и сменивший его А.К. Константинов не смирились с подобным положением, на всех уровнях доказывая

необходимость сохранения гидросамолетостроения в нашей стране.

Чтобы добиться выдачи задания на создание нового гидросамолета, А.К. Константинов поставил перед конструкторами сложнейшую задачу – создать проект морского самолета, по своим летно-техническим характеристикам не уступающего сухопутным аналогам. В ОКБ начались интенсивные работы над проектом нового противолодочного самолета-амфибии, получившего индекс А-40 и собственное имя «Альбатрос».

В апреле 1980 г. было подписано решение Военно-промышленной комиссии, а 12 мая 1982 г. появилось постановление правительства о создании самолета-амфибии А-40. Тут же полным ходом начались рабочее проектирование, изготовление макета и подготовка к строительству

прототипов. Постановлением предусматривалось построить на опытном производстве ОКБ при помощи серийного завода им. Димитрова две опытные летные машины и один экземпляр для статических испытаний. В общей сложности на разработку и изготовление первого прототипа амфибии ушло почти четыре с половиной года. Наконец, 9 сентября 1986 г. самолет выкатили из сборочного цеха и передали в руки специалистов летно-испытательного комплекса.

Основной задачей А-40 должно было стать ведение поиска, последующее слежение и

уничтожение подводных лодок противника. Кроме того, «Альбатрос» мог привлекаться к постановке минных заграждений и авиационных средств гидроакустического противодействия, к выполнению поисково-спасательных задач, ведению попутной радио- и радиотехнической разведки, а также к поражению различных надводных целей противника.



Вместе с тем, учитывая все-таки ограниченную потребность военных в подобных самолетах, в его конструкцию еще на этапе проектирования были заложены решения, позволявшие получить многоцелевую машину, пригодную для ведения поисково-спасательных работ, пассажирских и грузовых перевозок, а также тушения промышленных и лесных пожаров.

Первый раз в воздух с заводского аэродрома новый самолет-амфибию 8 декабря 1986 г. поднял экипаж в составе летчиков-испытателей Е.А. Лахмостова (командир корабля) и Б.И. Лисака (второй пилот), штурмана – Л.Ф. Кузнецова, радиста Л.В. Твердохлеба, бортингенера В.А. Чебанова и ведущего инженера по испытаниям Н.Н. Демонова.

Первый же полет А-40 с акватории Азовского моря состоялся 4 ноября 1987 г., тут-то о себе и дала знать серьезная проблема – продольная раскачка лодки на взлете и посадке.

Выяснение причин этого явления и способов борьбы с ним затянулись почти на три месяца. Решение пришло в виде установки дефлекторов в зареданной части днища лодки, и в мае 1988 г.

доработанный А-40 устойчиво глиссировал во всем диапазоне скоростей.

Чтобы на деле доказать, что А-40 неповторим по своим летным характеристикам, решено было выполнить на нем ряд рекордных полетов. 13 и 14 сентября 1989 г. на А-40 были установлены первые 14 мировых рекордов в классах гидросамолетов и самолетов-амфибий по достигнутой высоте полета

с грузом и без груза. Всего же на сегодняшний день на счету «Альбатроса» в общей сложности 148 мировых рекордов.

В августе 1989 г. А-40 был впервые показан на авиационном празднике в Тушино. В 1991 г. самолет впервые демонстрировали за рубежом, на 39-м Международном авиакосмическом салоне на аэродроме Ле-Бурже (представленный как спасатель А-42), где он стал одной из сенсаций, по общему мнению, «похитив» выставку. Иностранцам было чему удивляться, ведь за рубежом свыше 30 лет не видели столь огромных самолетов-амфибий. Затем последовали демонстрации на российском авиационно-космическом салоне МАКС, полеты в Австралию, Новую Зеландию и Сингапур.

Строительство серии планировалось на Таганрогском авиационном производственном объединении им. Г. Димитрова. Но, из-за прекращения финансирования строительство опытной серии самолетов А-40 так и не началось.

С 1994 г. в разработке находился патрульный и поисково-спасательный самолет-амфибия А-42ПЭ с увеличенной взлетной массой и новой силовой

установкой – двумя винтовентиляторными двигателями Д-27А. По заказу ВМФ России велась разработка нового патрульного самолета А-42 с современным комплексом бортового оборудования и двумя реактивными двигателями ПС-90А-42. Однако эти работы так и не вышли из проектной стадии.



*А-40 после рекордного полета 23 июля 1991 года.
Сердюков В. И., Бочаров А. В., Мазуров Е. В.,
Демьяновский В. П., Калужный Г. Г., Дикун Б. Г., Туляков В. В.*

В разные годы рассматривались варианты создания на базе А-40 гражданских модификаций. Самолет-амфибия для тушения лесных пожаров А-40П мог бы набирать на глиссировании до 25 т воды. Пассажирский вариант А-40 пассажироместимостью до 121 человека, предназначенный для эксплуатации на маршрутах средней протяженности. Эти модификации также остались только в проектах.

Единственной модификацией, работы по которой вышли из «бумажной» стадии, стал

поисково-спасательный вариант А-40. Этот вариант «Альбатроса» должен был заменить в строевых частях гидросамолеты Бе-12ПС.

Крутой поворот в судьбе этой машины произошел в апреле 1989 г. после гибели атомной подводной лодки Северного флота К-278. ТАНТК получил задачу в кратчайшие сроки разработать и построить поисково-спасательный самолет-амфибию А-42 для проведения спасательных операций в ближней и средней зонах морей и океанов, прилегающих к территории Советского Союза. Тем же заданием предусматривалось создание патрульного варианта – А-44.

Поисково-спасательный вариант А-42 отличался от противолодочного большими бортовыми люками в носовой и хвостовой части лодки, позволяющими спустить моторную лодку со спасателями и принять на борт пострадавших. Для оказания срочной медицинской помощи имелся специальный отсек с оборудованной операционной. Самолет мог принять на борт 53 человека.

Хотя выполнение этой задачи официально имело наивысший приоритет, работы по ее решению в связи с начинавшимся развалом промышленности, а затем и страны шли крайне тяжело. В конечном счете, изготовление опытного А-42 было приостановлено в 1993 г., при 80% готовности.

Летные испытания и демонстрационные полеты второго летного экземпляра А-40 (под



*А-40 («В2») за несколько мгновений до посадки. На борту номер 378, оставшийся с «Ле-Бурже-91».
«Геленджик-96», сентябрь 1996 г.*

обозначением А-42) продолжались вплоть до сентября 2008 г. Сейчас он находится на хранении на аэродроме ТАНТК. Там же в нелетном состоянии находится и первая опытная машина, летная карьера которой закончилась еще раньше.

Периодически появляются заявления различных официальных лиц о возможном заказе и принятии на вооружение Морской авиацией ВМФ России новых патрульных амфибий А-42. Однако следует при этом понимать, что речь в данном случае идет о фактически полном перепроектировании разработанного более 30 лет назад самолета, что в нынешних условиях весьма и весьма проблематично, прежде всего, по финансово-экономическим соображениям. Хотелось бы, конечно, снова увидеть «Альбатроса» в небе, но, к сожалению, придется смириться с тем, что история А-40, по всей видимости, подходит к своему логическому завершению и будущее обоих построенных «Альбатросов» видится только в качестве музейных экспонатов.

В настоящее время в распоряжении ПАО «ОАК» имеются воздушные суда, непригодные для эксплуатации по своему прямому назначению, которые располагаются на аэродромных комплексах предприятий группы ОАК.

Каждый экземпляр самолёта и вертолёта представляет определенную культурную и историческую ценность в истории развития авиационной России и может быть использован в качестве музейного экспоната.

Государственная корпорация «Ростех», придавая большое значение развитию военно-патриотических ценностей в нашей стране, предлагает рассмотреть вопрос безвозмездной передачи этих воздушных судов в собственность субъектов Российской Федерации согласно прилагаемому перечню.

Приложение: на 2 л. в 1 экз.

С уважением,

Индустриальный директор
Авиационного комплекса



А.Э.Сердюков

Регистр воздушных судов, непригодных для дальнейшей эксплуатации

№ №	Идентификационный номер	Исполнительный номер	Вид авиации	Условие списания воздушного судна
г.У. (ПАО «ОАК»)				
1	Самолет 2-МТ, бор. № 5901462	ОАО «МТ им. В.М. Мухоморова» Россия, Республика Татарстан, г. Казань, № 41221	экспериментальная	Испропан, не пригоден для дальнейшей эксплуатации
2	Самолет 3-МТ, бор. № 1392	ОАО «МТ им. В.М. Мухоморова» Россия, Московская область, г. Жуковский, предприятие Рязань	экспериментальная	Испропан, не пригоден для дальнейшей эксплуатации
3	ТУ-214, бор. № 64381	ПАО «Туполев» Россия, Республика Татарстан, г. Казань	Гражданская	Результативная, не эксплуатировалась
4	ТУ-214, бор. № 94901 им.2902	ПАО «Туполев» Россия, Московская область, г. Жуковский, предприятие Рязань	Экспериментальная	Испропан, не пригоден для дальнейшей эксплуатации
5	ТУ-154, бор. № 43033, заводской № 32АВ5	ПАО «Туполев» Россия, Московская область, г. Жуковский, предприятие Рязань	Экспериментальная	Испропан, не пригоден для дальнейшей эксплуатации
6	Самолет А-40 № 19	ПАО «ТАНТК им. Бериева» Россия, Республика Татарстан, г. Татлыбаш, ул. Авиаторов, 1	Экспериментальная	Испропан (списан безвозвратно)
7	Самолет СУ-27 СКМ	ПАО «Сухой» Россия, Московская область, г. Жуковский, предприятие Рязань	Экспериментальная	Испропан, не пригоден для дальнейшей эксплуатации
8	Самолет Як-40 № 47361	ПАО «Сухой» Россия, Московская область, г. Жуковский, предприятие Рязань	Экспериментальная	Испропан, не пригоден для дальнейшей эксплуатации
9	Самолет Су-26(81) № 791618020	ПАО «Сухой» Россия, Московская область, г. Жуковский, предприятие Рязань	Экспериментальная	Испропан, не пригоден для дальнейшей эксплуатации
10	МиГ-29М бор. № 3	АО ТСК «МТ» Россия, Астраханская обл., Ахтубинский р-н, Ахтубинск	Экспериментальная	Испропан, не пригоден для дальнейшей эксплуатации
11	МиГ-29К бор. № 2	АО ТСК «МТ» Россия, Московская область, г. Жуковский, предприятие Рязань	Экспериментальная	Испропан, не пригоден для дальнейшей эксплуатации

Письмо А.Э. Сердюкова главам регионов России.



Проект расположения самолетов ТАНТК А-40, Бе-32К, Бе-103 на памятной стоянке возле здания ОКБ.

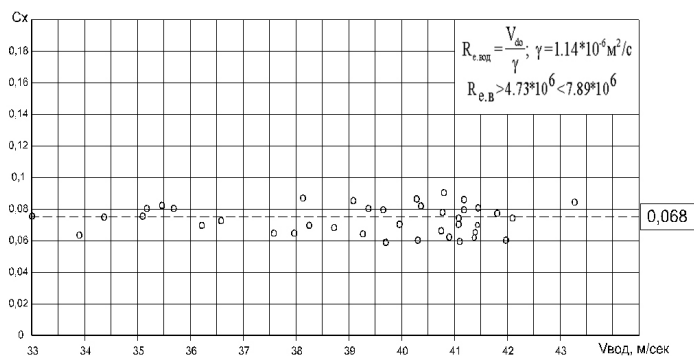
**Планируется к выпуску книга авторов
ПАО ТАНТК им. Г. М. Бериева:
«Система специального пожарного
оборудования самолета-амфибии Бе-200»**

На ТАНТК им. Г.М. Бериева специалисты: Ю.Г. Дурицын, Ю.Ф. Журавлёв, С.Н. Аргишев, Д.Ю. Дурицын и С.В. Жданько обобщили опыт создания систем специального пожарного оборудования и подготовили к изданию книгу.



В книге представлена система специального пожарного оборудования самолета-амфибии Бе-200 (ССПО), для набора воды на режимах глиссирования на водной поверхности и сброса ее, в основном, на лесной пожар. Обоснован выбор типа системы и основных элементов ее конструкции. Определены нагрузки на эти элементы. Освещены результаты ее испытаний.

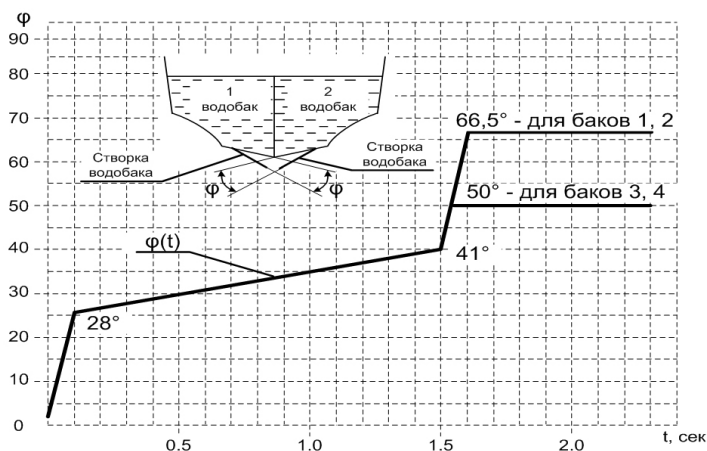
Представлен безразмерный коэффициент гидравлического сопротивления водопроводов ССПО, отсутствующий в технической литературе, определенный расчетами, с использованием экспериментальных данных самолёта-амфибии Бе-200, которые накопились за длительное время его эксплуатации с наборами воды. Результаты расчетов согласованы со старшим научным сотрудником НИМК ЦАГИ, д.т.н. Ю.Ф. Журавлёвым.



Безразмерный коэффициент сопротивления водопроводов $C_{хв}$ системы набора воды самолёта – амфибии Бе-200

Также в книге освещено осаждение воды на грунт после ее сброса. Распределение ее на грунте

после осаждения. Затронуты и проблемы моделирования этого процесса. Даны формулы, позволяющие определить оптимальную высоту сброса воды. Приведены «законы» открытия створок ёмкостей (баков) ССПО, для получения на грунте покрытия с заданной плотностью.



Зависимость угла открытия двух створок от времени, обеспечивающих концентрацию 0,8 л/м² на грунте

Приводится электрическая система управления и сигнализации в кабине экипажа, в процессе набора воды и ее сбросе. Перспективы улучшения ее работы.

В книге показано влияние отказов в работе элементов конструкции системы ССПО на безопасность самолета-амфибии Бе-200, в процессах набора воды. Влияние этих отказов на взлетную дистанцию на водной поверхности. Представлена методика набора воды, обеспечивающая возможность взлета самолета-амфибии Бе-200 с нее, в случае отказа в работе одного двигателя на режиме его глиссирования.

Рецензенты книги: Заместитель начальника «Научно-исследовательского Московского Комплекса ЦАГИ» по научной деятельности, к.т.н. В.П. Соколянский, главный специалист отделения перспективных проектов ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», к.т.н. С.С. Крееренко.

Книга предназначена для инженерно-технических специалистов, занимающихся разработкой систем набора воды для самолетов-амфибий, глиссирующих на водной поверхности. В скором времени её можно будет взять для изучения в технической библиотеке ОКБ. Руководству предприятия было бы неплохо поощрять издательскую деятельность ее сотрудников.

Сборная ТАНТК – победитель Чемпионата Таганрога по мини-футболу 2020 - 2021

27 марта 2021 года наши парни – сборная завода по футболу во ДС «Красный котельщик» сыграли в финале таганрогской лиги!

В серьезной борьбе за кубок чемпиона наши футболисты одержали победу. Матч окончился 3-3 в основное время, ТАНТК выиграл в серии пенальти (4-3).



Поздравляем! Желаем новых побед!

Сборная завода по плаванию успешно выступила на соревнованиях

В субботу, 13 марта, сборная завода по плаванию: Раздабара А.Т. (руководство комплексом, главный конструктор), Кузьменкова Лариса (Авиаметеостанция Таганрог, инженер-синоптик), Крутихин В.В. (КБ 3), Молчанова Т. (КБ 3), успешно выступила на соревнованиях.



Не обошлось и без медалей – Крутихин Вячеслав на дистанции 50 м занял 3 место в личном зачете.



Анонс спортивных мероприятий на май

Соревнования в рамках муниципального этапа Спартакиады Дона, посвящённой 76-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. и 90-летию Всероссийского комплекса «ГТО»:

- стритбол (мужской и женский);
- соревнования по лёгкой атлетике;
- традиционная легкоатлетическая эстафета, посвященная 76 годовщине Победы в ВОВ (дополнительно, по положению)
- финальные соревнования по футболу;
- перетягивание каната.

Соревнования комплекса:

- приём заявок и первая волна сдачи норм Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне»;
- Туриада в честь Дня победы (турклуб «Сокол»);
- Кубок ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» по мини-футболу;
- турнир по настольному теннису;
- стрельба из электронного оружия;
- дартс;
- шахматы.

Возможны изменения, следите за объявлениями.

Отчетно-выборная конференция первичной профсоюзной организации



Из числа сотрудников предприятия, состоящих на учете в первичной профсоюзной общественной организации «ТАНТК им. Г.М. Бериева», делегатами на конференцию были избраны 94 человека и 4 человека в соответствии с п. 20.4 Устава Профсоюза являлись делегатами по должности. Присутствовало на конференции 88 человек. Тем самым требование по необходимому кворуму было соблюдено.

На конференцию были приглашены:

- заместитель управляющего директора по экономике и финансам ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» Кабаргин Владимир Борисович;
- председатель ЮТПОО Профавиа Овчинников Виктор Васильевич;
- директор по персоналу ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» Марченко Анна Александровна.

Повестка дня была достаточно обширной и состояла из 15 вопросов:

1. Отчет профсоюзного комитета о работе за период с июня 2018г. по март 2021г.;
2. Отчет контрольно-ревизионной комиссии о работе за период с июня 2018г. по март 2021г.;
3. О прекращении полномочий всех ранее действовавших выборных коллегиальных и единоличных органов;
4. Об образовании новых выборных профсоюзных органов ППОО;
5. О выборах председателя ППОО;
6. О выборах профсоюзного комитета;
7. О выборах контрольно-ревизионной комиссии;
8. О выборах членов комиссии по трудовым спорам;

9. О выборах делегатов на отчетно-выборную профсоюзную конференцию ЮТПОО;

10. О выборах кандидатов в состав территориального комитета ЮТПОО Профавиа;

11. О выдвижении кандидатуры на должность председателя ЮТПОО Профавиа;

12. О выдвижении кандидатур на участие в работе VIII Съезда Профсоюза;

13. Об утверждении резерва на членов профсоюзного комитета, членов территориального комитета, членов контрольно-ревизионной комиссии, представителей в КТС;

14. О предоставлении прав конференции профсоюзному комитету ППОО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» в период между проведением конференций;

15. Разное.



Делегатам предложено было заслушать доклады председателя ППОО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» Руслана Сергеевича Стукань, а также члена контрольно-ревизионной комиссии Шебеды Татьяны Владимировны.

Редактор: А.А. Марченко.

Макет и оформление: Н.С. Махаринец.

Фотографы: фото-видео лаборатория ТАНТК

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

Телефон редакции: 89-82