



Альбатрос

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



Дорогие коллеги!

От имени Объединенной авиастроительной корпорации поздравляю вас с Днем Воздушного Флота России – в первую очередь всех, кто сегодня отмечает этот праздник как свой профессиональный: летчиков и бортпроводников, инженерно-технический и диспетчерский состав, работников авиационной инфраструктуры, а также всех тех, кто связан с авиацией.

Воздушный транспорт был и остается одним из главных средств сообщения для нашей необъятной Родины. В России есть немало труднодоступных мест, куда «только самолетом можно долететь». Потому авиация играет важнейшую роль в экономическом развитии страны, укреплении связей между регионами, решении многих социальных задач. Воздушный флот соединяет Россию со всем миром, играет ключевую роль в защите воздушных рубежей нашей страны.

Мы по праву гордимся нашими выдающимися авиаконструкторами и легендарными летчиками. Теперь очередь нашего поколения, чтя лучшие традиции российского Воздушного Флота, наращивать опыт и профессионализм, осваивать новую авиатехнику, четко и грамотно выполнять поставленные задачи.

Желаю вам интересных профессиональных целей, успехов, здоровья и благополучия!

Генеральный директор ПАО «ОАК»
Юрий Слюсарь

Уважаемые коллеги!

Поздравляю Вас с нашим профессиональным праздником – Днем Воздушного Флота России!

Авиация была, есть и будет одной из главных движущих сил отечественной научной мысли, а также надежной опорой в деле защиты рубежей нашего государства. Уже более столетия самолеты, созданные в Таганроге, покоряют небо, восхищают и удивляют. И сейчас все мы – инженеры и конструкторы, рабочие и техники, летчики-испытатели – создаем надежную и безопасную авиационную технику, которая помогает людям преодолевать расстояния и экономить время. Мы трудимся для того, чтобы человек мог летать!

Желаю всем Вам удачи, чистого неба над головой. Новых свершений в деле разработки, строительства боевых и гражданских авиационных комплексов. Здоровья и благополучия Вам и Вашим семьям. С праздником!

Управляющий директор
ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева»
Павел Павлов



«Российский самолет был арендован службой гражданской защиты на 120 часов на 4 месяца во время пожарного сезона, но за первый месяц пребывания в Греции Бе-200 налетал уже 100 часов.», – пишет сайт icidiseis.gr в статье, озаглавленной «Русские спасли Афины от огня!», о сильнейшем пожаре, начавшемся во вторник, 3 августа. Издание приводит многочисленные примеры участия российского самолета в тушении огня.

ИСТОЧНИК: РИА Новости.
Полный текст статьи, опублик. 04.08.2021 г.,
по ссылке: <https://ria.ru/20210804/afiny-1744404255.html>.

МАКС-2021

XV Международный авиационно-космический салон МАКС-2021 проходил в период с 20 по 25 июля 2021 года. ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» совместно с ПАО «Ил» (в составе ПАО «ОАК») приняло участие в «МАКС-2021» в рамках общей экспозиции Объединенной авиастроительной корпорации. На стенде была представлена информация по многоцелевому самолету-амфибии Бе-200.

На статической стоянке демонстрировался самолет-амфибия Бе-200ЧС (бортовой номер RF-32767, серийный номер 201), построенный в Таганроге и входящий в состав авиации МЧС РФ. Кроме того, на статической стоянке салона был представлен разработанный и модернизированный ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» самолет РЛДН А-50У «Сергей Атаянц», принадлежащий ВКС России.

В рамках деловой программы авиасалона, на конференции «Значение авиации в борьбе с лесными и техногенными пожарами: международный диалог», широкому кругу специалистов был представлен доклад о применении самолетов-амфибий Бе-200ЧС для пожаротушения за рубежом.



Самолеты, созданные в Таганроге, на параде на день ВМФ (Санкт-Петербург, 25 июля 2021 г.)



В Санкт-Петербурге 25 июля состоялся Главный военно-морской парад, приуроченный ко Дню ВМФ. В акваторию Невы вышли более 50 кораблей, а в небо над Северной столицей поднялись 48 вертолетов и самолетов. Во время воздушной части парада в небе над Северной столицей в числе самолетов и вертолетов морской авиации пролетели самолеты Бе-12, Ту-142.

Принимал парад президент, главнокомандующий ВС РФ Владимир Путин. Он сначала обошел на катере парадную линию боевых кораблей на Кронштадтском рейде, а затем отправился на Сенатскую площадь, где были установлены трибуны и гигантские экраны. Горожанам парад предложили смотреть по телевизору, на Сенатскую пустили только ограниченное число гостей, а подходы к набережным в центре закрыли.

Наслаждаемся замечательными фотографиями!



Бе-32К – дважды рожденный самолет

Уже более ста лет Таганрог связан с авиастроением, что задало совершенно новое направление в развитии города. По-настоящему, всерьез и навсегда, авиация пришла в Таганрог 105 лет назад, в 1916 г., когда 30 (17 по старому стилю) сентября была сделана запродажная запись о продаже участка городской выгонной земли в районе между Русско-Балтийским заводом и дачным местечком Карантин для устройства здесь аэропланного завода акционерного общества воздухоплавания «В.А. Лебедев и К».

За этот долгий срок в Таганроге было создано немало летательных аппаратов различного типа и назначения, но сегодня мы расскажем только об одном из них, доживающем свой век на стоянке заводского аэродрома – пассажирском самолете местных воздушных линий Бе-32К.

Прототип Бе-32К – самолет для местных воздушных линий Бе-30, поднялся в воздух ещё в далеком 1968 г. Однако эта удачная машина по далеким от авиастроения политическим мотивам не была запущена в серийное производство, но ее история на этом не закончилась. После долгого забвения Бе-30 смог «восстать из пепла», став основой для создания самолета МВЛ Бе-32К.

Спустя много лет, в начале 90-х годов в стране наступили новые времена, времена «конверсии» и на ТАНТК вспомнили о своем давным-давно построенном самолете, поскольку потребность в машинах такого класса имела, а парк эксплуатируемых в России чехословацких L-410 стал испытывать серьезные трудности в эксплуатации.

К этому времени на предприятии чудом сохранился один Бе-32, 17 лет простоявший под открытым небом на окраине заводского аэродрома. Именно эту машину опытной серии №01 «ОС», решили в 1992–1993 гг. восстановить, переоборудовать в административно-деловой самолет и затем провести наземные и летные испытания.

Когда Бе-32 поставили под ток, то на удивление все включалось и все работало. Убедившись, что оборудование в основном сохранилось, стали разбираться с состоянием конструкции планера. Оказалось, ее можно было восстановить без особого труда, сохранив прочность.

На самолете были установлены два двигателя ТВД-10Б с реверсивными винтами АВ-24АН. В центроплане поставили четыре мягких топливных бака. Радикально обновили радиоэлектронное оборудование. Кое-какие детали даже пришлось снимать с Бе-32 №05 «ОС» из экспозиции музея в Монино. К счастью сохранился полный комплект технической документации на опытные машины, что очень облегчило восстановление самолета.

Первый полет, продолжительностью 24 минуты, возрожденный Бе-32 выполнил 12 мая 1993 г. В отчете по испытаниям отмечалось, что основные летно-технические характеристики капитально отремонтированного Бе-32 практически соответствуют характеристикам, полученным на государственных испытаниях в 1971 г.

Первоначально постройку Бе-32 планировалось развернуть на Таганрогском авиационном заводе им. Г. Димитрова. Однако в связи с тяжелым

финансовым положением работы по серийному производству так и не начинали.

Бе-32 (с регистрацией RA-67205) с 5 по 23 июля 1993 г. демонстрировался на 40-м международном авиакосмическом салоне «Ле-Бурже 93». Вновь появившись спустя 24 года в Ле-Бурже, «новый, старый» Бе-32 вызвал к себе живой интерес, показав, что он не только не устарел, но может на равных соперничать с новейшими машинами своего класса.



В ноябре 1993 г. Бе-32 был представлен на авиасалоне Дубай-93. Однако по возвращении, при послеполетном осмотре самолета были обнаружены загнутоги и забоины на отдельных лопатках первой ступени компрессора левого двигателя. В результате двигатель пришлось снять с самолета и отправить для окончательной дефектации и ремонта изготовителю в Омск. Положение осложняло то, что ТВД-10Б уже сняли с производства и, поэтому заниматься ими никто особенно не хотел. Возникла реальная угроза прекращения работ по самолету, из-за отсутствия подходящего двигателя.

Тут как нельзя кстати пришлось предложение фирмы Pratt & Whitney об использовании на самолете двигателей канадской разработки. Оно было принято, а самолет Бе-32 (RA-67205) был переоборудован в вариант с двигателями РК6А-65В получил обозначение Бе-32К.

Новые двигатели обладали целым рядом преимуществ перед ТВД-10. Прежде всего, они имели высокий ресурс, большую мощность, более низкий расход топлива и меньшую шумность.

В перспективе, совместное предприятие Pratt & Whitney/Климов собиралось наладить выпуск двигателя РК6А-65В в России, получить на него сертификат, превратив, таким образом, его в российское изделие. Заинтересованные в рекламе своих двигателей канадцы в 1994 г. предоставили для установки на Бе-32К два двигателя РК6А-65В на льготных условиях.

На Бе-32К теперь были установлены два ТВД РК6А-65В фирмы Pratt & Whitney/Климов с четырехлопастными воздушными винтами производства американской фирмы Hartzel.

В воздух модернизированную машину поднял летчик-испытатель Г.Г. Калюжный, а уже через неделю Бе-32К (с той же регистрацией RA-67205) с успехом демонстрировался на «МАКС-95».

С 10 по 20 мая 1996 г. машина участвовала в Международном салоне авиационной техники ПА-96 в г. Берлине, затем в «МАКСе-97», а так же в Международных выставках по гидроавиации «Геленджик 96» и «Геленджик 98». Демонстрация возможностей Бе-32К в сравнении с самыми последними зарубежными машинами этого класса, показала, что самолет

стоит в ряду лучших самолетов МВЛ. Опытная эксплуатация Бе-32К подтвердила его высокие летно-технические и эксплуатационные характеристики.

Как и его предшественники, Бе-32К кроме основного пассажирского варианта, рассчитанного на перевозку 16 пассажиров, мог быть выполнен в различных модификациях, например в лесоохранном варианте, для выполнения экологического мониторинга и в качестве учебной машины. Кроме того, Бе-32К мог устанавливаться на лыжное или поплавковое шасси.

На основе Бе-32К был разработан проект патрульного самолета Бе-32ПВ (1994 г.), предназначенного для охраны государственной границы и несения патрульной службы в прилегающих к побережью морских районах, в том числе и в высоких широтах. От базового пассажирского Бе-32К он отличался наличием специального оборудования и возможностью подвески под крыло вооружения.

На базе Бе-32К, в 2001 г. был разработан проект нового самолета с отечественными двигателями ВК-1500 получившего обозначение Бе-132МК. Он предназначался для перевозки 26 пассажиров в герметичной кабине на региональных маршрутах днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях. Однако этот проект так и не был реализован в металле.

Вот такая история самолета фактически рожденного дважды, и сейчас вполне достойного того, чтобы восстановленным в первоначальный вариант Бе-32 с двигателями ТВД-10 и оригинальной окраске «Аэрофлота», занять место памятником рядом с амфибией Бе-12.

Профессиональный комитет



17 июля в г. Ростов-на-Дону с целью создания спортивной коммуникационной площадки среди работающей молодежи юга состоялся турнир по пейнтболу.

Данное мероприятие было организовано МОО «Работающая молодежь Юга».

Активное участие в турнире приняли наши молодые сотрудники. В ходе турнира участникам удалось не только пострелять, но и познакомиться с представителями работающей молодежи Ростовской области.

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