



# Альбатрос

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



Официальный раздел

## Комплексу обеспечена сбалансированная загрузка до 2026 года

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Валентина Матвиенко в рамках своего рабочего визита в Ростовскую область посетила 10 сентября Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М. Бериева.



Напомним, что год назад она также инспектировала наш комплекс и провела рабочее совещание, на котором подробно обсуждался вопрос обеспечения предприятия заказами, а коллектив соответственно работой. Также, этот вопрос работники комплекса задавали несколько дней назад губернатору Ростовской области Василию Голубеву во время проведения прямого эфира.

В ходе нынешней рабочей встречи генеральный директор ПАО «ОАК» Юрий Слюсарь рассказал Валентине Матвиенко и Василию Голубеву о загрузке предприятия и реализации поручений, данных по итогам совещания под председательством председателя Совета Федерации в прошлом году.

Тогда подробно обсуждалась необходимость обеспечения завода новыми заказами на поставку Бе-200 в интересах российских силовых ведомств, в первую очередь МЧС России. Кроме того, обсуждались планы по созданию специальной эскадрильи российских самолетов-амфибий, которая сможет использоваться для оказания помощи в борьбе с лесными пожарами на территории России, а также в рамках гуманитарных миссий по всему миру.



Как сообщил Юрий Слюсарь, сейчас на ТАНТК строятся два самолета-амфибии Бе-200ЧС для пополнения авиационного парка МЧС России. Кроме

того, началось изготовление еще двух машин в рамках проекта создания будущей специальной эскадрильи, которые должны быть сданы в 2023 году. Планируется, что к 2026 году эскадрилья будет состоять из десяти самолетов Бе-200ЧС. В целом, уже сверстанные производственные планы обеспечивают сбалансированную загрузку ТАНТК до 2026 года. Кроме того, в ближайшие годы дополнительную загрузку предприятию могут дать экспортные заказы для ряда стран на самолеты-амфибии.



Кроме того, состоялось рабочее совещание под руководством заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олега Бочарова по вопросам выполнения гособоронзаказа и перспектив производственной загрузки предприятия. В совещании приняли участие заместитель генерального директора ГК «Ростех» Александр Назаров, генеральный директор ПАО «ОАК» Юрий Слюсарь, управляющий директор ПАО «Ил» Сергей Ярковой, управляющий директор ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» Павел Павлов и другие руководители.



## Бе-200ЧС успешно завершил свою работу в Греции

35 вылетов на пожаротушение, сбросив на очаги возгораний около 400 тонн воды, в том числе, помогая бороться с огнем, непосредственно в районе столицы Греции – Афин.

Представители греческой стороны высоко оценили эффективность применения нашего самолета в различных

условиях, в том числе в труднодоступной и горной местности. Этот результат достигнут, прежде всего, благодаря высокому профессионализму и самоотверженной работе летно-технического состава ТАНТК им Г.М. Бериева участвовавшего в греческой командировке.



Особо следует отметить технический экипаж, инженеров и техников, на плечи которых легла основная ноша по поддержанию нашего самолета-амфибии всегда в исправном, готовом к немедленной работе состоянии. Именно их труд, зачастую, труд тяжелый и лежит в основе успешной работы Бе-200 в небе Греции.



Использование Бе-200ЧС для тушения пожаров за границей, безусловно, способствует его продвижению на международный рынок авиационной техники. В настоящее время ведется работа по заключению контракта на поставку пяти самолетов-амфибий Бе-200 в Турецкую республику, кроме того, о своем желании приобрести четыре самолета-амфибии Бе-200ЧС заявило министерство национальной обороны Алжира.



## Авиастроению в Таганроге уже 105 лет!

В начале прошедшего XX-го века в жизнь человечества стремительно ворвалось новое направление развития техники – авиация. Тогда же, в начале века породился с авиацией южный русский город Таганрог, став со временем одним из центров авиационной промышленности и науки нашего Отечества.

Все началось в 1916 г., когда 30 сентября (по новому стилю), 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. Лебедеви К.».

Основатель завода Владимир Александрович Лебедев, был незаурядным человеком, одним из пионеров авиации в России. Занявшись в 1912 г. предпринимательской деятельностью, он в короткий срок сумел создать солидную авиационную фирму, которая к 1917 г. построила пять авиационных заводов в Петрограде, Ярославле, Рыбинске, Пензе и Таганроге.

Новый самолетостроительный завод первоначально предназначался специально для постройки сухопутных самолетов, но в перспективе планировалось заняться и гидросамолетостроением.

Были заключены крупные контракты с Главным Управлением Кораблестроения на постройку самолетов «Лебедь XII» и копированию трофейных немецких самолетов. Пока же во вновь возведенных и еще не полностью оснащенных заводских корпусах идет сборка французских самолетов «Вуазен Л», английских «Сопвичей». Сборку производили из уже готовых частей, узлов и агрегатов, покупаемых за границей или доставлявшихся сюда с других заводов фирмы. К октябрю 1917 года на заводе в производстве было занято свыше 300 рабочих.



До 1922 г. завод почти не работал – последствия Гражданской войны, разруха в стране. Велся ремонт самолетов Красного Воздушного Флота и сборка из имевшегося задела импортных агрегатов – самолетов ДН.9.

В 1922 г. на заводе начинаются работы по серийному строительству самолета-разведчика Поликарпова Р-1. Строили его на двух крупнейших авиазаводах страны – таганрогском ГАЗ № 10 «Лебедь» и московском ГАЗ № 1 имени Авиахима. В Таганроге Р-1 серийно строился до 1932 г. Параллельно с ним в 1926 году было начато строительство поплавкового варианта Р-1 – МР-1. Этот самолет строился до 1929 г. Всего на таганрогском заводе было построено свыше 1600 самолетов Р-1 и МР-1.

С 1925 года здесь быстрыми темпами идет строительство новых производственных корпусов, началось строительство гидробазы, производство оснащается новыми станками, машинами, оборудованием, инструментом. До 1935 г. таганрогские авиастроители строят как сухопутные, так и морские машины. Были годы, когда на заводе одновременно серийно строили шесть типов различных самолетов.

После завершения строительства гидробазы на заводе строятся или проходят летные испытания целый ряд морских самолетов, в том числе МР-3, РОМ-1, РОМ-2, ТОМ, МУ-2, МР-5 и другие. Здесь же устанавливался на поплавки и проходил летные испытания самолет-дублер АНТ-4 «Страна Советов» перед его выдающимся перелетом в США.



В начале 30-х годов в Таганроге ставился на поплавки типа «Ж» (скопированные с поплавка английской фирмы «Шорт») бомбардировщик Туполева ТБ-1, серийно строился пассажирский самолет А.Н. Туполева АНТ-9, самолет-разведчик Р-5 Н.Н. Поликарпова, многоцелевой самолет Туполева Р-6 и его поплавковый вариант МР-6.

Однако в те годы советские авиаконструкторы еще не создали хороший гидросамолет, который можно было бы строить крупной серией. А нужда в нем была велика. Это побуждает руководство Авиатреста СССР закупить у итальянской фирмы «Савойя» лицензию на постройку гидросамолета S-62бис. Его строили всего два года, с 1932 по 1934 гг. Всего было построено 22 лицензионных машины и потом еще 29 самолетов под названием МБР-4, уже частично из отечественных материалов.



В 1932-1934 гг. таганрогские авиастроители во главе с новым Главным конструктором завода В.Б. Шавровым быстро осваивают и запускают в серийное производство первый отечественный гидросамолет-амфибию Ш-2. Этот небольшой деревянный полотораплан оказался очень технологичным и имел прекрасные для своего

класса летно-технические данные. За два года было построено 298 самолетов Ш-2 и они широко и успешно применялись в ГВФ, летных школах и аэроклубах как учебный самолет.

За период с 1928 по 1933 г. производственные площади предприятия выросли с 14 тысяч до 42 тысяч квадратных метров и практически полностью были обновлены производственные мощности завода. В октябре 1933 г. завод № 31 приступает к освоению серийного производства летающих лодок МБР-2.

1 октября 1934 г. в истории авиационного Таганрога начинается новый этап. Именно к этой дате, согласно приказу №44/260 по Главному управлению авиационной промышленности, необходимо было организовать в городе Таганроге, при авиационном заводе №31, Центральное конструкторское бюро морского самолетостроения. Этим же приказом молодой инженер Георгий Михайлович Бериев был назначен главным конструктором ЦКБ МС.



ЦКБ МС, ставший Таганрогским авиационным научно-техническим комплексом имени Г.М. Бериева, внес значительный вклад в науку и технику нашего Отечества, и в первую очередь – в развитие гидросамолетостроения.



Деятельность ЦКБ МС в Таганроге началась с запуска в серийное производство спроектированного Бериевым гидросамолета МБР-2 с двигателем М-17 (впервые взлетевшего в Севастополе 3 мая 1932 г.) и разработки двухместного корабельного катапультного разведчика – артиллерийского корректировщика КОР-1.

На серийных самолетах МБР-2 (ЦКБ МС-1) впоследствии установили более мощный двигатель М-34 и усовершенствовали оборудование кабин, улучшив

условия работы экипажа. Были разработаны и серийно строились различные варианты для перевозки грузов и пассажиров. В общей сложности было построено более 1300 гидросамолетов МБР-2 различных модификаций. С 1937 г. МБР-2 стал основным гидросамолетом советской морской авиации, его гражданские варианты (МП-1) широко использовались в народном хозяйстве, на одной такой машине летчицы Марина Раскова, Вера Ломако и Полина Осипенко установили шесть мировых рекордов. Хотя к началу Великой Отечественной войны самолет устарел, это была самая массовая летающая лодка на всех флотах. Во время войны самолет широко применялся в качестве ближнего разведчика, ночного и даже дневного бомбардировщика, противолодочного самолета. Летающие лодки использовались также для спасения экипажей сбитых самолетов, как артиллерийские корректировщики и транспортные.

В октябре 1935 г. поднялся в воздух самолет-амфибия МБР-5 (ЦКБ МС-2) спроектированный П.Д. Самсоновым, работавшим с момента образования ЦКБ МС заместителем Г.М. Бериева.

Параллельно с работами по совершенствованию МБР-2 велось проектирование КОР-1 и 4 сентября 1936 г. он поднялся в воздух. Была построена небольшая серия этих машин, которые в годы Великой Отечественной войны использовались как легкие штурмовики (в том числе, с суши, на колесном шасси).

В ЦКБ МС был спроектирован и построен морской дальний разведчик МДР-5 (ЦКБ МС-6), впервые взлетевший в мае 1938 г. Второй МДР-5 был построен в варианте амфибии. В серийное производство самолет не пошел по причине успешного завершения испытаний более удачного гидросамолета МДР-6 конструкции И.В. Четверикова.



В 1938 г. была предпринята попытка создать гидросамолет для замены МБР-2. Новый МБР-7 (ЦКБ МС-8) имел лучшую аэродинамику и более мощный двигатель. Летные испытания гидросамолета начались в апреле 1939 г. Однако из-за очень сильного крутящего момента, создаваемого винтом и высоких взлетной и посадочной скоростей, МБР-7 испытаний не выдержал и серийно не строился.

Неудачи с созданием отечественных тяжелых гидросамолетов заставили руководство страны закупить несколько лучших иностранных машин для сравнительных испытаний, а затем, приобрести лицензию на строительство одного из них. В итоге, у американской фирмы «Consolidated» была закуплена лицензия на постройку летающей лодки «модель 28-2».

Таганрогскому заводу №31. Специалистам ОКБ Г.М. Бериева пришлось решать сложную задачу по переработке конструкторской документации и рабочих

чертежей с переводом их в из дюймовой в метрическую систему и с учетом применения в конструкции отечественных материалов. Первая машина, названная у нас ГСТ («гидросамолет транспортный») была готова в мае 1938 г. Всего до окончания производства в 1940 г. выпустили 27 летающих лодок. Большая часть из них поступила в авиацию ВМФ, а некоторые, под наименованием МП-7, в Полярную авиацию и в управления ГВФ Сибири и Дальнего Востока.

В декабре 1938 г. успешно завершились испытания морского дальнего разведчика МДР-6 и в начале 1939 г. этот самолет был запущен в серию на таганрогском заводе №31. Всего до конца 1940 г. успели построить 17 самолетов.



С 1939 г. в ОКБ Г.М. Бериева началась работа над корабельным катапультным разведчиком КОР-2, предназначенным для вооружения кораблей создававшегося «Большого океанского флота». Эта машина впервые взлетела в октябре 1940 г. Учтя опыт создания и длительной доводки КОР-1, конструкторы создали неплохой самолет, который был запущен в серийное производство.



В 1940 г. на заводе в короткий срок было освоено строительство нового ближнего бомбардировщика П.О. Сухого ББ-1 (Су-2). Но, по решению правительства, таганрогский завод №31 стал готовиться к производству истребителей ЛаГГ-3. Поэтому, ОКБ Бериева и Четверикова были переведены на заводы №30 и №288 в поселке Савелово под Москвой.

В 1941 г. на завод прибыл новый Главный Конструктор В.П. Горбунов. Шла огромная работа по освоению нового самолета и уже 23 февраля 1941 г. в зимнее небо взлетел первый ЛаГГ-3 таганрогской сборки. В мае завод переходит на суточный план-график выпуска истребителей и к началу войны ежедневно с завода отправляли в строевые части до 6 истребителей.

Но фронт приближался к городу и 8 октября 1941 г. был получен приказ об эвакуации. Всего восемь суток получили таганрожцы на эту титаническую работу. Были демонтированы сотни единиц оборудования, станков, ступеней. Все это и задел истребителей, материалы грузилось в эшелоны и баржи и увозилось в глубокий тыл.



Всего за 1941-1944 гг. завод № 31 в Таганроге и потом после эвакуации в Тбилиси в общей сложности построил 2550 истребителей ЛаГГ-3. В Тбилиси в годы войны серийно строились также истребители Ла-5, Ла-5ФН и Як-3.

30 августа 1943 г. Таганрог был освобожден и уже 2 сентября начались восстановительные работы. В июле-августе фашисты уходя, взорвали основные цеха завода. Героическими усилиями тысяч авиастроителей завод, получивший №86, был в основном восстановлен к 1950 г. Но еще в годы войны и разрухи в оставшихся цехах шли ремонтные работы, а многие заводчане в составе фронтовых авиаремонтных бригад ремонтировали боевые самолеты.

После начала Великой Отечественной войны ОКБ Г.М. Бериева эвакуируется сначала в Омск, а затем в Красноярск. Там ОКБ помогало в короткие сроки наладить производство самолетов Бе-4 (КОР-2) на новом месте (всего выпущено около 44 машин).

Во время войны, откликаясь на требования фронта, в ОКБ создается несколько проектов боевых самолетов. Но все же приоритет отдавался перспективному проектированию морских самолетов, таких как разведчик открытого моря МДР-10. На основе этого проекта была разработана летающая лодка - дальний морской разведчик ЛЛ-143. Два экземпляра этой машины были заложены в тяжелейших условиях эвакуации на красноярском заводе №477 в 1944 г. Готовая летающая лодка была перевезена в Таганрог, куда в феврале 1946 г. вернулось и само ОКБ. 6 сентября 1945 г. состоялся первый полет ЛЛ-143.

Здесь же, в целях создания опытной базы морского самолетостроения, Постановлением СМ СССР от 21 июня 1946 г. конструкторское бюро было преобразовано в Государственный союзный опытный завод №49.

Осенью 1946 г. на заводе №86 было образовано ОКБ-86 НКВД СССР во главе Р.Л. Бартини. Почти все ведущие конструкторы, начальники бригад, как и Главный Конструктор и его заместители были на положении заключенных.

Именно этими людьми был спроектирован, и практически построен к началу 1948 г. уникальный самолет Т-117. Это был первый в нашей истории широкофюзеляжный сухопутный самолет. В нем нашли воплощение многие идеи, значительно опередившие

тогдашний уровень самолетостроения. Но самолет так и не был поднят в небо. Правда потом идеи, заложенные в этой машине, нашли свое воплощение во многих самолетах ОКБ О.К. Антонова, т.к. еще в 1948 г. все чертежи, шаблоны, техдокументация были переданы в Киев.

10 июня 1950 г. завод №86 был, наконец переведен в первую категорию серийных заводов. В серийное производство был запущен гидросамолет Бе-6. Он строился серийно с 1952 по 1957 гг. Всего было выпущено 123 экземпляра Бе-6.

Параллельно с Бе-6 в конструкторском бюро был разработан легкий связной самолет-амфибия Бе-8. Шестиместный самолет-амфибия совершил свой первый полет с воды 3 декабря 1947 г. Хотя амфибия в 1948 г. выдержала государственные испытания, но в серийное производство так и не пошла. Основное внимание в этот период уделялось созданию боевых машин.

С началом эры реактивной авиации на повестку дня встал вопрос о создании боевой реактивной летающей лодки. Уже в мае 1947 г. ОКБ Г.М. Бериева начало в инициативном порядке разработку реактивной лодки – морского разведчика Р-1.

Полученный при доводке Р-1 опыт позволил в кратчайший срок создать реактивный разведчик-торпедоносец Бе-10. Его первый полет состоялся 20 июня 1956 г. Он успешно прошел заводские и государственные испытания. Гидросамолет пошел в серию на таганрогском заводе №86, где с 1958 по 1961 гг. выпустили 27 серийных машин. На Бе-10 было установлено 12 мировых рекордов.

В 1956 г. в ОКБ Г.М. Бериева начались работы над новой турбовинтовой амфибией Бе-12 которая должна была заменить Бе-6 в строю морской авиации. В отличие от неё она должна была быть поисково-ударной машиной и оснащаться радиолокационной станцией, поисково-прицельной системой, магнитометром, нести радиогидроакустические буи а так же глубинные бомбы и противолодочные торпеды. 18 октября 1960 г. начались заводские летные испытания опытного самолета-амфибии Бе-12.



Самолет Бе-12 строился серийно на Таганрогском авиационном заводе №86 имени Георгия Димитрова с 1963 по 1973 г. В период с 1964 по 1981 гг. на Бе-12 установлено 42 мировых рекорда в своем классе. Всего было построено 142 машины всех модификаций.

Но Г.М. Бериев никогда не замыкался в рамках одной только гидроавиации. С наступлением эры ракетной техники и свертывания авиационных программ, КБ получило задание разработать самолет-снаряд для вооружения подводных лодок. Эту задачу специалисты

ОКБ решили успешно - был создан и в 1957 г. испытан самолет-снаряд (крылатая ракета) П-10.

В 1968 г. был создан самолет для местных воздушных линий Бе-30 (Бе-32), который по политическим мотивам не был запущен в серийное производство, но история машины на этом не закончилась. После долгого забвения, Бе-30 смог «восстать из пепла» став основой для создания самолета Бе-32К.

В том же 1968 г. Г.М. Бериев по состоянию здоровья вынужден был оставить пост Главного конструктора. Он был полон новых идей, но подвело сердце. В октябре 1968 г., по состоянию здоровья он переходит на работу в Москву. Главным конструктором стал – Алексей Кириллович Константинов.

С 1971 г. на серийном заводе начинается подготовка к производству нового самолета. Это был созданный в ОКБ А.Н. Туполева на базе морского разведчика базе Ту-95РЦ дальний противолодочный самолет Ту-142. Он был запущен в серийное производство на предприятии в 1973 г. и строился до 1994 г. в разных модификациях. Первый полет самолета Ту-142 с таганрогского аэродрома состоялся 25 июля 1975 г. Была построена также серия самолетов Ту-142 в экспортном варианте для ВМС Республики Индия.

Освоение этого самолета потребовало от коллектива завода значительных усилий. Были построены ряд новых производственных корпусов, значительно расширена гидробаза и построен корпус отработочного цеха, создана новая бетонная ВПП, благодаря которой сегодня заводской аэродром может принимать самолеты любого класса.



В 70-е - 80-е годы основное место в деятельности ОКБ также занимала сухопутная тематика. В этот период в серийное производство пошел самолет-ретранслятор Ту-142МР. Был создан самолет радиолокационного дозора и наведения А-50 с радиотехническим комплексом «Шмель».

Кроме того, в этот период ОКБ было поручено создание экспериментального самолета-амфибии вертикального взлета и посадки ВВА-14 по проекту Р.Л. Бартини. На предприятии был создан и испытан экспериментальный образец этой машины. В целом самолет-амфибия ВВА-14 стал великолепной школой для специалистов ОКБ.

В 1980 г. году, после многолетнего перерыва, вышло решение ВПК на разработку по инициативе главного конструктора и ответственного руководителя предприятия А.К. Константинова, реактивного самолета-амфибии А-40 «Альбатрос». В 1986 году А-40 совершил свой первый полет. Был начат его запуск в серийное производство.

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



На базе А-40 были разработаны поисково-спасательный, пожарный, пассажирский, грузо-пассажирский и грузовой варианты. Однако проведенный анализ показал, что потребность гражданских заказчиков в такой большой амфибии оказалась незначительной. Поэтому в 1989 г. А.К. Константинов в порядке конверсии вынес на рассмотрение Заказчика техническое предложение по созданию многоцелевого самолета-амфибии для тушения лесных пожаров А-200 (по аэрогидро-динамической схеме «Альбатроса»). Впоследствии А-200 сменил свое обозначение на Бе-200.

В этот период, по предложению А.К. Константинова, Таганрогский машиностроительный завод приказом Министра авиационной промышленности от 10 октября 1989 г., переименовали в Таганрогский авиационный научно-технический комплекс (ТАНТК), а распоряжением Совета Министров РСФСР от 6 декабря 1989 г. ТАНТК присвоили имя его основателя – Г.М. Бериева.

В 1992 году, после ухода А.К. Константинова на заслуженный отдых, Генеральным конструктором и начальником ТАНТК назначается Геннадий Сергеевич Панатов. Под его руководством начинаются работы по созданию многоцелевых самолетов-амфибий предназначенных для выполнения гражданских задач и имеющих большой экспортный потенциал, которым суждено будет заслужить признание заказчиков и высокую оценку специалистов.

В 1990 г. был выполнен эскизный проект гражданской амфибии Бе-200 с двумя турбореактивными двигателями Д-436ТП. За производство самолета взялось Иркутское авиационное производственное объединение. Первый Бе-200, построенный в противопожарном варианте, впервые был поднят в воздух в 1998 г.

Параллельно с созданием Бе-200 проводилась программа конверсии противолодочных амфибий Бе-12. В начале 90-х четыре «уволенные в запас» амфибии переоборудованы на ТАНТК в самолеты-пожарники Бе-12П, а три самолета стали транспортными Бе-12НХ.

На базе серийного самолета Бе-12 была создана летающая лаборатория Бе-12П-200, которая предназначалась для отработки пожарного оборудования самолета-амфибии Бе-200 и для выполнения задач пожаротушения.

В 1990-2000 гг. велась разработка легкого многоцелевого самолета амфибии Бе-103. Спустя много лет, в 1993 г., был возрожден самолет Бе-30/Бе-32. Его модификация Бе-32К вызвала большой интерес у потенциальных заказчиков.



Особняком стоят работы, выполненные в рамках первой в истории России и Израиля сделки по созданию военной техники. Перед ТАНТК была поставлена задача создания самолета-носителя для установки на нем радиоэлектронного комплекса дальнего радиолокационного обнаружения израильского производства, которая была выполнена точно в контрактные сроки.



В 2011 г. выполнен международный контракт заключенный ФГУП «Рособоронэкспорт» между Россией, Индией и Израилем по созданию трех самолетов ДРЛОиУ для индийских ВВС. Данный авиационный комплекс создавался в результате сложной и многоуровневой международной кооперации между израильской фирмой ELTA/IAI и российскими предприятиями. В апреле 2011 г. была осуществлена реорганизация ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» в форме присоединения к нему ОАО «ТАВИА».



В Таганроге было налажено серийное производство самолетов-амфибий Бе-200ЧС для Министерства



Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий. В 2016 г. МЧС России был сдан первый серийный самолет-амфибия Бе-200ЧС, построенный в Таганроге. А в 2018 г. был полностью завершен государственный контракт на поставку шести самолетов-амфибий Бе-200ЧС для МЧС России.



В июле 2020 г. передана заказчику первая Бе-200ЧС для Морской авиации, выполненная в варианте с функцией пожаротушения. В 2020-2021 гг. были построены и сданы ещё два Бе-200ЧС для ВМФ уже в варианте без функции пожаротушения.



В конце 2020 г. был заключен новый контракт с МЧС России, на поставку еще двух новых самолетов-амфибий Бе-200ЧС. Дальнейшие перспективы программы Бе-200 связаны с продолжением поставок таких амфибий авиации МЧС и Морской авиации ВМФ России, а также с выполнением потенциальных экспортных контрактов.

В ноябре 2017 г. был поднят в воздух авиационный комплекс дальнего радиолокационного дозора и наведения нового поколения А-100, создаваемый в рамках Государственной программы вооружений совместно ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» и Концерном радиостроения «Вега» в интересах Министерства обороны Российской Федерации. Создание А-100, стало по-настоящему революционной работой, которая будет определять облик авиационных комплексов дальнего обнаружения на многие годы.



Одновременно ТАНТК продолжает работы по капитальному ремонту и плановой модернизации строевых самолетов радиолокационного дозора и наведения А-50, бомбардировщиков Ту-95МС Дальней авиации ВКС России, а также самолетов Ту-142М, Ту-142МЗ и Ту-142МР морской авиации ВМФ России.



История авиастроения и авиастроителей Таганрога успешно продолжается и в XXI веке!



**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