

Источник: Вехи Таганрога

Дата выпуска: 2018

Номер выпуска: 71-72

Заглавие: Авиастроение в Таганроге: первые 100 лет

Автор: А. Н. Заблотский

Уже более века прошло с того дня, как старинный русский город Таганрог породнился с авиацией, сделав первый шаг к своему становлению в качестве одного из центров авиационной промышленности и науки нашего Отечества.

30 сентября (17 сентября по старому стилю) 1916 года была сделана 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^о». Его основатель Владимир Лебедев - один из пионеров российской авиации, сумевший создать фирму, которая к 1917 году построила пять авиационных заводов: в Петрограде, Ярославле, Рыбинске, Пензе и Таганроге.

Таганрогский самолетостроительный завод первоначально предназначался для постройки сухопутных самолетов, но в перспективе в его стенах 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 шла сборка французских самолетов «Вуазен Л» и английских «Сопвичей». Сборку производили из уже готовых частей, узлов и агрегатов, покупаемых за границей. К октябрю 1917 года на заводе было занято свыше 300 рабочих.

Отгремела Гражданская война, в годы которой на заводе велся ремонт самолетов Красного воздушного флота и сборка из импортного задела ОН.9. После 1922-го здесь быстрыми темпами возводятся новые производственные корпуса и гидробаза. Выпускаются как сухопутные, так и морские машины: самолет-разведчик Р-1 и его поплавковый вариант МР-1 (на счету таганрожцев - свыше 1600 самолетов обеих моделей), МР-3, РОМ-1, РОМ-2, ТОМ, МУ-2, МР-5 и другие, ставятся на поплавки бомбардировщик ТБ-1 и самолет-дублер АНТ-4 «Страна Советов» (перед его перелетом в США), серийно строятся пассажирский АНТ-9, разведчик Р-5, многоцелевой Р-6 и его поплавковый вариант МР-6. Бывали годы, когда в Таганроге серийно строились шесть различных типов самолетов.

Страна нуждалась в гидросамолетах, и за неимением российских на заводе (с 1932 по 1934 годы) строят 22 итальянских 8-62бис по лицензии фирмы «Савойя» (а затем еще 29 МБР-4). В то

же время авиастроители во главе с главным конструктором В.Б. Шавровым осваивают и запускают в серийное производство гидросамолет-амфибию Ш-2.

1 октября 1934 года в истории завода № 31 начинается новый этап. Именно к этой дате необходимо было организовать здесь центральное конструкторское бюро морского самолетостроения, главным конструктором которого назначался молодой инженер Георгий Михайлович Бериев. Забегая вперед, отметим, что 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. В 30-е же его деятельность началась с запуска в серийное производство спроектированного Бериевым гидросамолета МБР-2 и разработки двухместного корабельного катапультного разведчика - артиллерийского корректировщика КОР-1. Впоследствии на заводе было построено 1365 МБР-2 различных модификаций, он стал основным гидросамолетом советской морской авиации, его гражданские варианты МП-1 широко использовались в народном хозяйстве. Во время войны МБР-2 был транспортным и

противолодочным самолетом, ближним разведчиком, ночным и дневным бомбардировщиком, использовался для спасения сбитых экипажей и корректировки артиллерийского огня.

Всего же в довоенные годы в Таганроге «ставят на крыло» самолет-амфибию МБР-5, морские дальние разведчики МДР-5 и МДР-6, летающую лодку ГСТ (строилась по лицензии американской фирмы «Consolidated»), корабельный катапультный разведчик КОР-2, ближний бомбардировщик ББ-1 (Су-2), а 23 февраля 1941 года в зимнее небо взлетает первый истребитель ЛаГГ-3.

Началась Великая Отечественная. К Таганрогу приближался фронт. 8 октября 1941 года на заводе получили приказ об эвакуации. Всего за 8 суток были демонтированы и увезены в Тбилиси сотни единиц оборудования, станков, стапелей. Там продолжилось строительство ЛаГГ-3, освоен выпуск Ла-5, Ла-5ФН, Як-3.

Что касается ОКБ Бериева, оно эвакуируется сначала в Омск, затем в Красноярск. Там таган-рожцы налаживают производство Бе-4 (КОР-2), создают несколько проектов боевых самолетов. Но приоритетными остаются морские (такие как разведчик открытого моря МДР-10). На его основе разрабатывается летающая лодка ЛЛ-143 (готовый, заложенный в Красноярске экземпляр в феврале 1946 года перевозят в Таганрог, куда возвращается и ОКБ). А в июне на базе конструкторского бюро открывается Государственный союзный опытный завод № 49.

10 июня 1950 года таганрогский завод № 86 был наконец переведен в первую категорию серийных заводов. В производство запускают гидросамолет Бе-6 (он будет строиться серийно с 1952 по 1957 годы, предприятие выпустит 123 экземпляра). Параллельно в конструкторском бюро разрабатывают легкий связной самолет-амфибию Бе-8 и, в инициативном порядке, реактивную лодку - морской разведчик Р-1, а затем и реактивный разведчик-торпедоносец Бе-10.

В ОКБ уже создавали новую крылатую машину - турбовинтовую амфибию Бе-12 (строилась на заводе имени Димитрова с 1963 по 1973 годы), а с наступлением эры ракетной техники - крылатую ракету П-10.

Год 1968-й ознаменовался двумя событиями - созданием самолета для местных воздушных линий Бе-30 (он не пошел в серийное производство, но стал основой для будущего Бе-32К) и уходом Бериева (по состоянию здоровья) с поста главного конструктора. Его преемником становится Алексей Кириллович Константинов.

В Таганроге серийный завод под руководством директора Сергея Головина начинает готовиться к производству дальнего противолодочного самолета Ту-142, созданного в ОКБ Туполева (он выпускался в том числе и на экспорт - для ВМС Индии). Освоение этого самолета потребовало строительства ряда новых корпусов и новой бетонной взлетно-посадочной полосы.

В 70-80-х годах в деятельности ОКБ также превалирует сухопутная тематика (в серию идет самолет-ретранслятор Ту-142МР, создается самолет радиолокационного дозора и наведения А-50 с радиотехническим комплексом «Шмель»). Одновременно ОКБ создает и испытывает экспериментальный образец амфибии вертикального взлета и посадки ВВА-14 по проекту Роберта Бартини.

В 1980 году Константинов добивается разрешения на создание самого большого в мире реактивного самолета-амфибии А-40 «Альбатрос», который в 1986 году совершил свой первый полет. В 1989 году конструкторы получают техническое задание на разработку многоцелевой амфибии для тушения лесных пожаров А-200 (позже сменившей обозначение на Бе-200). В этот же период ОКБ переименовывают в ТАНТК и присваивают ему имя его основателя Г.М. Бериева.

В 1992 году генеральным конструктором и руководителем ТАНТК назначается Геннадий Сергеевич Панатов. Под его руководством идут работы по созданию Бе-200,

проводится программа конверсии противолодочных амфибий Бе-12, разрабатывается легкий многоцелевой самолет-амфибия Бе-103, в модификации Бе-32К возрождается Бе-30/Бе-32.

В преддверии нового тысячелетия перед ТАНТК ставятся новые задачи. Между Россией и Израилем

заключается первая в их истории сделка по созданию военной техники. Точно в срок создается самолет-носитель радиоэлектронного комплекса дальнего радиолокационного обнаружения израильского производства.

Работы по созданию модификаций Бе-200 получают особый приоритет, их производство перенесено из Иркутска в Таганрог, начинается выполнение очередного долгосрочного контракта по строительству Бе-200ЧС для МЧС России, завершена сертификация амфибии по европейским стандартам. В 2011 году выполняется международный контракт, заключенный между Россией, Индией и Израилем по созданию трех самолетов ДРЛО для индийских ВВС. В том же году ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» объединяется с ОАО «Тавиа».

В декабре 2015 года генеральным директором - генеральным конструктором ТАНТК назначается Юрий Владимирович Грудинин. При нем новый импульс получило серийное производство и продажи самолетов-амфибий Бе-200, а также выполнение государственного оборонного заказа.

Для МЧС России строятся новые и проводится техническое обслуживание поставленных ранее самолетов-амфибий Бе-200ЧС. Бе-200 это крайне нужный и востребованный самолет, что подтвердил успешный опыт его эксплуатации и примеры использования во время чрезвычайных ситуаций в России и за границей - в Греции, Португалии, Франции. Российским самолетом интересуются на всех континентах: в Аргентине, Индонезии, Малайзии, Португалии и Таиланде.

Кроме работ в области гидроавиастроения, важным и традиционным направлением деятельности ТАНТК им. Г.М. Бериева является создание специальных авиационных комплексов различного назначения. Наиболее приоритетны в данном сегменте работы по созданию современных систем радиолокационного дозора и наведения.

В настоящее время ТАНТК совместно с ОАО «Концерн радиостроения «Вега» продолжает работы по модернизации и сопровождению эксплуатации авиационных комплексов радиолокационного дозора и наведения А-50, находящихся в строю ВВС РФ.

Также совместно с концерном радиостроения «Вега» ведется разработка многофункционального авиационного комплекса дальнего радиолокационного дозора и наведения нового поколения А-100, для наземных и летных испытаний отдельных элементов которого создана летающая лаборатория А-100ЛЛ.

В интересах Вооруженных сил России ТАНТК проводит капитальный ремонт с модернизацией самолетов Ту-95МС и Ту-142.

Сегодня ТАНТК имени Г.М. Бериева, входящий в состав Объединенной авиастроительной корпорации, - одно из крупных, современных авиастроительных предприятий России, занимающее ведущее место в создании гидросамолетов и самолетов-амфибий. Оно способно выполнять любые задачи - от разработки, испытаний и строительства авиационной техники до обучения пилотов и летно-технического персонала. История авиастроения и авиастроителей Таганрога успешно продолжается и в XXI веке!