

У истоков гидроавиации

Анатолий Мурадов

13 февраля 2003 г. исполнилось 100 лет со дня рождения выдающегося авиаконструктора Георгия Михайловича Бериева. Жизненный путь его - классический пример того, чего может достичь выходец из низших слоев общества благодаря своему таланту и умению трудиться: главный конструктор авиационной техники, доктор технических наук, генерал-майор, лауреат государственных премий.

Георгий Бериев родился в Тифлисе, в семье крановщика водоразборной будки Михаила Бериашвили. Основные вехи становления: начальное городское училище, работа учеником литейщика на чугунолитейном заводе, добровольный уход в Красную Армию, службу в которой Георгий совмещал с учебой в средне-техническом железнодорожном училище. В 1924 г. поступает в Тифлисский политехнический институт, но, поскольку с детства его тянуло к авиации, уже в 1925 г. переводится в Ленинградский политехнический институт (ЛПИ), где на кораблестроительном факультете было авиационное отделение. В 1928 г. выступает с инициативой создания при политехническом институте самостоятельного авиационного факультета.

По окончании ЛПИ Г.Бериева, как подающего надежды специалиста, оставляют в аспирантуре, но его влечет конструкторская работа. В 1930 г. он отбывает в Москву и поступает на работу в Морское опытное самолетостроение Всесоюзного авиаобъединения (МОС ВАО). В конструкторском бюро МОС ВАО, возглавляемом французским конструктором П.Ришаром, работали в то время С.А.Лавочкин, М.И.Гуревич, Н.И.Камов, С.П.Королев. В конце 1930 г. конструкторский состав МОС ВАО переводится в ЦКБ завода им. Менжинского - самой крупной в то время авиационной фирмы по проектированию самолетов различного назначения: истребителей, бомбардировщиков, разведчиков, а также морских.

В новом ЦКБ Бериев назначается заместителем начальника морского отдела и вскоре представляет на техническом совете свой проект морского ближнего разведчика (МБР-2), который был поддержан Д.П.Григоровичем, Н.Н.Поликарповым и другими известными авиаконструкторами.

В мае 1932 г. летные и морские испытания МБР-2 были успешно завершены, и самолет был рекомендован в серию. Более двух десятилетий МБР-2 находился на вооружении Красной Армии. Накануне Великой Отечественной войны летающие лодки составляли примерно четверть от общего числа морской авиации, и преобладали среди них МБР-2. Именно на МБР-2 летчики Трунов и Пучков на рассвете 22 июня 1941 г. обнаружили в Финском заливе фашистские корабли, а первый удар по врагу нанесли МБР-2 41-й и 43-й отдельных эскадрилей с баз в районе Либавы и Риги.

В 1934 г. Г.М.Бериев становится главным конструктором авиационного завода и начальником опытно-конструкторского бюро (ОКБ) морского самолетостроения в г. Таганроге. В плане работ ОКБ были: модификация самолета МБР-2, создание корабельного катапультного самолета КОР-1 (Бе-2) и дальнего разведчика МДР-5.

Опытный образец катапультного самолета КОР-1 был изготовлен в 1935 г., а с 1937 г. началось его серийное производство. В начале 1941 г. была успешно испытана и рекомендована в серию новая машина - Кор-2 (Бе-4). Кроме того, велись работы по созданию нового ближнего разведчика МБР-7, но... началась война.

В октябре 1941 г. завод Бериева был эвакуирован сначала в Омск, а затем - в Красноярск. Война определила свои приоритеты: наиболее востребованными оказались истребители, бомбардировщики, штурмовики. Тем не менее и в годы войны ввелось серийное строительство самолетов КОР-2, а с 1943 г. начались работы по созданию патрульной летающей

лодки с большой дальностью и продолжительностью полета -ЛЛ-143. За создание ЛЛ-143 Георгий Бериев был удостоен Государственной премии.

В начале 1946 г. ОКБ Бериева возвращается из Красноярск в Таганрог, и вскоре на базе ЛЛ-143 создает патрульную летающую лодку Бе-6 с весьма высокими для того времени летными характеристиками: скорость -415 км/ч, дальность полета - 5000 км, продолжительность полета - 20 часов. Эта машина на протяжении двадцати лет находилась на вооружении морской авиации.

С началом эры реактивной авиации ОКБ Бериева создает первый в мире реактивный гидросамолет Р-1 с двумя двигателями ВК-1. В первом же вылете 30 мая 1952 г. самолет Р-1 достиг скорости 800 км/ч. Однако при разработке реактивных летательных аппаратов конструкторы столкнулись со многими специфическими факторами, неизвестными ранее. Поэтому было решено в качестве лабораторного варианта для отработки всех параметров реактивного самолета использовать лодку Р-1, а затем уже строить боевую машину. И уже вторая реактивная летающая лодка Бе-10 (М-1) с двумя двигателями АЛ-7 установила 12 международных рекордов по скорости, высоте полета и грузоподъемности. По оценке зарубежных специалистов, гидросамолет Бе-10 находился на уровне лучших сухопутных реактивных самолетов.

Параллельно с созданием Бе-10 в ОКБ ведутся работы над новой летающей лодкой - двухмоторной амфибией Бе-12 ("Чайка"), на которой было установлено 19 международных рекордов по скорости и высоте полетов. За эту машину Г.М.Бериеву была присуждена вторая Государственная премия.

Интересы авиаконструктора Бериева не ограничивались лишь сферой военной авиации. В 1968 г. его ОКБ создает пассажирский самолет Бе-30 с двумя турбовинтовыми двигателями - своего рода микроавтобус, предназначенный для обслуживания местных авиалиний. На международном авиационном салоне в Париже в 1969 г. машина Бе-30 заслужила высокую оценку специалистов.

В последние годы жизни Г.М.Бериев был увлечен еще одной идеей - созданием гидросамолетов со сверхвысокой взлетной массой в сочетании с максимальной скоростью и высокими мореходными характеристиками. В чем ее суть? А в том, что использование естественных водных акваторий упраздняет строительство дорогостоящих современных аэропортов с их сложной инфраструктурой. При наращивании взлетной массы сухопутных самолетов неизбежно увеличение толщины взлетных бетонных полос, а следовательно, серьезное удорожание работ по их созданию, что соизмеримо с затратами на создание самих самолетов. Кроме того, возникают проблемы с шасси таких самолетов - от количества колес и их суммарного веса до износостойкости резины. Гидросамолеты таких проблем лишены.

Всего же за годы конструкторской деятельности Георгия Бериева им было создано 17 типов самолетов различного назначения. Его ОКБ - ныне Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М.Бериева - продолжает работы по созданию современной авиационной техники, как морской, так и сухопутной. Наиболее известные самолеты: А-50 (1978 г.), А-40 (1986 г.), Бе-32К(1995г.), Бе-103 (1997 г.), Бе-200 (1998 г.).