

## *На рубеже двух стихий*

**Юрий Авдеев**

**Исполняется 105 лет со дня рождения крупного теоретика и практика гидроавиации авиаконструктора Георгия БЕРИЕВА (Бериашвили). Созданные им самолеты и поныне поражают всех изяществом форм. Его конструкторские решения в полной мере соответствовали правилу - "гениальность проста".**

Георгий Михайлович пришел в гидроавиацию в 27 лет. Его выбор был осознанным, а пройденный для достижения цели путь не столь простым, как это может показаться на первый взгляд. Окончив в 1923 году Тифлисское железнодорожное училище, Георгий поступает в институт. Рубиконом для Бериева стал 1925 год. Он покидает родной Тбилиси (тогда Тифлис) и переводится на авиационное отделение кораблестроительного факультета Ленинградского политехнического института.

После его окончания в 1930 году Георгия Бериева направляют в КБ, возглавляемое французским конструктором П. Ришаром. В конце года молодого специалиста назначили заместителем начальника морской бригады ЦКБ завода им. Менжинского.

Первой большой самостоятельной работой для Георгия Михайловича стала доработка проекта Роберта Бартини. К 1932 году Бериев создал морской ближний разведчик МБР-2.

Не меньший труд - организовать серийный выпуск машины. Молодой конструктор успешно справился и с этой задачей. За год он наладил производство своего детища в Таганроге. Гидросамолет МБР-2 стоял на вооружении авиации ВМФ 20 лет. Советские морские летчики во время Великой Отечественной войны использовали его в качестве разведчика и легкого бомбардировщика. В гражданском варианте в предвоенные годы на нем было установлено несколько мировых рекордов.

Можно гадать и спорить о том, каких успехов и высот могла бы достичь отечественная морская авиация без Бериева. Зато мы точно знаем, что могли бы без него потерять.

Георгий Бериев убедительно проявил умение успешно работать на стыке теории и практики. После начала серийного выпуска МБР-2 его направили за границу для ознакомления с иностранной авиационной промышленностью. По возвращении на родину он стал главным конструктором таганрогского завода N 31 и начальником ОКБ морского самолетостроения.

До войны в Таганроге был создан и запущен в серию корабельный разведчик КОР-1 (Бе-2). Дальнейшим развитием проекта стало создание КОР-2 (Бе-4), предназначенного для ведения ближней морской разведки, корректировки огня корабельной и береговой артиллерии, а также противолодочного поиска и борьбы с небольшими боевыми кораблями и катерами. Серийно он выпускался в Сибири. Война заставила эвакуировать завод и КБ сначала в Омск, а затем в Красноярск. Там бериевцы занимались перспективным проектированием. В конце 1940-х годов, после их возвращения в Таганрог, была создана летающая лодка Бе-6, ставшая еще одним долгожителем морской авиации ВМФ. Г. Бериев был удостоен Государственной премии.

После войны авиация всего мира переходила на реактивную тягу. Вот когда пригодились идеи и наработки, сделанные еще в эвакуации. Кстати, по оценке экспертов, российская школа гидроавиации по большинству найденных решений и поныне недосягаема для западных КБ. Если наши специалисты с грустью вспоминают о "замороженных" в конце прошлого века прорывных проектах, то их зарубежные коллеги так и остались на уровне 1950-1960-х годов.

Уже в те годы конструкторское бюро, возглавляемое Георгием Михайловичем, не оставляло конкурентам надежды на успех. Реактивная эра поставила ряд невероятно сложных задач перед гидроавиацией. Главным барьером стала водная поверхность. При взлете и посадке она действует на корпус гидросамолета как наждак. Чем выше скорость, тем сильнее разрушающие силы.

ОКБ-49, возглавляемое Г. Берневым, сумело найти оптимальные решения. Была создана и запущена в серию первая в мире реактивная летающая лодка Бе-10. На ней в 1961 году установили 11 мировых рекордов. А за год до этого был создан турбовинтовой самолет-амфибия Бе-12. Морская авиация ВМФ получила сильное средство для противолодочной борьбы. На серийном Бе-12 тоже установлено несколько десятков мировых рекордов. Г. Бериев второй раз удостоился Государственной премии. Под его руководством разрабатывался сверхзвуковой гидросамолет СС, гигантская стратегическая летающая лодка ЛЛ-600 с взлетным весом около 1.000 тонн, опытный самолет-снаряд П-10, крылатая ракета П-100 в вариантах средней и межконтинентальной дальности, экранолет Бе-1. В 1967 году был создан пассажирский Бе-30, но его не стали запускать в серию.

После второго инфаркта Бериев был вынужден оставить должность главного конструктора. До конца своих дней он остался верен гидроавиации, занимался научной работой, был членом научно-технических советов Государственного комитета по авиационной технике и Государственного комитета по судостроению и научно-технического совета авиации ВМФ.

Генерал-майор инженерно-технической службы, доктор технических наук, кавалер двух орденов Ленина, двух орденов Трудового Красного Знамени, он создал поистине уникальную отечественную конструкторскую школу, которая удерживает первенство в мире по созданию гидросамолетов и самолетов-амфибий. Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева в наше время продолжает реализовывать проекты, имеющие приоритетное звучание в мировом масштабе.