

Главный конструктор

К 110-летию со дня рождения Георгия Михайловича Бериева

Георгий Михайлович Бериев родился 13 февраля 1903 года в Тифлисе (Тбилиси). Он стал пятым ребенком в семье скромного рабочего, уроженца села Сабуэ Телавского уезда Михаила Соломоновича Бериева. Кстати, часто, говоря о нем, упоминают грузинскую фамилию - Бериашвили, что не совсем верно. Отец Георгия Михайловича поменял свою фамилию на русский лад, а на Кавказе так тогда поступали многие еще до своей женитьбы.

Самолет будущий авиаконструктор впервые увидел в своем родном городе осенью 1910 года. Это был французский «Фарман», на котором проводил демонстрационные полеты известный русский авиатор С.И. Уточкин. Полеты были организованы с поля, находившегося в предместье Тифлиса - Дидубе, о чем публику широко оповестили местные газеты и афиши, расклеенные в самых людных местах города. Посмотреть на это невиданное и полуфантастическое зрелище собралось огромное количество народа. И неудивительно, что семья Бериевых в полном составе тоже отправилась смотреть, как будет летать Уточкин.

Уже на склоне своих лет Георгий Михайлович так вспоминал об этом дне: «Когда Уточкин поднялся в воздух, все взбудоражились. Подготовку к полету мы, конечно, не видели, но аэроплан в воздухе помню до сих пор. Летал Уточкин недолго и не очень высоко, и не над толпой, а в сторону Дигоми. Событие это было необычайным и запомнилось мне на всю жизнь. Я и сейчас помню этот жаркий день и пожелтевшую траву. Очевидно, это первое впечатление о полете человека на аэроплане надолго запечатлелось в моем детском сознании и уже тогда родило во мне мечту о полете в воздухе».

Трудовую деятельность будущий авиаконструктор начал в шестнадцать лет, поступив учеником литейщика на небольшой завод Гильберта в Тифлисе. Осенью того же 1919 года он поступает в Тифлисское железнодорожное техническое училище. Крутые перемены, происходящие в стране, властно захватывают в свой водоворот и Георгия. В августе 1921 года он добровольно вступает в Красную Армию, но при этом не бросает училище, продолжая учебу на вечернем отделении. В 1923 году, по его окончании, Г.М. Бериев предпринимает попытку поступить в Егорьевскую летную школу. Однако эта попытка воплотить в реальность свою мечту оказалась неудачной, комсомольская путевка в школу досталась более удачливому претенденту.

Неудача не обескуражила Георгия, а так как высшее образование всегда было его желанной мечтой, он в 1924 году поступает в Тифлисский политехнический институт. Но мечта о небе и авиации уже не отпускает Бериева, и через год он переводится на авиационное отделение Ленинградского политехнического института им. М.И. Калинина, которое успешно оканчивает в 1930 году.

Затем Г.М. Бериев работает инженером-конструктором, старшим инженером, начальником конструкторского отдела в МОС ВАО (Морское опытное самолетостроение Всесоюзного авиационного объединения), ЦКБ завода N39 и в КОСОС (Конструкторский отдел опытного самолетостроения) ЦАГИ.

В ЦКБ Г.М. Бериев попадает в морской отдел, а вернее, «морскую бригаду N5», где по своей инициативе начинает заниматься морским ближним разведчиком, которому присвоили обозначение МБР-2.

Первоначально предполагалось, что новый гидросамолет будет цельнометаллическим, однако оценив положение с металлургией алюминия в стране и большую потребность флота в новом разведчике, Г.М. Бериев понял, что МБР в цельнометаллическом, несомненно прогрессивном, варианте может вообще не состояться. Поэтому решено было сделать его деревянным. Спроектированный в короткие сроки самолет был построен также довольно быстро - в декабре 1931 года и, несмотря на трудности, вызванные заменой не прошедшего испыта-

ний двигателя М-27 на М-17, в мае 1932 года представлен на испытания. В первом полете, состоявшемся 3 мая в Севастополе под управлением летчика-испытателя Б.Л. Бухгольца, машина вела себя безукоризненно. В 1933 году самолет передан в серию на завод N31 в Таганроге.

9 августа 1934 года Правительство приняло решение о создании при авиационном заводе N31 Центрального конструкторского бюро морского самолетостроения (ЦКБ МС) во главе с Георгием Михайловичем Бериевым. В план работ нового конструкторского бюро входило создание усовершенствованного варианта МБР-2 с новым отечественным двигателем М-34, амфибии МБР-5 и корабельного гидросамолета КОР-1.

Вместе с Г.М. Бериевым в Таганрог из Москвы приехала группа конструкторов и инженеров завода N 39. Эти 40 человек и стали ядром создаваемого ЦКБ. Но такого количества специалистов было крайне мало. Ведь по штатному расписанию численность ЦКБ МС составляла 179 человек, в том числе 66 инженеров и более 70 техников. Кроме того, было ясно, что бывших москвичей надолго удержать в провинции не удастся (что и подтвердилось впоследствии). Поэтому основная ставка при формировании коллектива была сделана на выпускников Новочеркасского и Казанского авиационных институтов, а также Таганрогского авиационного техникума.

На модифицированном МБР-2 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. Всего в Таганроге на заводе N31 было построено 1365 гидросамолетов МБР-2 всех модификаций (не считая московского прототипа). С 1937 года 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 Ломачко 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.

Сам Георгий Михайлович так оценивал значение своего первенца: «Первый самолет - морской ближний разведчик МБР-2, над созданием которого мне пришлось работать, и его дальнейшие модификации были важным шагом в отечественном гидросамолетостроении и избавили нашу страну от необходимости закупки морских самолетов извне. Создание этого самолета было важным этапом начала организации нашего ОКБ, ставшего советской школой морского самолетостроения».

Не менее успешно применялись в Великой Отечественной войне созданные в Таганроге и находившиеся на вооружении флота корабельные гидросамолеты КОР-1 (Бе-2) и КОР-2 (Бе-4).

В послевоенные годы для охраны морских рубежей были разработаны и строились серийно всемирно известные гидросамолеты: летающая лодка Бе-6, реактивный гидросамолет Бе-10 и самый большой для своего времени самолет-амфибия Бе-12. Эти машины длительное время находились на вооружении, имели высокие летно-технические характеристики, подтвержденные десятками мировых рекордов. Их создание закрепило за нашей страной мировой приоритет в области гидросамолетостроения.

В 1968 году был создан самолет для местных воздушных линий Бе-30 (Бе-32), который по политическим мотивам не был запущен в серийное производство. Спустя многие годы восстановленную машину показали на аэрокосмическом салоне в Париже, где она вызвала большой интерес и получила высокую оценку специалистов.

Также в разные годы под руководством Г.М. Бериева созданы опытные гидросамолеты МДР-5, МБР-7, ЛЛ-143, Бе-8, Р-1, Бе-14 и опытный самолет - снаряд (крылатая ракета) П-10.

Георгий Михайлович был полон новых идей, но подвело сердце. В октябре 1968 года по состоянию здоровья он переходит на работу в Научно-технический совет Министерства

авиационной промышленности в Москве. Главным конструктором и ответственным руководителем предприятия стал ученик и соратник Г.М. Бериева - А.К. Константинов.

Хотя с любимой работой пришлось расстаться, но с коллективом Георгий Михайлович связи не порывал, особенно много внимания уделяя судьбе самолета МВЛ Бе-32. Скончался Георгий Михайлович Бериев 12 июля 1979 года в Москве после тяжелой продолжительной болезни.

В заключение хочется сказать, что каждая созданная Георгием Михайловичем машина была этапной в развитии гидроавиации, а все вместе они стали целой эпохой в отечественном гидросамолетостроении. Гидросамолеты МБР-2, Бе-6 и Бе-12 весьма интенсивно эксплуатировались на всех флотах, став настоящими «рабочими лошадками» морской авиации.

Его заслуги были достойно отмечены государством: дважды лауреат Государственной премии, кавалер двух орденов Ленина, двух орденов Трудового Красного Знамени, генерал-майор инженерно-технической службы. Но, как отмечают близко знавшие его люди, Георгий Михайлович оставался скромным, доброжелательным и доступным человеком.

Главным же итогом работы Георгия Михайловича Бериева стало формирование уникальной отечественной конструкторской школы, занявшей в настоящее время ведущее место в мире в создании гидросамолетов и самолетов-амфибий. Созданное им Центральное конструкторское бюро морского самолетостроения ныне стало Таганрогским авиационным научно-техническим комплексом, носящим с декабря 1989 года имя Бериева.

ЦГТБ имени А. П.