

Ровесник авиации

А. К. Константинов

Г.М. Бериева знают во всем мире. Он стоит в одном ряду с Туполевым, Илюшиным, Яковлевым, Микояном и другими корифеями авиации. Но в отличие от «Сухопутных» конструкторов Георгий Михайлович посвятил свою жизнь созданию морских самолетов, работающих в двух стихиях - морской и воздушной, и поэтому более сложных, чем сухопутные.

При разработке гидросамолетов конструкторам помимо самолетных проблем приходится решать целый комплекс морских, связанных с эксплуатацией на воде и обеспечением мореходных качеств. Именно за эту сложную область авиационной техники взялся в самом начале своей конструкторской деятельности Г.М. Бериев.

Ровесник авиации, Г.М. Бериев родился 13 февраля 1903 года в Тбилиси. После окончания в 1930 году Ленинградского политехнического института и работы в московских конструкторских организациях он в 1934 году был назначен главным конструктором ОКБ морской самолетостроения, организованного в Таганроге. В ОКБ в то время была небольшая, в 20-30 человек, группа энтузиастов гидроавиации, приехавших из Москвы вместе с главным конструктором. Теперь ТАНТК им. Г.М. Бериева - это мощная организация, способная решать сложные задачи по созданию новой авиационной техники.

Первый гидросамолет ОКБ МБР-2, созданный под руководством Г.М. Бериева в 30-е годы и сыгравший немалую роль во время Великой Отечественной войны, весил всего 3,7 тонны, а последняя работа - знаменитый самолет-амфибия Бе-12, разработанный в 60-е годы, имел полетный вес 35 тонн. Созданные в 80-90-е годы (уже после Г.М. Бериева) самолеты-амфибии А-40 «Альбатрос» и Бе-200 - современные авиационные комплексы.

Путь ТАНТК им. Г.М. Бериева от самолета МБР-2 до «Альбатроса» и Бе-200 - это дистанция огромного масштаба. У истоков стоял главный конструктор, который бесценно руководил ОКБ половину этого пути и вынужден был оставить свою любимую работу по состоянию здоровья в 1968 году (умер в 1979 году).

Г.М. Бериев был не только выдающимся конструктором, но и талантливым организатором производства. Он всегда выступал инициатором передовых методов труда, прогрессивной технологии, в то же время высоко ценил мнение технологов, мастеров, рабочих. Поэтому самолеты Г.М. Бериева отличались отработанностью в серийном производстве и удобством в эксплуатации.

С Георгием Михайловичем мне долгие годы пришлось работать рядом, постоянно находиться в творческой атмосфере, фактически быть его учеником и соратником, а впоследствии стать его преемником. Поэтому хочется сказать о некоторых чертах характера Бериева как конструктора и человека.

Георгия Михайловича отличали целеустремленность в достижении поставленных целей, желание обязательно добиться положительных результатов не любой ценой, а с наименьшими издержками. Г.М. Бериев обладал необыкновенным чувством нового, испытывал потребность внедрения в конструкцию новых решений и передовых достижений науки и техники, без чего не может осуществлять свою деятельность главный конструктор. Г.М. Бериев всегда брал на себя личную ответственность за порученное дело не только по долгу службы, но и по велению внутреннего голоса. Это качество он старался привить своим соратникам, подчиненным.

Принцип Георгия Михайловича в подборе кадров был проеел приоритет не идеологическим догмам, а компетентности и профессионализму специалиста, ну и, конечно, порядочности во всех отношениях. В молодых специалистах он особенно ценил целеустремленность

и задатки перспективности.

Именно эти качества позволили Г.М. Бериеву в те далекие годы создать небольшой, но профессиональный и спаянный коллектив, который впоследствии вырос в крупную творческую организацию.

За заслуги в области авиастроения доктор технических наук Г.М. Бериев был дважды удостоен звания лауреата Государственной премии, награжден многими орденами и медалями. В 1989 году решением Минавиапрома наша организация была переименована в Таганрогский авиационный научно-технический комплекс (ТАНТК), и ему Совмином было присвоено имя основателя - Г.М. Бериева.

Велики заслуги Г.М. Бериева в развитии отечественной гидроавиации. Но важно и то, что он со своим коллективом оставил последующим поколениям неоценимый опыт и традиции, целую школу разработки такой сложной техники, как гидроавиация. Эта школа стала основой для нового этапа работы ТАНТК им. Г.М. Бериева, прежде всего по созданию самолета-амфибии А-40 «Альбатрос» и Бе-200.

Разработка «Альбатроса» - это особый период в жизни ТАНТК. Он связан с борьбой за право на существование гидроавиации в нашей стране. Наследники Г.М. Бериева верили в гидроавиацию и ее будущее. Но тогда, после создания самолета Бе-12, в условиях порочной политики - «ракеты решают все» и «там не делают, и нам не надо» - вопрос стоял так: быть или не быть нашей организации. Ради сохранения коллектива и создания «Альбатроса» в 70-80-е годы мы взялись за разработку сухопутных самолетов сверхдальней связи Ту-142МР и дальнего радиолокационного обнаружения А-50 (советский «АВАКС»). Создание этих самолетов дало возможность серьезно развить научно-техническую базу нашей организации, поднять ее на более высокую орбиту, а главное - существенно повысить обороноспособность страны.

В этот период нам удалось переломить ситуацию в пользу разработки уже всемирно известного «Альбатроса». А-40 был построен, выдержал лётно-морские испытания, показал широкие возможности его применения для решения многих задач на море. Он был доведен до серийного производства, но начавшиеся политико-экономические преобразования в стране затормозили эти работы. Здравый смысл говорит, что сейчас их надо продолжить и наряду с Бе-200 (это нужная машина, но другого класса) запустить в серию «Альбатрос».

Это будет важным шагом для государства. И одновременно - благодарной памятью потомков в связи со 100-летием со дня рождения главного конструктора Г.М. Бериева.