

## *Первый реактивный*

В 1947 г. ОКБ Г. М. Бериева приступило к разработке экспериментального **реактивного гидросамолёта Р-1**. Он представлял собой цельнометаллическую летающую лодку с высокорасположенным трапециевидным крылом, подкрыльевыми поплавками, традиционным оперением и реактивными двигателями ВК-1.

Опытную машину построили в ноябре 1951 г. Однако вскоре выяснилось, что при движении на воде со скоростями больше 165 км/ч в планере летающей лодки возникают продольные колебания такой силы, что её буквально выбрасывает из воды. Это явление назвали «гидродинамический барьер неустойчивости». Только в 1952 г. удалось решить эту проблему. 30 мая этого года лётчик И.М. Сухомлинов поднял в воздух доработанный Р-1. Результаты оказались выдающимися: скорость полёта — 800 км/ч, потолок — 11,5 км. Но пока проводились испытания, самолёт морально устарел и в серию не пошёл.

В октябре 1953 г. по Постановлению правительства Г.М. Бериеву поручили разработать новую **реактивную летающую лодку Бе-10** с двумя турбореактивными двигателями АЛ-7ПБ. Она предназначалась для ведения разведки в открытом море, торпедометания по кораблям и нанесения бомбовых ударов по военно-морским базам и береговым сооружениям. Самолёт должен был развивать максимальную скорость 950-1000 км/ч, иметь дальность полёта 3000 км, потолок 14000-15000 м, взлетать и садиться на волну высотой 1,5 м при скорости ветра до 20 м/с. Первый опытный Бе-10 поднял в воздух в июне 1958 г. лётчик-испытатель В.В. Кудрячий. Полёт прошёл без происшествий. Заводские испытания закончились в октябре 1958 г., а государственные в июле 1959-го. По их итогам новую лодку рекомендовали принять на вооружение авиации ВМФ в качестве разведчика-торпедоносца. По тем временам в Бе-10 было немало новинок, ранее в гидроавиации не применявшихся. Так, экипаж Бе-10 (пилот, штурман и стрелок-радист) находился в герметичных кабинах, оборудованных катапультными креслами. В переднем и одном из задних отсеков установлены фотоаппараты для перспективной и плановой съёмки. На самолёт можно было подвесить три авиационные реактивные торпеды; три гидродинамические мины; три авиационные плавающие мины; 12 бомб ФАБ-250 или одну ФАБ-3000. Но характеристики гидросамолёта оказались несколько ниже заданных. Основной причиной этого был двигатель. Он выдавал мощность ниже заявленной. Очень остро встал вопрос защиты его от коррозии. Специально проведённые научно-исследовательские работы позволили выработать рекомендации по защите самолётов от этого негативного фактора. Предлагалось заменить основной алюминиевый сплав обшивки на новый, осуществлять впрыск защитной эмульсии в двигатели и т.д. Были и другие недостатки: попадание воды в воздухозаборники и неустойчивая работа двигателей при стрельбе из носовых пушек.

Бе-10 доработали и поставили в серию на таганрогском авиационном заводе № 86. Всего построили 27 машин. Проектировались и специальные версии лодки: Бе-ЮС — противолодочный вариант, который мог нести глубинную ядерную бомбу СК-1 «Скаल्प», и Бе-10У — самолёт-целеуказатель, оснащённый аппаратурой для обнаружения надводных целей и корректировки стрельбы корабельных и береговых комплексов. Но эти работы так и остались на бумаге. Бе-10 эксплуатировался в разведывательной авиации Черноморского флота с 1959. В 1968 г. все машины этого типа были выведены из боевого состава.

Используя накопленный в ходе создания Бе-10 опыт, ОКБ Бериева предложило военным **противолодочный самолёт-амфибию Бе-12**. На нём установили турбовинтовые двигатели АИ-20 мощностью 3124 кВт. В хвостовой части машины находилась штанга магнитометра, а в носовой в обтекателе — антенна РЛС. Первый полёт с заводского грунтового аэродрома Бе-12 совершил с экипажем лётчика-испытателя Г.А. Бурьянова 18

октября 1960 г., а взлёт с воды — 2 ноября. По итогам заводских испытаний на Бе-12 провели доработки. Тем не менее 24 ноября 1961 г. при проведении государственных испытаний амфибия потерпела катастрофу на Азовском море. Экипаж погиб.

Второй опытный экземпляр построили в сентябре 1962 г. Самолёт вновь существенно доработали. Испытания начались в 1963 г. и успешно закончились в апреле 1965-го. После этого Бе-12 приняли на вооружение морской авиации. Серийное производство организовали на заводе № 86. Всего выпустили 142 машины. В 1963 г. был изготовлен Бе-12СК — самолёт-носитель ядерного оружия. Поисково-спасательный вариант Бе-12ПС (Бе-14 или изделие «2Е») построили в 1965 г. В нём отсеки фюзеляжа приспособили для размещения спасаемых людей и медицинского персонала. Самолёт мог принять на борт до 15 человек, а в перегрузочном варианте до 29. Самолёт прошёл все испытания, но до серийного производства дело не дошло. Кроме этого, существуют модификации амфибии в противопожарных вариантах Бе-12П и Бе-12-200. «Водяные бомбардировщики» создали в 1990-х гг. из отслуживших своё боевых машин с достаточно большим остатком ресурса.

При разделе Черноморского флота 13 Бе-12 в противолодочном и один в поисково-спасательном варианте достались Украине. К 2008 г. в морской авиации России оставалось девять Бе-12 различных вариантов.

ЦГТБ имени А. П. Чернышова