Национальная библиотека Республики Адыгея

У ИСТОКОВ МОРСКОЙ АВИАЦИИ

К 120-летию со дня рождения
Георгия Михайловича Бериева
(1903–1979)

Виртуальная книжная выставка
из цикла «Славные имена России »

Среди выдающихся деятелей в авиастроении почетное место занимает Георгий Михайлович Бериев.

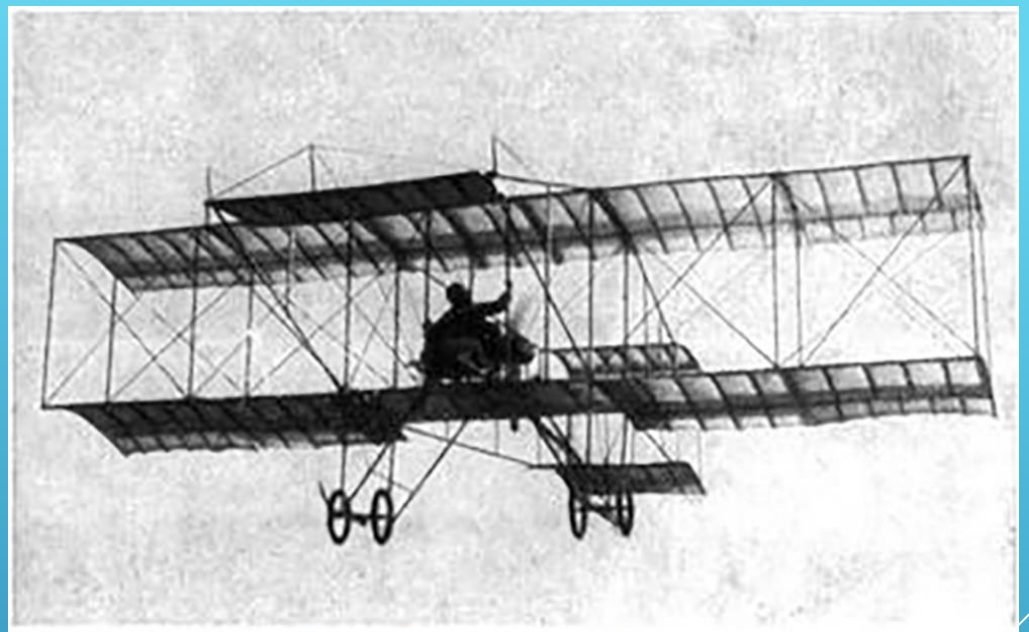
Возможно, его имя не известно всем и каждому, но в сфере самолетостроения – это человек-легенда. Он более чем кто-либо из его коллег преуспел в создании самолетов-амфибий.

Использованию воздушных змеев для морской разведки

Первые эксперименты по использованию воздушных змеев для морской разведки проводились в 1903 году для Адмиралтейства.

Символично, что в этом же году 13 февраля родился Бериев Георгий Михайлович – будущий конструктор гидросамолетов и самолетов-разведчиков. Появился он на свет в Тифлисе (Тбилиси) в рабочей семье, фамилия отца Бериашвили, но так как семья жила в русском квартале фамилия изменилась и стала звучать Бериев.

Семилетним он поступил в трехклассную начальную школу, после ее окончания был определен в первое Тифлисское высшее начальное училище, дававшее хорошее образование.



Фарман IV один из первых бипланов

Впервые самолет Георгий увидел будучи учеником начальных классов, когда в Тифлис приезжал прославленный авиатор С. Уточкин и демонстрировал полеты над Курой. Уникальное событие оставило неизгладимый след в сознании мальчика, определило его дальнейшую судьбу и запомнилось на всю жизнь.

Эти картины, как и прочитанные фантастические и приключенческие книги, заложили первые мысли об авиации. Однако в Грузии, да еще отделившейся от России, об авиации оставалось только мечтать.

В 1919 году Георгий начал работать на чугунолитейном заводе, а осенью того же года поступил в железнодорожное техническое училище. Затем была служба в армии, после демобилизации в 1924 году, Бериев поступает в Тбилисский политехнический институт. А в 1925 году он добился разрешения перевести его в Ленинградский политехнический институт, где существовало авиационное отделение.

В 1930 году Бериев успешно окончил институт по специальности самолётостроение.

Первоначально его оставляли при кафедре в аспирантуре. Но молодой инженер хотел заниматься практическим делом.

Ленинградский политехнический институт

Он прибыл в Москву, в Авиатрест, с которым имел договоренность на последнем курсе. Отказавшись от работы на заводе авиационного вооружения, он поступил в ОКБ по морскому судостроению.

Г. М. Бериев – студент

Вопреки ожиданиям, самостоятельный советский проект не получилось реализовать, и в 1928 году в СССР был приглашен Поль Ришар с командой сотрудников.

К его бюро присоединилась плеяда талантливых инженеров и будущих звезд советской науки, в том числе и Бериев. Работал он там расчетчиком и конструировал узлы самолета.

В Бюро Ришара начинали свой путь М. И. Туревич, С. П. Королёв и другие.

Первый же самолет, созданный самим Бериевым в 1932 году, принес ему признание. Это морской ближний разведчик ЦКП-25, ставший впоследствии знаменитым МБР-2. Чтобы «почувствовать» свою машину, Бериев научился самостоятельно летать и создал для этого в своем Таганрогском КБ группу любителей авиационного спорта.

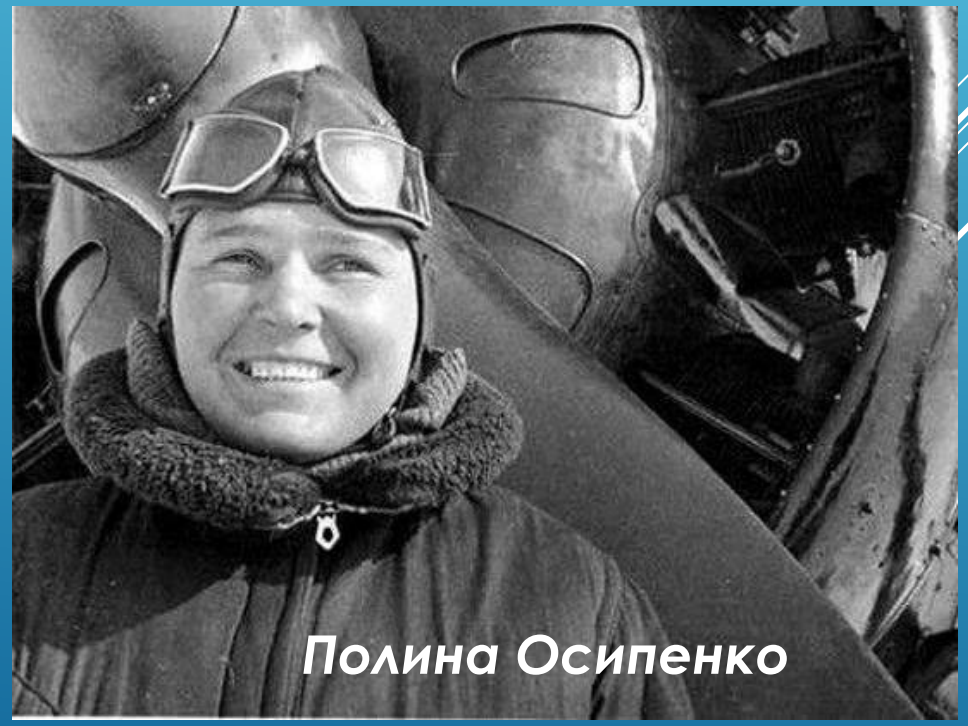
Заблотский А. Морской разведчик МБР-2. «Летающая чайка» Бериева / Александр Заблотский, Андрей Сальников. – Москва : Эксмо, 2015. – 96 с.

Модифицированный МБР-2 долго находился на вооружении ВМФ.

В годы Великой Отечественной Войны эта машина участвовала в боевых операциях в составе всех флотов.

Позже на базе этого самолета был создан «штатский» МП-1. И именно на нем легендарная лётчица Полина Осипенко установила 3 мировых рекорда.

«штатский» самолет МП-1



Полина Осипенко

В 1934–1968 годах Бериев возглавлял опытно-конструкторское бюро в Таганроге, где под его руководством создавались первые в стране гидросамолёты, реактивные летающие лодки и самолеты-амфибии.

Всего Георгий Михайлович создал более полутора десятков самолётов, по которым можно отследить эволюцию отечественного авиастроения.

Представим пять самых известных из них.

В 1937 году началось серийное производство еще одного самолета Бериева – корабельного самолета КОР-1. Он стал первым отечественным гидросамолетом, специально созданным для старта с корабельной катапульты.

В начале Великой Отечественной Войны место КОР-1 занял КОР-2, этой летающей лодке пришлось осваивать новые военные «профессии».

В частности, в июне 1942 года, по требованию военных отрабатывалась техника бомбометания с пикированием. Одной из специализаций этой машины был поиск и спасение экипажей самолетов, сбитых над морем.

Амфибию БЕ-6 запустили в серийное производство в Таганроге в 1952 году. Эти самолеты предназначены, прежде всего, для дальней морской разведки, поиска и уничтожения подводных лодок в надводном положении.

Кроме того, самолет можно использовать как поисково-спасательный.

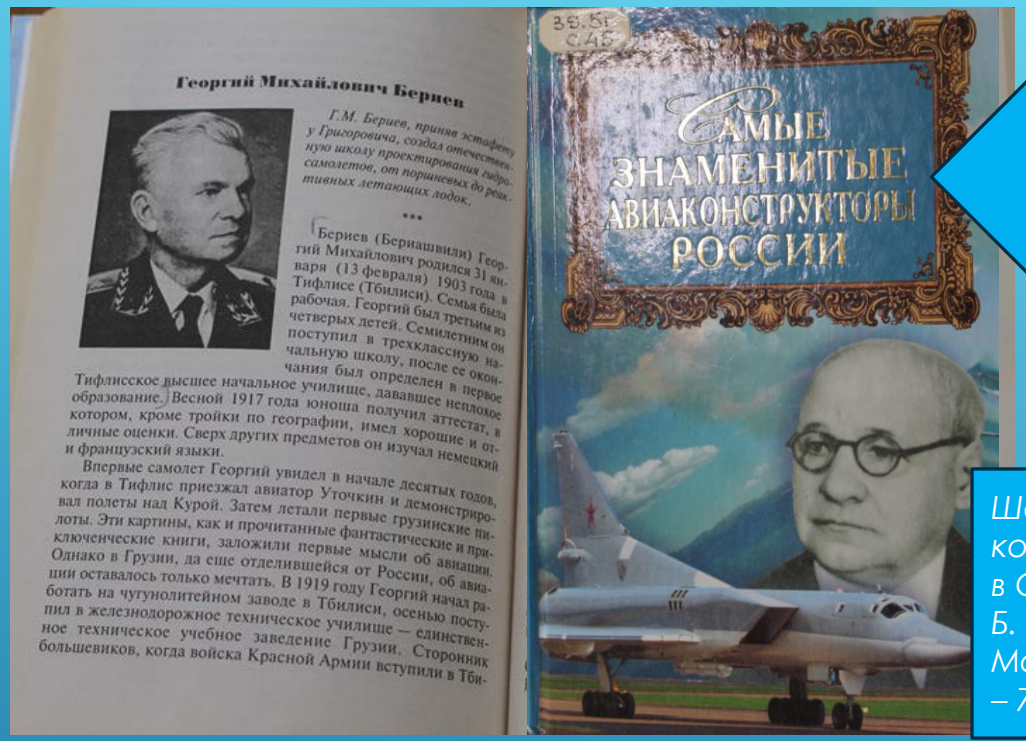
Реактивный гидросамолёт БЕ-10 стал первым в истории реактивным гидросамолетом.

В серийное производство он поступил в 1957 году. Однако в период эксплуатации полеты довольно часто прерывались для проведения отдельных доработок.

«Держаться с ним приходилось постоянно настороже» – говорили про самолёт лётчики. Тем не менее, на этом гидросамолете было установлено 12 мировых рекордов, в том числе не побитый до сих пор рекорд скорости для гидросамолетов – 912 километров в час.

Энциклопедия авиации. – Ростов-на Дону : Проф-пресс, 2017. – 128 с. : цв. ил. – (Все о самолетах и вертолетах).

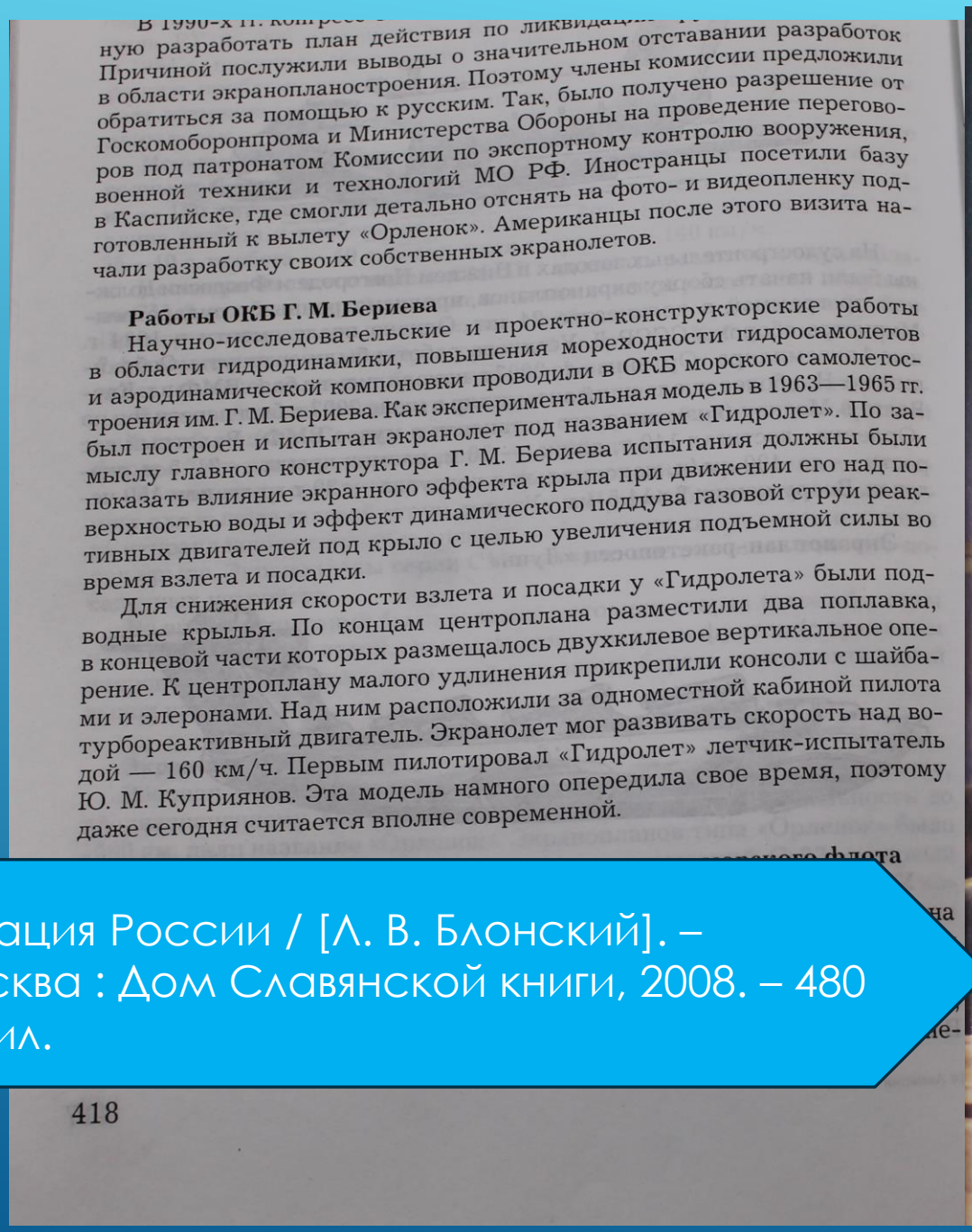
Главным достижением Г. М. Бериева помимо производства гидросамолётов и самолетов-амфибий нового поколения, стало создание сплочённого коллектива специалистов и научная школа авиаторов, разрабатывающая самолеты по сей день.



Скрицкий Н. В. Георгий Михайлович Бериев / Н. Скрицкий // Скрицкий Н. Самые знаменитые авиаконструкторы России / Н. Скрицкий. – Москва : Вече, 2004. – С. 230-239.

Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года / В. Б. Шавров. – Москва : Машиностроение, 1994. – 704 с.

Георгиев С. Многоцелевые палубные самолеты Бериев П-42 и Яковлев Як-44 / Сергей Георгиев // Техника – молодежи. – 2022. - №2. – С. 14-15.



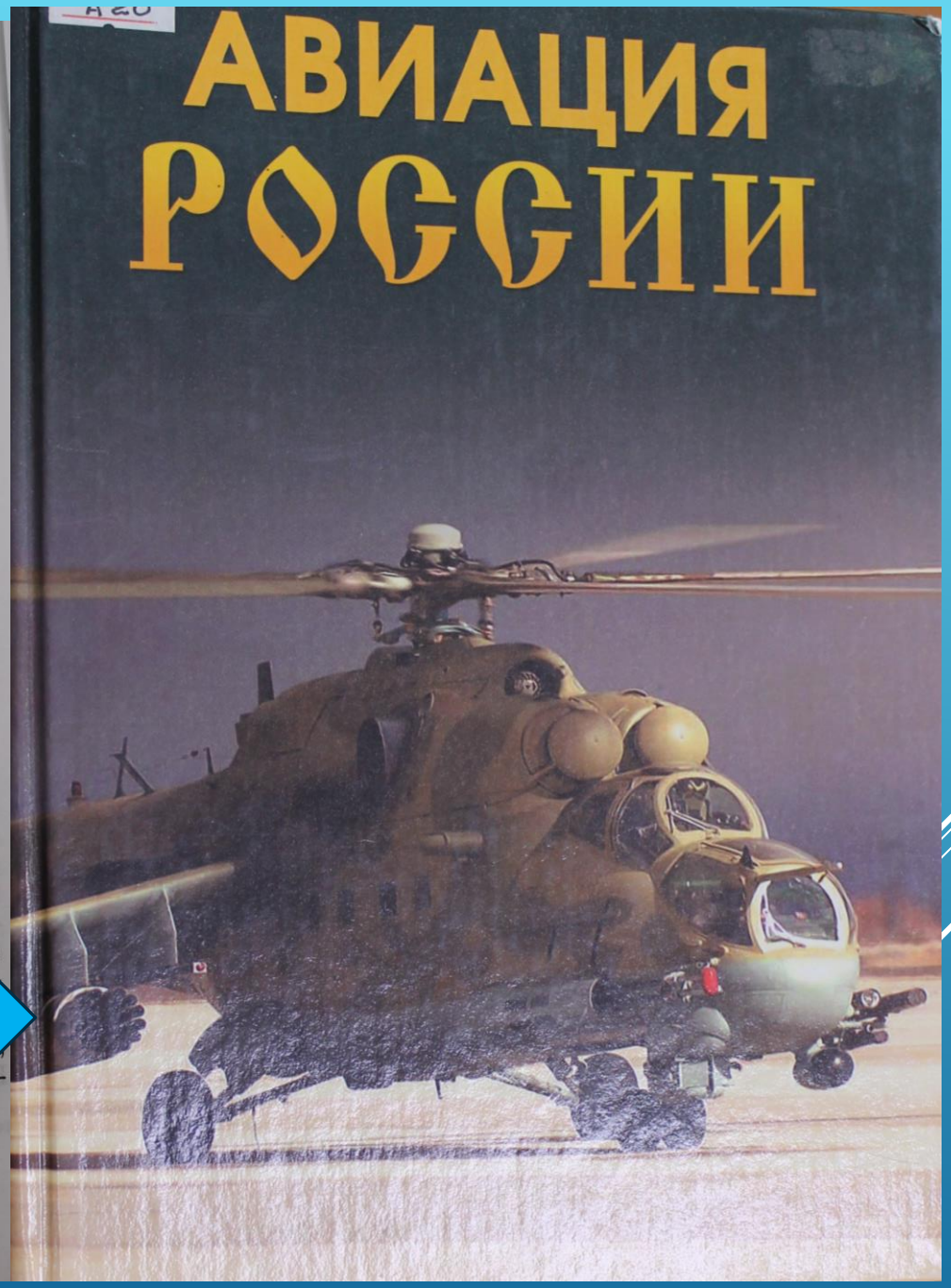
ную разработать план действия по ликвидации
Причиной послужили выводы о значительном отставании разработок
в области экранопланостроения. Поэтому члены комиссии предложили
обратиться за помощью к русским. Так, было получено разрешение от
Госкомоборонпрома и Министерства Обороны на проведение перегово-
ров под патронатом Комиссии по экспортному контролю вооружения,
военной техники и технологий МО РФ. Иностранцы посетили базу
в Каспийске, где смогли детально отснять на фото- и видеопленку под-
готовленный к вылету «Орленок». Американцы после этого визита на-
чали разработку своих собственных экранолетов.

Работы ОКБ Г. М. Бериева

Научно-исследовательские и проектно-конструкторские работы
в области гидродинамики, повышения мореходности гидросамолетов
и аэродинамической компоновки проводили в ОКБ морского самолетос-
троения им. Г. М. Бериева. Как экспериментальная модель в 1963—1965 гг.
был построен и испытан экранолет под названием «Гидролет». По за-
мыслу главного конструктора Г. М. Бериева испытания должны были
показать влияние экранного эффекта крыла при движении его над по-
верхностью воды и эффект динамического поддува газовой струи реак-
тивных двигателей под крыло с целью увеличения подъемной силы во
время взлета и посадки.

Для снижения скорости взлета и посадки у «Гидролета» были под-
водные крылья. По концам центроплана разместили два поплавка,
в концевой части которых размещалось двухкилевое вертикальное опе-
рение. К центроплану малого удлинения прикрепили консоли с шайба-
ми и элеронами. Над ним расположили за одноместной кабиной пилота
турбореактивный двигатель. Экранолет мог развивать скорость над во-
дой — 160 км/ч. Первым пилотировал «Гидролет» летчик-испытатель
Ю. М. Куприянов. Эта модель намного опередила свое время, поэтому
даже сегодня считается вполне современной.

418



Авиация России / [Л. В. Блонский]. – Москва : Дом Славянской книги, 2008. – 480 с. : ил.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Авиация России / [Л. В. Блонский]. – Москва : Дом Славянской книги, 2008. – 478 с. : ил. – ISBN 978-5-91503-013-7.
- Георгиев С. Многоцелевые палубные самолеты Бериев П-42 и Яковлев Як-44 / Сергей Георгиев // Техника – молодежи. – 2022. – №2. – С. 14-15. – ISBN 0320-331X.
- Заблотский А. Морской разведчик МБР-2. «Летающая чайка» Бериева / Александр Заблотский, Андрей Сальников. – Москва : Эксмо, 2015. – 96 с.
- Скрицкий Н. В. Самые знаменитые авиаконструкторы России / Н. Скрицкий. – Москва : Вече, 2004. – 413 с. – (Самые знаменитые). – ISBN 5-94538-471-2.
- Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года / В. Б. Шавров – 4-е издание, испр. – Москва : Машиностроение, 1994. – 704 с. : ил. – ISBN 5-217-02528-X.
- Энциклопедия авиации. – Ростов-на-Дону : Проф-Пресс, 2017. – 123 с. : цв. ил. – (Все о самолетах и вертолетах). - ISBN 978-5-378-26749-1.

Текст и оформление : Левина А. Н. – ведущий библиотекарь ОТЭЛ НБ РА
Библиография : Ахагова Н. М. – главный библиограф ОТЭЛ