

XVII Съезд Профавиа



В г. Москва, во Дворце труда профсоюзов состоялся завершающий этап работы XVII съезда Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности.

Выборы председателя профсоюза прошли тайным голосованием в два тура. В них приняли участие четыре кандидата – управляющий делами аппарата ЦК профсоюза С.В. Викулов, председатель республиканской организации Башкортостана «Роспрофавиа» Р.В. Калякулин, советник генерального директора АО «Раменское приборостроительное конструкторское бюро» О.Н. Стогов, заместитель председателя Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности А.В. Тихомиров.

Во второй тур вышли Р.В. Калякулин и А.В. Тихомиров. По итогам голосования председателем профсоюза на срок полномочий, определенных Уставом профсоюза, избран А.В. Тихомиров.

На съезде избраны новые составы Центрального комитета и президиума ЦК профсоюза, резерва ЦК профсоюза, контрольно-ревизионной комиссии ЦК Профавиа и ее резерва.

На I пленуме ЦК профсоюза заместителем председателя Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности избрана Т.А. Власенко.

На этом съезде завершился свою работу.

Отдел информационной работы ЦК Профавиа

Новая детская площадка



Осенним тёплым днём жители дома 35 на ул. Свободы были приятно удивлены неожиданным событием. В 12 часов во дворе дома состоялось торжественное открытие детской игровой площадки. Для детей организовали целый праздник с угощением, играми и конкурсами. Были установлены несколько каруселей, горки и спортивных снарядов. Праздник бы не состоялся, если бы не активное участие депутата Городской Думы г. Таганрога Карагодина Владимира Владимировича. После обращения к нему председателя д.35 Заварикина Максима (он тоже является работником ТАНТК) и инициативной группы дома, Владимир Владимирович приложил максимум усилий для выполнения просьбы. Жители дома 35 (среди которых немало работников ТАНТК им. Г.М. Бериева) сердечно благодарят нашего депутата и инициативную группу дома за счастливый блеск в глазах наших детей, за организацию праздника и установку детской игровой площадки. В коротком интервью Владимир Владимирович поделился планами на будущее об установке подобных площадок и в других дворах многоэтажных домов. Так держать! Спасибо!

Так начинался наш завод



(продолжение)

30 августа 1943 г. Таганрог был освобожден, и уже 2 сентября начались восстановительные работы. В июле-августе фашисты, уходя, взорвали основные цеха завода. Героическими усилиями тысяч авиастроителей завод, получивший № 86, был в основном восстановлен к 1950 г. Но еще в годы войны и разрухи в оставшихся цехах шли ремонтные работы, а многие заводчане в составе фронтовых авиаремонтных бригад ремонтировали боевые самолеты. После начала Великой Отечественной войны ОКБ Г.М. Бериева эвакуируется сначала в Омск, а

затем в Красноярск. Там ОКБ помогало в короткие сроки наладить производство самолетов

Бе-4

(КОР-2) на новом месте (всего выпущено около 44 машин).

Во время войны, откликаясь на требования фронта, в ОКБ создается несколько проектов боевых самолетов. Но все же приоритет отдавался перспективному проектированию морских самолетов, таких как разведчик открытого моря МДР-10. На основе этого проекта была разработана летающая лодка – дальний морской разведчик ЛЛ-143 с двумя двигателями АШ-72. Два экземпляра этой машины были заложены в тяжелых условиях эвакуации на красноярском заводе № 477 в 1944 г. Готовая летающая лодка была перевезена в Таганрог, куда в феврале 1946 г. вернулось и само ОКБ. 6 сентября 1945 г. состоялся первый полет ЛЛ-143.

Здесь же, в целях создания опытной базы морского самолетостроения, Постановлением СМ СССР от 21 июня 1946 г. конструкторское бюро было преобразовано в Государственный союзный опытный завод № 49.

Осенью 1946 г. на заводе № 86 было образовано ОКБ-86 НКВД СССР во главе с Р.Л. Бартини.

Почти все ведущие конструкторы, начальники бригад, как и Главный конструктор и его заместители, были на положении заключенных.

Именно этими людьми был спроектирован и практически построен к началу 1948 г. уникальный самолет Т-117.



Это был первый в нашей истории широкофюзеляжный сухопутный самолет. В нем нашли воплощение многие идеи, значительно опередившие тогдашний уровень самолетостроения. Но самолет так и не был поднят в небо. Причиной этого стало, с одной стороны, сокращение бюджетного финансирования по

Министерству авиационной промышленности, с другой – тот факт, что двигатели АШ-73 были не-обходимы для тяжелых бомбардировщиков Ту-4, единственных на тот момент носителей ядерного оружия.

Правда, потом идеи, заложенные в этой машине, нашли свое воплощение во многих самолетах ОКБ О.К. Антонова, т.к. еще в 1948 г. все чертежи, шаблоны, техдокументация были переданы в Киев.

10 июня 1950 г. завод № 86 был наконец переведен в первую категорию серийных заводов. В серийное производство был запущен гидросамолет Бе-6. Он строился серийно с 1952 по 1957 г.

Всего было выпущено 123 экземпляра Бе-6. Параллельно с Бе-6 в конструкторском бюро был разработан легкий связной самолет-амфибия Бе-8 с одним мотором АШ-21. Шестиместный самолет-амфибия совершил свой первый полет с воды 3 декабря 1947 г. Хотя амфибия в 1948 г. выдержала государственные испытания, но в серийное производство так и не пошла. Основное внимание в этот период уделялось созданию боевых машин.

С началом эры реактивной авиации на повестке дня встал вопрос о создании боевой реактивной летающей лодки. Уже в мае 1947 г. ОКБ Г.М. Бериева начало в инициативном порядке разработку реактивной лодки – морского разведчика.

Полученный при доводке Р-1 опыт позволил в кратчайший срок создать разведчик-торпедоносец Бе-10 с двумя реактивными двигателями АЛ-7ПБ. Первый полет Бе-10 состоялся 20 июня 1956 г. в г. Геленджик. Поскольку при проектировании Бе-10 были учтены все уроки Р-1, машина успешно прошла заводские и государственные испытания. Гидросамолет пошел в серию на таганрогском заводе № 86, где с 1958 по 1961 г. выпустили 27 серийных машин. На Бе-10 (заявленном ФАИ как М-10) было установлено 12 мировых рекордов.

В 1956 г. в ОКБ Г.М. Бериева начались работы над новой турбовинтовой амфибией Бе-12, которая должна была заменить Бе-6 в строю морской авиации. В отличие от нее Бе-12 должен был стать поисково-ударной машиной и оснащаться радиолокационной станцией, поисково-прицельной системой, магнитометром, нести радиогидроакустические буи, а также глубинные бомбы и противолодочные торпеды. 18 октября 1960 г. начались заводские летные испытания опытного самолета-амфибии Бе-12.

Самолет Бе-12 строился серийно на Таганрогском авиационном заводе № 86 имени Георгия

Димитрова с 1963 по 1973 г. В период с 1964 по 1981 г. на Бе-12 установлено 42 мировых рекорда в своем классе.

Всего было построено 142 машины различных модификаций.



Уважаемые работники комплекса!

Профсоюзный комитет сердечно поздравляет вас с наступающим 2017 годом и Рождеством Христовым! Пусть наступающий год принесет вам успех во всех ваших делах, радость, счастье и достаток в ваши дома! Пусть все проблемы останутся в старом году, а наступающий год принесет удачу и исполнение всех ваших желаний. Здоровья и благополучия вам, вашим родным и близким!

**Председатель Профкома
Бондарь О.В.**

Электронная версия газеты доступна на заводском FTP в папке "Профсоюзные вести", а также в интернете, по адресу: <http://tantk.profavia-rostov.ru>

