

САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ В КРАСНОЯРСКЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Панферов В.М., Малышев Т.М.
научный руководитель Воронов В.А.
*МБОУ «Лицей» г. Лесосибирска,
Красноярский край*

Определение основных достижений самолетостроения, связанных с Красноярском в годы Великой Отечественной войны, стало основной целью работы группы учащихся Лицея г. Лесосибирска. Началом поисковой работы стала информация о том, что в военное время в нашем крае строил самолеты коллектив Георгия Михайловича Бериева, эвакуированный в Красноярск в 1943 году. При проведении исследования мы решали следующие задачи:

- 1) - собрать и систематизировать материалы об истории Центрального конструкторского бюро им. Г.М. Бериева;
- 2)- собрать и систематизировать материалы о самолетах Центрального конструкторского бюро Г.М. Бериева, действовавших в Красноярском крае в довоенные годы;
- 3)- выявить основные достижения в самолетостроении, связанные с работой этого конструкторского бюро в Красноярске в 1943-45 гг.

Новаторство исследования заключается в том, что были найдены и систематизированы материалы, освещающие деятельность коллектива Бериева, связанную с Красноярским краем, что позволило определить вклад жителей Красноярска в подготовку всенародной Победы в Великой Отечественной войне.

Для решения поставленных задач были изучены архивные данные, научная и популярная литература о истории конструкторского бюро Г.М. Бериева, биографии самого конструктора, самолетах, построенных под его руководством, мемуары о деятельности этого конструкторского бюро, а также специальная и популярная литература об участии самолетов Бериева в событиях Великой Отечественной войны, о их действиях в Арктике, на Дальнем Востоке и других регионах нашей страны.

На основании всего изученного мы выявили те страницы краеведения, которые связаны с деятельностью конструкторского бюро Г. Бериева в довоенные и военные годы.

Впервые в Енисейске самолет приземлился в марте 1926 г. Это был самолет «Моссовет». Направлялся он в Туруханск за пушниной. В 1928 г. в Енисейске совершил посадку самолет Р-5, летевший в Дудинку. Но первые подробные сведения о деятельности аэропорта относятся к 19 июня 1934 г., когда на Енисее пробную посадку совершил гидросамолет «Дорнье». Пилотировали его военлеты Махоткин и Алексеев. С этого исторического дня начинается история Енисейского авиапредприятия или Енисейской авиабазы, как тогда она именовалась.

Анализ материалов краеведческого музея г. Енисейска и аэропорта г. Енисейска, свидетельствует о том, что с 1930-х гг. деятельность конструкторского бюро Г.М. Бериева связана с Красноярским краем, в том числе с авиабазой в г. Енисейске, на которой в это время в основном и эксплуатировались гидросамолеты МП-1 со свободонесущим крылом, так называемые «летающие лодки» (речь идет о их пассажирском варианте), что отражает общую тенденцию того времени: начиная со второй половины 1930-х гг., МП-1, а затем и МП-1 бис стали поступать в управления гражданской авиации на Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке - в места, где не хватало аэродромов, зато изобилующие реками и озерами. Благодаря МП-1, начали действовать воздушные линии по реке Лене из Иркутска до бухты Тикси и по Енисею из Красноярска до Дудинки.

В довоенные годы Енисейская авиабаза обслуживала самолеты, курсирующие по линии Енисейск – Красноярск, а также по транзитной линии Красноярск – Диксон, об-

служивались такие населенные пункты, как Красноярск, Игарка, Енисейск, Соврудник, Мотыгино и др. Известно, что гидросамолет МП-1 был пассажирским вариантом морского ближнего разведчика МБР-2 со снятым вооружением. Интересно, что фюзеляж (лодка) и крыло были выполнены в основном из дерева, обшивка была полотняная

Использование МБР-2 на севере и в Сибири, безусловно, способствовало тому, что конструкторы Бериева совершенствовали самолет, опираясь на отзывы летчиков и учитывая их опыт управления самолетом. В годы Великой Отечественной войны МБР-2 активно использовался для морской разведки.

В 1943 году соответствии с приказом Народного комиссариата авиационной промышленности Конструкторское бюро во главе с Георгием Михайловичем Бэриевым было перебазировано в Красноярск, на завод № 477, бывшие мастерские по ремонту катеров, принадлежащие Главному управлению северного морского пути.

Этот завод представлял собой небольшое предприятие, организованное на основе ремонтных мастерских Управления полярной авиации (УПА). Размещался завод на берегу реки Енисей, на берегу Абаканской протоки. По соседству находились и здания Управления полярной авиации, ведающего организацией полётов самолётов в Арктике. Указанное соседство привело к тому, что часть самолётов испытывал полярный лётчик В.В. Мальков.

В Красноярске коллектив конструкторского бюро и завода под руководством Г.М. Бериева работал в 3-х направлениях.

1.) В эти трудные годы в Красноярске коллектив Бериева продолжал строить серийный катапультный корабельный и базовый гидросамолёт КОР-2 (Бе-4), работал над его совершенствованием. В Красноярске было выпущено 44 машины.

В варианте пикирующего бомбардировщика КОР-2 мог поднимать 4 фугасных бомбы ФАБ-100, в противолодочном варианте – 4 противолодочных бомбы ПЛАБ-100. Корабельный разведчик с таким вооружением мог использоваться как ударный самолёт, однако дальности полёта, столь необходимой для полётов над морем ему не хватало. Поэтому во второй половине 1943 года, гидросамолеты КОР-2 стали оснащаться дополнительными топливными баками общей ёмкостью 300 л. Два таких бака размещались в районе центра тяжести внутри корпуса лодки таким образом, чтобы остался проход из кабины стрелка к пилотам. Дальность полетов увеличилась, теперь самолёт мог осуществлять полёты на радиусе до 575 км.

Всего до прекращения производства было выпущено 44 гидросамолёта КОР-2 (Бе-4). Из них, до окончания войны, 12 поступило на Черноморский флот, 12 — на Балтийский флот, 4 — на Тихоокеанский флот. По состоянию на 9 мая 1945 г. на этих флотах числилось 20 экземпляров КОР-2.

2.) Находясь в эвакуации в Красноярске, коллектив КБ занимался перспективным проектированием, работал над проектами будущих самолётов. Разрабатывался и совершенствовался многоцелевой скоростной двухмоторный истребитель Б-10, пикирующий бомбардировщик-торпедоносец, бронированный штурмовик, истребитель-перехватчик. Выполненный по схеме двухбалочного низкоплана, самолет нес в себе множество новшеств: трехколесное шасси с носовой опорой, спаренные двигатели М-107 с толкающими соосными четырехлопастными винтами. По расчетам на Б-10 предполагалось получить максимальную скорость 613 км/час. Проект не был завершен.

3) Но главное внимание уделялось морским самолётам. В 1943 г. строился дальний морской разведчик ЛЛ-143 (летающая лодка), на его базе в 1944 г. был создан макет грузо-пассажирского гидросамолёта ПЛЛ-144. Это позволило после испытаний ЛЛ-143 в 1945 г. создать на его основе дальний морской разведчик Бе-6, предназначенный для дальней морской разведки, бомбометания, торпедирования и десантирования. На его основе в послевоенные годы был создан Бе-8, лёгкий самолёт-амфибия и др.

Так, отдаленный от морей и океанов Красноярск оказался причастным к развитию морского самолетостроения, внося достойный вклад в достижение победы нашего народа в Великой отечественной войне.