

## К 100-летию Льва Павловича Берне

### Как здорово всё сложилось в судьбе

( для журнала «Крылья Родины» )

А. И. Шуршалов

Инженерный центр им. А.С. Яковлева

ПАО «Корпорация «Иркут»»

Среди ярких звезд на прекрасном голубом небе российской авиации в зените славы сияет звезда Льва Павловича Берне, родившегося в самый длинный день в году 22 июня 1918 года.

Лев Павлович хорошо известен в авиационных кругах нашей страны и за рубежом. Начиная с детских лет его жизнь связана с авиацией. Он занимался авиамоделизмом, прыгал с парашютом. Авиация – это вершина научно-технической мысли мировой цивилизации. Нет нужды доказывать, что на заре ее становления, а особенно в послевоенные годы, именно наши ученые, инженеры и летчики внесли в ее развитие существенный вклад, совершив подлинную революцию, в совершенствовании летательных аппаратов, выразившуюся в первую очередь в создании отечественной реактивной авиации. Лев Берне вспоминает [4]: « Я считаю, что мне в жизни очень повезло - я оказался активным участником и свидетелем многих исторических событий, связанных с появлением первых отечественных газотурбинных двигателей и реактивных самолетов. За сорок лет работы в области создания авиационной техники, особенно в сороковые-пятидесятые годы мне много раз приходилось сталкиваться с нестандартными, иногда оригинальными задачами».

В 1941 году студент Московского авиационного института Лев Берне проходил производственную практику на моторостроительном заводе №19 имени И.В. Сталина в Перми [9]. Из Москвы пришло указание студентам остаться работать на заводе на инженерных должностях. Проходя по цеху Берне обратил внимание на законсервированный американский станок «Бланшир», заменявший 15 рабочих. Надо его ввести в строй, но время было очень суровое и ошибка в работе могла дорого стоить исполнителю. Лев искал в груде документов, пришедших из Америки, схемы и инструкции к станку. Сложной оказалась электросхема управления – это был прообраз будущих станков с ЧПУ. В одном из паспортов был указан пароль, без набора которого станок был неработоспособен. Очевидно заводчане этого не знали и поэтому не смогли ввести станок в строй.

Поздно ночью, чтобы было поменьше зрителей, Лев нажал кнопку «пуск» - станок заработал. Работа на заводе позволила Берне стать высококлассным специалистом по отладке моторов М-82, которые устанавливались на новый истребитель **Ла-5**. Это потом уже, когда он служил в действующей армии, очень повысило его авторитет как специалиста по моторам М-82. Лев делал несколько попыток попасть в Армию, но завод цепко держал ценного работника. Но фронту также нужны были специалисты. 1 января 1942 года Лев стал слушателем Военно-Воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. В марте-июле 1943 года он инженер эскадрильи истребителей **Ла-5**, сражавшейся на Курской дуге. Берне вспоминает [4]: «Занимался я техобслуживанием самолетов в должности инженера эскадрильи. У меня было 12 самолетов и 13 летчиков, а к концу Курской битвы осталось только 2 самолета и 3 летчика. Вот что такое война. Инженер эскадрильи одна из ключевых фигур, отвечающая буквально за все. Подъем в 4 утра и хорошо если в 9 вечера сможешь уйти отдыхать. Сейчас удивительно, когда понимаешь какая была нагрузка. Три часа отдыха считались нормой. И колоссальное чувство ответственности. Процент исправности материальной части всегда должен быть «на высоте», мы просто права такого не имели – на долгий ремонт. Благо снабжение запчастями, несмотря на военное время, у нас было весьма сносным. Кроме того, дополнительным их источником служили вышедшие из строя самолеты. Некоторые из них были сбиты противником и находились в непосредственной близости от его позиций.

Был у нас в эскадрилье случай. У **Ла-5** в бою подбили мотор и он сел на нейтральной полосе, недалеко от нашего боевого охранения. Пехотинцы летчика быстро вытащили и на следующий день уже переправили к нам. Надо технику свою доставать. Кого послать? Конечно инженера эскадрильи, он ведь за нее отвечает. Взял я с собой механика, техника и ночью мы все вместе с пехотинцами, человек тридцать, вынесли этот самолет на руках. Потом переправили его в ПАРМ (полевую авиаремонтную мастерскую), осмотрели, залатали и он еще полетал и повоевал. Вскоре совершил вынужденную посадку на нейтральной полосе самолет **Як-1**.

Командир дивизии В.Я. Литвинов сразу сказал:

- в 50 ИАП недавно инженер эскадрильи успешно вытащил с «нейтралки» **Ла-5**. Пошлите туда этого инженера эскадрильи, у него уже есть опыт.

Я уже более уверенно провел эту операцию. Самолет практически был цел и вскоре его вернули в строй, а мне вручили медаль «За боевые заслуги», которой я очень горжусь».

На Курской дуге в это же время также сражался советский ас Иван Кожедуб, открывая счет своим победам на истребителе **Ла-5** [8].

В феврале 1944 г. после окончания Военно-Воздушной академии имени Н.Е. Жуковского по просьбе А.А. Микулина решением ГКО Берне направляется для дальнейшего прохождения службы на завод № 300

( впоследствии завод «Союз») в распоряжение ответственного руководителя А.А. Микулина с целевым назначением летные испытания двигателей, где и работал сначала около 5 лет на испытательной станции, а затем 35 лет начальником ЛИО (летно-испытательного отдела) до выхода на пенсию.

Дипломный проект Лев Берне делал в ОКБ А.А. Микулина ( руководитель Б.С. Стечкин ), более 10 лет работал под руководством Микулина, написав книгу «Александр Микулин – легенда XX века» [5], что дает возможность познакомиться с яркой исторической личностью, окунуться в ту трудную, славную и героическую эпоху, возможность ещё раз осмыслить нашу непростую историю. Лев Берне вспоминает [5]: «Рабочий день в КБ был увеличен, он начинался в восемь утра и растягивался до девяти-десяти часов вечера. Однако часов в пять вечера конструкторам давали передышку (не считая обеденного перерыва). Все желающие, а их было большинство, на лыжах уходили в Измайловский лес. После часовой разминки все спешили обратно в КБ, где их бесплатно кормили ( у Микулина для этого имелись специально выделенные фонды), после чего конструктора вновь принимались за работу. А.А. Микулин никогда не копировал иностранные моторы.

- Видите ли, - говорил он, – никогда не следует заимствовать конструкцию иностранного мотора. Идеи, разумеется, можно, а конструкцию – нет. И вот почему. Когда вы будете «драть» чужой мотор, вы автоматически сдерете и его дефекты. Потом вам придется долго устранять их. А на эту доводку ляжет еще ваша собственная доводка, потому что при изготовлении мотора будут допущены неизбежные ошибки. Да и «драть» чужой мотор неинтересно. Я лично так никогда не делал и делать не буду. Куда интереснее создавать свой собственный. Для этого нужен талант и большой труд. И то, и другое у нас есть, - заканчивал он, весело улыбаясь.

Основные трудности, с которыми столкнулись авиационные конструкторы в конце Второй мировой войны при создании новых скоростных боевых самолетов, были связаны с невозможностью дальнейшего повышения мощности их винтомоторной группы. Решение этой проблемы было найдено только с помощью реактивных двигателей. Разработка различных схем реактивных двигателей началась в СССР, Великобритании, Италии и Германии в 20-х годах. После начала войны работы по газотурбинным двигателям (ГТД) в СССР были законсервированы, а в Англии и Германии темпы создания авиационных ГТД значительно ускорились. Через месяц после того, как к подножию Мавзолея были брошены фашистские знамена, Берне вызвали к Генеральному конструктору А.А. Микулину [4]. В приемной уже были некоторые работники, заполнявшие анкеты.

- Мы вас срочно посылаем в Германию – сказал Микулин. Надо подобрать и отправить на завод все, что может представлять для нас интерес. В группу входят технологи, производственники, экспериментаторы. Ваша задача – найти оборудование для испытаний

*моторов, конструкторскую документацию по двигателям. Особенно нас интересуют имеющиеся у немцев газотурбинные двигатели, с некоторыми из них мы немного знакомы: нам показывали обломки сбитых нашими летчиками реактивных самолетов... но – ни одного живого мотора, ни одного чертежа мы не имеем. Сейчас идите и оформляйте документы. Через день вы должны быть в Германии.*

В приемной получаем небольшие анкеты, торопят: надо срочно ехать в Управление кадров Наркомата Авиационной промышленности. Нас от завода человек 10. Всем присваивают «временные» воинские звания, выдают вместо гражданского паспорта офицерское удостоверение и отправляют на склад ВВС за формой. Когда очередь дошла до меня, выяснилось, что мне ничего придумывать не нужно, я пришел на завод старшим лейтенантом, у меня есть удостоверение и форма ВВС. Считалось, что большинство едет в Германию не более, чем на месяц.

Получив необходимые документы, узнаем, что наша бригада вылетает завтра утром со Щелковского аэродрома. На следующий день летим в Бернбург, недалеко от Дессау, крупнейшего центра авиационной промышленности Германии, столицы фирмы «Юнкерс». Наш Ли-2 летел над Германией ниже облаков, на высоте 300-400 м. Мы видели, что маленькие, аккуратные немецкие городки были почти все целы, а крупные заводы и фабрики лежали в руинах.

Практически всюду на территории Советской зоны четко и властно правили военные комендатуры, что немцам, любителям порядка, нравилось. Положение населения было очень тяжелым. Фактически в Германии царил голод, жителям предстояло провести зиму в разрушенных домах, без топлива, без электричества, иногда без воды. Немцы, которые работали по заданиям комендатур, получали минимальную норму военного довольствия: тыловую для стройбатов. В тех условиях для них то было целое богатство! В г. Дессау и в других, КБ и на заводах немцы успели уничтожить большинство отчетов и чертежей, остальное увезли американцы и англичане.

Через несколько дней один из наших помощников намекнул, что какие-то ящики с бумагами завода находятся в погребе одной пивной. Достаточно было появиться на пороге этого заведения коменданту с автоматчиками, как побледневший хозяин сам все показал. Там оказались полные комплекты чертежей JUMO-004!

Обращает на себя внимание колоссальный рост выпуска газотурбинных двигателей JUMO-004 в Германии. Если в 1943 году было сделано только четыре опытных двигателя, то в 1944 году, когда начался серийный выпуск, изготовили 3415 двигателей, а всего двигателей JUMO-004 выпустили 5803 штук.

«Все кто работал в КБ Микулина, гордились этим. А если добавить, что зарплата у нас была самой высокой на заводе, то понятно, что мы все очень дорожили своим рабочим местом. Но и работать нам приходилось в тяжелейших условиях: почти все время в командировках, зимой в любой

мороз, а летом, особенно в Ахтубинске, на жаре, проводя предполетное и послеполетное техобслуживание:

А мы их ждем в начале полосы,  
Как нас в роддоме ждали наши мамы.  
Лишь бы вернулись эти сорванцы,  
Да и бетонку сильно не помяли.  
Мы технари, стоянка наш удел,  
Пускай мы сами к звездам не летаем,  
Но мы стоим в начале этих дел,  
И личной шкурой Богу отвечаем». [4]

Несколько слов о том какое значение тогда придавалось работам по самолетам и какие были руководители и работники. Во время регламентных работ на аэродроме в лютый мороз гайка провалилась внутрь двигателя. Чтобы достать гайку надо было двигатель снять, отвезти на завод, разобрать, собрать заново, провести контрольное испытание на стенде, установить на самолет и провести контрольное испытание двигателя в системе силовой установки на самолете. В общей сложности при очень интенсивной работе – не менее 10 суток.

В это время я был на аэродроме. Прошло не более часа с момента происшествия, как меня вызывают к телефону. Приятный женский голос говорит: сейчас с вами будет разговаривать Министр Дементьев. Ранее меня, во время посещения аэродрома представляли ему. Известно, что это был жесткий руководитель но, как отмечали люди с ним работавшие, обладал потрясающей памятью. Он отлично помнил все технические детали, которые ему докладывали. Прошедший все ступени самолетного производства, вплоть до директора и главного инженера крупнейшего авиазавода, он очень квалифицированно разбирался в технических тонкостях. Благодаря своей памяти он помнил все основные параметры, как советских, так и зарубежных летательных аппаратов. Соответственно он помнил и людей, с которыми встречался. Далее привожу наш с ним разговор: *«Лев Павлович, здравствуйте! Знаю, что у Вас произошло... Я тебя очень прошу, подумай и сделай так, чтобы эту... ( тут шла характеристика злополучной гайки на народном сленге) можно было вытащить, не снимая двигатель с самолета. Очень тебя прошу!»*

К этому самолету от нашего отдела был прикреплен механик Илья Миронов. Уйдя добровольцем в действующую армию он хлебнул всякого – вплоть до штрафбата, где после тяжелого ранения с него снимают все грехи. Обладал богатырским здоровьем и телосложением. Посмотрели сборочный чертеж двигателя, ничего хорошего не увидели. Как достать? Илья отошел в сторону и через минуту сказал: *«Можно попробовать – выкатывайте самолет на мороз и продержите его там не менее двух часов, но сначала расчехлите и снимите лючки с фюзеляжа»*. Потом он взял старую длинную

отвертку и приварил к ней прут. Через два часа, несмотря на мороз, он оголил плечо и руку и на конец отвертки с прутом налепил шарик тавота. Страшно было смотреть, но Илья – фактически голый – лег на панель фюзеляжа и руку с отверткой осторожно ввел в патрубок разгрузочной полости. Примерно через минуту он начал осторожно вытаскивать руку: к шарiku тавота пристала злополучная гайка. Илья торжественно передал её механику самолета: *«Следующий раз уронишь – сам будешь доставать, а теперь Лев Павлович, несмотря на то, что в ЛИО на аэродроме сухой закон – прошу налить мне стакан, а то замерз!»*.

Министр наградил нас месячным окладом.

Однажды произошел такой случай. Срок окончания программы испытаний с модернизированным опытным двигателем Р15-300 на летающей лаборатории - 31 декабря 1961 года. Как назло, последняя неделя декабря по погодным условиям выдалась крайне неудачной. Но деваться некуда, и летающая лаборатория **Ту-16** вылетела в последний по программе полет 30 декабря 1961 года.

В конце выполнения задания на высоте 11000 м послышался удар, и пилотская кабина заполнилась холодным инверсионным паром, настолько плотным, что летчики – дважды Герой Советского Союза Амет-Хан Султан и Герой Советского Союза В.А. Комаров – не только не видели практически ничего на приборной доске, но и с трудом различали друг друга. Сначала самолет начало трясти: летчики тянули штурвалы – один от себя, другой на себя. Через минуту разобрались – самолет начал резкое снижение. Летчики по-прежнему почти ничего не видели. К этому добавился нестерпимый холод. Доложили обстановку на КДП и получили указание: *«Если видимость не восстановится – катапультируйтесь!»*. Султан прокомментировал: *«Это мы ещё успеем. Кроме видимости и мороза все работает нормально, да и видимость улучшается»*. На высоте 500 м подошли к дальнему приводу.

В задней кабине **Ту-16** у пульта управления экспериментальным двигателем находились ведущие инженеры, от ЛИИ и от завода № 300 - Л.П. Берне. Поняв, что из передней кабины видимость ограничена, посмотрели в боковые блистеры и в перископ наблюдения за экспериментальным двигателем – вперед по полету видно всё отлично. И сразу начали помогать летчикам в заходе на посадку. Полет завершили нормально. Это был первый случай, когда посадка самолета корректировалась из хвостовой кабины.

При осмотре передней кабины поняли, что все неприятности были из-за отказа реле отключения обогрева переднего стекла: стекло перегрелось и рассыпалось, в результате чего произошла мгновенная разгерметизация. В приказе Министра П.В.Деменьтева говорилось: *«За проявленные при выполнении испытательного полета мужество, самообладание и мастерство, обеспечившее спасение экипажа и дорогостоящей материальной части, объявить членам экипажа благодарность и наградить ценными подарками»*. Дали хорошие золотые часы.

Берне писал: «Я очень горжусь тем, что в 1994 году впервые опубликовал большую статью «**Як-141** – Сверхзвуковая вертикалка». С этого времени я снова стал сотрудничать с моими замечательными друзьями – яковлевцами. С 1932 года самолеты ОКБ Яковлева непрерывно в серийном производстве и в эксплуатации. Эта творческая организация всегда была источником новых оригинальных мыслей, передовых идей, надежных и красивых конструкций. Этому коллективу под силу все – самолеты спортивные, деловые, гражданские, военные, надо было – сделали вертолет. Они первые и пока единственные у нас, решили проблему вертикально взлетающего самолета».

Самолет **Як-40** единственный советский самолет, сертифицированный на Западе и проданный в развитые капиталистические страны. В 1972 году были получены сертификаты в Италии и ФРГ по нормам FAR-25. Сертификация в Англии также была полностью закончена. Генеральный конструктор С.А. Яковлев вспоминает [15]: «Самой интересной для меня работой стал грузовой вариант **Як-40К** с большим люком на левом борту фюзеляжа. Эксплуатационные испытания, предшествующие началу регулярных полетов, **Як-40К** проходил в Сибири».

Сегодня у них главная тема, продолжает Лев Павлович – **Як-130** и **МС-21**. **МС-21-300** представляет собой среднемагистральный узкофюзеляжный самолет, созданный корпорацией "Иркут" в кооперации с промышленными компаниями страны. В производстве воздушного судна активно задействованы ПАО «ОАК», холдинги Ростеха ВСМПО-АВИСМА, ОДК, "Технодинамика", КРЭТ, "РТ-Химкомпозит".

Первый вице-президент – Генеральный конструктор ПАО «Корпорация «Иркут», Генеральный директор – Генеральный конструктор ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева» Олег Федорович ДЕМЧЕНКО в поздравлении пишет[7]: «Дорогой Лев Павлович! Сердечно поздравляю Вас с замечательным юбилеем и желаю навсегда сохранить отличающие Вас бодрость духа, подвижность и настойчивость!»

Мы помним, что придя с фронта Великой Отечественной Войны, Вы активно включились в создание двигателей под руководством А.А. Микулина.

Недавно, после 45 лет консервации, возобновились полеты **Як-30**. На нем стоит испытанный Вами РУ-19-300. В музее техники возвышается на пьедестале еще один замечательный самолет – **Як-38** (самолет вертикального взлета и посадки). Его сердце – подъемно-маршевый двигатель Р27В-300 – также создан с Вашим участием. Перейдя на журналистскую работу Вы возродили журнал «**Крылья Родины**», выпустили книгу «Александр Микулин – легенда XX века» и еще немало сделали для истории авиации. Желаю Вам, дорогой Лев Павлович, продолжать в том же духе на радость всем, кто Вас знает и ценит!».

Л.П. Берне – один из ведущих историков авиации, с 1988 года работает в национальном авиационном журнале **«Крылья Родины»**, в 1991 году стал заместителем главного редактора, с 2005 года – главный редактор.

Действительный член Академии наук авиации и воздухоплавания, награжден орденами Ленина, Отечественной войны, «Знак Почета» и многочисленными медалями. В своей книге «Как всё начиналось», посвященной становлению отечественной авиации [4] автор пишет: «Вскоре после того, как появилась авиация, начали выходить печатные издания, рассказывающие о ее жизни. В России с конца 20 века выходил журнал «Воздухоплавание», основал его Д.И. Менделеев. После окончания Гражданской войны было организовано общество «Друзей Воздушного Флота», которое в 1923 году начало издавать журнал «Самолет». В октябре 1950 года по указанию И.В. Сталина вышел первый номер нового массового авиационного журнала **«Крылья Родины»**. Главные темы: политико-воспитательная работа в низовых авиационных организациях ДОСААФ, допризывная подготовка по авиационным специальностям, постановка учебного процесса, немного авиационный спорт и достижения советской авиации.

Начало 90-х годов – годы развала великой державы СССР. Шло время. Сильно сократился штат редакции. Катастрофа разразилась в начале 2005 года: после выхода журнала **«Крылья Родины»** №2 за 2005 год журнал фактически прекратил свое существование. В кассе только долги... Понимая, что **«Крылья Родины»** являются одной из составляющих отечественной авиации, «неисправимые оптимисты» генеральный директор Д.А. Безобразов и главный редактор Л.П. Берне сумели провести ряд организационных мероприятий, вложив свои духовные и материальные средства, и в конце апреля 2005 года вышел очередной номер журнала **«Крылья Родины»** №3-4! С этого времени Л.П. Берне – главный редактор журнала **«Крылья Родины»**. Лев Павлович Берне более полувека работал с ОКБ им. А.С. Яковлева, создавая и испытывая двигатели для новых самолетов **Як-25, Як-27, Як-28Р, Як-30, Як-32, Як-36, Як-38, Як-141**, после войны, а также по технической поддержке самолетов **Як-40, Як-42, Як-130, МС-21** с Инженерным центром им. А.С. Яковлева, ПАО «Корпорации «Иркут»».

В своей книге «Как всё начиналось», посвященной становлению российской авиации [4] автор представляет возможность читателю не только познакомиться с яркой исторической личностью, но и окунуться в ту трудную, но, без всякого сомнения, славную и героическую эпоху, это возможность ещё раз осмыслить нашу непростую историю: «дневников я никогда не вел. Прежде всего это запрещалось из условий секретности. Тем не менее, осталось много документов, по которым можно воспроизвести полную картину того времени. Да и память у меня достаточно ясная. Обо всем об этом, о моей жизни в авиации эта книга. Я выражаю благодарность: Демченко Олегу Федоровичу, Юрию Владимировичу Засыпкину, особо отмечу роль Дмитрия Юрьевича Безобразова, который взял на себя работу по



первому выпуску книги. На титульном листе второго, дополненного издания книги автор написал: «Дорогому Юрию Владимировичу на добрую память о многолетней дружбе, моему соавтору, с благодарностью за все, что Вы сделали для меня, с пожеланиями дальнейшей совместной работы на тему «Яки – любовь на всю жизнь». Всего самого хорошего. 19.09.2013г.». В 1999 году Л.П. Берне участвует в создании журнала «Двигатель». Его книги по истории ОКБ «Союз», по истории Ступинского авиапредприятия и другие – стали классикой жанра. Для успеха в трудах на благо Родины недостаточно иметь одно усердие, но необходимо ещё руководствоваться благоразумием. При недостатке благоразумия даже благонамеренные поступки и слова могут привести к плохим последствиям. По этому поводу преп. Антоний Великий пишет: «Многие добродетели прекрасны, но иногда от неумения или чрезмерного увлечения ими может произойти вред... Рассуждение – это добродетель, которая учит и настраивает человека идти прямым путем... Если мы будем идти прямым путем, то никогда не будем увлечены врагами нашими, ни справа – к чрезмерному воздержанию, ни слева – к нерадению, беспечности и лени... Рассуждением человек разбирает свои желания, слова и дела» [2]. Бывают люди о которых писать не просто, их жизненный путь, без остатка посвященный своей стране и любимому делу, не укладывается в строчки обычного очерка или статьи. Тем не менее, их ежедневный трудовой подвиг и внешне скромный, но безгранично глубокий внутренний талант творят историю, двигают время вперед, становятся примером самоотверженности и вдохновляют на свершения все новые поколения во имя безопасности и благополучия Родины [3].

«Как здорово всё сложилось в судьбе  
По зову Мечты по зову Небес...  
Ведь в этом году, в унисон Юбиляру  
В небо взлетел наш первый «МС»

Да...годы промчались со скоростью света,  
Тенью мелькнули по глади бетона,  
Но Жизни счастливей наверное нету  
Посадки равнялись количеству взлетов

И нет выше награды, чем признание друзей,  
Что тебя всегда окружали гурьбой,  
Их улыбки, как всполохи взлетных огней,  
Что светили всегда пред твоею судьбой.» [14].

Статья была написана осенью 2017 года, а 13 декабря 2017 г. в день апостола Андрея Первозванного ( первый ученик Христа, проповедуя христианство в России дошел до Киева и Великого Новгорода, похоронен в

Греции г. Патры ) на 100-м году ушел из жизни старейший из действующих главных редакторов журналов, конструкторов и испытателей авиационных двигателей России, выпускников Военно-Воздушной Академии им. проф. Н.Е. Жуковского, выпускников Московского авиационного института им. Серго Орджоникидзе, авиадвигателестроителей, журналистов, писателей сотрудник академика А.А. Микулина Лев Павлович Берне – Главный редактор Национального авиационного журнала **«Крылья Родины»**. 22 июня 2018 г. ему исполнилось бы 100 лет. Лев Павлович Берне был человеком высокой культуры, интеллигентом, с которым всегда было интересно беседовать.

Тысячи людей, соприкоснувшись в жизни с Львом Павловичем унесли в своих сердцах частицы душевной чистоты, незлобия, послушания, творческой энергии, доброжелательности, оптимизма обрели веру и смысл своего предназначения. Возрождая журнал **«Крылья Родины»** и очищая души людей от пороков и греховной скверны Лев Павлович Берне, как и многие другие доблестные авиаторы, вносил свою лепту в военное, инженерное и духовное становление Отечества и русского самосознания. Его слова звучали, как соловьиная трель, как прекрасная песнь. Никто из живущих еще в этом мире не поставит тебе памятника, подобного тому, который ты сам себе воздвиг на прекрасных просторах нашей Родины.

Лев Павлович навсегда останется в наших сердцах и заслуживает того, чтобы о нем знали и помнили как нынешнее, так и следующие поколения людей. Доброе имя твое, дорогой Лев Павлович, пронесут из поколения в поколение благодарные авиаторы, которым ты оставил бесценное сокровище, духовный виноградник - Национальный авиационный журнал **«Крылья Родины»**.

*Автор выражает благодарность за содействие в подготовке статьи заместителю Главного конструктора программы Як-42 Инженерного Центра ПАО «Корпорация «Иркут» А.Г. Хлапину, заместителю начальника отдела научно-технической информации ПАО «Корпорации «Иркут» Ю.В. Засыпкину, ведущему инженеру конструктору ПАО «Корпорации «Иркут» Стрелкову В.А..*

## Литература

1. Адлер Е.Г. Земля и небо. Записки авиаконструктора, Москва, издательство «Русское авиационное общество», 2004 г , 240с.
2. Архимандрит Петр (Кучер) Е.Г. «Блюдите убо, како опасно ходите» Еф.5;15, Боголюбово, Издание II, дополненное, 2006 г , 468с.
3. Aviation EXplorer. Выдающиеся личности, Незаконченный век Льва Берне , Москва, 2017г.
4. Берне Л.П. Как всё начиналось. Издание II, дополненное, Москва, «Двигатель», 2013г., 464с.
5. Берне Л.П. Александр Микулин – легенда XX века, Москва, «Крылья Родины», 2006г., 248с.
6. Берне Л.П., Боев Д.А., Ганшин Н.С. Отечественные авиационные двигатели XX век, Москва, «Авико Пресс», 2003г., 208с.
7. Демченко О.Ф. Поздравление, ПАО «Корпорация «Иркут»», Опытное конструкторское бюро имени А.С. Яковлева, Москва, 2008г.
8. Кожедуб И.Н. Верность отчизне. Ищущий боя, Москва, «Яуза-пресс», Эпохальные мемуары, 2017г., 576с.
9. Комиссаров С.Д. Профессия - испытатель, Москва, журнал «Крылья Родины», №6, 2008г., стр.41-46.
10. Не спешите их хоронить. Надо ли ставить крест на российских самолетах? Российская газета – Столичный выпуск, 16.09.2011г.
11. Опытное конструкторское бюро имени А.С.Яковлева, Москва, 2002г, 230 с.
12. Пономарева Н. Интерфакс-Россия, 2.02.2018г.
13. Созвездие Книга 1, Москва, издательство «МИД», 2006г, 208 с.
14. Стрелков В.А. Стихотворение, ПАО «Корпорация «Иркут»» , Москва, 2017г.
15. Яковлев А.С. Цель жизни: Записки авиаконструктора, Москва, издательство «Мир философии», 2016 г , 511 с.
16. Яковлев С.А. Эпизоды. Из воспоминаний авиаконструктора в пяти частях. М.; СПб.: Нестор-История, 2017, 208с.