



# Альбатрос

ПАО „ТАГАНРОГСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ИМ. Г.М.БЕРИЕВА“



## Официальный раздел

### Рабочий визит специалистов ПАО «Ил»

26 ноября 2020 ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» с рабочим визитом посетила делегация специалистов ПАО «Ил» во главе с первым заместителем генерального директора ПАО «ОАК», управляющим директором ПАО «Ил» – Сергеем Владимировичем Ярковым. В составе делегации также были первый заместитель генерального директора по операционной деятельности и программ Бескибалов Алексей Дмитриевич, директор научно-технического центра – главный конструктор Ганин Сергей Викторович и другие руководители.

Целями визита стали ознакомление с ходом работ на производстве, контроль сроков и качества

реализации проектов на предприятии, определение текущих проблемных вопросов и путей их решения. Были осмотрены самолеты на стоянке ЛИК, цеха, пилотажный стенд в ОКБ. Непосредственно в цехах сборки самолетов обсуждались фактическое состояние дел, текущие вопросы и планы завершения работ.

В ходе визита прошла встреча с летчиками, участвовавшими в тушении пожаров в Турции летом-осенью этого года. На встрече были подняты проблемы подготовки и поддержания летной формы экипажей самолетов, выполняющих задачи по пожаротушению в условиях труднодоступной гористой местности.

Было отмечено, что для этого необходимо совершенствовать имеющиеся и разрабатывать новые пилотажные стенды, а также совершенствовать инфраструктуру испытательно-экспериментальной базы ТАНТК в Геленджике. Результаты визита были подведены на совместном совещании с руководством комплекса, которое завершилось оформлением Протокола, определяющего необходимые мероприятия, сроки и ответственных исполнителей.



В век современных информационных технологий и видеоконференций, возможно, кто-то усомнится в необходимости таких визитов. Однако следует отметить, что непосредственное живое общение руководителей такого ранга с подчиненными, их личное знакомство с производством и выпускаемой продукцией непосредственно на месте и в реальном времени как раз и является одной из неотъемлемых составляющих результативного управления такой масштабной производственной структурой, как ПАО «ОАК».



## Воспоминания Х.Д. Кудзиева заместителя Г.М. Бериева

*Дорогие мои дети и внуки!*

*Помните, чем старше становится человек, тем чаще он мысленно обращается к прошлому, тем большую прелесть для него составляют воспоминания. Это вы поймете не скоро, но годы катятся, как морские волны, без остановки и наступает незаметно время, когда вы тоже начнете оглядываться, и вот тогда вам станет понятно, что меня заставило взяться за ручку – уже будучи тяжело больным – и написать свои сжатые воспоминания.*

17 апреля 1982 г. Х.Д. Кудзиев

*(Публикуется в сокращенном виде с разрешения сына Кудзиева - Сергея Харитоновича).*



### Мой краткий жизненный путь и некоторые воспоминания

Я, Кудзиев Харитон Дзиуевич, родился 27 ноября 1912 года в селе Хумалаг Северо-Осетинской АССР в семье неграмотного крестьянина-середняка. Семья была большая, так как отец был в семье старшим сыном и совместно с ним жили пять братьев и четыре сестры, бабушка и дедушка по отцу. У матери я был третьим ребенком, часто болел воспалением легких. Наша мать, как и все деревенские женщины того времени рожала часто, но детей некому было лечить и почти половина их умирала.

Как известно, после гражданской войны в стране, в том числе и в Осетии, была разруха. Было много беспризорных детей, бродяг, процветало конокрадство. Отступающие с Северного Кавказа деникинцы грабили население. После их ухода появились части Красной армии, они тоже вели себя не лучшим образом, правда после приезда Орджоникидзе обстановка изменилась к лучшему.

В 1921 году был страшный голод, в некоторых бедных семьях умирали слабые здоровьем люди, от недоедания образовался массовый падеж скота, вследствие отсутствия кормов. Наша семья, несмотря на многочисленность, избежала голодной смерти благодаря наличию у отца азиатской водяной мельницы, которая работала только периодически из-за неполной загрузки.

После голодного года, в 1922 году в нашей сельской школе были возобновлены занятия. Я сразу же побежал к матери и сказал, что хочу идти в школу. Мать меня отговаривала, так как я был слаб здоровьем, но я настоял на своем.

Я с другом на следующий день пошли вместе в школу, без тетрадей, ручек и карандашей. Их у нас не было. В школе нас собралось человек 50, в самом большом классе мест не хватало, и мы с другом сели на подоконник. Пришел к нам заведующий школой, записал всех, а потом, чтобы как-то занять нас, начал учить считать до двадцати хором. Ребята были уже взрослые – 9-10 лет, считать умели и нам показался первый день скучноватым. В дальнейшем нас разбили на две группы, в нашей группе преподавала симпатичная девушка из нашего села. У нее я проучился до конца 2 класса.

Осенью 1923 года я сильно заболел воспалением легких, помню, что чуть не задохнулся, а врачебной помощи не было никакой. На село, где проживало тогда 4-5 тыс. человек, не было ни одного врача.

После выздоровления (естественный отбор в природе) я был очень слаб, но сильно переживал, что не хожу в школу. Было пропущено не менее трех месяцев. Учительница была уверена, что я

«догону» остальных за короткое время. Так оно и получилось. Занимался я с усердием и вскоре стал самым успевающим учеником 2 класса. Я любил свой класс, учительницу.

Но в связи с тем, что в старшей группе было мало учеников, меня без моего согласия перевели туда, единственного ученика из двух групп. Следовательно я оказался в 4-м классе, а там учились относительно уже «взрослые» ребята. Мне, конечно, было вначале очень тяжело морально, да и в учебе. Во время перерыва я всегда бегал к своим друзьям в свой «родной» класс. Но человек привыкает ко всему, привык и я к новой обстановке, а по учебе через некоторое время я догнал основную группу ребят.

В 1925 году в нашей школе был организован первый пионерский отряд в количестве 50 ребят и девочек. Я тоже был принят в пионеры. Старшие школьники поступили сразу в комсомол. Вожатым отряда был наш одноклассник. Пионеры тогда были примером во всем: и в поведении, и в учебе. Мы многому научились в отряде, особенно касающемуся дружественных отношений между собой. К сожалению, наш любимый вожатый в 1927 году скоропостижно умер от туберкулеза.

Летом 1926 года мать отправила меня с дядей в Минеральные Воды, чтобы я там отдохнул. В Минеральных Водах я прожил больше месяца, немного поправился, хорошо загорел и научился почти свободно говорить по-русски. В 1927 году мать отправила с соседом в высокогорный курорт Цей, где мы прожили месяц в самодельном шалаше, я там очень хорошо поправился.

В 1928 году наша семья разделилась. Наш отец остался на старой половине дома, а дяде досталась новая половина, и ему пришлось строить жилые помещения заново.

Я к этому времени был уже комсомольцем, меня приняли по рекомендации пионерского отряда даже без подачи заявления. На общем собрании отряда я был избран вожатым, а через год мы организовали еще один отряд.

Пионерская работа в то время была налажена хорошо, мы помогали комсомолу во всех мероприятиях. Организовывали посещения школ других сел. Ходили всегда пешком. Ездили на строящуюся в то время гидроэлектростанцию в Кобанском ущелье – «Гизельдон».

В школе мы часто организовывали театральные постановки на осетинском языке. Я обычно был суфлером, так как лучше меня никто не читал по-осетински.

Итак, весной 1929 года мы с братом закончили учебу в школе в родном селе Хумалаге с хорошей аттестацией (оценки тогда не ставили).

Перед окончанием школы нас с братом постигла большая неприятность. Отец наш был лишен права избирательного голоса из-за перепалки на собрании по избранию новых членов сельского совета. И вот за эту оплошность отца теперь мы с братом расплачивались тем, что были исключены из комсомола, а следовательно, не могли поступить на учебу ни в рабфак, ни в техникум.

Брат устроился на работу чертежником в Гизельдоне, а я остался дома и помогал отцу по хозяйству. Но желание учиться было у меня настолько сильное, что я уговорил одного своего друга по классу и мы с ним поехали в Беслан. Там была единственная школа 9-летка, заведующим был наш односельчанин, и он нас допустил к занятиям. Эти занятия продолжались около месяца. Ходили то пешком, то ездили подводой. Когда же наступала распутица, мы не смогли ни ходить, ни ездить и наши занятия на этом закончились. Правда была еще сделана робкая

попытка – искали с Володей комнату, чтобы жить в Беслане, но этот вариант нам показался сложным и мы бросили учебу.

В это время я усиленно начал хлопотать относительно восстановления отца в правах. Для этой цели я собрал документы и подал их в районную комиссию. В районном исполкоме (в Беслане) секретарем работал наш дальний родственник и он мне сказал, что в скором времени вопрос будет рассмотрен, а результат будет опубликован в областной газете. Действительно, через некоторое время было сообщено в газете «Социалистическая Осетия», что наряду с другими и наш отец был восстановлен в правах. Это было в начале 1930 года. С этого времени мне пришлось начинать все сначала. Поступить в комсомол, а потом поступить куда-нибудь учиться.

В то время над нашим колхозом взял шефство техникум путей сообщения, который находился в Орджоникидзе, и нашему колхозу дали возможность направить на учебу 5 человек. Когда это стало известно мне, то я обратился к бухгалтеру колхоза с просьбой направить меня на учебу. Он мне ответил, что комсомольская организация уже выделила 5 членов комсомола, и он на них оформил документы. Я очень был расстроен этим известием, и бухгалтеру видимо стало меня жалко. Он мне и говорит, что он даст мне такое же направление, как другим, а там в техникуме пусть разбираются кого принимать.

В техникуме нас приняли всех, но устроили такое «собеседование», что оно оказалось хуже настоящих экзаменов. Преподаватели там все были с большим опытом работы. До нашего набора в техникуме учились преимущественно дети железнодорожников, а тут сразу надо было обновлять традиционный состав учеников. Естественно, что отношение к нам преподавателей было не совсем лояльное, ведь некоторые из нас плохо разговаривали по-русски и для них мы представляли нежелательный «элемент».

В связи с такими обстоятельствами во время «собеседования один на один» задавали любые вопросы. Например, по физике меня явно хотели провалить. По русскому языку я прошел. Но по математике меня «провалили» на квадратных уравнениях. Видимо в школе мы их не успели пройти. Всех нас, пять ребят и одну девушку, определили в подготовительный полугодовой курс, но на разных потоках.

Техникум тогда был отличный, порядок и чистота исключительные. Преподавательский состав – сильнейший. Были при техникуме неплохие мастерские по труду.

Всех принятых в техникум устроили в общежитие, дали стипендию. Групп подкурса было две, примерно по 30 человек. С первых же дней учебы некоторые учащиеся начали хныкать из-за трудностей с пищей, кормили в столовой отвратительно, а добавлять к стипендии было нечего.

Я взялся за учебу усердно, и скоро заметили мои успехи почти все преподаватели. В особенности по математике, механике, физике и даже русскому языку.

Летом 1930 года каникулы я проводил дома у родителей, помогал им в хозяйственных работах.

В то лето многие ребята нашего села уехали в Москву, намереваясь поступить на учебу там. Это было тогда престижно. Мне тоже советовали поехать, но я не послушался, да и средств тогда не было в доме для поездки.

1 сентября 1930 года начался новый учебный год в техникуме – я уже студент первого курса.

Помимо учебы, нас заставляли работать «впроголодь» на вагонно-ремонтном заводе –



50 дней учились, 50 дней работали. Работа была непосильная и грязная. Это было тяжелое время для нашей страны, в особенности в сельском хозяйстве и мы, учащиеся, жили только на стипендию, т.к. родители не имели возможности помочь. Были случаи когда некоторые от недоедания, падали в обморок, в том числе и я упал в техникуме.

К концу первого курса, подводя итоги учебного года, на общем собрании учащихся и преподавателей, было награждение наших успевающих студентов. Меня и еще трех человек наградили «посылкой в ВТУЗ».

Выданная справка до сих пор хранится у меня. Двое были с 3 курса, а двое с 1-го. Меня дополнительно наградили книгами-учебниками. Конечно, награждение само было приятным, хотя для меня это произошло неожиданно. Меня только смущало то, что ехать в институт после окончания первого курса техникума без надлежащей подготовки – это трата времени и средств. В те времена подготовительных курсов в институтах не было, а в рабфак не хотелось уже поступать – тратить еще год-два на общее образование. Посоветовавшись с родителями, я летом 1931 года поехал в Москву с намерением поступить в институт железнодорожного транспорта на факультет мостостроения.

Документы у меня приняли в Московском институте инженеров транспорта – МИИТ. Целый месяц я болтался по Москве, ночевал в клубе 2 Медицинского института. Деньги были мои на исходе, и только тогда я получил однозначный отрицательный ответ от секретаря приемной комиссии. Встал вопрос: что делать дальше? Время было возвращаться обратно домой, но, как часто бывает в жизни, случайность помогла. Мне посоветовали обратиться к представителю Северной Осетии при ВЦИК. Я нашел это представительство, там находился молодой человек, приятной внешности, осетин, и когда он рассмотрел мои документы, то предложил мне ехать в Ленинград в электротехнический институт им. Ульянова-Ленина. Я колебался, не было денег на поездку, потом боялся климата сырого. Видя мои колебания, он мне предложил бесплатный проезд Москва – Ленинград и если не поступлю, то на обратную дорогу – Ленинград – Владикавказ (Орджоникидзе). Вот как тогда беспокоилась страна о подготовке специалистов с высшим образованием!

Этот разговор происходил в последних числах августа 1931 года, а в Ленинградском электротехническом институте прием был продлен до 1-го октября. Я дал свое согласие, получил от «нашего» представителя направление, бронь и документы на бесплатный проезд и поехал в незнакомый город Ленинград.

В Ленинград я приехал 11 сентября 1931 г., в пасмурный, дождливый день. В институте меня встретили «холодно», общежитие не дали сразу. Но так как у меня было направление по брони Горской республики, то был зачислен в число студентов института без экзаменов. Через некоторое время, уже в конце октября, мне дали место в общежитии на 6-м этаже, комната на 4 человека, с печным отоплением, без лифта.

Я попал в группу, где преобладали ленинградцы, окончившие средние школы, хорошо подготовленные. Были и со слабыми знаниями, это в основном пришедшие из армии парттысячники – взрослые люди, а также несколько человек из нацменьшинств.

Естественно, мне первое время было очень тяжело материально и следовательно и морально.

Первое время я многое, преподаваемое преподавателями, не мог освоить – не хватало теоретической базы. Так продолжалось месяцев

три – четыре, но я «сжал зубы» и терпел, продолжая учиться. Случилось так, что после трех месяцев по математике на контрольной я «схватил» двойку. Для меня это было чрезвычайное происшествие. Занятия в группе по математике вел у нас молодой – 23-летний – талантливый педагог Христианович С.А. – будущий академик. Он в 29 лет стал уже академиком.

На меня случай получения двойки подействовал основательно и я более усердно начал заниматься самостоятельно. Буквально через 3 дня я сдал математику на хорошо, чем немало удивил Христиановича. Он никак не мог понять, почему я получил двойку. Когда я ему объяснил, с какой подготовкой поступил в институт, то он еще больше был удивлен.

Забегая вперед, скажу, что больше двоек я никогда не получал, и она у меня была единственной за время учебы и поэтому так запомнилась.

Дипломный проект я защитил на отлично и получил диплом с отличием. Это уже было в конце октября 1936 года. Тема была трудная, материал пришлось переводить с немецкого языка и я сильно устал и похудел. У меня появились сильные головные боли.

На работу нас направили в Харьков на электромеханический завод – ХЭМЗ. Институт устроил нам скромные проводы в актовом зале. Пили только пиво, а профессорско-преподавательскому составу купили несколько бутылок вина. Все было скромно и в пределах дозволенного.



В Харькове нас принимал главный инженер завода Зак, бывший воспитанник нашего института, говорили, что очень был способным студентом. Определил он нас всех в конструкторский отдел. На заводе жилплощади никакой не было, и мы все устроились у частных лиц. Платили за небольшие комнаты по 40 руб., а 40 руб. – завод.

Несмотря на то, что мы были уже инженерами, жить было тяжело. На руки мы в месяц получали 280 руб. Денег хватало только на питание.

В связи с таким положением я списался с одной организацией в городе Херсоне, где обещали повышенную зарплату, и самое главное, жилье,

и поздно осенью 1937 года уволился с ХЭМЗ. Так как я не был в отпуске после защиты дипломного проекта, а голова болела от нервного переутомления, то я решил поехать к брату, который работал на авиазаводе в городе Таганроге.

И так я оказался осенью 1937 года в Таганроге. Зима в этом году наступила рано, уже в конце октября выпал глубокий снег, дули сильные ветры, железнодорожный транспорт ходил с перебоями, и мои две попытки выехать в Херсон остались безрезультатными.

В это время мне брат предложил остаться в Таганроге. Я согласился и через некоторое время был принят групповодом по электрооборудованию в серийное конструкторское бюро (СКО) завода им. Димитрова. Принимал меня начальник СКО С.М. Головин – будущий директор завода (до 1977 года). Оклад мне установили 550 руб., это было тогда неплохо. Работу я освоил в короткое время, тогда электрооборудование самолетов было несложное. Через некоторое время перешел жить в город, в частный сектор. Небольшая комната, полуподвал, одна стена всегда была сырая. Примерно в это время я познакомился со своей будущей женой.

Кажется, весной 1938 года к нам на завод приехала Полина Осипенко, я только ее помню. Мне поручили ее ознакомить, непосредственно на самолете, с электрооборудованием. Для какой цели это делалось, я тогда не знал. Она на меня видимо смотрела свысока, так как была старше годами, но вела себя корректно и интересовалась

назначением всех приборов, выключателей и кнопок. Впоследствии стало известно, что женский экипаж в составе Осипенко Полины (командир), Ломако Веры (второй летчик) и Расковой Марины (штурман), в 1938 году осуществили на нашем гидросамолете МБР-2 (МП-1) беспосадочный перелет по маршруту Севастополь-Архангельск, пройдя 2416 км за 10 часов 33 минуты, установив международный женский рекорд.

В середине лета 1938 года меня перевели в другое конструкторское бюро – СКБ-2. В этом



бюро работали американские специалисты в количестве 10 человек. Бюро занималось освоением гидросамолета металлической конструкции американской фирмы «Консолидейтед». Самолет, технология и некоторое оборудование были куплены у фирмы. Работа была интересная, американские специалисты помогали нам добросовестно.

В 1939 году я женился, свадьба была скромная. Жена еще училась в авиационном техникуме на 3 курсе.

В конце 1939 года к нам на завод переехало из Севастополя еще одно конструкторское бюро во главе с главным конструктором И.В. Четвериковым. В этом бюро людей было мало и нас несколько человек перевели туда.

И.В. Четвериков занимался подготовкой к серийному производству своей летающей лодки Че-2.

Весной 1940 года супруга закончила техникум и тоже начала работать в нашем коллективе.

В конце 1940 года было получено указание – запустить на нашем заводе истребители, а главных конструкторов перевести: Четверикова – в Подберезье – от Москвы 110 км севернее, а Бериева – в Савелово Калининской области.

Вот так мы перед войной оказались вдали от Таганрога. На новом месте было, конечно, скучно, но материально мы немного обросли «шерстью». Нам выдали подъемные, кажется, по три оклада, командировочные. В общем, к началу войны мы немного успели одеться.

В начале июня 1941 г. нам дали две путевки в Новый Афон. О войне не было никаких разговоров. Помню в ночь с 3 по 4 июня в Подберезье (теперь там город Дубна) выпал хороший снег, а утром 6-го июня мы выехали отдыхать. По пути остановились в Таганроге, привезли кое-какие подарки, а числа 7-го были уже в Н. Афоне. Приняли нас хорошо, успели даже купить билеты на обратную дорогу, кажется, на 28 июня (туда мы опоздали на два дня).

И вдруг объявление о войне. Нас первое время успокаивали, какой-то лектор даже говорил, что наши войска подходят к Кенигсбергу. Но когда стала известна истинная картина по сообщениям радио, началась паника. Все кинулись в Сочи (тогда ж.д. доходила только до Сочи). Все очень боялись бомбардировки с моря.

Рано утром 28 июня мы покинули Н. Афон. Приехали в Сочи, поезд уже стоял на путях. Нашли свой вагон, но места все были заняты паникерами. Со скандалом отвоевали одно из своих мест – верхнее, на нижних сидело по три человека. Я больше стоял, чем сидел. Поезд шел с большим опозданием, страну уже лихорадило.

На вокзале в Таганроге нас ждали мать Верочки и сестра Мария Андреевна. Дали нам кило 5 сала, от муки я отказался. Потом нас это сало выручало на первом этапе эвакуации.

Когда поезд остановился в Туле, то нас не москвичей высадили, якобы проезд через Москву запрещен, и предложили из Тулы ехать в Калинин через Ржев!

В то время немцы были уже под Ржевом.

Если вспомнить, что от Калинина до нашего места работы (район Московского моря, начало канала Волга-Москва) расстояние 90 км и отсутствует ж.д. сообщение, то станет ясным, в каком мы оказались положении. Кроме того, как стало нам известно впоследствии, немцы наступали и продвигались довольно быстро, бомбили все узлы железных дорог. Наше счастье, что высадили нас рано утром, когда в Туле еще ходили трамваи. Это было 29 июня в 5 часов утра. Ожидая трамвай, который нас должен был довезти до Ржевского вокзала, к нам подошел какой-то гражданин и сообщил, что прибыл поезд,

следующий до Ленинграда через Москву, и на нем можно доехать до Калинина. Мы быстро дошли обратно до вокзала – расстояние было небольшое, сели в первый же попавшийся вагон и нам никто ничего больше не сказал, и так мы приехали в Москву. Мы сомневались, разрешат ли нам сойти с поезда в Москве, но никому до нас дела не было. Все были подавлены сообщениями с фронта и каждый думал о своей участи. Война продолжалась всего неделю, а сколько изменений произошло за это время в Москве. Детей вывозили из города, в магазинах продуктов стало гораздо меньше, город как-то притих, насторожился, на площадях появились воздушные шары противовоздушной обороны.

В этот день мы успели купить кое-что из продуктов и выехать на место службы. Дома пока все было спокойно, завод продолжал работать над созданием нового образца гидросамолета и строил серийную машину для снабжения фронта.

С 22 июля – ровно через месяц после начала войны – начались налеты немецкой авиации на Москву. Эти налеты беспокоили и нас. Приходилось вставать на дежурство, а свободные от дежурства люди бежали в убежище.

Что же представляли эти убежища? В первые же дни войны нас заставили около домов выкопать зигзагообразные каналы длиной метров 10 и глубиной метра полтора. Сверху и с боков каналы были обложены бревнами. Почва в этих местах песчаная и болотистая и копать глубже было невозможно. Как только объявлялась тревога – гудки – специальные дежурные из жителей будили людей и выгоняли их в бомбоубежище. Вначале все выходили и собирались возле этих «ям», а потом желающих мерзнуть на улице всю ночь становилось все меньше и меньше. Дневных тревог почти не было, но, когда все же наступил такой период, некоторые кинулись с рабочих мест куда попало, но большинство людей отсиживалось в ямах, также вырытых в нерабочее время на территории завода.

Так продолжалось до 11 октября 1941 г. Мы работали по 11-12 часов, в основном помогали производственникам, я, например, работал старшим мастером сборочного цеха по сдаче самолетов экипажам. По характеру работы я имел возможность – проверка радиооборудования самолета перед сдачей – слушать как наши передачи по радио, так и немецкие. Картина была удручающая. Немцы все наступали и наступали, делая неожиданные, для нас, работников тыла, рывки вглубь нашей страны. Пал уже Смоленск, бои шли за Можайск, Калинин и Тулу. Дошли до нас слухи, что пал уже Калинин и нас с 11 на 12 октября подняли на ноги, и срочно началась эвакуация людей и оборудования.

Перед нашей эвакуацией участились налеты немецкой авиации на Москву. Обычно это происходило во второй половине дня в одно и то же время. Было замечено, что вокруг нашего завода прятались лазутчики, которые после воздушной тревоги запускали ракеты в сторону нашего завода.

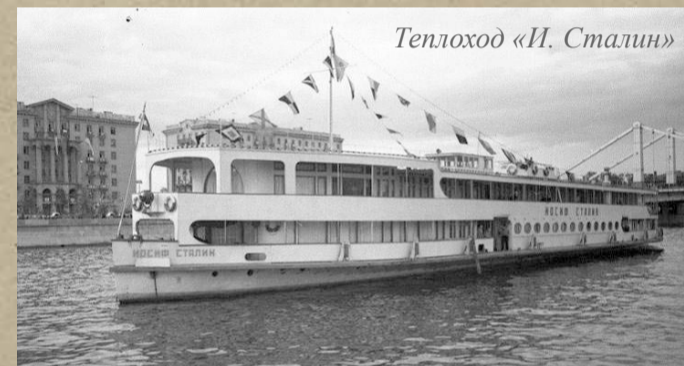
Это повторилось несколько раз. В связи с этим был создан из молодежи завода истребительный «батальон» для обезвреживания этих ракетчиков. В группу входило примерно 50 человек. Я тоже входил в эту группу. В то время оружия не хватало и на фронте, и нам, следовательно, ничего не могли дать. Но зато энтузиазм был бесконечный и мы после каждой тревоги кидались в леса и болотистые места, горя желанием поймать тех, кто дает немцам ориентир для бомбометания. К сожалению или к счастью мы никогда никого не находили. А если бы нашли?! Он бы нас перестрелял как куропаток, но мы тогда об этом

не задумывались. Места там тогда были лесные, болотистые и враг, видимо, искусно прятался.

Как только поступило указание об эвакуации, были созданы бригады по снятию и перевозке оборудования завода. Я вошел в бригаду по снятию оборудования. Мы работали с раннего утра до позднего вечера, без специальных приспособлений, были у нас только ломы, лопаты, кирки и разные ключи для отвертывания гаек. Всю эту тяжелую работу приходилось выполнять вручную. Не обходилось и без травм. Нашему бригадиру при снятии очередного станка с фундамента раздробило ступню ноги.

До 16 октября 1941 года все оборудование завода было снято и перевезено по узкоколейке на берег реки Волги на расстояние примерно 2 км. Место погрузки было намечено на берегу – левом, ниже плотины Московского моря примерно на 1,5 км. В том году холода наступили рано, уже 13 октября выпал небольшой снег и на Волге появилась шуга.

Вот в таких условиях и началась вывозка оборудования на баржах в сторону Горького. Для детей и женщин 16 октября был подан теплоход «И. Сталин». Для посадки на корабль заводской организацией были выданы билеты по отделам и цехам. Но не всем женщинам достались билеты. Так как некоторые начальники цехов, отделов, да и сам главный конструктор уехали этим пароходом.



Мы, оставшиеся, ждали прихода второго парохода. В эти же дни были поданы баржи для оборудования и многие желающие уехали на этих баржах. Для отражения атак вражеских самолетов на баржах были установлены зенитные пулеметы, стрелки – рабочие и служащие завода.

Моя жена в то время работала технологом в малярном цеху, где женщин было мало, и ей достался билет на первый пароход. Мы быстро собрали часть своих вещей, в основном ее личные носильные и она почти последней была допущена на пароход. Последний был переполнен до предела, каждый хотел взять вещей побольше. В таком состоянии первый пассажирский пароход отчалил от берега и ушел вниз по Волге примерно в 7 часов утра 16 октября 1941 г.

Я возвратился домой на квартиру. В доме никого уже не было, все с вещами выехали на берег Волги и стали ждать очередной транспорт. Запахло паникой. Я нанял подводу и перевез свои и вещи соседей на берег Волги. Хозяйственные вещи мы все заранее заколотили в ящики для удобства транспортировки. В этот же день была подана баржа, куда мы грузили станки и оборудование. На эту же баржу я погрузил свои вещи. После этого я был свободен от «всех забот». При себе оставил только свои носильные вещи, весом примерно 30 кг. На барже разрешили ехать только сопровождающим.

Оставшиеся люди в основном мужчины, ночевали на берегу, в ожидании парохода. Но так как было холодно, то я решил ночевать на квартире. Не важно было с продуктами. Масло и сало у меня были, но хлеба негде было купить. Так я прожил два тревожных дня.

Дом в котором мы жили был двухэтажный на



восемь квартир. В этом доме кроме меня уже никто не жил. Жильцы частью уехали, часть ночевали на берегу в непригодных к жилью бараках.

Ночью мне казалось, что пароход уже ушел, а немцы вот-вот появятся. К этим страхам прибавлялись разбойничьи нападения на наши дома местных деревенских жителей. Они ночью взламывали двери и уносили вещи, оставленные жителями. Когда они очистили соседские квартиры, то полезли и ко мне глубокой ночью. Я сначала перетрусил, но когда по разговору понял, что среди них один мужчина, я выскочил с топором и они убежали – было еще две женщины. Забегая вперед скажу, что, когда мы возвратились опять из эвакуации в мае 1942 г., то в квартирах мы ничего не нашли. Все оставленные вещи, в основном мебель, были украдены жителями поселка и близлежащих деревень.

Я только ночевал на квартире, а днем приходилось ждать на берегу в ожидании парохода. Наконец-то, 19 октября 1941 г. был подан пароход для эвакуации оставшихся людей, я на него попал одним из последних. Пристроился на шахматном столике, других мест свободных уже не было. На этом пароходе мы плыли четверо суток. Людей было столько, что нельзя было ходить по пароходу, везде была грязь и вонь. 23 октября прибыли в Чкаловск, большое село, где родился наш прославленный летчик Чкалов, все мы были бесконечно рады, что оторвались от наступавшей немецкой «чумы» – армии. К сожалению, с фронтов поступали неутешительные вести в тот период – шли везде кровопролитные сражения, в особенности под Москвой.

Интересен такой эпизод. Когда мы перевозили оборудование завода на баржи, через наш поселок проезжали сибирские части в сторону Москвы. У этих ребят был такой энтузиазм, такая вера в свои силы и возможности, что нас уговаривали не покидать завод, что они немца сюда не пустят.

Если в первой половине октября месяца наступили холода, то теперь в Чкаловском стояли хорошие осенние дни, земля оттаяла и в селе была непролазная грязь.

В связи с тем, что никто не знал время прихода парохода, нас, конечно, никто не ждал и мне пришлось ждать на берегу около часа когда пришли супруга Вера с подругой. Они меня повели к одной старушке, у которой Вера остановилась жить. После четырех бессонных ночей я надеялся отдохнуть, но, к сожалению, не пришлось. Всю ночь с Верочкой «охотились» за клопами. Их было столько, что физически уничтожить их было невозможно. На второй день мы начали искать себе новую квартиру, так как предполагалось, что здесь мы останемся на зиму.

Квартиру мы нашли и неплохую за подходящую цену. Хозяин работал на местном судоремонтном заводе, говорил, что он друг детства Чкалова, показывал совместные фотографии. Хозяйка оказалась хорошей, но ее через несколько дней послали на оборонительные работы под городом Горьким. Детей у хозяев не было, и мы остались фактическими хозяевами дома.

К этому времени немцы вплотную подошли к столице Москве и встал вопрос о дальнейшей эвакуации.

#### В затоке им. Молотова

На Волге начался сильный ледоход, когда нас около трех тысяч человек – дети, женщины, мужчины – погрузили на пароход «Академик Бах», вернее сказать – утрамбовали людьми все свободное пространство на пароходе, и выехали мы с намерением доехать до Казани.

Зима начиналась суровая в том году и не доезжая до Горького километров 18-20 наш

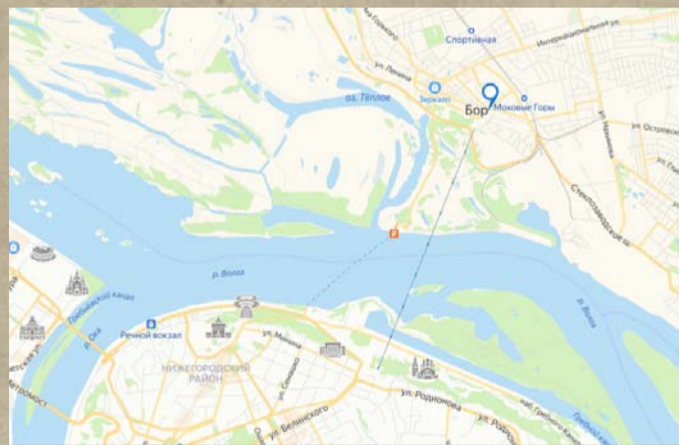
«муравейник» – пароход – вмерз в середине Волги. Это случилось 20 ноября 1941 г. В пути мы находились несколько дней. Плохое питание, спертый воздух, жара в помещениях сделали свое дело – многие заболели. На берег нельзя было выходить – лед слишком был слабым и было опасно ходить по нему. На пароходе же условия жизни были ужасными. Спали на одной полке по два человека. Я и Кулевцев Иван, здоровые мужики, спали на самых верхних полках – это узкие доски шириной миллиметров по 300, предназначенные для личных вещей. Мы боялись упасть оттуда – привязывали себя ремнями или веревками в одном положении, повернуться было невозможно. К этим мучениям прибавлялась духота, а на верхней полке вообще дышать было нечем. Потолок потел и оттуда все время капало. Появились у многих вши. В туалеты круглые сутки стояли очереди – многие начали страдать расстройством желудка. Вот в этих нечеловеческих условиях я потерял силы и упал в обморок в коридоре парохода. Хорошо, что рядом со мной оказался мой товарищ. Он провел меня в кабинет врача, где я сидел и пришел в себя без оказания помощи. Медсестра притворилась больной и не встала даже с койки – она боялась лишиться ее.



Пароход «Академик Бах»

После обморока я «слег», но лежать было негде, в медицинский кабинет и изолятор меня не взяли. Днем я лежал на койке, которую занимали супруга с одной нашей знакомой (одна койка на двоих). Ночью забирался на «верхний этаж». Многие соседи испугались, думали, что я заболел тифом, но оказалось – простое истощение организма.

К моему счастью Волга замерзла быстро, образовался крепкий лед, и люди начали выходить на берег. Появилось молоко и другие продукты, в основном меняли на одежду. Подкрепившись немного, мы перебрались на берег, наняли опять комнату в затоне им. Молотова – это в 18 км от города Бор Горьковской области.



Бор лежит напротив г. Горького, на другом берегу Волги. Из парохода многие переселились в ближайшие деревни, но основная масса разместилась в затоне им. Молотова самостийно. Организованного управления людьми уже не было. Снабжение продуктами отсутствовало. Кто как мог, так и жил. Лично у нас сохранились деньги, но местное население – крестьяне – перестали продавать продукты. Эти дни были одними из критических в судьбе нашей страны во время войны. Все притихли, ожидая падения Москвы. Особенно мне запомнился один день этого периода. У нас ничего не осталось из продуктов и в поисках картофеля я исходил семь

деревень вокруг затона им. Молотова, но вернулся пустой. Я видел, что продукты у людей были, кое-где забивали – резали скот, но никто ничего мне не продал. Мне было ужасно обидно, трудно, я еле дошел домой, но дома кушать было нечего и моя жена расплакалась. Видя это хозяйка дома нам дала немного картофеля и мы смогли поужинать. На второй день я рано утром пошел на местный базар – там обычно ничего не бывало, но на этот раз мне повезло – купил 6 кг картофеля и литр молока.

#### В городе Бор (Горьковской обл.)

Многие рабочие и служащие завода сами начали приезжать с парохода и из деревень, где они осели временно в городе Бор. Тогда это был небольшой городок. Здесь и собралась основная часть нашего коллектива. Свободные площади были заняты и поэтому мы так держались за затон им. Молотова. По нашим хлебным карточкам на месте нам давали черный хлеб плохого качества, бывали и перебои в снабжении. Кто-то был в Горьком и по карточке получил белый хлеб отличного качества на несколько дней вперед, а вместо хлеба можно было получить и муку. Воспользовавшись этой возможностью, мы начали делать «набеги» на Горький зимой 1941 г. Морозы доходили до  $-30^{\circ}\text{C}$ , зима снежная, транспорт – только свои ноги. За день надо было пройти туда и обратно, это свыше 40 км, из них километров пять через замерзшую Волгу, а там ветер еще сильнее. Но голод не тетка, как говорится, и заставлял меня делать эти нелегкие рейсы. Муку давали прекрасного качества, на 14 дней вперед. Продуктов в магазинах было изобилие. Видимо все это было вывезено из Москвы. Но Москва стояла, в результате ожесточенных боев немцы были отогнаны от Москвы в декабре 1941 г. Как ни странно, а именно в эти дни мы неожиданно получили распоряжение о нашем выезде в Москву, так как немцы еще были близко от столицы но видимо это нужно было по политическим соображениям.

Срочно начали нас собирать в городе Бор, вагоны нам уже выделили, и надо было переезжать в город и опять временно искать жилье. После долгих поисков транспорта я нанял местного почтальона и он перевез нам вещи из затона им. Молотова в город Бор. Сами мы шли пешком. Тот день был прекрасный, дорога пролегает среди огромных елей посыпанных пушистым снегом. Настроение у нас было прекрасное, появилась надежда, что раз мы едем в Москву, следовательно войне скоро конец.

В Бору найти жилье оказалось нелегко, везде жили уже наши сотрудники. Пришлось первую ночь провести у наших друзей, они занимали втроем одну хорошую комнату и мы у них переспали на полу. На второй день стало известно, что выделенные нам вагоны у нас отобрали под воинский эшелон и что надо опять ждать. После долгих поисков нас приняла одна семья – мать, молодая женщина, и дочь лет 12-ти. Они жили сами в небольшой, но чистой комнате примерно 16 м<sup>2</sup>. Они сами спали на одной кровати, а мы на полу. Мы у них прожили две недели – все ждали, когда дадут нам новый эшелон. Очень симпатичные люди, они даже отказались с нас взять квартплату.

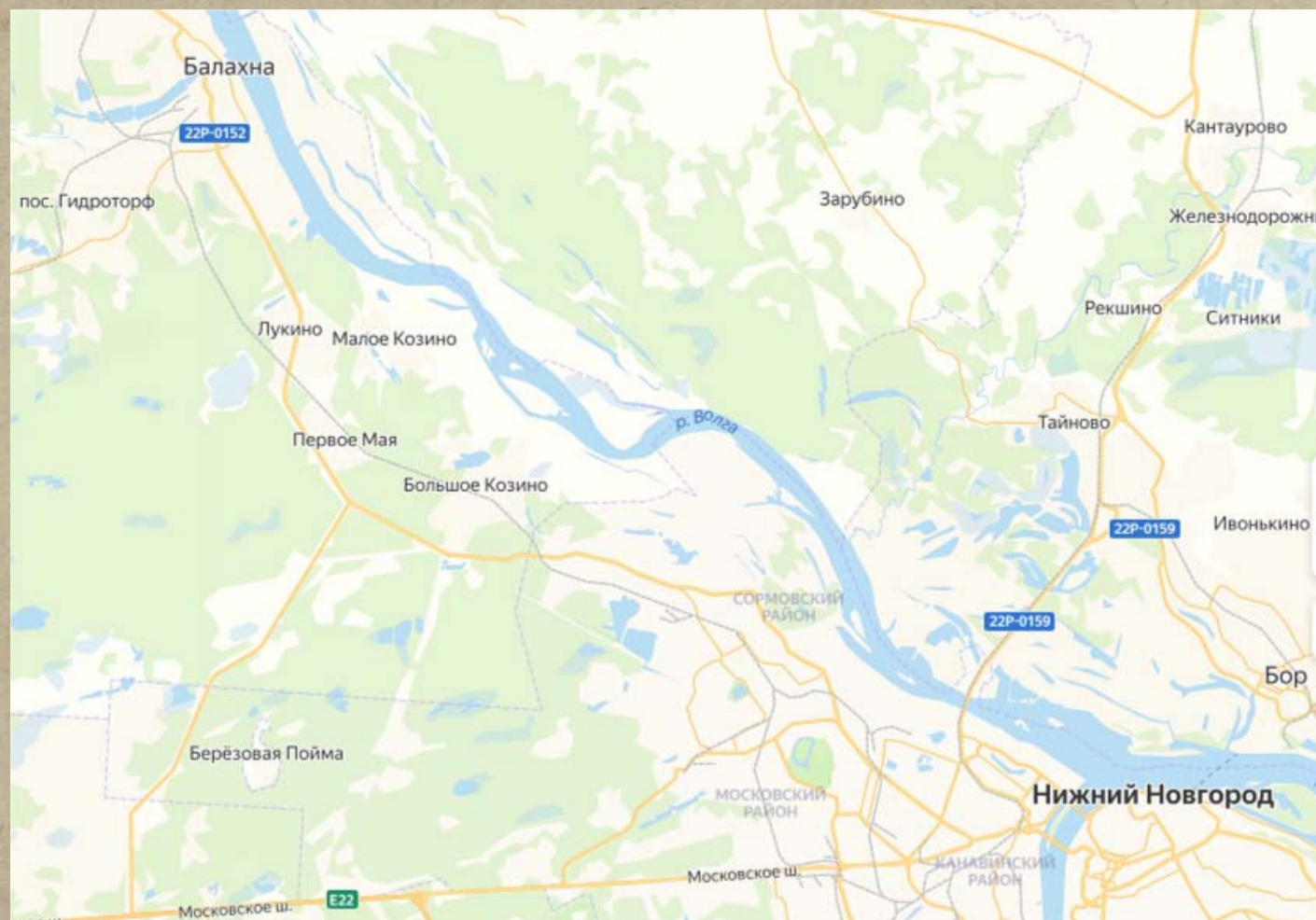
#### На станции Козино

Баржи, на которых везли заводское оборудование и наши хозяйственные личные вещи, тоже вмерзли в реке Волге, не доезжая до Горького 40 км, напротив станции Козино.

Это между Горьким и Балахной, ближе к Балахне. Часть наших людей была послана туда для выгрузки оборудования и вещей из барж.



Я тоже участвовал в этой работе и одновременно спас часть своих личных вещей. Остальные были украдены теми людьми, которые ехали на баржах – они их меняли по пути на продукты.



Из Бора приходилось ходить через Волгу в город Горький за продуктами, в основном за мукой. Это нас поддерживало и кроме того в Горьком за деньги можно было достать кое-что из продуктов.

После двухнедельного тревожного ожидания в Бору нам дали целый поезд из пассажирских вагонов и срочно погрузились за полдня 15 декабря и уже 16 декабря были в Москве. По пути было много желающих возвратиться в Москву, но нам было приказано никого не сажать в вагоны. Ехали мы с удобствами и без приключений.

### Мы в Москве

Я уже отмечал, что Москву немцы начали бомбить 22 июля 1941 г. и с тех пор систематически ее бомбили. Горький тоже подвергался бомбежкам в то время, когда наш пароход «Академик Бах» застрял в середине Волги. На нас даже сыпались осколки зенитных снарядов, но все обошлось благополучно. Но мы видели, что результаты бомбардировок Горького были ничтожны, а о Москве мы были другого мнения. Нам казалось, что в городе масса разрушенных зданий. Какова же была наша радость, когда мы увидели Москву почти такой же, как и до войны. Были, конечно, отдельные разрушения и сожжённые дома, но они не бросались в глаза и по количеству немецких налетов результат был ничтожный.

Внешне в Москве изменилось то, что было построено множество баррикад и дзотов. По окраинам города проходили противотанковые рвы и были наставлены рогатки из железных балок. Нижние этажи домов на окраинах были приспособлены для обороны. Людей в городе было очень мало. Трамваи и метро ходили полупустыми.

Сразу же по приезде в Москву нас организованно посадили в трамвайные вагоны и отвезли во дворец культуры завода №23 – это в Филях. Прожили мы в этом доме культуры целых две недели на сухом пайке. Хорошо, что продукты

нам дали еще в Бору, у нас был хлеб, сахар и масло. В Москве в то время никакого снабжения продуктами не было.

Наконец встал вопрос об устройстве на завод, а следовательно и о жилье. В этом вопросе казалось бы не могло случиться ничего непредвиденного, так как в Москве и поселке завода было множество свободных квартир. Но люди, которые занимались этим вопросом, оказались такими мерзавцами – взяточниками, что пришлось испортить себе немало нервов прежде чем мы добились небольшой 12 м<sup>2</sup> комнаты на втором этаже, недалеко от завода в районе Филей. Соседи по квартире дали нам паршивую односпальную кровать и мы, кое-как устроившись, начали ходить на работу – завод №23 в Филях. Через некоторое время прибыли наши вещи и оборудование. На заводе №23 мы проработали месяца полтора, после чего нас перевели в Тушино на завод №82. Первое время мы ездили из Филей в Тушино городским транспортом. Это было ужасно утомительно и долго. Тогда метро было только от Киевского вокзала до Сокола, следовательно, надо было ехать от Филей до Киевского вокзала трамваем, потом метро до Сокола, а от Сокола до Тушино опять трамваем. На дорогу уходило часа два, а то и три. Трамваи часто не ходили, тогда приходилось идти пешком.

Наших рабочих и оборудование завода у нас отобрали, часть осталась на заводе №23, а основная часть была переведена на завод №1. На этих заводах налаживалось серийное изготовление авиационной техники.

Наш коллектив конструкторов в количестве примерно 35 человек обосновался в Тушино. Некоторые наши товарищи остались на заводе №23 в серийном конструкторском бюро, в основном те, у которых были хорошие квартиры.

В Тушино заводские дома пустовали и нас устроили неплохо. Каждой семье предоставили по одной хорошей комнате. Беда заключалась в том, что дома не отапливались и нам пришлось приспособить разные обогревательные устройства. Дрова дали нам сырые осиновые, от них было мало пользы. В нашей комнате температура падала иногда до -5°C.

Снабжение продуктами первое время

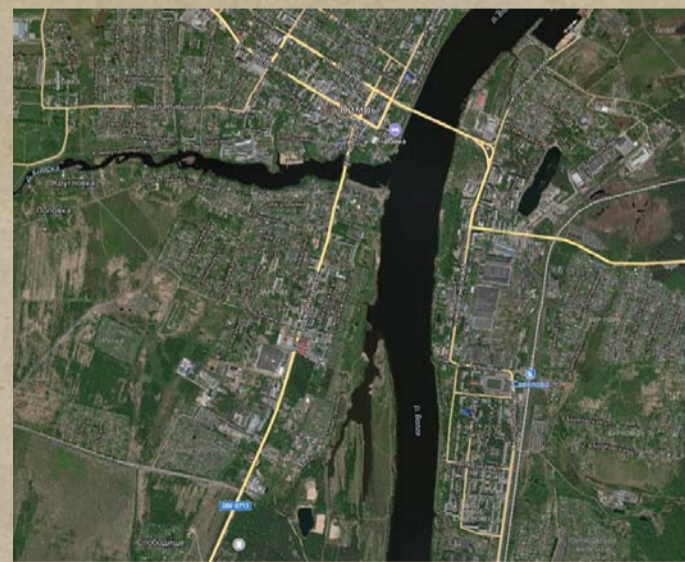
отсутствовало, и мы вынуждены были сдавать свои продовольственные карточки в столовую, где нас кормили три раза в день: водой и двумя тремя ложками пшеничной каши без всяких жиров. Этот период для коллектива был трудным. Насколько люди голодали показывает следующий факт: наши соседи по квартире обменяли единственное выходное платье из набивного крепдешина на конину и котлеты из нее казались им лакомством. Люди ездили ближе к фронту и там под страхом смерти добывали конское мясо от убитых и замерзших лошадей.

Оставшиеся в Москве люди, видимо, запаслись продуктами когда возникла паника и кое что они нам продавали за большие деньги. Начиная примерно с апреля, снабжение продуктами начало восстанавливаться, в основном мы получали все продукты, которые полагались по карточкам. К налетам немецкой авиации мы привыкли настолько, что во время тревоги не бегали больше по убежищам, лень было вставать при морозе в комнате и бегать вниз с 6-го этажа.

Вот в таких условиях мы прожили и проработали в Москве до 20 мая 1942 г.

Несмотря на систематические налеты немецкой авиации на завод, в Москву начали возвращаться некоторые заводы, которые не успели осесть на новых местах, в том числе и тот завод, на территории которого мы находились. Встал опять вопрос о нашем переезде. Предлагали нам два места – Баку или старое место в районе Московского моря. Наш главный конструктор И.В. Четвериков стремился попасть в Баку, но перед окончательным решением он съездил туда и по каким-то соображениям раздумал и решил ехать на старое место.

Итак, мы опять загрузили свое оставшееся имущество – общее и личное – на баржи и по каналу Москва-Волга должны были возвратиться на старое место работы. Мы провели двое суток на баржах под открытым небом при холодном дожде и тогда по своей инициативе решили добираться до места назначения поездом. Баржи же остались ждать начало навигации в Химках.



Доехали до станции Савелово поездом. В этот день опять шел дождь и мы в непролазной грязи вынуждены были переносить свои носильные вещи до переправы через Волгу (моста между Савелово и Кимрами тогда не было). Вдобавок к грязи были сплошные канавы – окопы по берегу реки. Мы наняли человека и он нам помог донести вещи до берега, а там на частных лодках переправились на другой берег – это город Кимры. Вещи наши перевозили организованно на автомашине, а сами шли пешком 23 км.

Продолжение в следующем номере...



## Бе-6 на постаменте

Созданная в послевоенные годы летающая лодка Бе-6 стала этапной машиной для отечественной морской авиации. В строевых частях она применялась прежде всего для дальней морской разведки, а также для поиска и уничтожения подводных лодок в надводном положении. Самолет мог использоваться как поисково-спасательный, так и для постановки минных заграждений и бомбометания по слабозащищенным морским и береговым целям. В целом, по боевой эффективности Бе-6 существенно превзошел устаревшую «Каталину», которая все еще оставалась основным морским разведчиком в СССР. Всего с 1952 по 1957 гг. в Таганроге было выпущено 19 серий Бе-6 общей численностью 123 экземпляра.

Отслужив свое в строю, летающие лодки начали занимать свое заслуженное место на постаментах и в музеях, как памятники и экспонаты. Но, к огромному сожалению, в российских авиационных музеях Бе-6 нет!

Единственным сохранившимся экземпляром гидросамолета данного типа в России сейчас является Бе-6, находящаяся на побережье Кольского залива, в бухте Грязная.

Это специализированная противолодочная модификация серийного гидросамолета Бе-6, оснащенная магнитометром АПМ-56 «Чита» и системой радиоакустической системой «Баку». Переоборудование самолетов Бе-6 в противолодочные проходило в 1954-1957 гг. Первым подвергся переоборудованию самолет с серийным номером №4601601.

Внешне Бе-6ПЛЮ отличались от базового варианта отсутствием кормовой огневой установки Ил-К6-53Бе, на месте которой стоял магниточувствительный блок авиационного магнитометра АПМ-56 «Чита».

На Северном флоте летающие лодки Бе-6ПЛЮ эксплуатировались в 403-м отдельном противолодочном авиационном полку дальнего действия (оплап ДД). Последний полет Бе-6ПЛЮ был выполнен в 403-м оплап ДД в 1969 г., после чего самолеты этого типа были сняты с вооружения полка и разделаны на металл.

Самолет, о котором идет речь, установлен на постамент в 1968 г. в честь 50-летия ВЛКСМ. К настоящему времени он сильно обветшал и требует немедленной реставрации. В настоящий момент решается вопрос его включения в число памятников истории и культуры, поэтому есть шанс, что единственный российский Бе-6 будет все-таки сохранен.

Одна летающая лодка Бе-6 находится в коллекции украинского Государственного музея авиации в Киеве. Это по-своему уникальная машина относится к модификации Бе-6 «Лайнер» (изделие «КЛ»), на котором в 1965-67 гг. проводились работы по установке системы связи с погруженными подводными лодками. В 1967 г. эта летающая лодка была передана на испытания в 318-й отдельный противолодочный авиационный полк дальнего действия ЧФ в Донузлаве. По результатам испытаний тема была закрыта.



Бе-6 «Лайнер» был разоборудован, и в дальнейшем летающая лодка, проходила службу в 318-м полку как обычный гидросамолет. В 1968 г. по окончании перевооружения на амфибии Бе-12, гидросамолеты Бе-6 были сняты с вооружения полка. Но Бе-6 «Лайнер» повезло и он был установлен в качестве памятника в месте базирования полка в Донузлаве. Самолет поддерживался в хорошем состоянии пока в Донузлаве были военные. С развалом СССР и разделом Черноморского флота памятник был сброшен с пьедестала и стал быстро превращаться в груды потенциального металлолома. К счастью, в 2009 г. он был перевезен в Киев, восстановлен и стал экспонатом музея.



Еще один Бе-6 из 318-го оплап потенциально мог стать музейным экспонатом, но, к сожалению, этого не произошло. Это последняя летающая

лодка полка, которая весной 1969 г. была перегнана из Донузлава в Сочи, а затем перевезена в пионерский лагерь «Орленок» под Туапсе. Там летающая лодка стала экспонатом небольшого авиационного музея, однако не смогла пережить начало 90-х, отправившись на металлолом.



Несколько гидросамолетов Бе-6 сохранились, как ни странно, в Китайской народной республике. Дело в том, что в 1959 - 1960 гг. после необходимой подготовки около 20 машин были переданы из наличия авиации ВМФ в Китай. Китайские Бе-6 надолго пережили своих собратьев в Советском Союзе. Их эксплуатация была прекращена в КНР в середине 2000-х годов. В настоящее время один китайский Бе-6 (с бортовым номером 98706) находится в пекинском авиационном музее. Еще одна летающая лодка имеется в экспозиции Морского музея в городе Циндао.



Подробности о службе гидросамолетов переданных КНР неизвестны, но следует отметить, что «родные» АШ-73 были заменены на ТВД местного производства, а сам Бе-6, в известной степени, послужил китайским специалистам прототипом при создании гидросамолета SH-5.





## 1955-2020

Туристический клуб «Сокол» был основан в 1955 году. У истоков основания клуба стояли Фатиади В.Г., Бугров А.Б., Кравцов В.И., Папуша И.И., Теницкий И.Т., Лясковский Э.Ц., Криничный В.И., Дегтярев В.П.. В настоящее время клуб возглавляет Ражновская Е.П.

Туристский клуб «Сокол» в этом году отмечает 65 лет.

За эти годы было пройдено немало походов от некатегорийных до походов высшей категории сложности. Участие в чемпионатах и первенствах СССР, России и Украины. Туристы клуба были на Памире, Алтае, Тянь-Шане, обходили весь Кавказ. Совершали восхождения на высшую точку Европы г. Эльбрус (крестом) высота 5642м н.у.м., г. Казбек высота 5033м н.у.м., Хан-Тенгри 7010м н.у.м. и др.

Все руководители клуба замечательные опытные туристы. Многих уже нет среди нас.

Хочется вспомнить Дегтярева Владимира Петровича, который был не только руководителем клуба больше 30 лет, но и курировал, поддерживал и вдохновлял всех спортсменов на заводе. Благодаря ему туризм в нашем городе не исчез в лихие 90-е. А в 2000-х возродился с приходом молодых и активных инженеров, которые плечом к плечу прошли с Петровичем походы с 1-5 категорий сложности и в дальнейшем сами стали руководителями походов.

В 2018 году не стало Владимира Петровича, но дело всей его жизни живет.

Туристы клуба и нашего предприятия в 2020 году совершили в честь Владимира Петровича первоход перевала в районе Западного Кавказа (республика Карачаево-Черкесия) и назвали «Перевал Дегтярева» с заявленной категорией сложности 2А. Перевал находится в хребте Аркасара в гребне между ледником Аманауз и ледником Воронцова-Вельяминова в отроге Главного Кавказского Хребта.

Перевал был заложен в нитку маршрута 1 категории сложности 10-21 июля 2020г. На маршрут вышло 11 участников (среди них трое детей 10, 13, 15 лет), и двое участников нас уже ждали в штурмовом лагере под ледником Аманауз. Было пройдено три ущелья и взято 9 перевалов за 11 дней.



Пос. Архыз – турбаза Таулу – дол. реки София – Софийские водопады – дол. реки Ай-Кары – пер. Иркиз (1А) – пер. Надозерный (1А) – пер. Кара-Джаш (1А) – верш. Кель-Баши (1Б альпинистская) – дол. Реки Псыш – дол. реки Аманауз – первоход пер. Дегтярева – пер. Браконьеров (радиально) – пер. Дурицкого (1А\*) – пер. Дорбун (1А) – пер. Раздельный (1А) – пер. Олений (1А) – дол. реки Дукка – дол. реки Архыз – турбаза Таулу.



В середине маршрута штурмовая группа совершила первоход перевала. Новички и руководитель остались ждать штурмовую группу в разбитом неподалеку лагере.

Первоход проходил в тяжелых погодных условиях – сильный ветер с дождем и снегом. Но все это не помешало ребятам подняться

на перевал, благодаря высокому опыту туристов, который передал им Владимир Петрович.

Первоход включал в себя прохождение перевала с разных ущелий навстречу друг другу.

На месте сформировали 2 группы. Первая группа 17 июля прошла перевал Браконьеров и вышла на ледник Воронцова-Вельяминова и сделала разведку. Вторая группа поднялась на ледник Аманаузи также сделала разведку подъема на перевал. 18 июля в 5 часов утра обе группы начали подъем на перевал. Перевал Дегтярева был взят 18 июля 2020 года в 7ч 20мин. Мы получили описание перевала с двух сторон для следующих групп, которые будут в дальнейшем включать перевал Дегтярева в нитку своего маршрута.



В этом году был подготовлен и пройден некатегорийный поход для новичков, которые пришли в клуб в 2019 году. Были проведены учения: хождения по травянистым склонам, каменистым осыпям, скальные работы.

В следующем году туристы клуба планируют новые походы, традиционные туристские слеты в Алексеевском лесу.



Пожелаем ребятам удачи в таком замечательном, увлекательном виде спорта.

## Было/Стало



Было



Стало

Редактор: А.А. Марченко.  
Макет и оформление: Н.С. Махаринец.  
Фотографы: фото-видео лаборатория ТАНТК  
Редколлегия: А.И. Сальников, А.Н. Заблотский.  
Корректор: С.В. Гасанова.  
Телефон редакции: 89-82